Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

Dette værk er downloadet fra Danskernes Historie Online

Danskernes Historie Online er Danmarks største digitaliseringsprojekt af litteratur inden for emner som personalhistorie, lokalhistorie og slægtsforskning. Biblioteket hører under den almennyttige forening Danske Slægtsforskere. Vi bevarer vores fælles kulturarv, digitaliserer den og stiller den til rådighed for alle interesserede.

Støt Danskernes Historie Online - Bliv sponsor
Som sponsor i biblioteket opnår du en række fordele. Læs mere om fordele og sponsorat her: https://slaegtsbibliotek.dk/sponsorat

Ophavsret
Biblioteket indeholder værker både med og uden ophavsret. For værker, som er omfattet af ophavsret, må PDF-filen kun benyttes til personligt brug.

Links
Slægtsforskernes Bibliotek: https://slaegtsbibliotek.dk
Danske Slægtsforskere: https://slaegt.dk

SAMLING

AF

SØFORKLARINGER

OVER

KRIGSFORLISTE DANSKE SKIBE

I AARENE 1914—1918

MED ET TILLÆG

UDGIVET EFTER FORANSTALTNING AF
HANDELSMINISTERIET

DECEMBER 1921

KØBENHAVN
TRYKT HOS J. H. SCHULTZ A/S
1921

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Indholdsfortegnelse I.

(Alfabetisk Orden).

Navn	Art	Hjemsted	Løbe-Nr.	Side
A. H. Friis	3m. Skonnert	Marstal	153	424
Adolph Andersen	Dampskib	Randers	215	607
Ajax	—	Helsingør	222	623
Albertha	3m. Skonnert	Marstal	196	547
Alexander Shukoff	Dampskib	Kjøbenhavn	199	556
Alf	3m. Skonnert	Rudkjøbing	55	144
Algarve	Dampskib	Kjøbenhavn	208	582
Amor	Skonnertbrig	Odense	192	537
Angantyr	Dampskib	Kjøbenhavn	164	466
Anglo Dane	—	—	209	582
Anna	Bark	Marstal	143	397
Anna	Dampskib	Esbjerg	201	564
Anna	3m. Skonnert	Svendborg	246	701
Anne	—	Marstal	117	323
Ansgar	—	—	114	316
Antwerpen	Dampskib	Kjøbenhavn	216	608
Areola	Bark	Korsør	127	344
Argus	Skonnertbrig	Odense	239	682
Arno	Dampskib	Kjøbenhavn	221	622
Asta	3m. Skonnert	—	347	702
Astræa	—	Marstal	260	755
Atlantic	Bark	Kalundborg	181	519
Aurora	Dampskib	Kjøbenhavn	202	566
Baron Stjernblad	—	—	122	334
Beinir	2m. Fiskerfartøj	Thorshavn	149	414
Bergenhus	Dampskib	Kjøbenhavn	104	284
Betty	—	—	10	29
Bogatyr	—	—	195	546
Brestir	Fiskerfartøj	Thorshavn	151	419
Bretagne	Dampskib	Kjøbenhavn	119	327
Bris	3m. Skonnert	Rødby Havn	110	305
Britannia	2m. Fiskerfartøj	Trangisvaag	148	409
Caledonia	Dampskib	Kjøbenhavn	33	88
Calluna	Bark	Aalborg	124	338
Carbo I.	Dampskib	Nakskov	136	368
Carl	—	Kjøbenhavn	244	697
Caroline	3m. Skonnert	Marstal	242	692
Caroline Koch	—	—	198	553

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Navn	Art	Hjemsted	Løbe-Nr.	Side
Cathay	Dampskib	Kjøbenhavn	7	20
Ceres	—	—	183	521
Chassie Mærsk	—	Svendborg	77	203
Chr. Broberg	—	Kjøbenhavn	2	2
Christian	Skonnert	Svendborg	37	98
Christianssund	Dampskib	Kjøbenhavn	30	80
Christine	3m. Skonnert	—	68	182
Chr. Schou	Skonnert	Aalborg	79	206
Cimbria	3m. Skonnert	Marstal	176	507
Cocos	—	—	15	44
Columbia	Motorskib	Kjøbenhavn	248	705
Consul N. Nielsen	Bark	Nykjøbing F.	157	434
Cyrus	Dampskib	Kjøbenhavn	13	36
Dagmar	—	Esbjerg	93	248
Dagny	—	Kjøbenhavn	224	635
Daisy	—	—	99	268
Dan	—	—	97	260
Dana	—	—	163	459
Danevang	—	—	42	109
Danevirke	—	—	89	239
Danmark	—	—	85	228
Dansborg	—	—	82	218
Dansted	—	Rødby Havn	62	161
Debora	3m. Skonnert	Marstal	156	431
Diana	—	—	134	367
Dorit	—	Løgstør	67	178
Dorte Jensen	Dampskib	Kjøbenhavn	168	484
Dorthea	—	Esbjerg	34	90
Dronning Margrethe	4m. Motorskonnert	Kjøbenhavn	237	678
Dronning Thyra	—	—	243	695
E. E. Petersen	3m. Skonnert	Marstal	240	685
E. T. Nygaard	Dampskib	Kjøbenhavn	171	492
Ebenezer	3m. Skonnert	Svendborg	109	301
Ebro	Dampskib	Kjøbenhavn	88	236
Egholm	—	—	64	168
Elisabeth	3m. Skonnert	Marstal	131	361
Ellen	—	—	16	47
Ellen Benzon	—	—	26	67
Elna	—	Ærøskjøbing	19	53
Elsa	Bark	Kjøbenhavn	204	568
Elsa	2m. Fiskerfartøj	Trangisvaag	146	404
Ely	Dampskib	Esbjerg	11	32
Emanuel	3m. Skonnert	Marstal	184	523
Embla	Skonnert	Rødby Havn	235	675
Eos	3m. Skonnert	Marstal	126	342
Erik	—	Svendborg	256	745
Este	Bark	Kjøbenhavn	129	355
Ester	Dampskib	Esbjerg	105	286
Eva	Skonnert	Gilleleje	80	212
Excellence Pleske	Dampskib	Kjøbenhavn	231	656
Farmatyr	—	—	45	116
Fenja	Bark	Aarhus	61	158

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Navn	Art	Hjemsted	Løbe-Nr.	Side
Flynderborg	Dampskib	Kjøbenhavn	210	586
Fram	Skonnert	Gilleleje	116	321
Freden	3m. Skonnert	Marstal	144	398
Freja	Dampskib	Kjøbenhavn	58	150
Frida	Bark	Fredericia	252	730
Frits Emil	Skonnert	Svendborg	49	129
Frode	Dampskib	Kjøbenhavn	24	63
Fylvia	Kvase	Sletten	257	749
Gerda	Bark	Randers	74	196
Gerda	Dampskib	Esbjerg	81	215
Gloria	Fiskerfartøj	—	190	533
Guldborg	Dampskib	Kjøbenhavn	51	133
Gunhild	—	—	167	482
Gurre	—	—	259	755
Gæa	3m. Skonnert	Svendborg	3	4
H. B. Linnemann	—	Marstal	107	292
H. H. Peterson	—	—	141	388
Haabet	Galease	Dragør	44	113
Hafnia	Dampskib	Kjøbenhavn	160	448
Halfdan	—	—	71	187
Hans Broge	—	—	142	392
Hans Emil	Skonnert	Thurø	21	56
Hans Jensen	Dampskib	Kjøbenhavn	48	126
Harald Klitgaard	—	—	159	443
Harriet	—	—	31	82
Harrildsborg	—	—	186	530
Havila	Bark	Nordby Fanø	128	351
Hawthornbank	—	Kalundborg	132	363
Hebe	Dampskib	Esbjerg	52	136
Hekla	3m. Skonnert	Marstal	133	366
Hekla	Dampskib	Kjøbenhavn	223	627
Helene	—	—	253	735
Helga	—	—	54	141
Helga	—	Esbjerg	108	295
Helge	3m. Skonnert	Fredericia	136	370
Hermes	—	Svendborg	245	699
Holar	Dampskib	Kjøbenhavn	194	544
Hroptatyr	—	—	83	220
Hulda Mærsk	—	—	225	637
Hydra	3m. Skonnert	Marstal	262	761
Indien	Dampskib	Kjøbenhavn	232	658
Inge	3m. Skonnert	Rudkjøbing	166	478
Ingeborg	Dampskib	Esbjerg	191	536
Inger	—	—	75	199
Isabella Innes	Dæksbaad	Vaag	152	421
Ivar	Dampskib	Kjøbenhavn	43	111
Ivigtut	—	—	170	487
J. N. Madvig	—	—	47	123
Jason	3m. Skonnert	Svendborg	22	57
Jeanne	Dampskib	Kjøbenhavn	46	118
Jenny	Brig	Kolding	193	539

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Navn	Art	Hjemsted	Løbe-Nr.	Side
Johan	Bark	Marstal	84	225
Johanne	Dampskib	Esbjerg	36	96
Johanne	3m. Skonnert	Svendborg	255	742
Jægersborg	Dampskib	Kjøbenhavn	41	106
Jørgen Olsen	Bark	Marstal	137	373
Kai	Dampskib	Kjøbenhavn	213	598
Kamma	—	—	4	7
Karla	—	Esbjerg	38	101
Katholm	—	Kjøbenhavn	40	104
Kirstine Jensen	3m. Skonnert	Thurø	236	676
Klampenborg	Dampskib	Kjøbenhavn	94	253
Kodan	3m. Skonnert	Marstal	178	513
Kornsø	3m. Motorskonnert	Kjøbenhavn	165	472
L. H. Carl	Dampskib	—	187	531
L. J. Ginge	Fiskerfartøj	Esbjerg	241	689
Lars Krusc	Dampskib	Kjøbenhavn	100	271
Laurits	3m. Skonnert	Thurø	102	280
Libra	—	—	50	131
Lilian Drost	Dampskib	Kjøbenhavn	8	23
Lilly	—	Esbjerg	162	457
Lindeskov	—	Kjøbenhavn	227	643
Lindhardt	3m. Skonnert	Thurø	214	604
Livonia	Dampskib	Kjøbenhavn	218	611
London	3m. Skonnert	Thurø	53	138
Louisiana	Dampskib	Kjøbenhavn	120	329
Ludvig	Skonnert	Fredericia	249	716
M. C. Holm	Dampskib	Kjøbenhavn	6	16
M. J. Mandal	—	—	180	517
Maracaibo	Motorskib	—	220	620
Margrete	Dampskib	Aalborg	207	575
Margrethe	2m. Fiskerfartøj	Viderejde	147	406
Mariane	Galease	Marstal	226	640
Marie	Skonnert	—	20	54
Marie	—	Troense	23	60
Marie	3m. Skonnert	Stubbekjøbing	70	185
Marie	Dampskib	Esbjerg	138	375
Markersdal	—	Kjøbenhavn	175	502
Martha	—	—	9	25
Mary	—	Esbjerg	5	11
Mary Boyes	2m. Fiskerfartøj	Thorshavn	177	508
Maryland	Dampskib	Kjøbenhavn	1	1
Mette	Skonnert	—	228	646
Michail Ontchoukoff	Dampskib	—	78	204
Motor	3m. Motorskonnert	Kalundborg	179	514
N. J. Fjord	Dampskib	Esbjerg	111	308
Nancy	—	—	112	310
Neptunus	Skonnertbrig	Svendborg	18	51
Nerma	Dampskib	Esbjerg	200	559
Nexos	—	—	66	176
Nogill	—	Kjøbenhavn	17	49
Nora	—	Esbjerg	73	191

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Navn	Art	Hjemsted	Løbe-Nr.	Side
Nordboen	Dampskib	Kjøbenhavn	254	739
Nordsøen	—	Esbjerg	125	340
Norma	—	Kjøbenhavn	91	243
Normandiet	—	—	263	764
Novillo	—	—	211	588
Næsborg	—	—	87	233
O. B. Suhr	—	—	98	262
Odense	—	—	139	382
Omsk	—	—	92	246
Oregon	2m. Fiskerfartøj	Esbjerg	161	453
Orion	Dampskib	Kjøbenhavn	158	436
Orkney	Bark	Aalborg	251	719
Perm	Dampskib	Kjøbenhavn	217	609
Peter Willemoes	—	—	219	611
Prøven	3m. Skonnert	Marstal	35	94
Quintero	Bark	Aalborg	230	654
Radaas	Dampskib	Kjøbenhavn	205	571
Ragnar	—	—	59	153
Ragnhild	—	—	203	568
Randelsborg	—	—	229	651
Rigmor	—	Esbjerg	189	532
Robert	Bark	Randers	69	183
Robert	Dampskib	Kjøbenhavn	118	325
Rollo	—	—	72	189
Rosborg	—	—	101	275
Rota	—	—	188	532
Russia	—	—	103	282
Salvador	3m. Skonnert	Marstal	14	38
Samsø	Dampskib	Kjøbenhavn	233	667
Saxo	—	—	113	313
Scot	—	—	123	335
Sif	—	—	57	148
Sigurd	—	—	63	165
Sjælland	—	—	155	430
Skjold	3m. Skonnert	Svendborg	250	717
Skodsborg	Dampskib	Kjøbenhavn	29	77
Sokoto	4m. Bark	—	130	359
Solon	Skonnert	Kolding	76	201
Sophie	3m. Skonnert	Marstal	140	384
Sophie	Skonnert	Kjøbenhavn	172	495
Souvenir	Bark	Odense	238	680
Standard	3m. Skonnert	Svendborg	95	255
Star	—	Aalborg	173	496
Stella	Dampskib	Esbjerg	206	573
Stjerneborg	—	Kjøbenhavn	32	84
Stremoy	2m. Fiskerfartøj	Thorshavn	145	401
Svanen	Skonnert	Rudkjøbing	39	102
Svanen	Fuldskib	Kjøbenhavn	121	330
Svanholm	Dampskib	—	197	550

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Navn	Art	Hjemsted	Løbe-Nr.	Side
Søborg	Dampskib	Kjøbenhavn	12	34
Sølva	Jagt	Nakskov	28	73
Thérèse	Dampskib	Kjøbenhavn	60	154
Thoralf	Bark	—	234	672
Thorvaldsen	Dampskib	—	25	66
Thyra	3m. Skonnert	Marstal	154	427
Traveller	2m. Fiskerfartøj	Vaag	150	416
Tuborg	Dampskib	Kjøbenhavn	90	241
Ulfsborg	—	—	212	595
Union	Skonnert	Rudkjøbing	115	319
Uranienborg	Dampskib	Kjøbenhavn	264	764
Valborg	3m. Skonnert	Thurø	56	146
Vega	Skonnertbrig	Marstal	96	257
Veset	3m. Skonnert	Rønne	27	71
Vesta	Dampskib	Kjøbenhavn	185	524
Viking	—	—	86	231
Vonin	Skonnert	—	174	500
Vordingborg	Dampskib	—	182	520
Væring	—	—	169	485
Wladimir Reitz	—	—	106	288
Yrsa	—	Esbjerg	65	173
Ægir	Fiskerfartøj	Esbjerg	261	756
Østen	Galease	Nykjøbing S.	258	751

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Indholdsfortegnelse II.

(Kronologisk Orden).

Løbe-Nr.	Forlisets Dato	Skibets Navn	Skibets Art	Skibets Hjemsted	Side
		1914.			
1	21. Aug.	Maryland	Dampskib	Kjøbenhavn	1
2	22. —	Chr. Broberg	—	—	2
3	27. —	Gæa	3m. Skonnert	Svendborg	4
4	1. Sept.	Kamma	Dampskib	Kjøbenhavn	7
5	29. Nov.	Mary	Dampskib	Esbjerg	11
6	31. Dec.	M. C. Holm	—	Kjøbenhavn	16
		1915.			
7	5. Maj	Cathay	Dampskib	Kjøbenhavn	20
8	8. —	Lilian Drost	—	—	23
9	15. —	Martha	—	—	25
10	26. —	Betty	—	—	29
11	27. —	Ely	—	Esbjerg	32
12	30. —	Søborg	—	Kjøbenhavn	34
13	2. Juni	Cyrus	—	—	36
14	2. —	Salvador	3m. Skonnert	Marstal	38
15	12. —	Cocos	—	—	44
16	6. Juli	Ellen	—	—	47
17	25. —	Nogill	Dampskib	Kjøbenhavn	49
18	26. —	Neptunus	Skonnertbrig	Svendborg	51
19	26. —	Elna	3m. Skonnert	Ærøskjøbing	53
20	26. —	Marie	Skonnert	Marstal	54
21	5. Aug.	Hans Emil	—	Thurø	56
22	8. —	Jason	3m. Skonnert	Svendborg	57
23	15. —	Marie	Skonnert	Troense	60
24	3. Sept.	Frode	Dampskib	Kjøbenhavn	63
25	20. —	Thorvaldsen	—	—	66
26	26. —	Ellen Benzon	3m. Skonnert	Marstal	67
27	28. —	Veset	—	Rønne	71
	7.—21. —	Se Løbe-Nr. 258.			
28	2. Okt.	Sølva	Jagt	Nakskov	73
		1916.			
29	20. Marts	Skodsborg	Dampskib	Kjøbenhavn	77
30	24. —	Christianssund	—	—	80
31	27. —	Harriet	—	—	82

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Løbe-Nr.	Forliseets Dato	Skibets Navn	Skibets Art	Skibets Hjemsted	Side
32	5. April	Stjerneborg	Dampskib	Kjøbenhavn	84
33	9. —	Caledonia	—	—	88
34	10. —	Dorthea	—	Esbjerg	90
35	12. —	Prøven	3m. Skonnert	Marstal	94
36	23. —	Johanne	Dampskib	Esbjerg	96
37	28. —	Christian	Skonnert	Svendborg	98
38	21. Maj	Karla	Dampskib	Esbjerg	101
39	24. Juni	Svanen	Skonnert	Rudkjøbing	102
40	30. Juli	Katholm	Dampskib	Kjøbenhavn	104
41	4. Aug.	Jægersborg	—	—	106
42	9. —	Danevang	—	—	109
43	13. —	Ivar	—	—	111
44	23. —	Haabet	Galease	Dragør	113
45	2. Sept.	Farmatyr	Dampskib	Kjøbenhavn	116
46	5. —	Jeanne	—	—	118
47	13. —	J. N. Madvig	—	—	123
48	13. —	Hans Jensen	—	—	126
49	19. Okt.	Frits Emil	Skonnert	Svendborg	129
50	20. —	Libra	3m. Skonnert	Thurø	131
51	20. —	Guldborg	Dampskib	Kjøbenhavn	133
52	21. —	Hebe	—	Esbjerg	136
53	22. —	London	3m. Skonnert	Thurø	138
54	22. —	Helga	Dampskib	Kjøbenhavn	141
55	24. —	Alf	3m. Skonnert	Rudkjøbing	144
56	26. —	Valborg	—	Thurø	146
57	27. —	Sif	Dampskib	Kjøbenhavn	148
58	10. Nov.	Freja	—	—	150
59	11. —	Ragnar	—	—	153
60	12. —	Thérèse	—	—	154
61	16. —	Fenja	Bark	Aarhus	158
62	23. —	Dansted	Dampskib	Rødby Havn	161
63	28. —	Sigurd	—	Kjøbenhavn	165
64	30. —	Egholm	—	—	168
65	3. Dec.	Yrsa	—	Esbjerg	173
66	5. —	Nexos	—	—	176
67	5. —	Dorit	3m. Skonnert	Løgstør	178
68	6. —	Christine	—	Kjøbenhavn	182
69	6. —	Robert	Bark	Randers	183
70	6. —	Marie	3m. Skonnert	Stubbekjøbing	185
71	6. —	Halfdan	Dampskib	Kjøbenhavn	187
72	8. —	Rollo	—	—	189
73	10. —	Nora	—	Esbjerg	191
74	10. —	Gerda	Bark	Randers	196
75	11. —	Inger	Dampskib	Esbjerg	199
76	13. —	Solon	Skonnert	Kolding	201
77	16. —	Chassie Mærsk	Dampskib	Svendborg	203
78	17. —	Michail Ontchoukoff	—	Kjøbenhavn	204
79	18. —	Chr. Schou	Skonnert	Aalborg	206
80	19. —	Eva	—	Gilleleje	212
81	19. —	Gerda	Dampskib	Esbjerg	215
82	22. —	Dansborg	—	Kjøbenhavn	218
83	22. —	Hroptatyr	—	—	220
84	26. —	Johan	Bark	Marstal	225
85	30. —	Danmark	Dampskib	Kjøbenhavn	228

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Løbe-Nr.	Forlisets Dato	Skibets Navn	Skibets Art	Skibets Hjemsted	Side
		1917.			
86	3. Jan.	Viking	Dampskib	Kjøbenhavn	231
87	4. —	Næsborg	—	—	233
88	5. —	Ebro	—	—	236
89	5. —	Danevirke	—	—	239
90	10. —	Tuborg	—	—	241
91	14. —	Norma	—	—	243
92	15. —	Omsk	—	—	246
93	18. —	Dagmar	—	Esbjerg	248
94	19. —	Klampenborg	—	Kjøbenhavn	253
95	20. —	Standard	3m. Skonnert	Svendborg	255
96	24. —	Vega	Skonnertbrig	Marstal	257
97	24. —	Dan	Dampskib	Kjøbenhavn	260
98	25. —	O. B. Suhr	—	—	262
99	28. —	Daisy	—	—	268
100	4. Febr.	Lars Kruse	—	—	271
101	3. Marts	Rosborg	—	—	275
102	9. —	Laurits	3m. Skonnert	Thurø	280
103	17. —	Russia	Dampskib	Kjøbenhavn	282
	20. —	Se Løbe-Nr. 259.			
104	1. April	Bergenhus	—	—	284
105	1. —	Ester	—	Esbjerg	286
106	4. —	Wladimir Reitz	—	Kjøbenhavn	288
107	4. —	H. B. Linnemann	3m. Skonnert	Marstal	292
108	4. —	Helga	Dampskib	Esbjerg	295
109	5. —	Ebenezer	3m. Skonnert	Svendborg	301
110	5. —	Bris	—	Rødby Havn	305
111	5. -	N. J. Fjord	Dampskib	Esbjerg	308
112	11. —	Nancy	—	—	310
113	11. —	Saxo	—	Kjøbenhavn	313
114	11. —	Ansgar	3m. Skonnert	Marstal	316
115	12. —	Union	Skonnert	Rudkjøbing	319
116	15. —	Fram	—	Gilleleje	321
	15. —	Se Løbe-Nr. 260.			
117	16. —	Anne	3m. Skonnert	Marstal	323
118	17. —	Robert	Dampskib	Kjøbenhavn	325
119	17. —	Bretagne	—	—	327
120	18. —	Louisiana	—	—	329
121	23. —	Svanen	Fuldskib	—	330
122	23. —	Baron Stjernblad	Dampskib	—	334
123	23. —	Scot	—	—	335
124	23. —	Calluna	Bark	Aalborg	338
125	24. —	Nordsøen	Dampskib	Esbjerg	340
126	24. —	Eos	3m. Skonnert	Marstal	342
127	25. —	Areola	Bark	Korsør	344
128	25. —	Havila	—	Nordby Fanø	351
129	25. —	Este	—	Kjøbenhavn	355
130	25. —	Sokoto	4m. Bark	—	359
131	25. —	Elisabeth	3m. Skonnert	Marstal	361
132	25. —	Hawthornbank	Bark	Kalundborg	363
133	26. —	Hekla	3m. Skonnert	Marstal	366
134	28. —	Diana	—	—	367
135	29. —	Carbo I.	Dampskib	Nakskov	368
	April	Se Løbe-Nr. 261.			

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Løbe-Nr.	Forlisets Dato	Skibets Navn	Skibets Art	Skibets Hjemsted	Side
136	3. Maj	Helge	3m. Skonnert	Fredericia	370
137	4. —	Jørgen Olsen	Bark	Marstal	373
138	4. —	Marie	Dampskib	Esbjerg	375
139	5. —	Odense	—	Kjøbenhavn	382
140	7. —	Sophie	3m. Skonnert	Marstal	384
141	7. —	H. P. Petersen	—	—	388
142	8. —	Hans Broge	Dampskib	Kjøbenhavn	392
143	13. —	Anna	Bark	Marstal	397
144	22. —	Freden	3m. Skonnert	—	398
145	23. —	Streymoy	2m. Fiskerfartøj	Thorshavn	401
146	23. —	Else	—	Trangisvaag	404
147	23. —	Margrethe	—	Viderejde	406
148	23. —	Britannia	—	Trangisvaag	409
149	23. —	Beinir	—	Thorshavn	414
150	24. —	Traveller	—	Vaag	416
151	24. —	Brestir	Fiskerfartøj	Thorshavn	419
152	24. —	Isabella Innes	Dæksbaad	Vaag	421
153	24. —	A. H. Friis	3m. Skonnert	Marstal	424
154	24. —	Thyra	—	—	427
155	25. —	Sjælland	Dampskib	Kjøbenhavn	430
156	27. —	Debora	3m. Skonnert	Marstal	431
157	29. —	Consul N. Nielsen	Bark	Nykjøbing F.	434
158	4. Juni	Orion	Dampskib	Kjøbenhavn	436
159	6. —	Harald Klitgaard	—	—	443
160	7. —	Hafnia	—	—	448
161	8. —	Oregon	2m. Fiskerfartøj	Esbjerg	453
162	9. —	Lilly	Dampskib	—	457
163	9. —	Dana	—	Kjøbenhavn	459
164	14. —	Angantyr	—	—	466
165	15. —	Kornsø	3m. Motorskonnert	—	472
166	16. —	Inge	3m. Skonnert	Rudkjøbing	478
167	17. —	Gunhild	Dampskib	Kjøbenhavn	482
168	18. —	Dorte Jensen	—	—	484
169	18. —	Væring	—	—	485
170	19. —	Ivigtut	—	—	487
171	20. —	E. T. Nygaard	—	—	492
172	23. —	Sophie	Skonnert	—	495
173	23. —	Star	3m. Skonnert	Aalborg	496
174	26. —	Vonin	Skonnert	Kjøbenhavn	500
175	30. —	Markersdal	Dampskib	—	502
176	3. Juli	Cimbria	3m. Skonnert	Marstal	507
177	3. —	Mary Boyes	2m. Fiskerfartøj	Thorshavn	508
178	4. —	Kodan	3m. Skonnert	Marstal	513
179	6. —	Motor	3m. Motorskonnert	Kalundborg	514
180	8. —	M. I. Mandal	Dampskib	Kjøbenhavn	517
181	9. —	Atlantic	Bark	Kalundborg	519
182	11. —	Vordingborg	Dampskib	Kjøbenhavn	520
183	13. —	Ceres	—	—	521
184	14. —	Emanuel	3m. Skonnert	Marstal	523
185	16. —	Vesta	Dampskib	Kjøbenhavn	524
186	19. —	Harrildsborg	—	—	530
187	20. —	L. H. Carl	—	—	531
188	22. —	Rota	—	—	532
189	28. —	Rigmor	—	Esbjerg	532

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Løbe-Nr.	Forlisets Dato	Skibets Navn	Skibets Art	Skibets Hjemsted	Side
190	28. Juli	Gloria	1m. Fiskerfartøj	Esbjerg	533
191	29. —	Ingeborg	Dampskib	—	536
192	30. —	Amor	Skonnertbrig	Odense	537
193	6. Aug.	Jenny	Brig	Kolding	539
194	11. —	Holar	Dampskib	Kjøbenhavn	544
195	12. —	Bogatyr	—	—	546
196	15. —	Albertha	3m. Skonnert	Marstal	547
197	16. —	Svanholm	Dampskib	Kjøbenhavn	550
198	16. —	Caroline Koch	3m. Skonnert	Marstal	553
199	22. —	Alexander Schukoff	Dampskib	Kjøbenhavn	556
200	25. —	Nerma	—	—	559
201	27. —	Anna	—	Esbjerg	564
202	27. —	Aurora	—	Kjøbenhavn	566
203	3. Sept.	Ragnhild	—	—	568
204	9. —	Elsa	Bark	—	568
205	21. —	Radaas	Dampskib	—	571
	September	Se Løbe-Nr. 262.			
206	17. Okt.	Stella	—	Esbjerg	573
207	17. —	Margrete	—	Aalborg	575
208	20. —	Algarve	—	Kjøbenhavn	582
209	21. —	Anglo Dane	—	—	582
210	21. —	Flynderborg	—	—	586
211	22. —	Novillo	—	—	588
212	23. —	Ulfsborg	—	—	595
213	5. Nov.	Kai	—	—	598
214	8. —	Lindhardt	3m. Skonnert	Thurø	604
215	17. —	Adolph Andersen	Dampskib	Randers	607
216	18. —	Antwerpen	—	Kjøbenhavn	608
217	28. —	Perm	—	—	609
218	3. Dec.	Livonia	—	—	611
219	12. —	Peter Willemoes	—	—	611
220	12. —	Maracaibo	Motorskib	—	620
221	19. —	Arno	Dampskib	—	622
222	25. —	Ajax	—	Helsingør	623
223	25. —	Hekla	—	Kjøbenhavn	627
		1918.			
224	6. Jan.	Dagny	Dampskib	Kjøbenhavn	635
225	10. —	Hulda Mærsk	—	—	637
226	15. —	Marianc	Galease	Marstal	640
227	30. —	Lindeskov	Dampskib	Kjøbenhavn	643
228	8. Febr.	Mette	Skonnert	—	646
229	9. Marts	Randelsborg	Dampskib	—	651
230	16. —	Quintero	Bark	Aalborg	654
231	31. —	Excellence Pleske	Dampskib	Kjøbenhavn	656
232	31. —	Indien	—	—	658
	21. April	Se Løbe-Nr. 263.			
233	1. Maj	Samsø	Motorskib	—	667
234	8. —	Thoralf	Bark	—	672
235	14. —	Embla	Skonnert	Rødby Havn	675
236	19. —	Kirstine Jensen	3m. Skonnert	Thurø	676
237	28. —	Dronning Margrethe	4m. Motorskonnert	Kjøbenhavn	678
238	29. —	Souvenir	Bark	Odense	680
239	2. Juni	Argus	Skonnertbrig	—	682

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Løbe-Nr.	Forlisets Dato	Skibets Navn	Skibets Art	Skibets Hjemsted	Side
240	2. Juni	E. E. Petersen	3m. Skonnert	Marstal	685
241	11. —	J. L. Ginge	2m. Fiskerfartøj	Esbjerg	689
242	24. —	Caroline	3m. Skonnert	Marstal	692
243	29. —	Dronning Thyra	4m. Motorskonnert	Kjøbenhavn	695
244	7. Juli	Carl	Dampskib	—	697
245	20. —	Hermes	3m. Skonnert	Svendborg	699
246	21. —	Anna	—	—	701
247	26. —	Asta	3m. Motorskonnert	Kjøbenhavn	702
248	1. Aug.	Columbia	Motorskib	—	705
249	3. —	Ludvig	Skonnert	Fredericia	716
250	3. —	Skjold	3m. Skonnert	Svendborg	717
251	9. —	Orkney	Bark	Aalborg	719
252	13. —	Frida	—	Fredericia	730
253	17. —	Helene	Dampskib	Kjøbenhavn	735
254	18. —	Nordboen	—	—	739
255	28. —	Johanne	3m. Skonnert	Svendborg	742
256	19. —	Erik	—	—	745
257	10. Okt.	Fylvia	Fiskerkvase	Sletten	749
	23. Nov.	Se Løbe-Nr. 264.			
258	7.-21. Sept. 1915	Østen	Galease	Nykjøbing S.	751
259	20. Marts 1917	Gurre	Dampskib	Kjøbenhavn	755
260	15. April 1917	Astræa	3m. Skonnert	Marstal	755
261	April 1917	Ægir	Fiskerfartøj	Esbjerg	756
262	Sept. 1917	Hydra	3m. Skonnert	Marstal	761
263	21. April 1918	Normandiet	Dampskib	Kjøbenhavn	764
264	23. Nov. 1918	Uranienborg	—	—	764

Tillæg indeholdende Samling af Søforklaringer over:

1. borteblevne danske Skibe i Aarene 1914—1918.
2. krigshavarerede danske Skibe i Aarene 1914—1918.
3. krigsforliste og krigshavarerede danske Skibe i Aarene 1919—1920.

samt

Tabeller og Kort.

Se Indholdsfortegnelsen i Tillæget.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Søforklaringer over krigsforliste danske Skibe i 1914.

1. S/S »MARYLAND« af Kjøbenhavn.

Minesprængt i Nordsøen den 21. August 1914 paa Rejse fra Buenos Aires til Kjøbenhavn med ca. 7200 Tons Majs m. m. Ingen Omkomne.

Udskrift af Søforhørsprotokollen ved Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn.

Aar 1914 den 8. September Kl. 4 Eftermiddag blev Ekstraret sat af Rettens Formand, J. Koch, og dens Medlemmer, Kaptajn v. Schmidten og Kaptajn Poulsen, og foretoges:

Nr. 72/1914. Søforhør i Anledning af, at S/S »*Maryland*« er stødt paa en Mine i Nordsøen og sunket.

Af Skibets Besætning var mødt:

Kaptajn Ørsted.
1. Styrmand Dragsdahl.
2. Styrmand C. Godtfredsen.
3. Styrmand P. Hansen.
1. Mester V. Fricke.
Maskinassistent O. P. Rasmussen.
Baadsmand J. W. Jensen.
Matros P. Hansen.
Matros M. I. Hansen.
Matros L. Petersen.
Lætmatros N. Juel Petersen.
Fyrbøder A. T. Olsen.
Hovmester E. A. Sørensen.

For Rhederiet det forenede Dampskibsselskab mødte Fuldmægtig Westrup, Overretssagfører Holten samt Skibsinspektør Jespersen.

For Ladningsmodtagerne mødte Højesteretssagfører J. Koudrup.

Der fremlagdes Udskrift af Skibets Dagbog, som fandtes overensstemmende med selve Dagbogen, som var tilstede i Retten.

Uddrag af Skibsdagbogen:

Fredag den 21. Aug. 1914 Kl. 4 Emd. Vind S V. 1. Klart. Retv. sejl. K. N. 34° Ø. pass. Galopper Fyrskib 0,5 Kml. Afst. Omtrent Kl. 7,30 ramtes Forskibet af en Mine, eller af en Torpedo udskudt af en Undervandsbaad, der paafulgte en frygtelig Explosion og Skibet sank øjeblikkelig med Forenden. Maskinen stoppedes og alle beordredes til Baadene; under Udsætningen af disse, medens de hang i Daviderne midt paa Skibssiden ramtes Skibet atter af en Mine eller Torpedo, denne Gang i Kul- og Maskinrummet med en endnu frygteligere Virkning. Bunden paa den ene Baad om Bgb. blev slaaet ud, og de ombordværende slyngedes ud i Vandet, de 3 andre Baade undgik Explosionen, og Bgb. Redningsbaad opsamlede dem der var i Vandet. Skibet sank hurtig, men var endnu ikke gaaet helt under, da det forsvandt i Mørket, medens Baadene roede efter en Fiskers Lanterner, samme naaedes i Løbet af 1 Time. Det viste sig at være en belgisk Fiskerkutter fra Ostende, »Marie Louise«, Føreren Lus Emile tog med stor Venlighed mod alle og satte straks Kursen for Ostende, som naaedes den 22. om Aftenen. Ved Hjælp af den belgiske Board of Trade og den danske Konsul indlogeredes Mandskabet paa Hotel.

Paa Broen i første Explosionsøjeblik var Kapt., 1. Stmd. H. Dragsdahl og 3. Stmd. P. Hansen og Rorgænger Jul. Pe-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Rapporten blev tillige med Uddraget af Kladdejournalen, der fremlagdes, gennemgaaet med de mødende, der henholdt sig dertil som i et og alt rigtigt og forklarede, at de har afgivet Søforklaring for den danske Generalkonsul i London, stemmende med den nu fremlagte Rapport.

De gentager, at »Chr. Broberg«, der kom fra Italien og Portugal med Ladning, var gaaet ind til Portland for Bunkerkul og Ordrer, at de den 20. August om Eftermiddagen var gaaede fra Portland, at de næste Formiddag fik Signaler fra en engelsk Krydser om at gaa inden for South Goodwin Fyrskib, at de gjorde dette, og at de ved Middagstid blev bordede af en engelsk Krydser, hvorefter de fortsatte Rejsen, at »Maryland« var løbet forbi dem ved Totiden, at de ved 7½ Tiden om Aftenen bemærkede, at »Maryland« sank, at »Broberg« blev liggende i Nærheden for eventuelt at bringe Hjælp, at man den næste Formiddag ved 4 Tiden lettede Anker for at søge efter »Maryland«s Besætning, og at »Broberg« Kl. ca. 5¼ om Formiddagen blev ramt af en Mine, der næppe kan have ligget ret langt fra det Sted, hvor »Maryland« var sunket.

Kaptajn Larsen forklarede, at han i Portland havde faaet Ordre fra sit Rhederi til fra Goodwin Sand at sætte Kursen lige efter Hanstholmen, og at den Officer, der var ombord fra den engelske Krydser kort efter Middag den 21., gav ham samme Anvisning, idet han sagde, at han godt kunde sejle i en Kurs af N Ø. ¼ Ø. misv. (omtrent N. 35° Ø. retvisende). Denne Kurs har »Chr. Broberg« holdt, indtil den naaede Stedet, hvor »Maryland« sank.

De mødende gentager, at 2. Mester L. M. A. Jensen havde Vagt i Maskinen, da »Broberg« ramtes af Minen. Ingen har set ham siden, og der kan ikke være Tvivl om, at han straks er dræbt ved Eksplosionen. Fyrbøder Nielsen, som var bleven skoldet, ligger som forklaret paa Hospitalet i Lowestoft og har al Udsigt til at komme sig. Maskinmester Jensen havde hjemme i København og er Søn af Skibsfører Jensen i det forenede Dampskibsselskab (Dampskibet »Thy«).

Kaptajn Larsen forklarer, at Stedet, hvor Sprængningerne fandt Sted, efter Loggens Udvisende maa have været ca. 35 Kvartmil N. 35° Øst retvisende fra Galoppernes Fyrskib. Dette Fyrskib havde man nemlig passeret meget tæt (ca. ½ Kvartmil) østen om.

Oplæst og vedkendt.

Søforhøret sluttet.

Retten hævet.

J. Koch.

O. Tidemand. *C. Bræstrup.*

»Chr. Broberges
Rederi: Det forenede Dampskibs-Selskab. Kbhvn.
Reg. Tonn. Br.: 1225.
Reg. Tonn Net.: 761.
Tons DW. 1706.
Bygningssted: Burmeister & Wain. Kbhvn.
Bygningsaar: 1889.
Materiale: Staal.
Klasse: Bur. Ver. ✠ ³/₃. A. 1. 1.
Assurance: Ikke assur.
(Værdi opgivet til Kr. 245,000).

3. 3-m. Skonnert »GÆA« af Svendborg.

Minesprængt i Nordsøen den 27. August 1914 paa Rejse fra Sunderland til Svendborg med Kul. 3 Omkomne.

By- og Herredsfogden i Nørresundby Købstad og Kjær Herred gør vitterligt:

Aar 1914 den 1. September Eftermiddag Kl. 4 blev Nørresundby Købstad og Kjær Herreds Søret sat og holdt paa Tingstedet af By- og Herredsfogden som Formand med Søretsmedlemmerne Havnefoged Simonsen og Detaillist Schiønning samt nedentegnede Vidner, hvor da foretoges:

Nr. 198/1914. Søforklaring angaaende 3-m. Skonnert af Svendborg »*Gæa*«s Forlis.

Der fremlagdes Begæring fra Mægler Chr. Jensen, Aalborg angaaende Søforklaring og Søforhør og Fortegnelse over Mandskabet om Bord paa Skibet.

Det fremlagte indlemmes saalydende:

»Stempel 1 Kr.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

I Anledning af at 3-m Skonnert »Gæa« af Svendborg er forlist i Nordsøen og Mandskabet indkommen til Nørresundby, beder jeg den ærede Formand lade afholde Søforhør.

Nørresundby, den 1. September 1914.

Chr. Jensen.

Til Formanden for Kjær Herreds Søret.

Fremlagt i Nørresundby Købstad og Kjær Herreds Søret den 1. September 1914.

N. Andersen.

Fortegnelse over Mandskabet om Bord i 3.m. Skonnert »Gæa« af Svendborg:

1. Skibsfører Henrik Vilhelm Pedersen,
2. Styrmand Severin Nielsen,
3. Matros Carl Lauritz Andersen Brasen.
4. Letmatros Ottar Peter Jensen,
5. Ungmand Niels Ejnar Larsen,
6. do. Knud Arentsen Lynge,
7. Kok Oscar Bengtsson

hvoraf fremstilles til Søforhør Nr. 1, 3, 4 og 5.

Nørresundby, den 1. September 1914.

Chr. Jensen.

Fremlagt i Nørresundby Købstad og Kjær Herreds Søret den 1. September 1914.

N. Andersen.

Fremstod:

1. Skipper Henrik Vilhelm Pedersen af Svendborg, 57 Aar gl., der forklarer:

Efter at Skonnerten »Gæa« i Sunderland havde indtaget en Ladning Kul og Koks bestemt til Svendborg, var Skibet i fuldkommen god og sødygtig Stand til den forehavende Rejse. Torsdag den 27. f. M. afsejlede Skibet fra Sunderland og passerede Havnefyret Kl. 7 Formiddag. Der styredes Kurs O.N.O., Vinden N.N.V. med jævn Kuling, det var diset om Morgenen, men efterhaanden som Skibet kom fra Land klarede det op. Skibet gik 6 Mils Fart.

Kl. 10 Formiddag, da Skibet var fuldstændig klar og sødygtigt varskoede han, at Styrbords Vagt skulde gaa til Kojs, og han sammen med Matros Carl Brasen og Knud Lynge gik ned, medens Styrmand Severin Nielsen, Letmatros Ottar Jensen og Ungmand Ejnar Larsen og Kok Oscar Bengtsson tog Vagten.

Da Klokken lige slog 12 Middag knustes Vinduet i Skyligtet og Vandet strømmede ind ad Vinduet, han, der var lige ved at tørne ud, sprang straks op paa Dækket ved den vældige Eksplosion med stærkt Knald. Skibet laa da med Forenden under Vand indtil Fokkemasten. Hvor mange der den Gang var paa Dækket, lagde han ikke Mærke til, han raabte at Taljerne paa Jollen skulde kappes, men fik til Svar, at de ikke havde nogen Kniv. Han sprang straks ind i Kahytten efter Kniv, men der var saa meget Vand, at han ikke kunde komme derind, og han krøb straks op igen. Ligesom han kom op fra Kahytten tog han fat i Rattet med den ene Haand, og i samme Nu gik Skibet under, og trak ham med sig. I det Øjeblik det varede, da han kom op af Kahytten, indtil Skibet gik ned, saa han ikke noget af Mandskabet.

Under Vandet slap han Rattet og begyndte at svømme, han kom lidt efter op paa Vandfladen og saa sig om efter en Planke, han kunde faa fat i. Han saa Lukaf-Kappen i Nærheden og svømmede hen til den, og holdt sig fast, senere kom Matros Laurits Pedersen og tog fat i den anden Side af Kappen. Inden Matrosen tog fat i den anden Side, slog Kappen hver Gang der kom en Sø over, ham paa Næseryggen, hvad han endnu bærer Mærker af; men efter at Matrosen havde taget fat, holdt Kappen Balancen. Hver af dem havde fat med begge Hænder. Søen var ikke meget høj.

Letmatros Ottar Jensen og Ungmand Niels Larsen havde faaet fat i noget Vraggods, som de holdt sig ved. Ottar havde dog ikke noget videre at holde sig til, saa han maatte holde sig ved Svømning.

Han saa ikke noget som helst til det øvrige Mandskab.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

De fire laa saa nær ved hinanden, at de kunde raabe til hinanden.

Han og Carl Brasen saa, straks efter at de vare komne op i Vandfladen, Røg og straks efter Skroget af en Torpedobaad. Det var engelsk Torpedobaad Nr. 13, der optog dem, han mener, at de da havde ligget en halv Time i Vandet. Baaden optog altsaa Komparenten, Matros Carl Laurits Andersen Brasen, Letmatros Ottar Peter Jensen og Ungmand Niels Ejner Larsen.

Matros Carl Brasen var til Køjs sammen med Ungmand Knud Arentsen Lynge, Brasen kom op gennem Kappen, da Eksplosionen skete, men han hverken hørte eller saa noget til Knud Lynge.

Kok Oscar Bengtson maa have været i Kabyssen, da Eksplosionen skete.

Skonnerten ejes af et Aktieselskab og hjemmehørende i Svendborg. C. V. Pedersen i Svendborg er korresponderende Reder. Hverken han eller nogen af de andre reddede noget som helst, og Skibets Papirer gik under.

Da Eksplosionen skete havdes Sunderland i V.S.V., og de var ca. 28 Sømil fra Land.

Han har afgivet Søforklaring for den danske Konsul i Newcastle. Torpedobaaden landsatte ham og de 3 andre i North Shields.

Lørdag den 30. ds. tog han og de reddede med Damperen »Flynderborg« fra Newcastle til Nørresundby.

Skibet havde ligget og ventet paa Ladning i Sunderland i ca. 3 Uger: efter endt Ladning, da han var paa Toldkammeret for at faa klareret, forhørte han flere Gange, om der kunde være Fare for Miner, men fik hver Gang til Svar, at i den nordlige Del af Nordsøen var der ingen Miner.

2. Matros Carl Laurits Andersen Brasen, 21 Aar gl., af Overhoved, der forklarer aldeles som forrige Komparent, idet han dog for sit vedkommende tilføjer:

Kl. 10 Formiddag var han og Knud Lynge gaaet til Køjs i Lukafet. Han blev vækket ved en vældig Eksplosion, og Vandet styrtede ned i Lukafet fra Dækket af, Kappen til Lukafet var slaaet af. Han styrtede straks op og agter ud, uden at han saa noget som helst til Knud Lynge; da han kom agter ud søgte han sammen med Kaptejnen, Ungmand Niels Ejnar Larsen og Styrmand Severin Nielsen at faa Baaden ud, men der var ingen af dem, der havde Kniv. Skibet sank straks efter, at han var kommen op, og trak ham med ned; han kom straks efter op og fik fat i en lille Plankestump, men da den var for lille til at holde sig ved, svømmede han hen til Kaptejnen og fik fat i Lukaf-Kappen, hvorved han og Kaptejnen holdt sig, indtil de blev tagne op af Torpedobaaden.

Kok Oscar Bengtson saa Komparenten ikke noget til, han var i Kabyssen og maa være blevet der.

Styrmand Severin Nielsen, som var agter ude, da Komparenten kom paa Dækket, saas der intet til, efter at Skibet var gaaet under.

3. Letmatros Ottar Peter Jensen, 19 Aar gl., af Orehoved, Falster, der forklarer: Han var Torsdag den 27. f. M. ved Middagstid forude paa Skonnerten, om han var der alene, og hvor de andre, der havde Vagt, var, husker han ikke. Han har ikke nogen som helst Forstaaelse af eller Erindring om, hvad der skete, han kom først til sig selv, da han laa og drev i Vandet, og Skibet var gaaet ned. Han skilte sig af med sine Søstøvler og søgte at faa fat i noget Vraggods, men der var intet i Nærheden, og han holdt det gaaende ved Svømning, indtil han saa Røgen af en Torpedobaad.

Derefter har han tabt Bevidstheden og kom først til sig selv, efter at han var taget om Bord i Torpedobaaden. Han saa, medens han laa og flød i Vandet 2 Mænd, der laa og holdt sig ved noget Vraggods, men hvem det var, kunde han ikke se, der var saa langt derfra, at han ikke kunde svømme derhen. Han bærer endnu Mærker efter Eksplosionen. Han er forbrændt paa hele den højre Side af Ansigtet, paa Kinden og op i Tindingen.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

4. Ungmand Niels Ejnar Larsen af Helsinge, 20 Aar gl., der forklarer:

Torsdag den 27. f. M. stod han ved Middagstid til Rors; i Nærheden af ham var Styrmand Severin Nielsen, Letmatros Ottar Jensen var paa Fordækket. Der skete da en hæftig Eksplosion. Forskibet sprængtes, og en Vandsøjle stod til Vejrs, der hvor Skibet var bleven ramt og slyngedes agter hen over Skibet. Komparenten blev ramt af noget af Vandet, men blev ikke forbrændt derved. Kaptejnen kom styrtende op, og sammen med ham søgte de at faa Baaden ud, men det lykkedes ikke; Skibet gik under; han var ikke ret langt under Vandet, da han kom op, fik han fat i en Plankestump, som han holdt sig ved, indtil han blev taget op i Torpedobaaden.

De afgivne Forklaringer oplæstes for Komparenterne, der vedstode dem under Tilbud af Ed. De mødte aftraadte.

Søforklaringen sluttet.

Søretten hævet.

N. Andersen. *A. Schiønning.*
S. Simonsen.

Vidner:

St. Sørensen. *A. Jensen.*

»Gæa«s
Rederi: A/S C. V. Petersen. Svendborg.
Reg. Tonn. Br.: 235.
Reg. Tonn. Net.: 199.
Bygningssted: Taasinge.
Bygningsaar: 1901.
Materiale: Eg.
Klasse: Bur. Ver. ✠ $^3/_8$ G, 1 1.
Assurance: Kr. 40,300. Svendborg Soassur.

---

1. S/S »KAMMA« af Kjøbenhavn.

Minesprængt i Nordsøen den 1. September 1914 paa Rejse fra Odense til Tyne i Ballast. Ingen Omkomne.

Udskrift af Søforhørsprotokollen ved Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn:

Aar 1914 den 10. September Kl. $2^1/_2$ blev Ekstraret sat af Rettens Formand: J. Koch og dens Medlemmer, Kommandør Bræstrup og Kaptajn Larsen og foretoges

Nr. 73/1914. Søforhør i Anledning af, at Dampskibet »*Kamma*« i Nordsøen er blevet sprængt af en flydende Mine den 1. September 1914.

Fra Dampskibet »Kamma« mødte:
Føreren, Kaptajn F. Løffler,
1. Styrmand H. C. Præst,
2. Styrmand Moyel,
1. Maskinmester Max Hansen,
2. Maskinmester Chr. Jensen,
Assistent S. Larsen,
Matros Hans Hansen,
Matros Valdemar Nielsen,
Letmatros Valdemar Nielsen,
Letmatros Emanuel Andersen og
Messedreng Bruno Lund.

For Rhederiet Dampskibsselsk. »Heimdal« mødte Overretssagfører Fenger og Skibsinspektør Matzen.

Der fremlagdes et Brev samt 2 Telegrammer.

Brevet er saalydende:

Grimsby, den 3.

Hr. Direktør M. Carl,
København.

Som De har erfaret, stødte vi paa en Mine ca. 40 Kml. N.Ø. t. Ø. fra Tynen, men er alle bjærgede.

Efter at være passeret Hirtshals styrede jeg misv. Vest, senere V. t. N. med nordlig Vind, til Mandag Morgen, derefter V. $^1/_2$ S. til Tirsdag Morgen Kl. 6, forandrede da til V.S.V. $^1/_2$ V. og skulde saa tage Landet ved Coquet. Kl. 8 saa jeg to Bøjer forude, den ene med engelsk Flag og tog dem derfor for Fiskebøjer, men drejede ikke desmindre nordover, saa jeg passerede dem i ca. 1 Kml. Afstand, men lige efter at være passeret dem sprængtes hele Forskibet ved Nr. 1 Luge i Luften, saa Dele af Skærstok og Luger faldt ned paa Agterdækket, og 5 Minutter efter Eksplosionen var hele Forskibet under Vand i Højde med Overbygningen midtskibs.

2 af Fyrbøderne var i Lukafet, da Minen sprang, men slap helskindede derfra. Da jeg af Forsigtighedshensyn allerede ved Hanstholm havde løftet begge Red-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

ningsbaade og svunget dem udenbords og firet dem af i Højde med Overbygningen, fik vi dem hurtigt i Vandet og roede bort fra Skibet, alt Tøj maatte selvfølgelig efterlades, og sejlede saa mod Land. Kl. 11 saa vi Skibet rejse Agterenden i Vejret og kort efter forsvinde, Kl. 1 blev vi taget op af Trawleren »Pearl« herfra, men da han havde Fisk om Bord, kunde han ikke løbe til Tynen med os. Her har jeg henvendt mig til Konsulatet og derigennem faaet Mandskabet forsynet med det nødvendige samt indlogeret dem i Sailors Home og afventer nu Lejlighed hjemefter fra Vestkysten, thi er Østkysten usikker fra Peterhead og sydover.

Med megen Agtelse

F. Løffler.

Den fremlagte Skrivelse blev oplæst og gennemgaaet med de mødende, der henholdt sig til den.

Kaptajnen paaviste paa Rettens Kort, hvoromtrent Stedet, hvor Minesprængningen fandt Sted, er beliggende. Han forklarer ,at den Afstand fra Land, som han har opgivet i det ene Telegram, er opgivet efter den Angivelse, som Fisketrawleren »Pearl«'s Fører fremkom med som sit Skøn. Efter Vidnets Skøn (baseret paa Beregninger efter Kursen og den udløbne Distance samt baseret paa den Omstændighed, at man et Par Timer efter at være kommet i Baadene, og før man var optaget af Trawleren, fik Land i Sigte) skete Sprængningen noget nordligere og betydeligt nærmere ved Land, antagelig c. 25 Sømil fra dette. Han havde som forklaret faaet de to Bøjer at se forude ved 8-Tiden om Morgenen. Han styrede saa noget nordligere for ikke at komme ind paa dem. Sprængningen skete omtrent Kl. $8^1/_2$, kort efter at man havde haft Bøjerne tværs om Bagbord i omtrent en Sømils Afstand.

Komparenten forklarer paa Anledning, at »Kamma« var gaaet i Ballast fra Odense for at hente Kul i Newcastle. Hans Rhederi havde stillet ham frit med Hensyn til, om han under de forhaandenværende Forhold vilde gaa eller ikke, men havde givet ham den Ordre, at han, hvis han gik, skulde gaa op under Norges Kyst og derefter vestpaa over til Skotland og derefter følge Skotlands Kyst sydpaa. Han ansaa det imidlertid ikke for nødvendigt at være saa forsigtig og styrede derfor de i Skrivelsen angivne Kurser, som fører noget nordligere, end om man havde sat Kursen direkte efter Newcastle.

Paa Anledning af Overretssagfører Fenger bemærker Kaptajnen, at Afstanden fra den ene af de to Bøjer til den anden antagelig var mellem 2—300 Fod.

Han tilføjer, at der, da Minesprængningen fandt Sted, ikke var noget Udkig paa Bakken, da der aldrig plejer at være det i klart Vejr. Det var den paagjældende Morgen stille Vand og Solskin. Paa Broen opholdt sig, da Sprængningen skete, Vidnet, 1. Styrmand og Letmatros Emanuel Andersen, der stod til Rors. Der var intet at se paa det Sted i Vandoverfladen, hvor Minen har befundet sig.

Samtlige de øvrige mødende henholdt sig til Kaptajnens Forklaring, idet Styrmand Præst og Letmatros Emanuel Andersen navnlig forklarer overensstemmende med Kaptajnen med Hensyn til Observationen af Bøjerne m. m.

Oplæst og vedtaget.

Kaptajnen forklarer, at Ulykken skete den 1. September. »Kamma« var gaaet fra Odense den 29. August. Den Dag, han gik, havde han i Vinduerne i et Aviskontor set Opslag om, at en Svendborg Skonnert var stødt paa en Mine 27 miles Ø.N.Ø. af Sunderland, samt at en norsk Damper var stødt paa en Mine 27 engelske Mil N.O. for Tynen. Endelig vidste han, at en islandsk Trawler noget tidligere var stødt paa en Mine 35 miles øst for Tynen. Han forstod altsaa godt Grunden til Rhederiets Ordre, men havde ment, at han styrede tilstrækkeligt fri af det farlige Felt. De Kurser, han styrede, mente han, som nævnt i Skrivelsen, vilde føre ham mod Cochet Island eller rettere sagt lidt nordligere. Han mener ogsaa omtrent at være

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

kommen derhenimod; nøjagtig kan han ikke angive Stedet for Minesprængningen.

De mødende forklarer, at den Trawler, der optog dem, før den mødte dem, altsaa nordligere, tildels betydelig nordligere (c. 40 miles), havde observeret noget, som den antog for Miner. Vidnerne ved, at dette er blevet rapporteret videre til Autoriteterne.

Samtlige de Mødende forklarer, at ingen af de Ombordværende kom til Skade.

Oplæst og vedtaget.

Søforhøret udsat.

Retten hævet.

J. Koch.

C. Bræstrup. *V. Larsen.*

Aar 1914 den 14. September Kl. 12 blev Ekstraret sat af Rettens Formand: J. Koch og dens Medlemmer: Kommandør Bræstrup og Kaptajn Larsen, og foretoges: Nr. 73/1914.

Forhøret fortsat.

Mødt var fra Dampskibet »Kamma«:
Hovmester Niels Hermann Krøyer,
Tømmermand Lars Peter Petersen,
Kok Johannes Ottesen,
Fyrbøder Christian Dichmann,
Ungmand Jørgen Peter Johansen.

Endvidere var mødt paany Kaptajn Løffler; Skibsinspektør Matzen og Overretssagfører Fenger mødte for Rhederiet.

Den fremlagte Skrivelse fra Kaptajn Løffler og de under Søforhøret afgivne Forklaringer blev gennemgaaede med de i Dag fra Skibet mødende, der henholdt sig til dem og ikke havde noget dertil at erindre.

Tømmermand Petersen og Ungmand Johansen forklarede begge, at der paa »Kamma« var 6 Mands Dæksbesætning, 3 Mand paa hver Vagt. Om Natten og i Taage holdtes der Udkig fra Bakken, men om Dagen i klart Vejr aldrig. Om Dagen plejede imidlertid Kaptajnen ofte at opholde sig paa Broen sammen med den vagthavende Styrmand og Rorgængeren.

Oplæst og vedtaget.

Kaptajn Løffler havde intet til de i Dag afgivne Forklaringer at erindre.

Der fremlagdes en Rapport med et af Kaptajn Løffler afleveret Bilag.

Rapporten og Bilaget lyder efter hinanden saaledes:

Udskrift af Politirapportprotokollen ved Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn.

Aar 1914 den 12. September foretoges Afhøring af Skibsfører Løffler, Fører af Dampskibet »Kamma«.

Mødt var Kaptajn Frederik Ludvig Løffler, født i Svendborg den 11. December 1858, der med Hensyn til det Sted, hvor »Kamma« sank, afleverer et Papir, hvorpaa 2. Styrmand efter Konference med første Styrmand havde udregnet Bestikket for »Kamma« fra Hirtshals til Kl. 8½ om Morgenen den 1. September. 2. Styrmand havde udregnet Bestikket og viste det igaar til Komparenten, men denne sagde til ham, at det var ikke rigtigt, da Afdriften ikke var taget med i Beregningen. Naar 2. Styrmand vilde regne det ud, hvad Komparenten ikke havde opfordret ham til, mente han, at det skulde gjøres saa nøjagtigt som muligt. 2. Styrmand regnede det om med ½ Stregs Afdrift for nogle af Kurserne. Komparenten mener ogsaa, Styrmændene, der fører Journalerne og Kladderne og hver 4de Time nedskriver Distancer og Kurser, bedre kan erindre disse end Komparenten, der alene kontrollerer Styrmændene.

Han forklarer, at han paa Kortet havde mærket sig de Steder, hvor »Gæa«, den islandske Trawler og den norske Damper var stødte paa Miner uden dog at afsætte disse Steder, og da han fra Hirtshals satte sin Kurs, satte han den en Del, vel ca. 45 Kvartmil nordligere, indtil han Kl. ca. 5 Eftermiddag den 31. August drejede lidt sydligere til en Kurs, der vilde tage Landet ved Longstone, og de sidste 3 Timer før Sprængningen styredes atter ½ Streg sydligere, saaledes at Kursen nu vilde tage Landet lidt sønden for Longstone, men

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

han mener stadig at have været norden for det Farvand, hvor de 3 Skibe gik ned. Alle de modgaaende Dampere »Kamma« mødte, og som styrede efter Hanstholm, gik betydeligt sydligere, og en norsk medgaaende Damper, der skulde til Tynen efter Kursen at dømme, styrede en Streg sydligere. Denne Damper passeredes Mandag den 31. August ca. Kl. 2 Eftermiddag, og Komparenten udtalte til 1. Styrmand: »Se, der er en, der styrer lige paa Tynen«. Han mente under disse Omstændigheder at være paa den sikre Side med sin Kurs.

Med Hensyn til Rhederiets Ordre om at gaa op under Norge forklarer han, at han Lørdag den 29. om Morgenen ved 10—11 Tiden havde en Telefonsamtale med Rhederiet, hvor han talte med Skibsinspektør Matzen. Hr. Matzen sagde, at Rhederiet vilde overlade det til Komparenten, om han vilde sejle eller ikke, og han erindrer nu, at det blev tilføjet: »men hvis De vil gaa, skal De tage en nordlig Kurs op under Norge og derfra over til Skotland«. Komparentens Opmærksomhed under Samtalen hæftede sig navnlig ved, at det blev overladt til ham selv, om han vilde gaa eller ikke. Den Afgjørelse, som han egentlig mener, Rhederiet selv burde have truffet. Han besluttede sig til at sejle og tog den Kurs, han tog, og som han som sagt ansaa for sikker. Skibsinspektørens Ordre om at tage Norgeskysten var gaaet ham af Minde.

Han mener, at det maa være en Borgen for, at han handlede efter bedste Overbevisning, at han ikke blot udsatte Mandskabets Liv, men ogsaa sit eget.

Saaledes passeret.

Aage Licht.

Ass.

S/S »Kamma«.

Paa Rejse fra Odense til Dunston.

Søndag den 30. August Kl. 11 Fmd. Hirtshals tv. Afst. 5 Sml.

Derfra styredes til Kl. 10 Emd. dev. Vest 93 Sml.

Fra 10 Emd. til 8 Fmd. den 31. August dev. V. t. N. 75 Sml. $^1/_2$ Str. Afdr.

Fra 8 Fmd. til Md. den 31. August dev. V. 36 Sml.

Fra Md. til 5 Emd. den 31. August dev. V. $^1/_2$ S. 44 Sml.

Fra 5 Emd. til $5^1/_2$ Fmd. den 1. September dev. V. t. S. 104 Sml.

Fra $5^1/_2$ Fmd. til $8^1/_2$ Fmd. den 1. September dev. V.S.V. $^1/_2$ V. 25 Sml.

Misv. 14° v. Dev. 2° ø.

Distancerne er nedskrevne saa nøjagtige som mulig efter Hukommelse.

Retv sejl. K.	Dist.	N.	S.	Ø.	V.
N. 12° V.	5	4,9			1,0
S. 78° V.	93		19,3		91,0
S. 84° V.	75		7,8		74,6
S. 78° V.	36		7,5		35,2
S. 72° V.	44		13,6		41,8
S. 67° V.	104		40,6		95,7
S. 61° V.	25		12,1		21,9
		4,9	100,9		361,2
			4,9		
			96,0		

1° 36′ forand. Brd.s 10° 59′ f. Lgd. v.
57° 35′ aff. N.Brd. 9° 57′ aff. Ø. Lgd.
55° 59′ paak. N.Brd. 1° 2′ paak. V. Lgd.

Skibets Plads den 1. September efter Bestikket.

55° 59′ N.Brd. 1° 2′ V. Lgd.

Kaptajn Løffler vedtog den ham forelæste Rapport. Han gentager, at den Ordre, han havde faaet om at gaa op til Norge, var telefonisk. Dagen før havde han faaet en telegrafisk Ordre fra Rhederiet, der blot sagde, at han fra Skagen skulde gaa vestefter til Skotland. Denne sidst omtalte først modtagne Ordre har han jo i det væsentlige fulgt. Han gentager, at den telefoniske Ordre tænkte han ikke paa paa Rejsen.

Skibet havde foruden Kaptajnen og 2 Styrmænd en Dæksbesætning paa 6 Mand, 3 paa hver Vagt. Om Natten og i Taage var der Udkig paa Bakken, men ellers ikke i klart Vejr. Komparenten har slet ikke tænkt paa, da man nærmede sig den skotske Kyst, af Hensyn til mulige Miner at holde særligt Udkig. Han maa erkende,

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

at der er Mulighed for, at en Undervandsmine, som ikke saas fra Broen, kunde være bleven set og set i Tide af en Udkigsmand, der stod paa Bakken, eller maaske især af en Udkigsmand, der var anbragt til Vejrs. De 2 Mand, der foruden Rorgængeren havde Vagt, da Ulykken skete, var beskæftigede med andet Arbejde paa Dækket. Der var i og for sig intet til Hinder for, at en af dem kunde være sendt paa Udkig. Naar han ikke havde tænkt paa at beordre en Mand paa Udkig, var det udelukkende fordi han gik i den Overbevisning, at han var et godt Stykke norden for det Felt, han ansaa for minefyldt.

Oplæst og vedtaget.

Kaptajn Løffler bemærkede med Hensyn til den af de 2 Styrmænd foretagne Udregning af Skibets Plads efter Bestikket, at han selv regnede med, at Skibet paa Grund af Afdriften kunde være forsat længere mod Syd, men han mente desuagtet at være godt norden for Minefeltet.

Oplæst og vedtaget.

Søforhøret sluttet.

Retten hævet.

J. Koch.

C. Bræstrup. *V. Larsen.*

»Kammaas
Rederi: A/S Dampskibsselsk. »Heimdal«. Kbhvn.
Reg. Tonn. Br.: 1270.
Reg. Tonn. Net.: 740.
Tons DW.: 2515.
Bygningssted: Wood, Skinner & Co. Newcastle.
Bygningsaar: 1910.
Materiale: Staal.
Klasse: Lloyd's Reg. ✠ 100 A 1.
Assurance: Kr. 300000. De priv. Assur.

Anm. Skibsfører F. L. Løffler blev ved en den 31. December 1914 inden Sø- og Handelsretten afsagt Dom i Medfør af Sølovens § 293 anset med en Statskassen tilfaldende Bøde paa 200 Kr.

---

5. S/S »MARY« af Esbjerg.

Minesprængt i Nordsøen den 29. November 1914 paa Rejse fra Hernøsand til Shoreham med 193 Stdr. Tømmer. 6 Omkomne.

Udskrift af Aarhus Købstads Søretsprotokol.

Aar 1914 den 8. December Formiddag Kl. 11 blev en Søret sat paa Tinghuset i Aarhus og administreret af Formanden Byfoged Goll i Forening med Søretsmedlemmerne Konsul Bergmann og Lods Holm, hvor da foretoges:

Nr. 26/1914. Søforklaring i Anledning af Dampskibet »*Mary*« af Esbjergs Undergang i Nordsøen ved Minesprængning.

Der fremlagdes Begæring om Søforklaring af 7. ds., endvidere Udtog af Skibsdagbogen, Bemandingsliste og statistiske Oplysninger, alt i 3 Eksemplarer.

Den fremlagte Begæring er saalydende:

Stempel 1 Kr.

I Anledning af at Dampskibet »Mary« af Esbjerg paa Rejsen fra Hernøsand til Shoreham med en Ladning Trælast, Søndagen den 29. November d. A. under den engelske Kyst i Nærheden af Dawsing Fyrskib stødte mod en Sømine, ved hvis Eksplosion Skibet led saa stor Skade, at det truede med at synke og derfor maatte forlades af Besætningen fordelte med 7 Mand i hver af Skibets Redningsbaade. Af Besætningen i den ene Baad blev kun Een Mand reddet, hvorimod de andre maa anses for omkomne.

Aarhus, den 7. December 1914.

For S. H. Sørensen,
Hude,
Mægler.

Fremlagt i Aarhus Købstads Søret den 8. December 1914.

Aug. Goll.

For Retten mødte for og med Kaptajnen Konsul Hude samt Kaptajn Søren Hansen Sørensen; endvidere var mødt som Repræsentant for Rhederiet Dampskibsselskabet »Dania« Fuldmægtig Clausen, Esbjerg, og som Repræsentant for Krigsforsikringsselskabet Skibsfører Gabe.

Skibsdagbogen var tilstede og bemærkede Kaptajn Sørensen, at samme har været gennemtrængt af Vand og slutter den 28. November umiddelbart før Skibets Afgang fra Blyth; for Rejsen derfra har Komparenten ført en Kladde, som skulde

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

have været indført i Journalen, men er Kladden gaaet tabt ved Skibets Forlis.

Der fremstilledes til Søforklaring:

1. Maskinmester Jens Peter Frederik Stenberg.

2. Maskinmester Villy Olaf Theodor Rasmussen.

Matros Niels Peter Hartvig Hansen.

Letmatros Poul Herman Petersen.

Matros Alvin Nielsson.

Fyrbøder Jens Peter Stabell.

Messedreng Ejnar Marius Jørgensen, hvorefter de aftraadte.

Uddraget af Skibsdagbogen er saalydende:

Beskrivelse af det Dampskibet »Mary« af Esbjerg overgaaede Forlis paa Rejsen fra Hernøsand til Shoreham med en Ladning Trælast.

Lørdag, den 28. November Kl. 3,15 Em. afgik fra Blyth, som var anløbet for Bunkerkul, med Lods om Bord. Kl. 3,30 Em. kvitterede Lodsen. Styrede forskellige Kurser mellem S.O. til S. og S.t.O. $^1/_2$ O. langs Kysten. Kl. 3,55 St. Mary Fyr tvers, gisset Afstand 2 Kvartmil. Kl. 10,45 Em. passerede Whitby i 3′ Afstand.

Den 29. November Kl. 1,30 Fm. passerede Flamborough ca. 2′ Afstand, hvorefter Kursen sattes S.S.O. efter East Dudgean Lysbøje. Kl. 8 Fm. loddedes 18 Favne Vand Grusbund. Da Vind og Sø var i tiltagende med stormende Kuling varierende mellem S.S.V. og V. ændredes Kursen til S. til O. Kl. 10 Fm. loddedes 16 Favne Vand, Grusbund. Kl. 11 Fm. 14 Favne Vand, Grusbund. Kort efter stødte Skibet mod en Sømine, hvorved Forskibet ødelagdes. Redningsbaadene paa begge Sider udsattes, og Besætningen gik i Baadene fordelte med 7 Mand i hver Baad, med begge Styrmænd i St. B. Baad. Efter at hele Besætningen formentes at være i Baadene, savnedes endnu en Mand, som jeg fandt i Lugaret lammet i venstre Skulder og fik ham om Bord i B. B. Baad, hvorefter jeg selv gik i samme Baad som Fører. Begge Baade forblev samlede ved Skibet til Kl. 1 Em., da der kun endnu var noget af Agterskibet over Vandet, antoges det, at Skibet snart vilde synke, idet Rumlasten flød ud af Forskibet. Begge Baade roede nu bort fra Skibet og holdt sig i Nærheden af hinanden til Kl. 3 Em., da St. B. Baad formentlig satte Seil, hvor efter vi blev adskilte. Vi satte derefter Sejl og fortsatte Sejladsen hele Natten, indtil vi Kl. 10,30 Fm. den 30. November optoges af S/S. »Juno« af Hull, der ankom til Grimsby samme Dags Em. Kl. 6. Den anden Baad saa vi ikke senere noget til.

Da Dagbogen blev gennemblødt af Vand, er intet tilført denne siden den 28. November. Dagbogen er ødelagt af Vand.

Aarhus, den 7. December 1914.

S. Sørensen,
Fører.

Kaptajn Søren Hansen Sørensen vedtog den ham forelæste Beskrivelse og forklarer nærmere, at han, før han rejste fra Blyth havde forhørt hos Toldvæsenet, om Fyrskibe og Bøjer var paa Plads, hvilket blev bekræftet, ligesom Komparenten spurgte, om der var nogen Fare ved at følge Ruten til Choham, hvilket blev benægtet, naar Komparenten styrede efter Dudgeon Choals og holdt sig indenfor Autor Dawsings Fyrskibe, hvorhos Komparenten fik Instruks om, at han undervejs kunde vente at møde engelske Krigsskibe, som eventuelt vilde give ham yderligere Instruktioner.

Herefter ansaa Komparenten det for ufarligt uden Lods at passere Strækningen fra Flamborough Head forbi Dudgeon Choals til Would, hvor Komparenten vilde tage Lods, og holdt Komparenten sig nøje indenfor Autor Dawsings, saaledes som det var opgivet ham. Ganske den samme Forklaring fik Komparenten af Toldvæsenet i Grimsby, da han kom derind, og Komparenten gaar derfor ud fra, at han ingen Grund havde til at befrygte Miner paa det Sted, hvor han traf en saadan, mellem 53 Grader 33 Min. nordlig Bredde og 0 Grader 41 Min. østlig Længde. Vejret

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

var sigtbart om end noget diset om Formiddagen den 29. November, men Komparenten havde ikke naaet at se Bøjen paa Dudgeon Choals, da de stødte paa Minen. Der var ikke foretaget nogen Udmaaling af Skibets Plads, undtagen paa Skøn og de opgivne Maal har Komparenten først senere regnet ud. Der var overhovedet intet synligt til Bestemmelse af Skibets Plads, og var det af den Grund, at Komparenten foretog Lodskud. Komparenten paaviser paa Søkortet det Sted, hvor han formener, at Skibet havde sin Plads, da det stødte paa Minen, ca. 10 Kvartmil Vest til Nord for Autor Dawsings Fyrskib paa det Sted, hvor Kortet angiver 13 Favne Vand umiddelbart før Skibet kommer ud i den dybe Rende Silverpit, efter hvilken Skibet atter vilde være kommen ind paa grundere Vand lige ned til Dudgeon Choals.

Da Minen sprang var Komparenten paa Vej fra Agterenden op til Broen efter at have taget det sidste Lodskud og var Komparenten ikke i Tvivl om, hvad der skete, idet Skibet ligesom løftedes ud af Vandet, og det viste sig at Lugen over Forlasten var sprængt væk, og Rumlasten løftet ud af Lasterummet, ligesom Fokkemasten var blottet for Vanter og Taljer, der vare blevne sprængte af Lufttrykket, ligesom Forskibet straks begyndte at synke, Mandskabet kom straks paa Dækket, og mens Komparenten gik ned for at redde Skibspapirerne blev Bagbordsbaad svinget ud, hvorpaa Komparenten atter gik ned, og tog op hvad han kunde faa fat paa af Klædningsstykker, som han bar op, og var da ogsaa Styrbords Baad svinget ud, mens Bagbords Baad var sat i Vandet. Begge Baade var i Forvejen gjort klare til at svinge ud, idet Surringerne var kastede los og Taljerne hægtede paa, saa at det kun var faa Minutters Arbejde at svinge Baaden ud og fire den ned.

Da Komparenten anden Gang var nede, var Forskibet allerede sunket saa dybt, at Vandet var naaet ned i Kahytterne, og det var derfor givet, at Skibet ikke kunde holdes længere, hvorfor Komparenten med Mandskabet gik i Baadene, dog for Komparentens Vedkommende som den sidste, idet han forinden konstaterede, at der manglede en Mand, hvorfor Komparenten gik forud, idet han vadede over Dækslasten, og fik fat paa Manden i Lukafet under Bakken, hvor Manden opholdt sig stærkt forslaaet i venstre Skulderparti og saa fortumlet, at han nægtede at gaa med Komparenten, der næsten maatte slæbe ham med sig til Skibssiden og ned i Baaden, dette sidste med Assistance af 2. Maskinmester. Denne Mand var Matros Niels Peter Hartvig Hansen. Selve Fordelingen af Mandskabet i Baadene var foretaget af 1. Styrmand, mens Komparenten, som anført, var gaaet ned, og Fordelingen foretoges planmæssigt, ligesom Mandskabet kom i Baadene uden Uheld og uden Uorden. Om det herefter passerede henholder Komparenten sig til Beskrivelsen, idet han bemærker, at han har erfaret, at Styrbords Baad slet ikke satte Sejl, men holdt sig paa Aarerne hele Natten, da der var Uenighed om Bord, om de skulde sætte Sejl eller ej, og den næste Morgen blev fyldt af en Styrtesø, saa at den ikke længere kunde manøvrere, hvorefter Mandskabet en for en omkom undtagen Matros Alvin Nielsson. Da Komparenten Kl. lidt over 3 Efterm. satte Sejl til, havde de allerede tabt Styrbord Baad af Syne; indtil da havde Baadene roet og holdt sammen, men paa det angivne Tidspunkt holdt Styrbord Baad op med at ro og laa stille for Aarene, mens Komparentens Baad stadig roede væk, hvorved de blev adskilte.

Komparenten blev efterhaanden klar paa, at de ingen Vej kom med Roning og satte derfor Sejl til, idet han hele Tiden holdt Kursen ind mod Land og var kun $^3/_4$ Mil fra Land, da Baaden Kl. $10^1/_2$ den næste Formiddag blev opdaget af Dampskibet »Juno«. Om Natten havde flere Skibe passeret dem, et saa tæt, at de forsøgte at raabe til det, men bemeldte Skib ændrede da sin Kurs og sejlede bort. Begge Baade var udrustede med Blus, men i Komparentens Baad var det ikke muligt

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

at faa tændt Blus, da de ombordværende Tændstikker var blevne vaade. Begge Baade var endvidere forsynet med fyldte Vandfade og 50 Pd. Brød hver i Brødtanken; endvidere medtoges fra Skibet, hvad der var af Rugbrød. Endelig bemærker Komparenten, at Mandskabet af det Tøj, Komparenten bragte med op, havde forsynet sig med Klæder, idet det Mandskab, der ikke havde Vagt, da de kom op paa Dækket kun var iført Undertøj. Ogsaa 2. Maskinmester medtog, da han hjalp den syge Mand ned, en Del Tøj, der ligeledes blev fordelt mellem Baadene, og der var i Komparentens Baad ingen af Mandskabet uden Overtøj af en eller anden Slags, og det samme gælder saa vidt Komparenten ved, den anden Baad. Redningsbaadenes Inventar er sidst synet i Esbjerg i Januar d. A., men iøvrigt har Komparenten kun i 8 Dage sejlet med Skibet.

Fuldmægtig Clausen forklarer paa Anledning, at Selskabets Skibe i Anledning af Mineudlægningen har Ordre til stadig at holde Redningsbaadene forsynede med frisk Brød og Vand, og Komparenten betvivler ikke, at dette ogsaa er iagttaget i nærværende Tilfælde.

Kaptajn Sørensen forklarer, at saavel Brød som Vand var godt om Bord i Komparentens Baad. Komparenten tilføjer paa Anledning, at han under Sejladsen til Dudgeon Choals dels fulgtes med dels passeredes af adskillige andre Skibe, og derfor var sikker paa at hans Rute var rigtig. Komparenten har derhos for et Par Maaneder siden med et andet Skib med Lods passeret samme Strækning og var saaledes nøje kendt med det rette Farvand.

Oplæst vedtaget.

1. Maskinmester Stenberg fremstod og vedtog det ham forelæste Udtog af Skibsdagbogen og Kaptajnens Tilføjelser til samme og kan i et og alt tiltræde samme. Komparenten havde Vagt i Maskinen, da Ulykken skete, og mærkede et voldsomt Stød gennem hele Skibet, hvorved Kedlen sprang læk og Dampen strømmede ud, uden at dog nogen kom til Skade derved. I det samme blev der raabt ovenfra, at alle Mand skulde være klar ved Baadene, og Komparenten og Fyrbøder Stabell løb da op og kom i Bagbord Baad. Maskinen blev ikke stoppet, idet det var aftalt, at Maskinen i Tilfælde af, at man stødte paa en Mine skulde blive ved med at gaa for at bevare Skibets Manøvredygtighed.

Oplæst og vedtaget.

Fremstod 2. Maskinmester Rasmussen, der forklarer, at han var til Køjs, da Ulykken skete, men kom straks paa Dækket og kom i Bagbord Baad. Komparenten kan i et og alt tiltræde Beskrivelsen med Kaptajnens Tilføjelser til samme, hvormed han blev gjort bekendt. Specielt bekræfter Komparenten at have foretaget sig de af Kaptajn Sørensen omtalte Handlinger med at redde Matros Hansen og bringe Overtøj op paa Dækket til Fordeling blandt Mandskabet.

Oplæst og vedtaget.

Fremstod Matros Petersen, der i et og alt godkender Beskrivelsen og Kaptajnens Tilføjelser til samme, hvormed han blev gjort bekendt. Komparenten havde sammen med Kaptajnen været agterude at lodde, da Ulykken skete, og kan Komparenten med Hensyn til det da passerede ganske henholde sig til Kaptajn Sørensens Forklaring. Komparenten kom i den Bagbord Baad og blev reddet sammen med det øvrige Mandskab derfra.

Oplæst og vedtaget.

Fremstod Fyrbøder Stabell, der i et og alt tiltræder Beskrivelsen og Kaptajnens Tilføjelser til samme, hvormed han blev gjort bekendt. Komparenten opholdt sig, da Ulykken skete, paa Fyrpladsen i Maskinen og afgiver om det derefter passerede en med Maskinmester Stenberg i et og alt stemmende Forklaring.

Oplæst og vedtaget.

Fremstod Messedreng Ejner Jørgensen, 16 Aar gammel, der i et og alt tiltræder Beskrivelsen og Kaptajnens Tilføjelser til samme, hvormed han blev gjort bekendt. Komparenten opholdt sig, da Ulykken

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

skete, i Messen, men kom straks paa Dækket, og kom med i den Bagbord Baad.

Oplæst og vedtaget.

Fremstod Matros Niels P. H. Hansen, der forklarer, at han var gaaet til Køjs Kl. 10 Formiddag i Lukafet forude under Bakken og var falden i Søvn. Komparenten ved intet om, hvad der derefter er passeret, idet han først kom til sig selv igen, da han befandt sig nede i Redningsbaaden, og maa saaledes være bleven bevidstløs ved Minesprængningen. Komparenten var stærkt forslaaet paa venstre Skulder og har endnu Smerter i samme ligesom venstre Arms Bevægelser er nedsat. Han er under Lægebehandling, og har Lægen udtalt, at der formentlig vil medgaa et Par Maaneder, før han fuldt ud vil genvinde sin fulde Førlighed. Med Hensyn til det, der er passeret, efter at Komparenten var kommen i Baaden, kan Komparenten ganske tiltræde Kaptajnens Udtalelser i Beskrivelsen og her til Retsprotokollen, med hvilke Udtalelser han blev gjort bekendt.

Oplæst og vedtaget.

Fremstod Matros Alvin Nielsson, der vedstod den ham forelæste Beskrivelse og Kaptajnens Tilføjelser til samme, idet han bemærker, at han kom i den Styrbord Baad og er den eneste overlevende af sammes Besætning. Det forholder sig rigtigt, at de i den Styrbord Baad roede hele Tiden, fra de var komne om Bord, og til den næste Morgen, idet de dog ikke kunde ro mod den høje Sø, men af Vind og Strøm blev drevne afsted; første og anden Styrmand talte ganske vist om, at de skulde sætte Sejl, men kunde ikke blive enige om, hvad de skulde gøre, hvorfor det ikke blev til noget med Sejlsætningen, skønt de fra Komparentens Baad kunde se, at den anden Baad rejste Masten og var i Begreb med at gaa under Sejl, før den blev borte for dem. De holdt det saaledes gaaende hele Natten for Aarerne, men ved Morgengry den 30. November blev Baaden fyldt af en Sø, saaledes at de alle sad i Vand til midt paa Livet. De forsøgte gentagne Gange at læense Baade, men forgæves, idet Baaden, som havde mistet sin Manøvredygtighed, lige saa hurtig blev fyldt med Vand, som de kunde læense den.

I Løbet af Mandagen døde den ene efter den anden af de Ombordværende, formentlig af Kulde og Forkommenhed og blev skyllede over Bord af Søerne, dog at 2. Styrmand selv sprang over Bord med en Udtalelse om, at han ikke kunde holde det ud længere. Da den sidste var skyllet over Bord, nemlig Hovmesteren, der forinden bad Komparenten hilse hans Kone, surrede Komparenten sig fast til Toften, hvorpaa han sad, med en Line, han fandt i Baaden, og drev saaledes af Sted Resten af Dagen og den paafølgende Nat, indtil han paa Morgenstunden Kl. 5—6, da han fik anraabt en forbisejlende Fisker, som bjergede Komparenten.

Paa Anledning bemærker Komparenten, at der var saavel Brød som Vand om Bord i Baaden, saa at de ikke led Nød, og forsøgte de den første Nat at afbrænde Blus fra Baaden, men da deres Tændstikker var blevet vaade, kunde de ikke faa Ild.

Oplæst og vedtaget.

Vidnerne Rasmussen, Stenberg, Hansen, Petersen, Jørgensen, Stabell og Nielsson, der hver for sig erklærede sig bekendt med Edens Hellighed og Betydning, bekræftede deres Forklaring med Lovens Ed, hvorefter de aftraadte.

Søforklaringen sluttet.

Søretten hævet.

Eduard Bergmann.

Aug. Goll. *R. Holm.*

Bemandingsliste for S/S »Mary« af Esbjerg.

Nr. 1. Søren Hansen Sørensen, Fører.

Nr. 2. Willy Olaf Theodor Rasmussen, 2. Maskinmester.

Nr. 3. Jens Peter Frederik Stenberg, 1. Maskinmester.

Nr. 4. Niels Peter Hartvig Hansen, Matros.

Nr. 5. Poul Herman Petersen, Letmatros.

Nr. 6. Ejner Marius Jørgensen, Messedreng.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Nr. 7. Jens Peter Stabell, Fyrbøder.

Nr. 8. Alvin Nilsson, Matros.

samt efterfølgende formentlig omkomne.

Nr. 9. Boy Wilhelm Marcus Hansen, 1. Styrmand.

Nr. 10. Hans Jørgen Baagøe, 2. Styrmand.

Nr. 11. Alfred Adolph Karl Helfer Sørensen, Hovmester.

Nr. 12. Gustaf Albert Forsberg, Letmatros.

Nr. 13. Guttorm Theodor Petersen, Fyrbøder.

Nr. 14. Johan Valdemar Andersen, Fyrbøder.

Aarhus, den 7. December 1914.

S. Sørensen,
Fører.

»Mary«s
Rederi: A/S Dampskibsselsk. »Dania«. Esbjerg.
Reg. Tonn. Br.: 580.
Reg. Tonn. Net.: 344.
Tons DW.: 950.
Bygningssted: Ths. & Wm. Smith. North Shields.
Bygningsaar: 1890.
Materiale: Staal.
Klasse: Lloyd's Reg. ✠ 100 A 1.
Assurance: Kr. 100,000. De priv. Assur. og Den Kjøbenhavnske Søassur. Foren.

---

6. S/S »M. C. HOLM« af Kjøbenhavn.

Minesprængt i Nordsøen den 31. December 1914 paa Rejse fra Savannah til Kjøbenhavn med 3400 Tons Fosfat og Bomuld. Ingen Omkomne.

Udskrift af Søforhørsprotokollen ved Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn.

Aar 1915 den 12. Januar Formiddag Kl. 9 blev Ekstraret sat af Rettens Formand: I. Koch og dens Medlemmer: Kaptajn Poulsen og Kaptajn Rasmussen og foretoges:

Nr. 5/1915. Søforhør i Anledning af, at Dampskibet »*M. C. Holm*« ud for Scarborough paa Englands Østkyst er stødt paa en Mine og sunket.

For Retten mødte:

Skibets Fører, Kaptajn Marius Madsen.

1. Styrmand Jens Jensen.

2. Styrmand Søndergaard Nielsen.

1. Mester O. Knudsen.

2. Mester N. Kragh.

Tømmermand J. Futtrup.

Hovmester G. V. Hnusfeldt.

Donkeymand S. Davidsen.

Fyrbøder S. Johansson.

Messedreng G. Stypinski.

Samtlige de mødende gjordes bekendt med Vidners Sandhedspligt.

Endvidere mødte Rhederiet, Dampskibsselskabet Norden ved Skibsinspektør Brünnich.

For Krigsforsikringen mødte Kaptajn Fenger.

Der fremlagdes en Rapport samt et Uddrag, hvilket ved Konference fandtes overensstemmende med den i Retten tilstedeværende Skibsdagbog.

Rapporten og Uddraget lyder efter hinanden saaledes:

Rapport for Dampskibet S/S »M. C. Holm«.

Skibet afsejlede fra Savannah den 2. December 1914 med en Ladning bestaaende af 3000 Tons Fosfat og 1900 Baller Bomuld bestemt til henholdsvis Nørre Sundby og København. Rejsen over Atlanterhavet foregik under meget urolige Vejrforhold og svær Sø.

Den 24. December prajedes Skibet af et engelsk Orlogsskib, som gennem Signaler forespurgte om Skibets Ladning og Bestemmelsessted, hvilket besvaredes, samt at vi af Rederiet var beordret til Falmouth for Visitation; Orlogsskibet satte derefter Signaler om at fortsætte Rejsen til Sct. Helens (Isle of Wight) og tage Lods. Rejsen fortsattes derefter til Linnard, hvor et andet engelsk Orlogsskib prajede os og ligeledes beordrede os til at tage Lods ved Sct. Helens. Af Frygt for Miner fortsattes derfor Rejsen direkte til Isle of Weight, hvor vi paa Sct. Helens Red fik en Lods om Bord; hos Lodsen fik jeg at vide, at der ingen Fare var ved at fortsætte Rejsen, og at vi ved Downs vilde faa nærmere Instruktioner. Rejsen fortsattes derefter gennem Kanalen til Downs, hvor Skibets Papirer blev undersøgt og Tilladelse blev givet til at

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

fortsætte Rejsen, efter en os angivet Rute, som nøje fulgtes. Ved Yarmouth kvitteredes Lodsen. Den 31. December. Overtrukket. Vind S.V. 8 Sø 8. Skibets Kurs m/v. N.N.V. gik med langsom Fart. Kl. 4,20 Fmd. sigtede en Lysbøje udfor Flamborough Hd., og fik samtidig Landet i Sigte ret forude hev Loddet og fandt 18 Favne Vand. Kl. 4,40 tv. af Flamborough Hd. Afst. 1 Kml. holdt Loddet gaaende med 5 Minutters Mellemrum. Modtog Signaler fra Flamborough Hd. om ikke at passere Scarborough før ved Dagslys paa Grund af Miner. Skibet lagdes da op imod Vinden for langsom Maskine i 1 Kml. Afst. fra Flamborough Hd.; medens Skibet laa der passerede 2 Lastdampere og 2 mindre Dampere alle for sydgaaende og alle 4 længere ude til Søs end M. C. Holm.

Fra Kl. 5 til 6,10 Regndis. Kl. 6,10 klarede Vejret og Skibets Kurs forandredes til N.N.V. $^1/_2$ V. og gik med ganske langsom Maskine Log 12. Da der i Følge Pejlinger af Flamborough Hd. saas, at Skibet af Strømmen blev sat ud over, forandredes Kursen Kl. ca. 6,50 til N.V. Kl. 7,25 begyndte det at dages, og Landet kom tydeligere frem. Kursen forandredes nu til N.V. t. V. og varskoedes almindelig langsomt i Maskinen. Kl. 7,50 slog halv Kraft i Maskinen og 5 Minutter senere Fuld Kraft. Kl. 8 18 Favne Vand Log 17. Pejlede Filey Pt. i Dev. S.S.V. } Dev. 4° ø.
Scarborough Pt. N.V. $^3/_4$ V. }

Kl. 8,06 blev Skibet ramt af en undersøisk Mine i Bunden paa Stb. Side antagelig ud for Forkant af Nr. 3 Luge, saa voldsom var Eksplosionen, at en svær Vandsøile stod ca. 15 Fod over Fløjknappen. Maskinen stoppedes, og Mandskabet kaldtes til Baadene. Skibet drejedes med Agterskibet mod Vinden. De tre Baade sattes straks i Vandet. Kl. 8,10 var Agterskibet sunket saa meget, at Søen ustandselig brød over Agterdækket. Journalerne kom i Baadene. Hovedjournalen i Bgb. Jolle med 1. Styrmand og Kladden i Stb. Jolle med 2. Styrmand. Kl. 8,18, da Skibet tilsyneladende var synkefærdig, gik Kaptajnen fra Borde med de af Skibspapirerne, der kunde medbringes. Regnskaberne kunde ikke faas, da Kahytten brændte, som Følge af, at Lampen og Kakkelovnen var væltede.

Kl. ca. 8,25 væltede Skibet over paa Siden og sank, ved Skibets Nødsignal kom flere Dampere tilstede, og den nærmest liggende Damper Harpolus af London tog alle Mand og 2 Baade om Bord, og fortsattes med denne Rejsen til Tynen. Da Ulykken skete, var Matros C. G. Lundell paa Udkig paa Bakken med Paamindelse om at se godt efter Miner, og ovennævnte Mine, som ramte M. C. Holm, har ikke været synlig over Vandlinien. Kaptajnen og 2. Styrmand var i Ulykkesøjeblikket paa Broen. Da Stb. Jolle kom langs Siden af Harpolus, opdagedes det, at Skibsdagbogskladden var borte. Maskinjournalen kunde ikke medbringes, da 1. Mesters Kammer ved Eksplosionen var bøjet og klemt sammen.

M. Madsen.

S/S. »M. C. Holm«s Forlis 31. December.

Kl. 4 Fmd. — Overtrukket. Vind S.V. 8. — Sø 8. Skibets Kurs m/v. N.N.V.

Gik med langsom Maskine. — Kl. 4,20 sigtede en Lys Bøje udfor Flamborough Hd. og fik samtidig Landet i Sigte ret forude, hev Loddet og fandt 18 Favne Vand. Kl. 4,40 tv. af Flamborough Hd. — Afst. 1 Kml. — Holdt Loddet gaaende med 5 Minutters Mellemrum. Modtog Signal fra Flambrough 170, om ikke at passere Scarborough før ved Dagslys paa Grund af Miner. — Skibet lagdes da op mod Vinden for langsom Maskine i 1 Kml.s Afst. af Flamborough.

Medens Skibet laa der, passerede 2 Lastedampere og to mindre Dampere, alle for Sydgaaende og alle 4 længere ude til Søs end »M. C. Holm«. — Fra Kl. 5 til 6,10 Regndis. Kl. 6,10 klarede Vejret og Skibets Kurs forandredes til N.N.V. $^1/_2$ V. og varskoedes »ganske langsom« i Maskinen. Log 12. — Da det i Følge Pejlingen af Flamborough Head saas, at Skibet af Strømmen blev sat udover, forandredes Kursen Kl. ca. 6,50 til N.V. — Kl. 7,35

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

begyndte det at dages, og Landet kom tydeligere frem. Kursen forandredes nu til N.V. t. V. og varskoedes »almindelig langsom« i Maskinen. Kl. 7,50 slog »Halv Kraft« og 5 Minutter senere »Fuld Kraft«.

Kl. 8,00 { 18 Favne Vand. Log 17. Pejlede Filey Pynten i d/v. S.S.V. Dev. 4° Ø.
Pejlede Scarborough Pynten i d/v N.V. 3/4 V.

Kl. 8,06 blev Skibet ramt af en undersøisk Mine i Bunden paa Stb. Side, antagelig udfor Forkant af Nr. 3 Luge. Saa voldsom var Eksplosionen, at en svær Vandsøjle steg ca. 15 Fod over Fløjknappen. Maskinen stoppedes og Mandskabet kaldtes til Baadene. Skibet drejedes med Agterskibet op mod Vinden. De tre Baade sattes straks i Vandet. — Kl. 8,10 var Agterskibet sunket saa meget, at Søen ustandselig brød over Agterdækket. — Journalerne kom i Baadene. Hovedjournalen i Bb. Jolle med 1. Styrmand og Kladden i Stb. Jolle med 2. Styrmand. Kl. ca. 8,18, da Skibet tilsyneladende var synkefærdigt, gik Kaptajnen fra Borde med de af Skibspapirerne, der kunde medbringes; Regnskaberne kunde ikke faas, da Kahytten brændte, som Følge af at Lampen og Kakkelovnen var væltet.

Kl. ca. 8,25 væltede Skibet over paa Siden og sank. Ved Skibets Nødsignal kom flere Dampere tilstede, og den nærmest liggende Damper »Harpolus« af London tog alle Mand og to Baade om Bord og fortsatte saa Rejsen til Tynen.

Da Ulykken skete, var Matros O. G. Lundell paa Udkig paa Bakken, med Paamindelse om at se godt efter Miner, og ovennævnte Mine, som ramte »M. C. Holm«, har ikke været synlig over Vandlinien. Kaptajnen og 2. Styrmand var i Ulykkesøjeblikket paa Broen.

Da Stb. Jolle kom langs Siden af Harpolus, opdagedes det, at Skibsdagbogskladden var borte.

Maskindagbogen kunde ikke medbringes, da 1. Maskinmesters Kammer ved Eksplosionen var bøjet og klemt sammen.

Det fremlagte oplæstes for og godkendtes af de mødende.

Kaptajn Madsen viser paa Rettens Kort Stedet, hvor Skibet var blevet ramt af Minen. Han havde faaet Ordre af den engelske Officer, der var om Bord i Downs, til at være forsigtig ved Scarborough og i Farvandet nordfor, men Officeren havde ansat paa et Kort en Kurs, der passerede Scarborough ca. 2 Sømil fra Land. Skibet var ikke mere end 2 Sømil fra Land, da Sprængningen fandt Sted.

Det var fuldstændig lyst. Den Mand, der stod paa Udkig paa Bakken, var en Finne, der blev afmønstret i Newcastle. Komparenten mener at kunne sige om ham, at han var en paalidelig Mand.

Bakken var vist ca. 20' over Vandet, og Komparenten havde ikke tænkt paa at sende en Mand til Vejrs, da han mente, at man fra Bakken saa tilstrækkelig klart.

De øvrige mødende har intet mod Kaptajn Madsens Forklaring.

Kaptajnen forklarer videre, at den Lods, de havde haft i Yarmouth, havde sagt, at Kaptajnen ikke skulde være særlig ængstelig, naar han holdt den angivne Kurs, da Farvandet langs Kysten antagelig var renset for Miner.

Hele Mandskabet reddedes; ingen tog nogen Skade, naar undtages at Fyrbøder Johansson fik klemt et Par Fingre ved Udsætningen af Baadene, men Besætningen mistede alt deres Tøj.

Kaptajnen havde som nævnt i Skibsdagbogen set flere Dampere passere for sydgaaende længer fra Land, end der, hvor »M. C. Holm« gik; han havde ogsaa set Skibe komme sydefter nærmere ved Land. Ogsaa dette bestyrkede ham i, at der ikke var nogen Fare, der hvor »M. C. Holm« gik.

Oplæst og vedtaget.

Kaptajnen gentager, at han af sit Rederi var beordret til at gaa til Falmouth, men at han af en engelsk Orlogsmand den

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

24. December fik Ordre til at gaa til Isle of Wight.

Oplæst og vedtaget.

Søforhøret sluttet.

Retten hævet.

J. Koch.

Chr. Poulsen. *A. Rasmussen.*

»M. C. Holm«s
Rederi: Dampskibsselsk. »Norden«, Kbhvn.
Reg. Tonn. Br.: 2458.
Reg. Tonn. Net.: 1572.
Tons DW.: 4369.
Bygningssted: Richardson, Duch & Co. Stockton.
Bygningsaar: 1894.
Materiale: Staal.
Klasse: Lloyd's Reg. ✠ 100 A 1.
Assurance: Kr. 332,000. Krigsfors. f. d. Skibe.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Søforklaringer over krigsforliste danske Skibe i 1915.

7. S/S »CATHAY« af Kjøbenhavn.

Minesprængt i Nordsøen den 5. Maj 1915 paa Rejse fra Aarhus til Newcastle o. T. i Ballast. Ingen Omkomne.

Udskrift af Søforhørsprotokollen ved Sø- og Handelsretten i København.

Aar 1915 den 15. Maj Formiddag Kl. 10 blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand: J. Møller og dens Medlemmer: Kommandør Bræstrup og Kaptajn Poulsen og foretoges:

Nr. 65/1915. Søforhør i Anledning af Dampskibet »*Cathay*«*s* Forlis som Følge af Eksplosion af undersøisk Mine.

For Retten mødte:
Skibets Fører Kaptajn H. H. S. Kruuse.
1. Styrmand N. C. A. Frederiksen.
2. Styrmand P. R. Petersen.
3. Styrmand V. C. P. Lorentzen.
1. Maskinmester J. J. Schou.
2. Maskinmester L. Splettorff.
3. Maskinmester C. T. Vesterby.
4. Maskinmester V. C. J. Borch.
1. Hovmester K. Knudsen.
Kok C. Breitenbach.
2. Hovmester A. Jensen.
Skibsdreng J. Poulsen.

For Rederiet Det østasiatiske Kompagni mødte Skibsinspektør Berentzen og Overretssagfører Fenger.

For Krigsforsikringen for danske Skibe mødte Kaptajn Fenger.

For Firmaet A. N. Grøn og W. Witzke mødte Kaptajn Gabe.

Der fremlagdes en Rapport fra Føreren, en Rapport fra engelsk Lods Mitchell med vedhæftet Oversættelse samt en Fortegnelse over samtlige Afladere, der af Rederiet var underrettede om Søforhøret i Dag.

De fremlagte Rapporter og den fremlagte Fortegnelse lyder efter hverandre saaledes:

Nordsøen den 14. Maj 1915.

Til
Det Østasiatiske Kompagni.

Den 3. Maj 1915 udklareredes S/S »Cathay« om Eftermiddagen fra Nth. Shields Toldkontor. Paa min Forespørgsel angaaende de sidste Oplysninger med Hensyn til Sejladsen, fik jeg den Besked at gaa gennem Kanalen, langs med den engelske Kyst. Samtidig tilføjede jeg, om det var alle de Oplysninger, jeg kunde faa, men hertil blev intet svaret.

Den 4. Maj Kl. 6 Formiddag afgik S/S »Cathay« med Nordsø Lods om Bord, hvilken skulde tage Skibet til Jarmouth. Kontor og National Flag sattes inden Afgangen, og saa snart Skibet var passeret Molerne ved Flodmundingen, blev et dansk Flag i Ramme sat ud paa hver Skibsside. Redningsbaadene blev gjort klare og Udkig paa Bakken. Skibet sejlede hele Dagen langs den engelske Kyst efter Lodsens Anvisning, dog stadig kontrolleret, at vi ikke kom Kysten for nær. Det blæste frisk fra S.Ø., og kom der efterhaanden en Del Sø. Lodsen udtalte sig derfor om, at han vilde søge at komme ned til Inner-Dowsing Fyrskib og ankre indenfor Landet, men da vi naaede ned til ovennævnte Fyrskib var Kl. 9,55 Eftermiddag,

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

og da Vind og Sø havde lagt sig, ankrede vi tæt udenfor Fyrskibet.

Den 5. Maj Kl. 3,10 Fmd. lettede vi igen og sejlede igen efter Lodsens Anvisning mellem Sandene og ankom til Jarmouth Red, hvor vi ankrede lige udenfor Havnen Kl. 11 Fmd. og landsatte Nordsø Lodsen. Kl. 12,15 kom Lods Walther Mitchell om Bord med Brev fra vor Agent Hr. Butcher i Jarmouth, at det var den af London-Kontoret ordrede Lods, som skulde lodse Skibet til Isle of Wight. Kort efter Lodsens Ankomst lettede vi og fortsatte Rejsen inden for Bankerne til Lowestoft. Kl. 1,18 Eftermiddag passerede vi Newcome N.E. Bøje, Loggen sattes, og Lodsen gav Ordre til at styre S.S.V. Kl. 2,20 fandtes dev. msv. at være 15° V. Ovennævnte Kurs blev kontrolleret og nedlagt i Kortet og viste sig at gaa lige uden for Fyrskibene ned til the Downs, hvor Lodsen vilde ankre om Aftenen til næste Morgen. Kl. 6,15 Emd. havde vi Kentish Knock F. Skib i retv. N. 76° V. Afst. 1,5 Kml. Kursen blev da forandret til S.S.V. ¼ V. Kl. 8 Emd. blev Maskinen varskoet, at vi skulde ankre om ca. 20 Minutter. Kl. ca. 8,5 sigtedes en Bøje om Stb., og kort førend vi var tværs af den, spurgte jeg Lodsen, om det var Elborn Bøje, hvortil han svarede ja. Kursen blev forandret til S.V. t. S. og passerede Bøjen Kl. 8,15 i ca. 1 Kml. Afst. Kort før vi var tværs af Bøjen gik jeg ned fra Broen for at se, hvor den nye Kurs tog Skibet hen, og samtidig undersøgte jeg Bøjen nærmere med min egen Kikkert fra Baddækket. Da jeg i det samme saa 1. Mester, varskoede jeg ham, at vi skulde ankre om et Øjeblik, og vilde jeg samtidig gaa op Broen, da der i samme Nu fandt en frygtelig Eksplosion Sted i Nr. 2 Last om Stb. Der stod en høj Flamme op i Luften, og derefter fulgte Røg, Papir og alt af Lastens Indhold slyngedes højt op i Luften, og Skibet krængede straks Styrbord over. I Eksplosionsøjeblikket befandt Lodsen, 1. og 3. Styrmand sig paa Broen sammen med Rorsmanden. Paa Bakken var Matros Jensen paa Udkig, førend Eksplosionen har hverken jeg eller nogen andre set Undervandsbaade eller flydende Miner.

Da Eksplosionen fandt Sted, faldt jeg gentagne Gange om, men da jeg efter et Øjebliks Forløb kom til Klarhed igen, varskoede jeg straks Besætningen om at gaa til Baadene, hvilke ogsaa straks blev firet af og gik et Stykke bort fra Skibet. Straks troede jeg ikke, Skibet vilde synke, og vilde jeg derfor igen tilbage, men pludselig gik Forskibet ned og kort efter Agterskibet, i alt ca. 20 Minutter efter vi havde forladt Skibet. Saa snart vi saa, at alt Lys gik ud, og senere saa, at Skibet var nede med Overbygningen, roede vi ned i Retning af North Goodwin F. Skib, hvor vi ankom Kl. 11,20 Emd. Af en i Nærheden værende Patrouillebaad S/S »Hamilton«, Løjtnant Roberts, blev vi landsat i Ramsgate og bragt op paa det derværende Sømandshjem. I Patrouillebaaden fik de af Besætningen, som manglede Tøj, udleveret saa meget Tøj, at de kunde gaa paa Sømandshjemmet.

Ved vor Ankomst til Sømandshjemmet blev der straks gjort Plads til »Cathay«'s Besætning og Passagerer, uagtet det var opfyldt med Soldater, ligeledes blev de af Besætningen, som endnu manglede Tøj, forsynet, og om Morgenen mødte Bestyreren Hr. Emett for Foreningen »Skibbrudne Søfolk«. Efter at jeg gennem Admiralitetet havde afsendt Telegram til London-Kontoret, satte jeg mig straks om Morgenen igen i Forbindelse med vort Kontor pr. Telefon og fik da Besked paa at sende Besætningen til London, hvilket Hr. Emett besørgede om Eftermiddagen.

Jeg var sammen med Lodsen tilsagt til at møde samme Morgen paa Marinekontoret i Ramsgate for at give Beretning om det passerede. Efter vi der var færdig, lejede vi en Motorbaad og gik ud for at søge efter Skibet, men paa Vejen ud blev det saa taaget, at vi maatte søge tilbage igen. Efter igen at have konfereret med London-Kontoret tog vi ud igen d. 7. om Formiddagen med Motorbaad og

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

søgte efter Skibet. Vi gik om Bord i North Goodwin F. Skib for at spejde i alle Retninger, uden at vi kunde finde noget. Vi forsøgte at faa Folkene i Motorbaaden til at tage os længere mod Nord, men det vilde de ikke, hvorfor vi da igen gik i Land og modtog der Meddelelse fra London-Kontoret, at vi skulde komme til London. Samme Dag havde jeg om Formiddagen været paa Toldkontoret i Ramsgate, da de ogsaa der ønskede at vide, hvor »Cathay« kom fra, og hvor vi skulde til, samt hvor Skibet laa sunket. Samtidig meddelte de mig, at de vilde tage sig af vore to Redningsbaade, til de fik nærmere Meddelelse fra vort London-Kontor.

Afrejste Kl. 5 Eftermiddag fra Ramsgate og meldte vi os paa vort London-Kontor d. 8. om Morgenen og fik da der Besked paa, at jeg sammen med Officererne skulde rejse hjem Søndag Morgen med S/S »Louise«, og at den øvrige Besætning vilde blive sendt hjem via Hull med S/S »Bergenhus« Tirsdag d. 11. Maj.

Med Højagtelse.

H. Kruuse.

Nr. 65/1915. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 15. Maj 1915.

Halland.

Ass.

Charles Sveistrup.
Kongelig edsvoren Translatør og Tolk.
Strandboulevarden 3.

Oversættelse.

Jeg, Kystlods Walter Mitchell, erklærer herved, at jeg Onsdagen den 5. Maj 1915 omtrent Kl. 11,45 Fmd. gik om Bord paa Dampskibet »Cathay« paa Yarmouth Rhed og tog Kommando over det som Lods.

Skibet lettede Anker, og vi gik gennem Standford Channel. Vi løb paa Loggen fra den ydre Standford Bøje og løb ca. en »mile« uden for alle Fyrskibe nemlig Shiperash, Longsand og Kentish Knock.

Kl. 8,15 Emd. var vi tværs af og een »mile« uden for Elborn Bøjen, styrende S.V. til S. Vejret var stille og let diset; Strømmen løb nordlig.

Vi fortsatte Sejladsen med samme Kurs i de næste 15 Minutter; da indtraf der en vældig Eksplosion. I samme Øjeblik bemærkede jeg en klar, blaa Flamme skyde frem fra Skibets Bagbordsside lige agten for Fokkemasten. Vand og Vragstykker kastedes højt op i Luften, og jeg blev kastet ned paa Broen. Da jeg kom op, fandt jeg Skibet i Færd med hurtig at synke med Forstavnen. Redningsbaadene blev straks satte ud, og alle Mand forlod Damperen, der flød i omtrent 20 Minutter efter Eksplosionen.

Walter Mitchell.

Gt. Yarmouth, 7. Maj 1915.

Korrekt Oversættelse,
København, den 15. Maj 1915.

Charles Sveistrup,
kgl. edsvoren Translatør og Tolk.

(Segl.)

Nr. 65/1915. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 15. Maj 1915.

Halland.

Ass.

S/S »Cathay«.
(Meddelt pr. Telefon d. 14. Maj.)
Gods og Afskibere.

Champoing Pulver: K. K. Broe.
Gamle Aviser: A/S Papirforsyningen.
Konserves: A. Formann & Co.
Smør etc.: Philip W. Heyman.
Galvan. Elementer: Hellesens Enke & V. Ludvigsen.
Ildslukkere: Ove Haugsted.
Krystalvarer: Nielsen & Lindvad.
Smør: L. E. Brunn.
Cherry Brandy: Peter F. Heering.
Lidser: Julius Rudert.
Fløjl, Knapper etc.: L. V. Andersens Eftf.
Elektrisk Materiale: A. E. G. Dansk Elektricitets Selskab.
Jernbjælker: A/S Nielsen & Winthers Værktøjsmaskinfabrik.
Bøger: Henry Tegner.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Cryolit: Øresunds kemiske Fabrikker.

Private Effekter: Det danske Missionsselskab.

Smør, Konserves: T & S. Plum.

Elektrisk Materiale: Emil Stephensens Eftf.

(Meddelt pr. Telegram.)

Elektrisk Materiale: Herrer Fearnley & Eger, Kristiania. Svenska Ostasiatiska Kompagniet, Göteborg.

Nr. 65/1915. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 15. Maj 1915.

Halland.

Ass.

Skibsinspektør Berentzen oplyste, at Skibet var bygget i 1898 af Staal, brutto 4076 Register Tons, netto 2596; dets Assurancesum var 475,000 Kr.

Skibet havde indtaget Ladning i København, Göteborg og Kristiania, men en Del af denne Ladning var efter de engelske Autoriteters Ordre bleven udlosset i North Shields, som de forlod den 4. Maj Kl. 6 om Morgenen med Østen som Maal. De sejlede med en Last paa 4800 Tons Stykgods.

Den fremlagte Rapport, der delvis er udarbejdet paa Grundlag af Skibets Kladdejournal, der er den eneste af Skibets Bøger, der er bevaret, og som er tilstede i Retten, fandtes ved Konference i det væsentlige overensstemmende med denne, oplæstes for og godkendtes af de mødende af Besætningen.

Kaptajnen forklarer, at der var om Bord en Besætning inklusive Officerer af 35 Mand; endvidere medfulgte 7 Passagerer. Det var Skumring, da Eksplosionen skete. Der var Udkig paa Bakken og yderligere 2 Officerer paa Broen foruden Lodsen.

Kaptajnen har i Kortet udsat Stedet, hvor Eksplosionen fandt Sted; det viser sig at være paa 51° 23′ 3 nordlig Bredde, 1° 35′ 6 østlig Længde. Dybden er mellem 8 og 9 Favne. Der sejledes efter Lodsens Anvisning, og det havde været Meningen at ankre for Natten, just da Eksplosionen skete.

Kaptajnen, 1. og 3. Styrmand forklarede overensstemmende, at Eksplosionen viste sig kommende fra Nr. II Lasten, hvor der fandtes bl. a. Jern, Papir, Papirmasse og Øl, men der var i dette Lastrum ingen eksplosive Stoffer, og det er efter deres Overbevisning ikke muligt, at Eksplosionen kan have hidrørt fra Ladningen. Om Eksplosionen skyldes en Mine eller mulig en Torpedo, kan de ikke udtale sig om. Der er intetsomhelst observeret i Vandet inden Eksplosionen.

Det lykkedes i Baadene at redde alle ombordværende.

Oplæst og vedtaget.

Søforhøret sluttet.

Retten hævet.

Jul. Møller.

C. Bræstrup. *Chr. Poulsen.*

»Cathaye«
Rederi: A/S »Det østasiatiske Kompagni«. Kbhvn.
Reg. Tonn. Br.: 4076.
Reg. Tonn. Net.: 2596.
Tons DW.: 6935.
Bygningssted: Ramage & Ferguson. Leith.
Bygningsaar: 1898.
Materiale: Staal.
Klasse: Lloyd's Reg. ✠ 100 A 1.
Assurance: Kr. 475,000.

---

8. S/S »LILIAN DROST« af Kjøbenhavn.

Minesprængt i Nordsøen den 8. Maj 1915 paa Rejse fra Blyth til Kjøbenhavn med 2700 Tons Kul og Koks. Ingen Omkomne.

Udskrift af Søforhørsprotokollen ved Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn.

Aar 1915 den 19. Maj blev Ekstraretten sat af Rettens Næstformand Kriminalretsassessor Julius Møller og dens Medlemmer Kaptajn Olsen og Kaptajn Poulsen.

Nr. 67/1915. Søforhør i Anledning af, at Damperen »*Lilian Drost*« er forlist som Følge af Eksplosion af undersøisk Mine eller Torpedo.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

For Retten mødte:
Skibets Fører H. Munk,
1. Styrmand E. Hellesen,
2. Styrmand H. Baggesgaard,
Tømmermand A. Ekman,
1. Maskinmester E. Faber,
2. Maskinmester J. Pihl,
Maskinassistent F. Jøns,
Matros C. Hansen,
Matros K. Andersen,
Matros V. Lund,
Matros S. Åhnsson,
Matros A. Matias,
Hovmester A. Nielsen,
Kok M. Jensen,
Fyrbøder A. Knudsen,
Fyrbøder M. Åberg,
Fyrbøder J. Sørensen,
Fyrbøder T. Thomassen.

Alle gjordes bekendt med Vidners Sandhedspligt.

For Rederiet mødte Firmaet Holm & Wonsild ved Fuldmægtig Rasmussen.

For W. Bähncke & Co. mødte Kaptajn Ørum.

For Det kongelige octrojerede Sø-Assurance Kompagni og Dansk Krigsforsikring for Skibe mødte Kaptajn Fabricius.

Rederiets Repræsentant bemærker, at Firmaerne:

Max Levig & Co.,
Zürich, Svend Witt,
Den gensidige Søforsikring og
Arbejdernes Ulykkesforsikring

er underrettede om Søforhøret i Dag, men ej har ladet møde.

Kaptajnen forklarer, at Skibet tilhører Dampskibsselskabet Drost A/S af København, det var 1961,14 Brutto, 1256,34 Netto Register Tons drægtig.

Skibet afsejlede fra Blyth d. 7. Maj d. A. bestemt til København med en Ladning bestaaende af 1748 Tons Stenkul og 955 Tons Koks.

Der fremlagdes en Rapport, som oplæstes og godkendtes af de mødende af Besætningen.

Rapporten var saalydende:

S/S »Lilian Drost«.

Fredag den 7. Maj Kl. 8 Form. Fik Lods om Bord og kvitterede samme ud for Blyth Pier. Kl. 8,20 satte Kurs N. $^1/_2$ Ø. N. t. Ø. langs Kysten og styrede op til Farn Island; efter Distancen var udløbet 32 Km styrede Kurs Ø.$^1/_2$ N. Kl. 1,20 Em. Vinden N.Ø., Kuling 3, tilsvarende Sø. Lørdag den 8 .Maj. Styrede samme Kurs Ø. $^1/_2$ N.-Ø. $^3/_4$ N. Vinden tiltog i Etmaals Løb. Kl. 7 Em. var Vinden N. t. Ø., Kuling 6 med tilsvarende Sø. Kl. 7,10 Em. skete en Eksplosion under Forskibet, enten foraarsaget ved en Mine eller Torpedo. Forskibet begyndte at synke øjeblikkeligt, og alle Mand blev kaldt til Redningsbaadene, som var klare til Affiring. Da Bb. Baad blev sat i Vandet, blev denne slaaet i Stykker og fyldtes med Vand paa Grund af, at Skibet var saa langt sunket med Forskibet, at Søen brød over det. Da Baadene kom sammen agter for Skibet gik alle Mand over i Stb. Baad. Da mangledes 1. Mester. Umiddelbart efter forsvandt Skibet, og 1. Mester observeredes flydende paa en Planke, hvorfra han straks efter blev optaget. Fra Eksplosionen skete, og til Skibet forsvandt, medgik højst ca. 10 Minutter, og Skibet befandt sig da efter Bestikket 190 Km retv. N. 72° Ø. for Longstone. Baadene blev holdt op mod Søen, som uafbrudt skyllede over Baaden. I Løbet af Natten mellem Lørdag og Søndag gjordes Signal til 2 forbipasserende Dampere, men uden at blive observeret. Vind og Sø tiltog stadig i Styrke. I Løbet af Fmd. sattes Nødsignal til en hollandsk Fiskekutter, men denne gjorde intet for at bjærge os, men fortsatte sin Vej. Senere op ad Dagen blev optaget Søndag Emd. ca. 1$^1/_2$ af hollandsk Kutter Naarbraaband, Hjemsted Vlaardingen, Kaptajn B. Roeleveld, som styrede Kurs for Ymiden, hvor vi ankom Onsdag Aften Kl. 10, den 12. Maj.

C. Munck.

Nr. 67/1915. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 19. Maj 1915.

Halland.

Ass.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Kaptajnen oplyser, at Skibets Bøger er gaaet tabt.

1. Styrmand var, da Eksplosionen skete, paa Broen og havde Vagt, Matros Åkerson havde Roret og Matias Udkig.

1. Styrmand forklarer, at han pludselig saa, at der lige agten for Fokkeriggen i Bagbords Side steg en Røgsøjle op. Han stod netop og kiggede til Bagbords Side, men havde intetsomhelst mistænkeligt set i Vandet. Søen var stærkt oprørt, og det er umuligt for ham at afgøre, om Eksplosionen kan skyldes en Mine eller Torpedo.

Skibets Fart var mellem 6 og 7 Mil.

Matros Matias forklarer, at han havde Udkig og stod paa Broen. Skibet tog saa meget Vand over Bakken, at han ikke kunde staa der. Han har ikke observeret noget som helst mistænkeligt i Vandet, inden Eksplosionen skete.

1. Maskinmester Faber forklarer, at han, efter at Eksplosionen var sket, var gaaet ned for at stoppe Maskinen. Da han atter kom op paa Dækket, var Baadene borte.

Da Skibet gik ned, lod han sig glide ned i Søen, og efter 2 Gange at være trukket ned, fik han, da han paa ny kom op, fat i en Planke og holdt sig ved den, til han blev optaget i Baaden.

Alle de mødende er enige om, at den første hollandske Fiskekutter havde observeret dem, men fortsatte sin Vej uden at forsøge at bjerge dem. Der gik ca. 6 Timer før de blev optagne af den anden Kutter, og da dette skete, var en Kutter, som formentlig var den første, med i Følge. Det maa derfor antages, at den første Kutter er vendt tilbage, ligesom den havde varskoet den Kutter, der optog dem, om, at de var i Nød.

Kaptajnen tilføjer, at han fulgte den af Rederiet opgivne Rute fra Farne Island til Skagen; han havde ikke haft anden Forbindelse med andre Skibe, end at han Fredag Eftermiddag udvekslede Hilsener med Damperen »Dana«, men han havde ingen Advarsler faaet med Hensyn til den Rute, han fulgte.

Paa Anledning oplyser Kaptajnen, at ca. 1 Time efter, at de ved 10 Tiden om Aftenen var ankomne til Yumiden, afsendte han Telegram om Ulykken til Rederiet.

Oplæst og vedtaget.

Søforhøret sluttet.

Retten hævet.

Jul. Møller.

»Lilian Drost«s
Rederi: Dampskibsselsk. Drost, A/S. Kbhvn.
Reg. Tonn. Br.: 1961.
Reg. Tonn. Net.: 1256.
Tons DW.: 2950.
Bygningssted: Edward Shipbuild. Co. Newcastle.
Bygningsaar: 1892.
Materiale: Staal.
Klasse: Lloyd's Reg. ✠ 100 A 1.
Assurance: Kr. 287,500. Det Kgl. oktrojerede Saassurance Kompagni og Krigsforsikringen for danske Skibe.

Anm. Ifølge Udenrigsministeriets Skrivelse af 18. September 1915 til Handelsministeriet har den tyske Regering meddelt det danske Gesandtskab i Berlin, at den har tilendebragt Undersøgelsen vedrørende S/S »Lilian Drost« med Benyttelse af det af den danske Regering forelagte Materiale, og at herunder navnlig den for Søretten i Rotterdam den 15. Maj 1915 aflagte Søforklaring er blevet sammenlignet med de tjenstlige Indberetninger fra samtlige Undervandsbaadsførere, som paa det paagældende Tidspunkt var i Virksomhed paa det i Betragtning kommende Omraade. Ifølge den tyske Regerings Meddelelse har imidlertid ingen af disse Beretninger afgivet noget Holdepunkt for, at Skibet er blevet tilintetgjort af en tysk Undervandsbaad.

---

9. S/S »MARTHA« af Kjøbenhavn.

Torpederet eller minesprængt i Nordsøen d. 15. Maj 1915 paa Rejse fra Arzew til Leith med 970 Tons Esparto. Ingen Omkomne.

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn gjør vitterligt:

Aar 1915 den 27. Maj Kl. 10¼ Fmd. blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand Kriminalretsassessor Møller og dens Medlemmer: Kommandør Bræstrup og Kaptajn Poulsen og foretoges

Nr. 69/1915. Søforhør i Anledning af, at D/S »*Martha*« er forlist ved Skotlands Kyst.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

For Rhederiet Dampskibsselskabet »Heimdal« mødte Anthon Matsen.

For Krigsforsikringen mødte Kaptajn Michelsen og Direktør Dreyer.

Af Skibets Besætning var mødt:

Kaptajn Jens Christensen,
1. Styrmand Peter Johan Kolster,
2. Styrmand Lars Peter Fred. Hansen,
Tømmermand Lars Peter Villumsen,
Matros Jens Peter Jensen,
Letmatros Ole Nielsen Olsen
Letmatros Hans Middelton Vilstad,
1. Mester Julius Erik Levinsky,
2. Mester Albert Nielsen,
Maskinassistent Kaj Edgar le Cros Dich,
Fyrbøder Christoffer Lundberg,
Fyrbøder Anders Peter Jensen,
Fyrbøder Mathias Thomsen Jessen,
Hovmester Fred. Martin Ruwald,
Messedreng Alfred Bernhard Andersen.

Der fremlagdes et Uddrag af Skibsdagbogen.

Det fremlagte Uddrag af Skibsdagbogen er saalydende:

Uddrag af Skibsdagbog for Dampskibet »Martha« af København paa Rejse fra Arzew til Leith.

Fredag den 30. April 1915 paabegyndte Indladningen af Græsballer.

Tirsdag den 4. Maj var Lasten kompletteret. Amn. 13′ 11″ for 14′ 5″ agter. Kl. 3 Emd. afgik fra Arzew med Lods ombord, kvitterede samme ud for Molen.

— — —

Fredag den 14. Maj Kl. 1 Emd. rundede Cape Vrath Afst. 1 Km., Kursen retv. S. 55 Ø. Holdt Udkig for Miner. Kl. 7,30 Emd. pass. Dunnet Head $1^1/_2$ Km. af. Styrede gennem Pentland Firth efter sikker Kending af Fyr og Landet. Kl. 8,40 Emd. pass. Duncansby Head $1^1/_2$ Km. af. Kursen retv. S. 38° Ø.

Lørdag den 15. Kl. 3 Fmd. satte Kursen $^1/_2$ Streg sydligere og 3,50 Fmd. pass. Kinnard Head 5 Km. af. Styrede langs med Landet efter sikker Kending ca. 2 Km. af. Kl. 5 Fmd. pass. Ratrahy Head 2 Km. af. Kl. 9,20 Fmd. pass. Girdh Ness Fyr $2^1/_2$ Km. af. Kursen retv. S. 27 V., da der mærkedes en voldsom Eksplosion under Vandlinien agten for Bakken om Bagbord, der satte Vandet højt om Foremasten og samtidig faldt det ene Anker. Under Stødet krængede Skibet Styrbord over, faldt derefter over til Bagbord og sank hurtig med Forenden. Der blev slaaet Stop i Maskinen, og da Skibet sank hurtig, gik alle Mand i Baadene og blev kort efter optaget af den engelske Patrouilledamper »Coryna« (?). Skibet, der svingede rundt for Strømmen, rejste Agterenden højt til Vejrs og gik derpaa lodret ned ca. 40 Minutter efter Eksplosionen. Efter Eksplosionen opdagede Skibets Fører fra Kommandobroen en Genstand 2 Fod over Vandet og ca. 2 Kabellængder fra Skibet i østlig Retning, som kunde have Lighed med et Periskop. Da Patrouilledamperen kom hen paa Stedet, var Genstanden forsvunden, og kort efter landsatte den hele S/S »Martha«'s Besætning i Aberdeen. Alle blev reddede.

Jens Christensen, Fører.
P. J. Kolster, 1. Styrm.

Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 27. Maj 1915.

Bianco Bock.

Det fremlagte Uddrag oplæstes for de mødende, der henholdt sig dertil som rigtigt i et og alt.

Selve Dagbogen var til Stede i Retten.

Uddraget sammenholdtes med Dagbogen og fandtes overensstemmende med denne.

Kaptajnen forklarer, at Skibet tilhører Dampskibsselskabet »Heimdal« i København; det var ca. 724 netto Tons, assureret for 184,000 Kr., bygget af Staal.

De havde om Bord en Ladning ca. 970 Tons Espartogræs, bestemt for Leith. Skibet havde langs Vestkysten af Skotland af de britiske Patrouillebaade faaet at vide, at det kunde passere Pentland Firth, og man var naaet ud for Girdleness, da Eksplosionen skete den 15. Maj Kl. 9,20 Fmd. Kaptajnen og 2. Styrmand var paa

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Broen, Letmatros Ole Olsen havde Udkig, og Matros Jens Jensen havde Roret. Der var en Del Dønning med Kuling af N.V. Styrke 2—3. Der var forinden Eksplosionen ikke i Vandet observeret noget som helst mistænkeligt, og dette bekræftedes af Styrmanden og de to Matroser, der havde Vagt.

Kaptajnen forklarer yderligere, at han straks, efter at Eksplosionen var sket, gav 2. Styrmand Ordre om at faa Mandskabet op og i Baadene. Selv blev han staaende paa Kommandobroen, og da han i Kikkert saa rundt, observerede han et Par Kabellængder i østlig Retning en Stage, der ragede et Par Fod op over Vandskorpen; han er ganske sikker paa, at han saa denne Stage. Han var i det Øjeblik alene paa Broen. Da han senere kom om Bord i Patrouillebaaden, saa han fra dennes Kommandobro i Kikkert atter en saadan Stage, han mener, det var den samme, lidt nordligere end det Sted, han først havde observeret den; han gjorde Føreren for Patrouillebaaden opmærksom paa Stagen, som han antog for Periskopet af en Undervandsbaad. Om Kaptajnen saa Stagen, ved han ikke, men han ændrede Kurs og styrede ned i den Retning, Vidnet havde vist, uden at Stagen, som nu var forsvunden, senere kom til Syne.

Ingen af Skibets øvrige Officerer eller Besætning har set noget til den af Kaptajnen omtalte Stage.

Af Patrouillebaaden blev der taget en Bestemmelse af det Sted, hvor »Martha« var sunket; det var 2 Kvartmil og 1 Kabellængde S.O. for Girdleness. Skibet havde et Par Minutter forinden haft en 4 Stregers Pejling af Girdleness, som man dengang var $2^1/_2$ Kvartmil af i S.O. Han havde ikke af Rhederiet faaet nogen speciel Ordre om at gaa nord eller syd om England.

Der fremlagdes en Skrivelse af 15. d. M. fra Rhederiets Agent John Cook & Son, der tillige er dansk Konsul i Aberdeen.

Oplæst og godkendt.

I Anledning af det i Skrivelsen anførte tilføjer Kaptajnen, at han ikke af Patrouillebaaden havde faaet nogen Underretning om, at nogen Undervandsbaad var observeret, og at man gjorde Jagt paa den. Han har efter Eksplosionen set et Periskop af en Undervandsbaad i Aberdeen, og den Stage, han saa, lignede ganske dette. Skibet førte det danske Flag, men ikke Kontorflag, og var forsynet med Neutralitetsmærke. Han maa antage, at Neutralitetsmærke og Flag har været tydelige at se for Undervandsbaaden, der ikke gav noget forudgaaende Signal.

Kaptajnen bemærker, at han har afgivet Søprotest hos Notarius publicus og Søforklaring hos Konsulen i Leith.

Oplæst, godkendt.

Kaptajn Matsen bemærker, at naar Rhederiet i den senere Tid ikke har givet Kaptajnerne Ordre om Ruten, skyldes dette, at disse hos de engelske Patrouillebaade faar Ordre om, hvilken Rute de skulle følge.

Oplæst.

Søforhøret udsat.

Retten hævet.

Jul. Møller.

C. Bræstrup. *Chr. Poulsen.*

Aar 1915 den 9. Oktober Formiddag Kl. $11^1/_2$ blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand: Kriminalretsassessor Jul. Møller og foretoges Nr. 69/1915.

Søforhøret fortsat.

Retten fremlagde følgende fra Rhederiet Martin Carl modtagne Dokumenter, nemlig Skrivelse af 11. Juni 1915 fra det danske Vicekonsulat i Aberdeen, bilagt en Skrivelse af 10. s. M. fra Rear Admirals Office indeholdende en Udtalelse fra Foreren af »Corycia«.

Endvidere fremlagdes Koncept til en Skrivelse, som Retten den 2. Juni d. A. havde sendt til Justitsministeriet, paa hvilken Skrivelse man endnu ikke havde modtaget Svar.

Den fremlagte Koncept er saalydende:

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

2. Juni 1915.

Under Søforhør, afholdt her ved Retten i Anledning af, at det A/S »Heimdal« tilhørende Dampskib »Martha« af København er forlist som Følge af en Eksplosion, der indtraf, medens Skibet paa Rejse til Leith, den 15. f. M. Kl. 9,20 om Formiddagen, befandt sig 2 Kvartmil fra Aberdeen, efter nøjagtig Bestemmelse 2 Kvartmil og 1 Kabellængde S.O. for Girdleness, har Skibets Fører, Kaptajn J. Christensen, udtalt som sin sikre Formening, at den stedfundne Eksplosion skyldes en fra en Undervandsbaad afskudt Torpedo.

Han har i saa Henseende anført, at han, umiddelbart efter Eksplosionen, fra »Martha«'s Kommandobro har observeret en Genstand, ragende ca. 2 Fod op over Vandskorpen, af Udseende som en Stage eller et Periskop og i ca. 2 Kabellængders Afstand i østlig Retning, ligesom han kort efter at være kommen ombrod paa den britiske Marines Patrouillebaad »Coryna«(?) fik en Genstand af lignende Udseende i Sigte. Da han gjorde den kommanderende Officer opmærksom herpaa, blev Patrouillebaaden dirigeret i den angivne Retning, uden at Stagen, der nu var forsvunden, senere kom til Syne.

I den Anledning skal man anmode om, at der ved det høje Ministeriums Foranstaltning maa blive søgt indhentet Erklæring fra Patrouillebaadens Fører, om han har set den af Kaptajn Christensen omtalte Stage (Periskop?), og om, hvorvidt der den 15. f. M. i den omhandlede Region er gjort Iagttagelser, der kan sandsynliggjøre Rigtigheden af »Martha«'s Førers Antagelse, at Skibet har været Genstand for Angreb af en Undervandsbaad.

Til
Justitsministeriet.

Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 9. Oktober 1915.

Helland.
Ass.

Efter Indholdet af det i Dag fremlagte fandtes Søforhøret imidlertid nu at kunne sluttes.

Søforhøret sluttet.

Retten hævet.

Jul. Møller.

Aar 1915 den 23. December Formiddag Kl. $10^1/_4$ blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand: Overretsassessor Jul. Møller og foretoges Nr. 69/1915.

Søforhøret reassumeret.

Dommeren bemærkede, at der nu fra Justitsministeriet var modtaget en Skrivelse af 17. f. M. med 1 Bilag, indeholdende Svar paa Rettens Skrivelse af 2. Juni d. A., hvilket nu fremlagdes.

Den fremlagte Skrivelse fra Justitsministeriet med Bilag lyder efter hinanden saaledes:

JUSTITSMINISTERIET.

———

Kjøbenhavn, den 17. November 1915.

Hermed 1 Bilag.

Brev Nr. 15168.
Journal 1915, Nr. 28,63.

I Skrivelse af 2. Juni d. A. har Hr. Retsformanden til Brug under et ved Retten verserende Søforhør i Anledning af D/S »Martha«s Forlis den 15. Maj d. A. anholdt om, at der ved Justitsministeriets Bistand maa blive søgt indhentet en Erklæring fra Føreren af den engelske Patrouillebaad »Corycia« angaaende Muligheden af, at D/S »Martha«s Forlis kan skyldes en fra en Undervandsbaad afskudt Torpedo.

Foranlediget heraf skal man hoslagt fremsende Genpart af en Note af 22. f. M. fra det britiske »Foreign Office« til den kongelige Gesandt i London indeholdende den ovennævnte Erklæring.

P. M. V.
Schrøder.

Lundbye.
Formanden i Sø- og Handelsretten.

Nr. 69/1915. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 23. December 1915.

Helland.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

COPY
No. 154024/15.

Foreign Office,
October 22. 1915.

Sir,

In the note which you were so good as to address to me under date of the 15th ultimo relative to the circumstances in which the Danish s. s. »Martha« was sunk in the North Sea on May 15th last, you expressed the desire of the Danish Government to be furnished with a statement on two specified points by the officer commanding His Majesty's Yacht »Corycia«, on board which the master of the »Martha« was taken after the dissaster occurred.

Commander Alexander Lyon, R. N. who is the officer concerned, has been communicated with by the Lords Commissioners of the Admiralty and reports as follows: —

1. I did not see the object (periscope) mentioned to me by the Master of the »Martha«. I was standing some little way from him when he called out and I immediately ran to the helm and gave the order to »starboard« with a view to ramming the submarine, then went to where the Master was standing and looked in the direction in which he pointed but a heavy squall of snow, which had commenced when the Master spoke, had by that time hidden everything a very short distance away. I cruised for some time and after the snow had ceased, in circles round the position pointed out by the Master, if the object seen by him had been anything floating I must have seen it.

2. I am unable to say »Whether on May 15th anything was observed in those wathers in support of the presumption that the »Martha« was torpedoed by a submarine«. I had come from the Northward, submarines might have been to the Southward or Eastward. I wish to express the opinion that this is immaterial, there would be no reason for an enemy submarine to show herself except just previous to making an attack. I saw the explosion against the side of the »Martha« which caused her to sink and can see no reason to doubt it was caused by a torpedo, no floating mine could have been at that position which is within the area of the outflow from the rivers.

I have the honour to be, etc.,
(For Sir Edward Grey)
W. Langley.

Nr. 68/1915. Fremlagt i Sø- og Handelsretten, den 23. December 1915.
Helland.

Søforhøret blev derefter paany sluttet.
Retten hævet.
Jul. Møller.

»Martha«s
Rederi: A/S Dampskibsselsk. »Heimdal«. Kbhvn.
Reg. Tonn. Br.: 1182.
Reg. Tonn. Net.: 724.
Tons DW.: 1865.
Bygningssted: W. Gray & Co. W. Hartlepool.
Bygningsaar: 1897.
Materiale: Staal.
Klasse: Lloyd's Reg. ✠ 100 A 1.
Assurance: Kr. 184,000. Krigsforsikringen for danske Skibe.

Anm. Ifølge Udenrigsministeriets Skrivelse af 20. September 1915 til Handelsministeriet har den tyske Regering meddelt det danske Gesandtskab i Berlin, at den har tilendebragt Undersøgelsen vedrørende Ødelæggelsen af det Dampskibsselskabet »Heimdal« tilhørende Dampskib »Martha« med Benyttelse af det den af den danske Regering forelagte Materiale, og at herunder navnlig den for Sø- og Handelsretten i København den 27. Maj 1915 aflagte Søforklaring er blevet sammenlignet med de tjenstlige Indberetninger fra samtlige Undervandsbaadsførere, som paa det paagældende Tidspunkt var i Virksomhed paa det i Betragtning kommende Omraade. Ifølge den tyske Regerings Meddelelse har imidlertid ingen af disse Beretninger afgivet noget Holdepunkt for, at Skibet er blevet tilintetgjort af en tysk Undervandsbaad.

10. S/S »BETTY« af Kjøbenhavn.

Torpederet i Nordsøen den 26. Maj 1915 paa Rejse fra Blyth til Kjøbenhavn med 3000 Tons Kul og Koks. Ingen Omkomne.

Byfogden i Aalborg Købstad gør vitterligt:

Aar 1915 den 31. Maj Formiddag Kl. 10 blev Aalborg Købstads Søret sat paa

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Tingstedet i Aalborg og i Sørettens Formands Forfald beklædt af Fuldmægtig cand. juris Bang Kehlet i Henhold til Stiftamtets Konstitution af D. D. samt af Søretsmedlemmerne Købmand T. K. Jensen og Grosserer S. Woidemann, hvor da foretoges:

Søsag Nr. 29/1915. Søforklaring og Søforhør i Anledning af at Dampskibet »*Betty*« er torpederet i Nordsøen og sunket.

Mødt var Inspektør Anton Matzen for Dampskibsselskabet »Heimdal« og fremlagde Uddrag af Dampskibet »Betty«s Skibsdagbog samt Bemandingsliste. Formanden bemærkede, at S/S »Betty«s Kladejournal var til Stede i Retten.

Det fremlagte er saalydende:

Dampskibsselskabet »Heimdal«.

Aalborg, d. .... 1915.

Uddrag af Skibsdagbogen for S/S Betty 1915.

Tirsdagen den 25. Maj Kl. 1 Em. afgik Skibet fra Blyth med en Ladning Kul og Koks bestemt for København. Kl. 1,15 kvitterede Lodsen og satte Loggen. Kurs N. t. Ø. til 4,45 Emd. Lg. 25 fra 4,45 til 6 styrede N.N.Ø. Log. 34 fra Kl. 6 styrede Ø. $^1/_2$ N. Natten over Vinden Ø.N.Ø.-2.

Onsdagen den 26. styrede Ø. $^1/_2$ N. Kl. 8 Fm. Log. 153. Kl. 9 Fm. fandt en Eksplosion Sted i Agterlasten. Skibet krængede straks stærkt over til Bb. Baadene firedes i Vandet og Besætningen forlod Skibet i begge Redningsbaadene.

Kl. 10,30 blev alle Mand optaget af S/S Valdemar af Stockholm.

Kl. ca. 11,15 sank Betty.

Aalborg, den 31. Maj 1915.

A. Pedersen,
Styrmand.

Fremlagt i Aalborg Kjøbstads Søret, den 31. Maj 1915.

Kehlet.
cst.

S/S »Betty«:
Kaptajn A. Leth, København.
1. Styrmand A. P. Petersen, Mørkøv St.
2. Styrmand C. L. Neutvig, Troense.
Baadsmand A. G. Østerland, Finne.
Tømrer G. A. L. A. Hansen, Kjøbenhavn.
Matros G. E. Svensson, Sverrige.
Matros N. U. Andersen, Bornholm.
Matros P. J. Kleis, Dansk.
Letmatros I. E. K. Poulsen, Dansk.
Letmatros K. H. Svensson, Sverige.
Letmatros K. H. C. Hansen, Dansk.
1. Mester O. Hansen, Kjøbenhavn.
2. Mester H. M. Hansen, Kjøbenhavn.
3. Mester I. G. Svensen, Bornholm.
Fyrbøder E. G. L. Ågren, Sverige.
Fyrbøder G. M. Westerberg, Sverige.
Fyrbøder C. A. Ahl, Sverige.
Fyrbøder K. P. Frey, Sveitz.
Fyrbøder A. P. C. A. S. Friman, Dansk.
Hovmester J. E. Petersen, Svendborg.
Kok E. I. Rasmussen, Dansk.
Dreng A. P. A. N. Olesen, Dansk.
For Rederiet:
Inspektør Anton Matzen.

Fremlagt i Aalborg Kjøbstads Søret, den 31. Maj 1915.

Kehlet,
cst.

Det fremlagte Skibsdagbogsudtog blev confereret og funden overensstemmende med Skibsdagbogen.

Fremstod derefter Kaptajn A. Leth der ratihaberede det fremlagte Dagbogsudtog, der forelæstes for ham. Komparenten mener, at Eksplosionen skyldtes en Torpedo. Komparenten befandt sig i Bestiklukafet, da Eksplosionen fandt Sted og har derfor ikke nogen personlig Erfaring om, hvad der foregik forinden Eksplosionen. Redningsbaadene hang i Taljerne klar til at fire ud, da man var forberedt i Anledning af Minefaren. Hele Mandskabet blev reddet uden andet Uheld end, at Tømrer Hansen fik en Arm af Led ved at gaa i Baaden. Vejret var klart med jævn Brise. Skibet var mærket med to danske Flag paa hver Side og »Danmark« i store Bogstaver paa Midten af Skibet. Skibet førte dansk Flag. Skibet var krigsforsikret for 575,000 Kr. Skibet er drægtig Reg. Tons 1253,91,

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Br. 2109,43 og bygget i 1912 i Newcastle.

Oplæst. Vedtaget under Eds Tilbud. Aftraadt.

Fremstod derefter 1. Styrmand A. P. Petersen, der ratihaberede det fremlagte Dagbogsudtog, som er affattet af Komparenten. Komparenten befandt sig paa Broen, da Eksplosionen fandt Sted.

Komparenten mærkede, at Eksplosionen fandt Sted derved at Dækslasten, der bestod af Kokes, fløj i Vejret, og han mærkede en svær Rystelse i Skibet, men Komparenten saa ingen Torpedo eller Undervandsbaad i Nærheden af Skibet.

Den af Komparenten Leth afgivne Forklaring blev forelæst Komparenten og ratihaberet af denne.

Oplæst. Vedtaget under Eds Tilbud. Aftraadt.

Fremstod derefter 2. Styrmand C. L. Neutvig, der ratihaberede det fremlagte Dagbogsudtog, der forelæstes ham. Komparenten saa en Torpedo komme gennem Vandet og ramme Skibet i Forkanten af Nr. 3 Lastrum, men Komparenten saa ingen Torpedobaad. Komparenten mener, at have set Periskopet af en Undervandsbaad, men er ikke vis paa dette.

Komparenten befandt sig paa Agterkanten af Midterskibsoverbygningen, da Eksplosionen fandt Sted. Torpedoen ramte i Bagbords Side af Skibet. Torpedoen bevægede sig et Stykke nede i Vandet, men Komparenten saa Kølvandet af den. Kaptajn Læths Forklaring om hvad der foregik efter Eksplosionen blev forelæst Komparenten og ratihaberet af denne. Komparenten befandt sig lige over det Sted, hvor Torpedoen ramte.

Oplæst. Vedtaget. Under Eds Tilbud. Aftraadt.

Fremstod derefter 1. Maskinmester O. Hansen, der ratihaberede det fremlagte Dagbogsudtog forsaavidt han har kunnet modtage Begivenhedernes Gang. Komparenten saa en Torpedo komme agten for tvers i Vandet.

Komparenten mener, at den gik i en Dybde af 12 à 14 Fod, men Komparenten kunde tydeligt se hele Formen og Krigsladningen, der sidder i Kobberhylster, der skinnede gloende rødt. Torpedoen ramte i Nr. 3 Last. Komparenten stod sammen med forrige Komparent, da Eksplosionen fandt Sted. Kaptajn Læths Forklaring om, hvad der passerede efter Eksplosionen, blev forelæst Komparenten og ratihaberet af denne.

Oplæst. Vedtaget under Eds Tilbud. Aftraadt.

Fremstod derefter Matros N. U. Andersen, der forklarer, at han var Rorgænger, da Eksplosionen fandt Sted. Komparenten har ikke set noget til Torpedo eller Undervandsbaad. Komparenten mærkede Eksplosionen, ved at se Vand og Kokes ryge i Luften, samt mærkede en stor Rystelse i Skibet.

Oplæst. Vedtaget under Eds Tilbud. Aftraadt.

Fremstod derefter 3. Maskinmester I. G. Svendsen der forklarede, at han mærkede Eksplosionen ved et saa stærkt Stød, at han maatte gribe for sig for ikke at falde. Der kom en stor Mængde Sod ud fra Kedeltoppen ud i Maskinrummet ved den paagældende Lejlighed, men Komparenten saa ingen Torpedo. Der blev raabt til Komparenten om at stoppe Maskinen, hvilket Komparenten gjorde, og saa Komparenten derefter, at der trængte en Del Vand ind i Maskinrummet fra Bagbords Side. Der blev derefter raabt til Komparenten om at komme op paa Dækket, hvilket Komparenten gjorde.

Oplæst. Vedtaget under Eds Tilbud. Aftraadt.

Fremstod derefter Tømrer G. A. L. A. Hansen, der forklarede, at han befandt sig paa Underbroen, da Eksplosionen fandt Sted. Da Komparenten gik i Baaden, gik denne ud fra Skibet, saaledes at Komparenten kom i Klemme, hvorved Komparentens Arm gik af Led.

Oplæst. Vedtaget under Eds Tilbud. Aftraadt.

Fremstod derefter paany Styrmand C. L. Neutvig, der efter paa lovbefalet Maade

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

at være forberedt til Edsaflæggelse bekræftede sin Forklaring med Lovens Ed og aftraadte, idet han bemærkede, at han ikke har været straffet og er fyldt 30 Aar.

Fremstod derefter paany Maskinmester O. Hansen, ikke straffet, 42 Aar gammel, der efter paa lovbefalet Maade at være forberedt paa Edsaflæggelse bekræftede sin Forklaring med Lovens Ed, hvorefter han aftraadte.

Søforklaringen sluttet.

Søretten hævet.

Kehlet.

cst.

T. K. Jensen. *S. Woidemann.*

»Betty«s
Rederi: A/S Dampskibsselsk. »Heimdal«. Kbhvn.
Reg. Tonn. Br.: 2109.
Reg. Tonn. Net.: 1254.
Tons DW.: 3496.
Bygningssted: Wood, Skinner & Co. Newcastle.
Bygningsaar: 1912.
Materiale: Staal.
Klasse: Lloyd's Reg. ✠ 100 A 1.
Assurance: Kr. 575,000. Krigsforsikringen for danske Skibe.

Anm. Den tyske Regering har anerkendt Sænkningen af S/S »Betty« som værende uberettiget og har erstattet den ved Sænkningen forvoldte Skade. (Kasko-Erstatningen udgør 725,000 Kr.).

---

11. S/S »ELY« af Esbjerg.

Minesprængt i Østersøen den 27. Maj 1915 paa Rejse fra Methil til Sundsvall med 2200 Tons Kul Ingen Omkomne.

Udskrift af Søforhørsprotokollen ved Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn.

Aar 1915 den 29. Maj Eftermiddag Kl. 12¾ blev Ekstraretten sat af Rettens Næstformand, Kriminalretsassessor Julius Møller og Rettens Medlemmer Kommandør Bræstrup og Kaptajn Poulsen og foretoges:

Nr. 70/1915. Søforhør i Anledning af at Damperen »*Ely*« er forlist som Følge af Eksplosion af undersøisk Mine.

For Retten mødte:
Føreren N. Sørensen.
1. Styrmand H. J. Hansen.
1. Maskinmester H. E. Ibsen.
Maskinassistent N. L. Wind.
Donkeymand H. Petersen.
Matros A. Hansen.
Matros O. Petersen.
Matros C. Lund.
Tømmermand S. Karstensen.
Fyrbøder P. Chr. Andersen,
der alle gjordes bekendt med Vidners Sandhedspligt.

For Rederiet mødte Firmaet Holm & Wonsild ved Fuldmægtig Rasmussen.

For Krigsforsikringen for danske Skibe,
De private Assurandører og
Den københavnske Søassuranceforening mødte Kaptajn Fabricius.

Der fremlagdes en Rapport fra Kaptajn Sørensen, der oplæstes for og godkendtes af de mødende af Besætningen.

Rapporten er saalydende:

Den 27. Maj 1915 Kl. 0,30 Em. passerede tæt om Svenske Bjørns Fyrskib styrede N.N.V. ¾ V. Vinden nordlig godt Vejr Kl. 2,15 passerede Fløjten 4 Kvrt Ml. af forandrede Kursen til N.V. ½ N. og ca. 10 Minutter senere stødte Skibet paa en Mine, som antagelig sprængte hele Forskibet i Bunden. Vandet sprøjtede op over Broen. Tømmermanden, som var forude i Tømmerrummet, blev kastet ud paa Dækket og forslog Hovedet og kløvede Underlæben. Baade Kaptajnen og 1. Styrmand var paa Broen og ingen havde set noget usædvanligt ej heller Rorsmanden, førend Skibet gav et frygteligt Brag. Styrmanden, som havde Vagt, slog stop i Maskinen, og Kaptajnen beordrede Baadene klare, som begge hængte udenbords i Davidderne. Kaptajnen løb agterud for at hente Skibspapirerne, og Styrmanden skulde besørge Logbogen i Bestiklukafet, desværre kunde han ikke faa Skuffen op, hvori Logbogen laa. Kaptajnen reddede samtlige Søfartsbøger og Folkelisten, men Maalebrevet gik tabt. Kl. 2,30 Em. var alle Mand i Baadene, og da vi var kommet omtrent Skibets Længde ud fra Siden, gik Skibet til Bunds og hele Vandfladen oversaaedes med Vraggods.

Vi roede saa efter en Bark, som laa bidevind imod os; omtrent ved 5 Tiden var

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

vi langs Siden af Barken, som viste sig at være »Victoria« af Oscarshamn, nogle af os gik om Bord hvoriblandt Tømmermanden, som blev forbunden der om Bord, medens en Del af os forblev i Baadene afventende en Damper, som styrede efter os, samtidig kom der en Regeringsdampbaad fra Land, som optog os alle og bragte os til Vagtskibet »Frejer«, som laa inde mellem Skærgaardene.

Fra Vagtskibet bragte en Torpedobaad os til Norrtelje, hvor vi ankom omkring 8 Tiden og indlogerede os paa Strand Hotel.

København, den 29. Maj 1915.

N. Sørensen.

Kaptajnen oplyser, at Damperen Ely, der tilhørte Dampskibsselskabet »Dania«, var hjemmehørende i Esbjerg, 1104 Netto Register Tons drægtig.

Det var 20. Maj dette Aar Kl. 5 om Morgenen afsejlet fra Methil til Sundswall Distriktet med en Ladning af 2200 Tons Stenkul.

Skibet var herhos forsikret for 195,500 Kr.

Ladningens Værdi antages at andrage ca. 50,000 Kr. og Fragten ca. 38,000 Kr. Kaptajnen og 1. Styrmand var paa Broen, Matros A. Hansen ved Roret, da Ulykken skete.

Han angav paa Kortet Stedet, hvor Eksplosionen skete; det viste sig at være 59° 49′ nordlig Bredde og 19° 48′ østlig Længde.

Det var fint og roligt Vejr, kun ubetydelig Bevægelse i Søen. Han havde ikke anset det nødvendigt at have Udkig, og der var saaledes ikke Udkig.

Han plejer paa denne Fart at sætte Kursen lige paa Understen, men denne Gang havde han sat Kursen $^3/_4$ Streg vestligere for at komme nærmere til svenske Siden, hvor han mente Farvandet var mere rent.

Han havde paa Helsingørs Red fra Rederiet faaet Meddelelse om at holde den svenske Kyst saa nær som Hensynet til ikke Navigering tillod. Han havde forstaaet Rederiets Meddelelse saaledes, at det først var, naar han havde passeret Grundkollen, at han skulde forandre Kursen vestover efter Kysten. Han vilde ikke gaa nærmere Sønden om, end han gjorde, da Grunden Øst for denne er uren.

At følge Kysten indenskærs havde han ikke tænkt paa og ejheller faaet Ordre om. Han var forrige Aar i Finland med et andet af samme Selskabs Skibe og fulgte da samme Rute, som den han nu var gaaet; paa denne forrige Rejse holdt han efter at være passeret Grundkollen et Stykke langs Sverrig til Finnegrunden og gik derfra over til Finland. Han havde ikke ventet Miner, hvor han befandt sig, men han holdt alligevel skarpt Udkig, da de ved Sejlads nu om Dagen gaar af Vejen for alt mistænkeligt, de ser flyde i Vandet. Imidlertid havde han intet som helst mistænkeligt set i Vandet, da Eksplosionen skete.

1. Styrmand forklarede, at han havde Vagt paa Broen og havde lige holdt skarpt Udkig med alt i Vandet uden at opdage noget mistænkeligt, da Eksplosionen kom. Efter denne var han forude, og saa ved at kige udenbords paa Bagbords Side mellem Kollisionsskoddet og Nr. 1 Last et stort Hul, hvorigennem Kullene strømmede ud. Hvor langt Hullet strakte sig kunde han ikke se, men det maa være paa dette Sted, Skibet er ramt.

Matros Hansen forklarer, at han havde Roret, heller ikke han havde observeret noget som helst mistænkeligt i Vandet inden Kollisionen.

Kaptajnen forklarer, at Skibet gik med fuld Fart, der svarer til ca. 8 Mil. Den ovenommeldte Meddelelse fra Rederiet modtog han i et Brev, som han mener er gaaet tabt med Skibet.

Det er Kaptajnens og Besætningens Formening, at Eksplosionen skyldes en forankret Mine, som man er stødt paa, havde Minen været flydende i Vandskorpen, var han gaaet ud fra, at man havde set den forinden Eksplosionen.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Oplæst og vedtaget.
Søforhøret sluttet.

J. Koch.

C. Bræstrup. *Chr. Poulsen.*

»Elyes
Rederi: A/S Dampskibsselsk. »Dania«. Esbjerg.
Reg. Tonn. Br.: 1747.
Reg. Tonn. Net.: 1105.
Tons DW.: 2500.
Bygningssted: W. Gray & Co. W. Hartlepool.
Bygningsaar: 1888.
Materiale: Staal.
Klasse: Lloyd's Reg ✠ 100 A 1.
Assurance: Kr. 195,000. Krigsforsikringen for danske Skibe m. fl.

---

12. S/S »SØBORG« af Kjøbenhavn.

Torpederet i Nordsøen den 30. Maj 1915 paa Rejse fra Kjøbenhavn til Newcastle o. T. i Ballast. Ingen Omkomne.

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn gør vitterligt:

Aar 1915 den 7. Juni, Formiddag Kl. 9, blev Ekstraret sat af Retsformand J. Koch og Rettens Medlemmer Direktør v. Schmidten og Kaptajn Larsen og foretoges:

Nr. 75/1915. Søforhør i Anledning af, at Dampskibet »*Søborg*« er forlist, antagesom Følge af Torpedering, paa Rejse fra Danmark til England.

Mødt var:
Skibets Fører, Kaptajn N. Pedersen.
1. Styrmand V. E. H. Voss.
2. Styrmand H. P. Petersen.
1. Mester A. J. Barfred.
2. Mester J. M. Jansen.
3. Mester N. P. Kaustrup.
Hovmester M. Pedersen.
Tømmermand A. P. Nilsson.
Kok L. Chr. Larsen.
Matros A. L. Jansson.
Matros C. Chr. Andersen.
Matros Jul. Rasmussen.
Matros U. B. Blomberg.
Letmatros C. A. V. Karlstrøm.
Ungmand L. Pedersen.
Dreng E. B. Petersen.
Fyrbøder O. V. Bergstrand.
Fyrbøder S. A. Møller.
Fyrbøder P. J. V. Laus.
Fyrbøder G. B. Christensen.
Fyrbøder E. Karlsson.
Fyrbøder V. Chr. Rasmussen.

For Retten mødte Rederiet, Firmaet C. K. Hansen, ved Skibsinspektør Kaptajn Suenson.

For Krigsforsikringen af danske Skibe mødte Kaptajn Fabricius.

Skibets Dagbog var til Stede i Retten, men fandtes kun at indeholde Tilførsler til Lørdag den 29. Maj om Middagen.

Samtlige de mødende forklarer, at Søndag den 30. Maj d. A. Kl. ca. 9 Formiddag, da Skibet befandt sig paa Vej i Ballast fra Skagen til Longstone (Skibet skulde laste Kul i Tyne Dock for at gaa til Middelhavet dermed), skete der en voldsom Eksplosion omtrent midtskibs om Styrbord. Begge Styrbords Baade blev slaaede i Stykker, og Skibet begyndte at synke. Bagbords Redningsbaad og Jollen blev satte i Vandet og Mandskabet fordelt i disse 2 Baade. Baadene blev i Nærheden af Skibet for at se, hvorvidt dette sank. Da Skibet efter at være kommet til at ligge en Del dybere i Vandet syntes at holde sig flydende, roede man hen til Skibet for atter at gaa om Bord; men det lykkedes ikke, da ingen Liner hang ned i Læsiden, og man roede atter bort. En god Time efter den 1. Eksplosion skete der en anden, og Skibet sank nu i Løbet af faa Minutter.

Styrmand Voss, 1. Mester Barfred, 2. Mester Jansen, Tømmermand Nilsson samt flere af den øvrige Besætning forklarer, at de, en 10 Minutters Tid efter at de var gaaet i Baadene, aldeles sikkert saa det mørkt malede Periskop af en Undervandsbaad stikke op over Vandet nogle Hundrede Fod borte; det var kun et Øjeblik. Da man vinkede til den, forsvandt den.

1. Styrmand, 2. Mester og Tømmermand Nilsson forklarer, at de et Kvarters Tid senere igen saa Periskopet dukke op noget længere fra, maaske et Par Hundrede Meter borte.

Samtlige de mødende forklarer, at de,

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

efter at »Søborg« var sunket, satte Sejl paa Redningsbaaden, som tog Jollen paa Slæb, og derefter sejlede man ind mod den engelske Kyst. Paa Vejen blev de tagne op af en norsk Damper mellem Kl. 3 og 4 om Eftermiddagen.

Kaptajn Pedersen forklarer, at, medens man saaledes gik ind mod den engelske Kyst, saa han en Genstand, som laa i Vandet paa Bunden af Redningsbaaden. Da man kom om Bord i Nordmanden, tog han den op af Redningsbaadens Bund.

Denne Genstand har Kaptajnen medtaget i Dag i Retten.

2. Mester Jansen forklarer, at han som Værnepligtig har gjort Tjeneste under Søminevæsenet som Torpedomaskinist; han mener at kunne sige, at det er Forvarmeren til en Torpedo.

Samtlige de mødende forklarer, at den 1. Eksplosion var saa voldsom, at de midtskibs Bunkerluger blev revne op; det kan altsaa let tænkes, at ved Eksplosionen en Del af den Genstand, der har forvoldt Eksplosionen, er bleven slynget op gennem Skibet og er faldet ned i den Bagbords Redningsbaad.

Kaptajn Pedersen forklarer, at han efter det foreliggende maa antage, at det er 2 Torpedoer, udskudt fra en Undervandsbaad, der har ramt Skibet. Den sidste Torpedo er antagelig skudt ud, fordi Skibet ikke sank hurtigt nok efter den første. Han forklarer, at Stedet, hvor Skibet gik under, var omtrent 45 Kvml. O. $^1/_4$ N. misvisende fra Longstone.

Samtlige de mødende forklarer, at, medens de roede rundt om Skibet, der bevægede sig stærkt i den høje Sø, saa de, at den 1. Eksplosion havde forvoldt et stort rundt Hul med henimod $^1/_2$ Snes Fods Diameter. Det syntes, at Torpedoen havde ramt omtrent i Vandgangen, en stor Del af Hullet var nemlig over Vandlinien.

Paa Forespørgsel forklarer Kaptajnen, at han, der, som Dagbogen udviser, havde styret devierende Vest hele Lørdag Formiddag, havde kort efter Middag ændret Kursen saaledes, at man Lørdag Eftermiddag og Søndag Formiddag styrede V. $^1/_2$ N. Observationen Lørdag Middag havde nemlig givet 56° 27 Minutter nordlig Bredde, der var lidt sydligere end beregnet.

Samtlige de mødende forklarer, at Skibet med store Bogstaver paa hver Side bar Navnet:

Søborg,
Danmark.

Foran og agten for disse Navne var der paa hver af Skibets Sider malet de danske Farver, som stod ganske tydelige. Paa Skorstenen var malet Kontorflaget, et Dannebrogs-Splitflag paa blan Bund, og det samme Mærke har man i et Flag paa Stortoppen.

Det danske Flag vajede agter.

Det var Solskin og klart Vejr med enkelte Smaabyger Formiddagen igennem; det blæste stærkt, Styrke 6 efter den almindelige Skala, der gaar op til 12, og høj Sø, Styrke 7—8.

Den af Kaptajnen medbragte Genstand blev fremlagt i Retten; den er mærket med en Stjerne og med et Mærke lignende et W. samt Tallet 3653.

Samtlige de mødende forklarer, at ingen af Besætningen er kommet til Skade; der opholdt sig tilfældigvis ingen om Styrbords Side, da Eksplosionen skete, men de har mistet alle deres Papirer og Ejendele. Man reddede kun Skibsdagbogen og et Kort.

Oplæst og vedstaaet.

Søforhøret udsat for at tilvejebringe Uddrag af den for det kgl. Konsulat i Newcastle afgivne Forklaring.

Ekstraretten hævet Kl. $10^3/_4$.

J. Koch.

V. Larsen *M. v. Schmidten.*

Aar 1915 den 10. Juni, Eftermiddag Kl. $2^1/_2$, blev Ekstraret sat af Retsformand J. Koch. og foretages

Nr. 75/1915. Søforhøret fortsat.

Der fremlagdes Uddrag af den for det kgl. Konsulat i Newcastle afgivne Søforklaring.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Søforhøret blev derefter sluttet.
Ekstraretten hævet.
J. Koch.

»Søborges
Rederi: »A/S Dampskibsselskabet Dannebrog«. Kjøbenhavn.
Reg. Tonn. Br.: 2108.
Reg. Tonn. Net.: 1333.
Tons DW.: 3400.
Bygningssted: Short Brothers. Sunderland.
Bygningsaar: 1899.
Materiale: Staal
Klasse: Lloyd's Reg. ✠ 100 A 1.
Assurance: Kr. 340,000. De private Assurandører m. fl.

Anm. Den tyske Regering har anerkendt Sænkningen af S/S »Søborg« som værende uberettiget og har erstattet den ved Sænkningen forvoldte Skade. (Kasko-Erstatningen udgør 520,000 Kr.).

---

13. S/S »CYRUS« af Kjøbenhavn.

Torpederet i Nordsøen den 2. Juni 1915 paa Rejse fra Burntisland til Kjøbenhavn med 2197 Tons Kul. Ingen Omkomne.

Udskrift af Søforhørsprotokollen ved Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn:

Aar 1915 den 7. Juni Formiddag Kl. 9 blev Ekstraret sat af Rettens Formand J. Koch og dens Medlemmer: Direktør v. Schmidten og Kaptajn Larsen og foretoges:

Nr. 74/1915. Søforhør i Anledning af, at Dampskibet »*Cyrus*« er forlist som Følge af Torpedoskud paa Rejse fra England til Danmark.

Mødt var:
Skibets Fører Kaptajn L. R. Schmidt,
1. Styrmand T. V. Sørensen,
2. Styrmand S. A. Sørensen,
1. Maskinmester J. Chr. Eilertsen,
2. Maskinmester L. N. Riisgaard Mortensen,
Hovmester A. M. Henriksen,
Kok J. P. Nielsen,
Tømmermand R. E. A. Rasmussen,
Matros L. P. Petersen,
Matros N. P. J. Sørensen.
Matros M. Bjerring,
Letmatros V. O. K. C. Christiansen,
Letmatros F. E. Holmquist,
Maskinassistent H. A. H. Fich,
Fyrbøder A. M. Petersen,
Fyrbøder A. V. Svensson,
Fyrbøder A. A. Rasmussen,
Fyrbøder V. C. Ch. Hansen,
Messedreng J. V. Jørgensen.

For Retten mødte Rhederiet Firmaet Kampmann & Herskind ved Kaptajn A. Rasmussen samt Firmaet Hecksher & Søns Eftf. ved Fuldmægtig Bieger.

For Krigsforsikringen af danske Skibe mødte Kaptajn Fabricius.

Skibsdagbogen blev gennemgaaet for Tiden fra 1. Juni, da »Cyrus« gik fra Burntisland.

Samtlige de mødende henholdt sig til Dagbogen som rigtig i et og alt.

Kaptajnen forklarer, at han tog Ruten omtrent lige over Nordsøen fra Isle of May til Lindesnæs og har altsaa været en lille Smule nordligere end den Rute, han ellers plejer at følge fra Farne Islands til Lindesnæs. Da Torpederingen skete, var som nævnt i Dagbogen Kaptajnen og 1. Styrmand i Færd med at maale Middagshøjden, men havde ikke faaet den maalt inden Eksplosionen. Han kan derfor ikke nøje angive Stedet, hvor Eksplosionen skete, men da han senere kom om Bord i den norske Damper, talte han med dennes Kaptajn, og de var enige om, at Torpederingen maatte være sket omtrent paa 56° 43′ nordlig Bredde og omtrent paa henved 2° østlig Længde.

Kaptajnen forklarer, at det var, da han tilfældigvis kom ud paa Bagbords Side af Broen, at han saa Torpedoen komme.

Kaptajnen gentager, at han tydelig saa den komme farende gennem Vandet med en lang, lysende Stribe efter sig.

Letmatros Christiansen forklarer, at han, som stod paa Bakken, saa ganske det samme.

1. Styrmand Sørensen forklarer, at, inden Eksplosionen skete, havde Kaptajnen sagt til ham: »Styrmand, der kommer en Torpedo!« Vidnet, som stod paa Broen om Styrbord, vendte sig for at se den, men inden han havde faaet Øje paa den, skete Eksplosionen.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Kaptajn Schmidt og Letmatros Christiansen forklarede begge, at de først fik Øje paa Torpedoen, da den var ca. $^1/_2$ à 1 Skibslængde fra »Cyrus«; der var ikke Tid til at foretage Manøvre med Skibet for at undgaa Eksplosionen.

Samtlige de mødende forklarer, at der paa Skibsskroget var malet de danske Farver for og agter paa hver af Skibets Sider. Midt paa Skibsskroget stod paa begge Sider malet: Cyrus, Danmark med store Bogstaver. Farverne var ikke ret længe forinden friskede op, og Skibssiderne var, som nævnt i Dagbogen, vadskede Dagen før Torpederingen.

Det var klart Vejr og Solskin da Torpederingen fandt Sted, som nævnt i Dagbogen lige før Middag.

»Cyrus« havde et stort Dannebrogsflag vajende agter.

Sluttelig bemærker Kaptajnen, at der ikke er reddet andet af Skibets Papirer end Skibsdagbogen.

Oplæst og vedtaget.

Søforhøret udsat for at tilvejebringe Uddrag af Skibsdagbogen.

Retten hævet.

J. Koch.

v. Schmidten. *V. Larsen.*

Aar 1915 den 8. Juni Middag Kl. 12 blev Ekstraret sat af Retsformand Koch og foretoges.

Nr. 74/1915. Søforhøret fortsat.

Retsformanden bemærkede, at han ikke havde fundet Anledning til at tilkalde sødyndige Medlemmer.

Der fremlagdes Uddrag af Skibsdagbogen.

Uddraget er saalydende:

Onsdag den 2. Juni 1915 Kl. ca. 11,55 Fmd. da Kaptajnen og 1. Styrmand befandt sig paa Broen, og just var ved at maale Middagshøjden opdagede Kaptajnen ved at se ud til Bb. pludselig en lang lys Stribe i Vandet, og saa derefter en Torpedo komme farende igennem Vandet. Kaptajnen fik lige Tid til at gøre Styrmanden opmærksom derpaa, da en voldsom Eksplosion fandt Sted, og en Røgsky af Kul og Jærnstumper for til Vejrs. Udkigsmanden Willemoes Christiansen har ligeledes fra Bakken set Torpedoen komme farende igennem Vandet. Begge Redningsbaadene, som havde været udsvingede siden Skibet gik fra Burntisland, blev hastigt firede i Vandet, og samtidig lukkedes Stopventilen og aabnede Sikkerhedsventilen fra Dækket. Besætningen kom hurtigt i Baadene, og roede bort fra Skibet, der allerede da var sunket stærkt med Agterskibet og havde faaet stærk Bb. Slagside. Senere da det saa ud til, at Skibet kunne holde sig flydende en lille Tid endnu, gik Baadene langs Siden igen, og bjærgede Skibsdagbogen samt nogle Tæpper. Det antoges at være for risikabelt at forsøge at bjerge Besætningens Tøj, da Skibet allerede da laa med Agterskibet*) i Vandet, og kun Skoddet ind til Maskinrummet afholdt Skibet fra at synke. Kl. ca. 1,15 Emd. sank Skibet pludselig med Agterenden først.

To hollandske Fiskefartøjer, som befandt sig 4—5 kml. Afst. fra »Cyrus«, da den blev torpederet, krydsede nu op til Baadene og vi blev gæstfrit modtagne om Bord i disse. Efter en kort Raadslagning imellem Førerne af Fiskefartøjerne gik hele »Cyrus« Besætning om Bord i den ene af disse, nemlig V. L. 34 af Vlaardingen. Kl. ca. 2,30 observeredes en Damper styrende østefter, det viste sig at være Damperen »Jotun« af Stavanger, paa Rejse fra Blyth til Stavanger, vi blev nu alle optaget af dette Skib, hvis Besætning modtog os med stor Gæstfrihed. Kaptajnen og to Mand af Besætningen fra »Jotun« har tydelig set en Undervandsbaad et Par Kml. borte. Kl. ca. 1 om Emd.

W. Christiansen Letmatros.
H. Fich Assistent.
S. A. Sørensen 2. Styrmand.
L. Mortensen 2. Mester.
C. C. Eilertsen 1. Mester.
V. Sørensen 1. Styrmand.
L. A. Schmith Fører.

*) skal være Agterdækket.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

I Anledning af Skibets Torpedering i Nordsøen af en tysk Undervandsbaad som ovenfor forklaret, forevist og fundet rigtig ført fra Dag til Dag.

Det kgl. danske Konsulat i Stavanger den 5. Juni 1915.

Frederik Jansen,
Konsul.

Undertegnede Fører og 1. Styrmand om Bord i S/S Jotun bevidner at have set en Undervandsbaad ca. to Kml. Afst. fra S/S Jotun. Den saas omtrentlig $^1/_2$ Time og styrede derefter nord efter henimod et Sejlskib.

Torsdag den 3. Juni 1915.

(sign.) Carl M. Carlsen. 1. Styrmand.
(sign.) E. W. Schmidt Fører af S/S Jotun.

Nr. 74/1915. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 8. Juni 1915.

Helland,
Ass.

Søforhøret sluttet.

Retten hævet.

J. Koch.

»Cyrus«s
Rederi: A/S »Dampskibsselskabet Cyrus«. Kbhvn.
Reg. Tonn. Br.: 1669.
Reg. Tonn. Net.: 1002.
Tons DW.: 2665.
Bygningssted: Helsingør Jernskibs- og Maskinbyggeri.
Bygningsaar 1910.
Materiale: Staal.
Klasse: Bur. Ver. ✠ I $^3/_3$ L. 1. 1. PR.
Assurance: Kr. 517,500. Krigsforsikringen for danske Skibe.

Anm. Ifølge Udenrigsministeriets Skrivelse af 20. September 1915 til Handelsministeriet har den tyske Regering underkastet det den af den danske Regering forelagte Materiale angaaende Ødelæggelsen af S/S »Cyrus« en omhyggelig Prøvelse. I Særdeleshed er de i dette Materiale indeholdte Opgivelser blevet nøje sammenlignet med Beretningerne fra samtlige Undervandsbaades Førere, der paa det paagældende Tidspunkt var til Tjeneste og siden er vendt hjem. Disse Beretninger har ifølge den tyske Regerings Meddelelse ikke givet noget Holdepunkt for, at Torpederingen er foretaget af nogen af de hjemvendte Baade. Da imidlertid »Cyrus«s Besætning bestemt paastaar at have set en Torpedo, lades det foreløbig uafgjort, om Damperen muligvis er blevet angrebet af den ikke hjemvendte Baad »U. 14«, fra hvilken der ikke foreligger nogen Indberetning. Dette Spørgsmaal kan først afgøres, naar den nu krigsfangne Del af Undervandsbaadens Besætning efter Hjemkomsten tages i Forhør. Den tyske Regering har derfor erklæret, at den endnu ikke kan tage endelig Stilling i Sagen.

---

14. 3-m. Skonnert »SALVADOR« af Marstal.

Opbrændt i Nordsøen den 2. Juni 1915 paa Rejse fra Gøteborg til Bideford med 95 Stdr. Træ. Ingen Omkomne.

Udskrift af Odense Købstads Politiprotokol.

Aar 1915, den 16. Juni Formiddag Kl. 10 blev Odense Købstads Søret sat paa Tinghuset i Odense og beklædt i den ordinære Dommer og Skrivers Forfald af Byfogedfuldmægtig Holger Hansen i Henhold til Stiftamtets Konstitution af 13. August 1914 med Søretsmedlemmerne, De Herrer Kanalfoged J. Hansen og fhv. Skibsfører L. Funk og med nedentegnede Vidner, hvor da foretoges:

Nr. 659/1915. Søforklaring og Søforhør efter Begæring af Føreren af 3-m. Skonnert »*Salvador*« af Marstal Jens Olesen Sand.

Ovennævnte Fører har i Gaar Formiddags henvendt sig paa Odense Byfogedkontor og begærer Søforklaring afholdt i Anledning af en Ulykke, der har ramt hans Skib i Nordsøen og samtidig aflevere nedenførte nævnte 2 Bilag.

Disse Bilag fremlagdes herefter under

A. Afskrift af Skibsdagbogen.

B. Fortegnelse over »Salvadors« Besætning.

Fremstillet derefter ovennævnte Fører Jens Olesen Sand, der har medbragt Skibsjournalen.

Bilag A. blev derefter af Rettens Medlemmer konfereret med Skibsdagbogen og befundet at være i Overensstemmelse med denne.

Endvidere var mødt for Krigsforsikringen for danske Skibe, Kaptajn Fabricius.

Kaptajn Sand fremlægger under C et

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Telegram fra Skibsmæglerne Korn & Kemberg i Gøteborg, hvorefter disse er underrettede om nærværende Søforhør, men ikke ønsker at give Møde.

Andre havde ikke givet Møde.

Føreren J. O. Sand forklarer derefter, at han er 37 Aar gammel. »Salvador« var en 3 mastet Skonnert, der tilhørte Rederiet A. H. Petersen i Marstal. Komparenten ejer selv 1/10 i Skibet, der var et Træskib, 23 Aar gammel og bygget i Marstal og maalte ca. 141 Register Tons Netto. Komparenten har ført Skibet i ca. 7 Aar, det var klassificeret i Bureau Veritas, 1. Kl. 3—3—1—1. Komparenten attesterer, at han selv førte Skibsdagbogen. Tilførslerne hvoraf Bilag A er et Uddrag, er ført af Komparenten efter Samraad med Styrmanden. Komparenten kan attestere, at Tilføjelserne er overensstemmende med Sandheden og det passerede.

Skibet gik fra Gøteborg som i Bilag A nævnt den 26. Maj om Morgenen med en Ladning Træ bestemt til Bideford i England. Rejsen forløb som nævnt uden Uheld til Onsdag Aften den 2. Juni Kl. ca. 11½, da Komparenten kort forinden havde forladt Dækket og var gaaet ned i Kahytten, raabte Rorgængeren Olsen til Komparenten, at der vist var en Undervandsbaad. Saa snart Komparenten fik denne Besked, for han op paa Dækket, og da var Undervandsbaaden alt kommen hen til Skibet og kun nogle faa Favne fra dette. Komparenten kunde se Undervandsbaaden, den var graa malet, men ikke saa vidt Komparenten kunde se forsynet med Nr. eller Flag, men derimod med traadløs Telegraf og havde en Kanon paa Dækket. Der blev fra Undervandsbaden raabt til Komparenten om, hvor han skulde hen, hvortil Komparenten svarede til Bideford i Bristol Kanalen. Derefter blev der raabt at Komparenten skulde fire Baaden ned og komme om Bord i Undervandsbaaden med sine Papirer. Den der raabte fra Undervandsbaaden talte Engelsk, hvilket Sprog Komparenten forstaar. Efter denne Ordre lod Komparenten brase bak og tog Farten af Skibet og belavede sig til at gaa om Bord i Undervandsbaaden. Denne kom atter hen til Skibet, og der blev raabt til Komparenten stadig paa Engelsk, at han maatte skynde sig, da de ikke havde Tid at vente Komparenten gik derefter sammen med Ungmand Nielsen og Kok Axelsen i Skibets Baad, som de havde firet ned, til Undervandsbaaden. Komparenten havde medtaget Skibets Maalebrev, dets Connossement og Erklæring fra Toldkammeret i Gøteborg og sit Toldpas. Da Baaden kom paa Siden af Undervandsbaaden kom en af dens Besætning og tog Papirerne og Komparenten blev saa liggende ved Siden af Undervandsbaaden ca. 1 Kvarter. Komparenten kunde heller ikke, da han laa her, se noget Nr. eller Mærke paa Undervandsbaaden. Dens Mandskab var for største Parten i Olietøj.

Herefter kom en Officer, som sagde til Komparenten ligeledes paa Engelsk, at de vilde sænke Skibet. Herimod protesterede Komparenten, men Officeren svarede, at Træ var Kontrabande og forøvrigt var al Last til England Kontrabande. Komparenten var alt fra det Øjeblik, han blev beordret hen med Skibets Papirer, paa det rene med at Undervandsbaaden var tysk, og dette blev han yderligere bestyrket i, og forvisset om ved Officerens Udtalelse, ligesom han hørte Mandskabet paa Undervandsbaaden indbyrdes tale tysk. Officeren gav derefter Komparenten Ordre til at gaa tilbage om Bord paa Skibet, men Komparenten skulde forlade dette i Løbet af 10 Minutter, da Skibet efter denne Tids Udløb vilde blive skudt ned. Da Komparenten var midtvejs mellem Undervandsbaaden og »Salvador« raabte han til den tilbageblevne Besætning paa »Salvador«, at denne skulde gaa i Gang med at gøre Redningsbaaden klar. Efter at være kommen tilbage til »Salvador« og efter at Redningsbaaden var kommen udenfor, men endnu ikke sat i Vandet, kom Undervandsbaaden igen paa Siden og befalede dem øjeblikkelig at gaa i Baaden. Komparenten mener at denne sidste Ordre ogsaa blev

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

givet paa Engelsk, uden at han dog aldeles bestemt tør sige dette. De roede derefter over til Undervandsbaaden og gik om Bord i denne. Komparenten fik Tid til at redde et Sæt Tøj, Skibsdagbogen og største Parten af Skibets Penge, der blev kun af disse sidste liggende udenlandsk Mønt tilbage. Mandskabet fik ikke Tid til at redde noget som helst, men matte gaa ned i Baaden, som de gik og stod. Søen var nærmest moderat med en frisk Brise. Komparenten mener, at Skibet, da de nu forlod det, befandt sig en ca. 20 à 25 Kvartmil fra Fairhill. 4 Mand af Undervandsbaadens Besætning gik derefter i »Salvador« forsynet med en Dunk, som vistnok indeholdt Olie, den var ialt Fald ildelugtende, og roede over paa »Salvador« for at stikke Ild paa dette, og ca. 20 Minutter efter, saa Komparenten »Salvador« brænde. Medens de opholdt sig paa Undervandsbaaden, talte Styrmanden med Undervandsbaadens Besætning, og denne Samtale blev ført paa Tysk, hvilket Sprog Komparenten kun taler lidt, men forstaar. Styrmanden beklagede sig blandt andet over, at han ikke havde faaet en Pibe og lidt Tobak med. Styrmanden fik herefter foræret en Pibe og lidt Tobak af Besætningen paa Undervandsbaaden. Tobakken var mærket: Hamburg. Efter Ordre fra Officeren paa Broen kom en af Mandskabet med 2 Flasker Cognak til Komparenten, ligeledes paa Etiketterne mærket: Hamburg. Komparenten, der havde mistet sin Kasket, fik ligeledes overleveret en Sydvest, mærket med 2 Bogstaver, men Komparenten husker ikke nøjere herom. Styrmanden stod iøvrigt og talte som nævnt med Besætningen, og der blev da sagt, at de skulde lade være med at sejle paa England, hvortil Styrmanden svarede: »Ja, hvad skal saa vore Familier leve af.« Officeren paa Broen sagde da, at Krig er Krig, og alle Skibe paa Vej til England vil blive skudt ned.

Af Undervandsbaadens Besætning blev de, da Baaden kom tilbage fra »Salvador« atter beordret ned i Baaden. Derefter blev der, som i Bilag A anført, af Undervandsbaaden affyret 2 Kanonskud mod Skibet, og Undervandsbaaden bugserede derefter Baaden med Komparenten og Mandskabet ca. $^5/_4$ Mil omtrent Vest—Syd Vest ved Hjælp af en Ende fra Undervandsbaaden, fastgjort i Baaden. Derefter lod Undervandsbaaden Enden gaa og lod Komparentens Baad forblive, hvor den var kommen til og forsvandt. Komparenten mener, at Klokken da var ca. 1 om Natten. Da Komparenten forlod »Salvador«, havde han faaet Lejlighed til at faa et Par Rugbrød og lidt Konserves ned i Baaden, hvor der i Forvejen var fersk Vand og lidt haardt Brød, hvortil kom de 2 Flasker Cognak, som Komparenten havde faaet. Da Undervandsbaaden forlod dem, var det nærmest regndiset med tiltagen Kuling og Sø. Komparenten siger, at han var aldeles overbevist om, at det var en tysk Undervandsbaad, der satte Ild paa og derved sænkede det, da dette fremgik af hele Situationen og Baadens Besætning indbyrdes talte Tysk, men Komparenten kan som nævnt intet oplyse om Baadens Nr. eller Kaptajnens Navn eller lignende. Derefter drev Baaden omkring hele Natten, og Vejret gik over til Regn, og de blev alle gennemblødte, da de intet Olietøj havde med. Komparenten siger her, at Provianten, som de havde i Baaden, antagelig vilde kunde holde ud i flere Dage, maaske i en Uge. Undervandsbaaden spurgte, saa vidt Komparenten erindrer, uden nærmere at kunde huske det, om de havde nogen Proviant, hvortil han svarede, at det havde de. Baaden var forsynet med Aarer, men Sejl havde de ikke med. Komparenten siger, at det Sted, hvor de blev efterladte var et nogenlunde befærdet Sted og en af Undervandsbaadens Officerer bemærkede ogsaa, at de sikkert snart vilde blive fisket op, da der der omkring var mange Travlere.

De drev derefter omkring hele Natten og kom som i Bilag A. nævnt, vistnok ved $7^1/_2$ Tiden om Morgenen atter tilbage til »Salvador«, som de først antog for et Fiskerskib. Derefter opholdt de sig, som i A. nævnt, og hvortil Komparenten i det

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

hele henholder sig, i Nærheden af »Salvador« til hen ad Middagstid, da der Kl. ca. 11½ kom 2 Dampere i Sigte. Den ene viste sig at være Trawler, en »Ferino« Nr. 773 af Grimsby, medens den anden var en engelsk Patrouillebaad. I Trawleren kom Komparenten og Besætningen om Bord og blev med denne taget ind til Lervick paa Shetlandsøerne. Patrouillebaaden, der skulde forblive derude blev liggende ved »Salvador«'s Vrag, da Komparenten forlod Salvador«, var dette Vrag. Komparenten antager, at Turen fra »Salvador«'s Vrag og til Lerwick tog ca. 5 Timer. Om Bord paa Trawleren vistes der den stor Elskværdighed, ligesom der blev sørget godt for Kaptajnen og Mandskabet med Forplejning. I Lervick henvendte de sig til den danske Konsul, der sørgede for, at de kom med en engelsk Damper til Leith, ligesom han sørgede for at de blev forsynede med Tøj; hvad Konsulen har givet ud herfor ved Komparenten ikke. I Leith henvendte de sig til den danske Konsul, hvor Komparenten og Mandskabet afgav Søforklaring, han har ingen Udskrift heraf. I Leith sørgede den danske Konsul for at Besætningen blev hjemsendt med D. F. D. S. »Hengest«, hvormed de ankom i Forgaars til Odense .

»Salvador« var assureret for 23,000 Kr. i Søforsikringen »Æro« og derigennem atter i Krigsforsikringen for danske Skibe; hvad Ladningen var assureret for, ved Komparenten ikke.

»Salvador«'s Papirer beholdt Undervandsbaaden. Komparenten kan attestere, at Ulykken udelukkende skyldtes som af ham forklaret, uden at han selv, hans Skib, hans Mandskab, hans Rederi, har eller kan have nogen som helst Andel eller Skyld i Ulykken, ligesom Komparenten hævder, at han har foretaget alt og gjort alt saa godt og forsvarligt, som han overhovedet kunde under den paaliggende Situation.

Oplæst. Vedtaget.

Komparenten tilføjer, at Fragten var aftaget til 70 sh. pr. Stander; af Fragten havde Komparenten faaet 100 Pund i Forskud. Forskuddet har Komparenten Ret til at beholde, men har ikke Krav paa Ladningsmodtageren for den øvrige Fragt. Komparenten lider ligeledes et Tab, idet der paa Skibet afvigte Vinter var ofret ca. 6000 à 7000 Kr. og Komparenten havde ikke faaet sat det op i Assurancen. Komparenten mener iøvrigt personligt ved Tab af Tøj og Udrustning at have lidt et Tab af 800 à 1000 Kr. Selve Skibets Udrustning mener Komparenten beløb sig til ca. 2000 à 3000 Kr. noget bestemt kan han dog ikke sige herom.

Oplæst. Vedtaget.

Fremstod Styrmand Hans Peter Kromann, 49 Aar gammel, har sejlet med »Salvador« siden Marts Maaned d. A. Bilag A, der blev oplæst for Komparenten, blev af denne stadfæstet som overensstemmende med Sandheden og det passerede, ligesom han attesterer, at han egenhændig har underskrevet Uddraget. Da Undervandsbaaden kom til Syne, havde Komparenten Frivagt og var til Køjs, efter at de var purret ud, skyndte han sig op paa Dækket, hvor han saa Undervandsbaaden ligge ved »Salvador«'s Agterende, og han hørte, at der fra Undervandsbaaden blev sagt paa Engelsk, at de skulde skynde sig, og at de ikke havde Tid til at vente. Komparenten troede da straks, at det var en engelsk Undervandsbaad. Baaden var lysegraa, men den var iøvrigt ikke, saa vidt Komparenten kunde se, forsynet med noget Navn, Mærke, Flag eller andet, som kunde konstatere dens Nationalitet. Da Komparenten var kommen op, var Sejlene ved at blive braset bak. Komparenten forblev tilbage paa »Salvador« efter at Kaptajnen og de 2 af Mandskabet var taget over til Undervandsbaaden, og da Kaptajnen var paa Tilbagevejen fra Baaden, raabte han om at gøre Undervandsbaaden klar, da de skulde sænkes. Nu blev Komparenten først klar over, at det var en tysk Undervandsbaad. Komparenten henviser iøvrigt til Bilag A og til, hvad deri er forklaret. Komparenten naaede ikke at

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

faa noget som helst Tøj med, men maatte gaa i Redningsbaaden som han var, iført et Par gamle Bukser og en Strikketrøje. Komparenten mener, at han ialt mistede for ca. 800 Kr. Paa Undervandsbaaden talte Komparenten Tysk til dennes Besætning, hvilket Sprog han taler, og Besætningen svarede alle paa Tysk, og Komparenten er aldeles overbevist om, at det var Tyskere, og at det var en tysk Undervandsbaad, men noget Mærke eller andet fandt Komparenten ikke. Komparenten fik foræret en Pibe og noget Tobak samt et Par Æsker Tændstikker og 2 Flasker Cognak. Tobakken, Tændstikkerne og Cognakken var alle mærkede: Hamburg, men noget nærmere om, hvor det var købt, kan Komparenten ikke sige. Tobakken og Tændstikkerne der var bléven vaade, forærede Komparenten til Englænderne, der tog dem op. Komparenten mener, efter hvad de har talt om indbyrdes, at de, da Undervandsbaaden forlod dem, var ca. 20 Kvartmil fra Land. Iøvrigt henholder Komparenten sig til, hvad der er anført i Bilag A.

Komparenten siger, at han som nævnt er aldeles overbevist om, at Undervandsbaaden var tysk, blandt andet sagde Officeren paa Broen, hvorfor de dog sejlede paa England, hvortil Komparenten sagde, ja, de skulde jo dog leve, Officeren sagde derefter: »Krig er Krig, og jeg skyder alt ned, der sejler paa England.«

Mens de var i Baaden, var det tiltagende Kuling, tiltagende høj Sø, og det regnede uafbrudt. Komparenten siger, at det er givet, at Salvador da de atter kom tilbage til det næste Dag, var fuldstændig Vrag, idet hele Agterskibet var brændt. Mesanmasten faldet, ligesom Stormasten faldt, inden de forlod det. I Lervick blev Komparenten udstyret i enhver Henseende pænt, ligesom han siger, at han saavel paa Trawleren som af Konsulen og i det hele taget paa Turen hjem blev behandlet saa pænt som vel muligt. Det var de danske Konsuler, der besørgede Komparenten hjem fra Lervick til Leith og fra Leith til Odense.

Oplæst. Vedtaget.

Komparenten beder tilføjet, at han forbeholder sig Erstatning for Tab foranledigt ved den indtrufne Ulykke, nemlig $^1/_2$ Maaneds Hyre idet det i Dag er 14 Dage siden Skibet gik under. Komparenten siger, at han i Leith kunde have faaet Hyre, hvad ogsaa Kaptajnen og hele Mandskabet kunde, men der blev sagt af Konsulen, at de maatte rejse hjem og afgive Forklaring.

Oplæst. Vedtaget.

Fremstod Ungmand Axel Rose Petersen, 19 Aar gammel, har sejlet med »Salvador« i omtrent 1 Maaned.

Bilag A, der var oplæst for Komparenten, blev af ham stadfæstet som overensstemmende med Sandheden og det passerede. Komparenten stod paa Udkig forude, da Undervandsbaaden kom, og hørte at der blev raabt, og troede at det var agter fra og løb saa derhen, men der kunde han se, at det var fra Undervandsbaaden, der blev raabt. Komparenten forstod ikke, hvad der blev sagt, men saa vidt han ved, var det paa engelsk, der blev raabt noget. Undervandsbaaden var da ca. 10 Favne agter, den var graamalet, men Komparenten kunde iøvrigt ikke se noget Nr. eller overhovedet noget Mærke. Komparenten troede straks, at den var engelsk. Senere hen gik det op for Komparenten, at det maatte være en tysk Undervandsbaad, idet Komparenten paa Tilbagevejen raabte, at de skulde gøre Storbaaden klar. Komparenten fik ikke Lejlighed til at redde noget som helst, men maatte gaa fra Borde, som han var, iført et Par Benklæder og en Strikketrøje. Han mener, at han har mistet for ca. 300 Kr. Iøvrigt forklarer Komparenten ganske som forrige Komparent, henholder sig til Bilag A og siger, at han føler sig overbevist om, at det var en tysk Undervandsbaad, den var forsynet, saa vidt han kunde se, med en Kanon. Han blev ekviperet ved den danske Konsuls Hjælp i Lervick.

Oplæst. Vedtaget.

Fremstod Kok Thomas Hartvig Axel-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

sen, 19 Aar gammel, har sejlet med »Salvador« i ca. 1 Maaned.

Bilag A, der var oplæst for Komparenten, blev af denne stadfæstet som overensstemmende med Sandheden og det passerede. Da Undervandsbaaden kom, havde Komparenten Frivagt og var til Køjs, men blev purret ud og kom straks op paa Dækket, hvor han af Komparenten fik Ordre paa at gaa med om Bord i Baaden med Papirerne. Komparenten siger, at han kunde se, da han laa ved Siden af Undervandsbaaden i »Salvador«s Baad, da Kaptajnen var ovre med Papirerne, at saavel Officererne som Mandskabet havde et Mærke, som han siger var tysk, henholdsvis i deres Kasket og deres Huer, ligesom Matroserne havde et Navn i deres Huebaand, uden at Komparenten kunde læse, hvad det var for et Navn. Komparenten siger, at han sagde til Kaptajnen, at han kunde se, at det var en Tysker.

Komparenten Sand fremstod atter og blev gjort bekendt med Komparenten Axelsens Forklaring. Komparenten siger hertil, at han ikke har set de nævnte Tegn eller noget Navn paa Huerne. Saa vidt han lagde Mærke til, synes han, at de havde Olietøj paa. Komparenten siger, at han ikke har set nogle af Officererne med Kasket paa, om nogen af Matroserne har haft Hue paa, kan han ikke sige. Komparenten aftraadt.

Komparenten Axelsen siger, at da han senere kom om Bord i Undervandsbaaden, saa han, at der stod Navn i Huerne, men han kunde ikke læse, hvad der stod, da det var et fremmed Sprog. Komparenten omtalte ikke dette til nogen af de andre, da han ikke skænkede det videre Opmærksomhed. Komparenten var, da han maatte forlade »Salvador« iført et Par Bukser og en Strikketrøje. Han antager, at han har mistet for ca. 300 Kr. Komparenten blev ekviperet i Lærvick og henholder sig i det hele til Fremstillingen i Bilag A.

Oplæst. Vedtaget.

Fremstod Ungmand Niels Nielsen, 18 Aar gammel, har sejlet med »Salvador« i ca. 1 Maaned.

Bilag A, der var oplæst for Komparenten, blev af denne stadfæstet som overensstemmende med Sandheden og det passerede. Komparenten havde Frivagt, var til Køjs da Undervandsbaaden kom til Syne, men blev varskoet op, og gik sammen med Kaptajnen i Baaden, og skulde over til Undervandsbaaden med Papirerne. Undervandsbaaden var graamalet, men Komparenten kunde ikke se, den var forsynet med noget Navn eller Mærke, men han blev nu overbevist om, at det var en Tysker, hvilket Sprog han ogsaa kunde høre, der blev talt paa Undervandsbaaden. Største Parten var iført Sydvest, men der var ogsaa nogle, der havde Hue paa, ligesom nogle af Officererne havde Kasket paa, men Komparenten lagde ikke Mærke til noget Navn paa Huerne eller Kasketterne. Komparenten var, da han forlod »Salvador«, kun iført et Par Benklæder og en Strikketrøje og mener, at han har mistet for en 300—400 Kr., iøvrigt henholder Komparenten sig til Bilag A, og hvad deri er anført. Komparenten blev ekviperet ved den danske Konsul i Lærvick.

Oplæst. Vedtaget.

Fremstod Ungmand Viggo Carl Olsen, 17 Aar gammel, har sejlet med »Salvador« i ca. 1 Maaned. Bilag A, der var oplæst for Komparenten, blev af denne stadfæstet som overensstemmende med Sandheden og det passerede. Da Undervandsbaaden kom til Syne, stod Komparenten til Rors, og han blev opmærksom paa denne, ved at der blev raabt fra denne: »Hallo«. Komparenten varskoede saa Kaptajnen, som var i Kahytten, idet han sagde, at der var en Undervandsbaad agter ude. Først troede Komparenten, det var en Englænder. Komparenten blev klar over, at det var en tysk Undervandsbaad, da Kaptajnen kom tilbage fra Undervandsbaaden, da han havde været ovre med Papirerne, og Komparenten kunde ogsaa forstaa, da han senere kom over paa Undervandsbaaden, at der blev talt tysk, saa han føler sig over-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

bevist om, at det var en tysk Undervandsbaad. Komparenten var, da han maatte forlade »Salvador« iført et Par Arbejdsbenklæder, 1 Bluse og 1 Trøje og mener, at han har mistet Ejendele for i alt ca. 450 Kr. Iøvrigt forklarer han som i Bilag A. Komparenten blev ekviperet i Lervick hos den danske Konsul.

Samtlige afhørte af Besætningen forbeholder sig Krav paa $^1/_2$ Maaneds Hyre, de kunde ligesom Styrmanden alle være paamønstrede i Leith, hvis de ikke skulde have været hjem.

Samtlige Komparenter var behørigt forberedt og afhørt hver for sig, bekræftede derefter med Undtagelse af Kaptajnen deres Forklaring med Lovens Ed.

Da Søretten ikke fandt Anledning til at indhente yderligere Oplysninger, og ingen af de mødte havde yderligere at anføre, blev

Søforhøret sluttet.

Søretten hævet:

Holger Hansen,
cst.

I. Hansen. *L. Funk.*

Vidner:

R. Jeppesen. *P. Jørgensen.*

»Salvador«s
Rederi: A. H. Petersen.
Reg. Tonn. Br.: 165.
Reg. Tonn. Net.: 141.
Bygningssted: N. J. Jensen, Marstal.
Bygningsaar: 1892.
Materiale: Eg.
Klasse: Bur. Ver. ✠ 16-6 $^3/_4$ G. 1. 1.
Assurance: Kr. 23.000. Søassurance - Foreningen »Ærø«.

Anm. Den tyske Regering har anerkendt Sænkningen af 3-m. Sk. »Salvador« som værende uberettiget og har erstattet den ved Sænkningen forvoldte Skade. (Kasko-Erstatningen udgør 27.500 Kr.).

15. 3-m. Skonnert »COCOS« af Marstal.

Opbrændt i Nordsøen den 12. Juni 1915 paa Rejse fra Kristiania til Leith med 49 Stdr. Træ. Ingen Omkomne.

Udskrift af Ærø Herreds Politiprotokol.

Aar 1915 den 24. Juni blev Ærø Herreds Søret sat paa Bitingstedet i Marstal, hvor foretoges:

Forhør i Anledning af at 3-m. Sk. »*Cocos*« er stukket i Brand af et tysk Marineskib den 12. Juni 1915.

Fremstod Føreren af 3-m. Skonnert »Cocos« af Marstal Jacob Simonsen Hansen, der afleverede en skriftlig Beretning om det passerede, der fremlagdes, saalydende:

3-m Skonnert »Cocos« af Marstal afsejlede fra Kristiania den 6—6—15 med en Ladning høvlede Brædder til Leith i Skotland. Skibet fortsatte Rejsen uden der indtraf noget af Betydning til den 12. Juni om Eftermiddagen, da Kl. var ca. $7^1/_2$. Skibet befandt sig da efter Bestikket paa 56° 52′ N. Brd. og 1° 15′ Vest Lgd. da pludselig en tysk Undervandsbaad kom i Sigte i en Kvartmils Afstand, styrende ned paa os. Vejret var fint, med let østlig Vind, saa Undervandsbaaden lagde til langs Siden paa Skibet og forlangte at se Skibets Papirer samt Logbogen, da de havde undersøgt nævnte Papirer fik vi Ordre til at fire Sejlene ned og pakke en Del af vores Tøj, og sende det om Bord paa Undervandsbaaden, da deres Hensigt var at stikke Skibet i Brand, da jeg (Skibsføreren) protesterede og sagde at Ladningen kun bestod af høvlede Brædder, og som saadan ikke kunde betragtes som Kontrabande, men jeg fik den Besked at alt Træ, som skulde til Great Britten, var Kontrabande. Skonnerten Katrine af Marstal Kaptajn Bøye, som var i Nærheden lagde Bak, da han saa Undervandsbaaden gaa langs Siden paa »Cocos« for at afvente Resultat. Da vi havde faaet den Del af vores Tøj, som var pakket, sendt over paa Undervandsbaaden, fik vi Ordre til at tage vor Baad og ro om Bord paa Katrine, efter at vi var kommen om Bord paa Katrine, kom Undervandsbaaden langs Siden og afleverede Tøjet, vi saa da Flammerne staa ud baade for og agter paa »Cocos« og kort efter stod hele Skibet i lys Lue. Katrine fortsatte Rejsen til Firth

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

af Forth, hvortil Skibet var bestemt og hvortil vi ankom den 13. Juni om Eftermiddagen, mellem den 12.--13. var det stille og flovt hele Natten, saa vi kunde se »Cocos« brænde til Kl. 3½ om Morgenen, da vi saa fik Taage. Skibets Papirer samt Logbogen beholdt Undervandsbaaden.

J. S. Hansen, Fører af 3-m. Skonnert »Cocos« af Marstal.

Fremlagt i Ærøs Herreds Søret den 24. Juni 1915.

Iver Krabbe.

Idet han bemærkede, at Skibets Papirer, deriblandt Skibsjournalen blev tilbageholdt paa Undervandsbaaden. Komparenten forklarede forøvrigt saaledes: 3-m. Skonnert »Cocos« forlod Christiania den 6. Juni Form. i god sødygtig Stand, fuldtlastet med høvlede Brædder fra Mandalsgadens Høvleri, Christiania til Leif Lund & Co., Glasgow og J. A. Stewart Ltd. samme Steds. Skibet havde ingen anden Ladning om Bord end høvlede Brædder, der ifølge de af de krigsførende Magter udstedte Bekendtgørelser ikke er Krigskontrabande. Paa Rejsen til Leith saa de ingen af de krigsførende Magters Marineskibe før den 12. Juni om Form., da de passerede et Dusin Krigsskibe, som Komparenten ansaa for engelske. Han blev dog ikke prajet eller visiteret af dem. Ca. Kl. 7½ samme Dags Aften opdagede Komparenten, der da var paa Dækket, ca. ¼ Mil (Sømil) ret til Styrbord en Undervandsbaad, førende den tyske Marines Flag, som styrede lige ned mod »Cocos«, med nogle Signalflag oppe, som Komparenten ikke forstod, fordi et af Flagene ikke fandtes i Signalbogen. Saavidt Komparenten erindrer var det andet Signalflag »F«. Da Vinden var saa svag, gik »Cocos«, da Undervandsbaaden kom i Sigte, kun ca. 1 Mils Fart, hvorfor Komparenten ikke gjorde noget for at minske Farten eller dreje bi, i hvorvel han straks var paa det rene med, at Undervandsbaaden vilde visitere »Cocos«, der førte det danske Flag paa Mesantoppen, og havde det danske Flag samt »Cocos« og »Danmark« malet med tydelige Bogstaver paa Bredsiden. Undervandsbaaden affyrede ingen Skud eller afgav noget andet Signal, men løb op paa Siden af »Cocos«, hvorefter der fra Undervandsbaaden blev prajet om Skibets Papirer. Komparenten hentede Papirerne, som Styrmanden leverede om Bord i Undervandsbaaden. Efter Modtagelsen og Gennemsynet af Skibspapirerne spurgte den Mand, som havde modtaget dem, om hele Lasten bestod af samme Slags som Dækslasten, og da Komparenten havde bekræftet dette, svarede han: »Ja saa er det ikke Kontrabande«. Imidlertid kom en anden — antagelig Officer — frem fra Undervandsbaaden og sagde et eller andet paa tysk til den Mand, som Komparenten talte med, og som talte dansk, hvorefter denne sidste gav Komparenten Ordre til, at Mandskabet skulde gaa fra Borde, da Skibet skulde brændes, fordi Ladningen var Kontrabande. Da Komparenten protesterede derimod, udtalte Officeren, at alt Træ til England var Kontrabande. Der blev ikke givet Mandskabet nogen bestemt Tid til at komme fra Borde i, men der blev skyndet paa dem om at gøre sig hurtig færdig. Tøjet blev langet om Bord i Undervandsbaaden, medens Mandskabet kom i »Cocos«s Baad, der roede over til Skonnerten »Catrine«, der havde lagt bi i Nærheden, og derover bragte Undervandsbaaden Mandskabets Tøj. »Catrine«, der var ballastet, blev ikke visiteret. Efter at »Cocos«s Mandskab var gaaet fra Borde, stak Undervandsbaadens Mandskab Ild paa »Cocos«. Det sidste Komparenten saa til Undervandsbaaden var, at den laa i Nærheden af det brændende Skib. Komparenten saa ikke noget til, hvor den gik hen, da det kort efter blev mørkt. Dagen efter gik Komparenten i Land i Leith, medens Mandskabet forblev om Bord til næste Dag.

Komparenten bemærker, at de allerede har aflagt Søforklaring for den danske Konsul i Leith, til hvem Komparenten ogsaa har afgivet en efter Hukommelsen af-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

fattet skriftlig Beretning om det passerede af lignende Indhold, som den i Dag fremlagte.

»Cocos« var 3-m. Skonnert, hjemmehørende i Marstal. 84,76 Br .T. og bygget i Marstal 1914 af Eg, klassificeret i fransk Veritas under 3—3—1—1. Rederen var Hans Marius Petersen, Marstal, Værdien var 29,000 Kr. i sejlklar Stand. Det var assureret for 24,900 Kr. Ladningen bestod som nævnt af Brædder, 47½ Stander, der var assureret. Komparentens Fragt var 47,6 sh pr. Stander, hvoraf 1500 Kr. var assureret. Besætningen bestod foruden af Komparenten af Styrmand og 2 Mand, ingen Passagerer. Komparenten og Mandskabet mistede en Del af deres Tøj. Komparenten havde sit Tøj forsikret for 600 Kr., hvor meget af det han har mistet, kan han ikke opgive endnu, da det reddede ikke er opgjort. Styrmanden og Matrosen havde ligeledes deres Tøj forsikret, Kokken derimod ikke.

Oplæst. Vedtaget. Aftraadt.

Fremstod Styrmand Knud Thomsen af Marstal, hvem Kaptajnens Forklaring forelæstes, hvorefter han erklærede, at han ikke havde noget at bemærke til Rigtigheden af denne, eller til den af Kaptajnen fremlagte Beretning, som Komparenten har gennemlæst. Komparenten overværede Samtalen mellem Komparent Hansen og Officererne paa Undervandsbaaden og tilføjer, at denne paa Kaptajnens Spørgsmaal om, hvem der skulde betale dette, svarede, at det skulde nok blive betalt. Komparenten havde sit Tøj forsikret for 500 Kr., og det der er bjerget er vurderet til 175 Kr.

Komparenten blev i Leith tilbudt Hyre med Skonnertbrig »Willi« af Marstal, som han skulle have tiltraadt straks, og vilde ogsaa have modtaget den, men kunde ikke, da Konsulen i Leith gav ham Ordre til, at rejse til Danmark for at afgive Søforklaring. Samme Ordre fik Matrosen.

Oplæst. Vedtaget. Aftraadt.

Fremstod Matros Hans Thomsen af Marstal, hvem Kaptajnens Forklaring forelæstes, hvorefter han erklærede, at han ikke havde noget at bemærke til Rigtigheden af samme. Komparenten var ogsaa paa Dækket, da Undervandsbaaden opdagedes. Komparenten overværede ogsaa Samtalen mellem Kaptajnen og Undervandsbaadens Officer og hørte denne sige til Kaptajnen, at hvis de nogensinde kom tilbage til Tyskland, vilde Skibspapirerne blive afleveret til Regeringen, og saa vilde det hele blive betalt.

Komparenten havde sit Tøj forsikret for 200 Kr., det reddede er takseret til 50 Kr. Komparenten fik ogsaa Hyretilbud i Leith med Damperen »Simona« af København (Rederi Hejmdal), men kunde ikke modtage det, da han ogsaa fik Ordre af Konsulen i Leith til at rejse til Danmark til Søforklaring.

Oplæst. Vedtaget. Aftraadt.

Søforhøret overværedes af Forretningsfører Holm af Marstal paa Krigsforsikringens Vegne og af Kaptajn H. A. Bøye for Fragtasurandørerne A. N. Grøn og W. Witzke i København.

Fremstod paany Kaptajn Hansen og tilføjer til sin tidligere Forklaring, at der var intet som helst Navn eller Mærke at se paa Undervandsbaaden, der var ca. 250 Fod lang og grønmalet med en lille Signalmast agten for Kommandotaarnet. Ikke heller paa Besætningens Dragt var noget Navn eller Mærke at se.

»Cocos« var provianteret for 6 Mdr., altsaa for langt længere Tid end Rejsen frem og tilbage over Nordsøen. Komparenten anslaar sin overskydende Proviant og ekstra Anskaffelser af Rekvisitter, siden Skibet gik i Fart, til en Værdi af ca. 1000 Kr.

Kokken Aksel Bremer af København, der fik Tilladelse af Konsulen i Leith til at tage Hyre, og som blev afmønstret og fik Hyre med fornævnte Dampskib i Leith, havde som nævnt ikke sit Tøj forsikret. Komparenten mener at Værdien af det Tøj Kokken mistede var ca. 100 Kr.

Oplæst. Vedtaget. Aftraadt.

Styrmanden og Matrosen bekræftede

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

ogsaa, at der ingen Mærker af nogen Art var at se paa Undervandsbaaden.

Kaptajn Hansen, Styrmand Thomsen og Matros Thomsen fremstod derefter og bekræftede lovligt forberedt til Edsaflæggelse deres aflagte Forklaring med Lovens Ed og demitteredes.

Søforhøret sluttet.

Søretten hævet.

Iver Krabbe.

N. J. Ohlsen. *L. J. Bager*, jun.

Vidner:

B. Weber. *F. Carlsen.*

»Cocos«s
Rederi: H. M. Petersen. Marstal.
Reg. Tonn. Br.: 85.
Reg. Tonn. Net.: 70.
Bygningssted: Marstal.
Bygningsaar: 1914.
Materiale: Eg og Bøg.
Klasse: Bur. Ver. ✠ 16 ³/₃ G. 1. 1.
Assurance: Kr. 24,900. Søassurance - Foreningen »Ære« og Krigsforsikringen for danske Skibe.

Anm. Ved Priseretsdom af 9. Marts 1917 tilkendtes 45,328 Mk. i Erstatning for den ved Sænkningen af 3-m. Sk. »Cocos« forvoldte Skade.

---

16. 3-m. Skonnert »ELLEN« af Marstal.

Opbrændt i Nordsøen den 6. Juli 1915 paa Rejse fra Tønsberg til Liverpool med 94 Stdr. Træ. Ingen Omkomne.

Søretten i Købstaden Helsingør gør vitterlig:

Aar 1915 den 10. Juli Eftermiddag Kl. 4 blev Helsingørs Søret sat paa Thinghuset af den ordinære Dommer med D'Herrer Kaptain M. Larsen og Købmand W. Bille som Bisiddere, hvor da foretoges:

Nr. 61/1915. Søforklaring og Søforhør i Anledning af, at Skonnert »*Ellen*« af Marstal paa Rejse fra Tønsberg til Liverpool med en Ladning Træ, den 6. ds. i Nordsøen er bleven stukket i Brand af en tysk Undervandsbaad.

Der fremlagdes:

a. Rekvisition af 9. ds.
b. Uddrag af Dagbogen.
c. Fortegnelse over Mandskabet.

Rekvisitionen er saalydende:

Stempel 1 Krone.

Underskrevne Fører af 3-mastet Skonnert »Ellen« af Marstal anmoder herved den ærede Herr Formand i Helsingørs Søret om med mit Mandskab at maatte aflægge Søforklaring i Anledning af, at Skibet, som var paa Rejse fra Tønsberg til Liverpool med en Ladning Træ, den 6. ds. i Nordsøen er blevet stukket i Brand af en tysk Undervandsbaad.

Jeg medbringer til Søforklaringen Skibets Logbog med Udskrift af samme samt en Fortegnelse over Skibets Mandskab.

Helsingør, den 9. Juli 1915.

N. Nielsen,

Fører af 3-m. Sk. »Ellen« af Marstal.

Berammes til Foretagelse i Helsingør Søret Lørdag den 10. ds. Eftermiddag Kl. 4.

Helsingør Byfogedembede, den 9. Juli 1915.

Gad.

Til Søretten i Helsingør.

Fremlagt i Helsingørs Søret den 10. Juli 1915.

Gad.

De øvrige fremlagte Bilag findes Akten vedhæftet.

Det fremlagte Uddrag blev konfereret med Skibsjournalen, der var til Stede i Retten, og befundet overensstemmende med denne.

For og med Skibets Fører mødte K. F. Marstrands Eftf. ved dets Medindehaver P. Svendsen.

Fremstod Skibets Fører, Niels Larsen Nielsen, der forklarer, at Skonnert »Ellen« var drægtig Registertons Brutto 169,31, Netto 147,78, hjemmehørende i Marstal, tilhørende H. C. Christensen af Marstal. Skibet var ikke assureret, om Ladningen var assureret ved Komparenten ikke. Konnossementet og Maalerbrevet beholdt Undervandsbaadens Fører.

Det fremlagte Uddrag af Skibsdagbogen blev oplæst for Komparenten og ved-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

taget af ham i alle Punkter, idet han tilføjer, at det var Kl. 5,20 om Eftermiddagen at Undervandsbaaden lagde langs Siden af Skonnerten. Undervandsbaaden forsvandt i Taagen.

Oplæst; vedtaget under Eds Tilbud; aftraadt. Komparenten tilføjer, at han bemærkede, at Undervandsbaaden førte tysk Orlogsflag, og at de Folk fra Undervandsbaaden indbyrdes talte tysk, medens de prajede Komparenten baade paa tysk, engelsk og dansk.

Oplæst; vedtaget under Eds Tilbud; aftraadt.

Styrmand Hans Petersen var mødt. Det fremlagte Uddrag af Skibsdagbogen blev oplæst for ham og godkendt af ham i alle Punkter. Komparenten bemærkede, at Undervandsbaaden førte tysk Orlogsflag, og at de Folk, der fra denne kom om Bord i Skonnert »Ellen« talte tysk indbyrdes.

Oplæst; vedtaget under Eds Tilbud; aftraadt.

Saa mødte Matros Carl Marinus Fuglsang. Det fremlagte Uddrag af Skibsdagbogen blev oplæst for ham og godkendt af ham i alle Punkter. Komparenten bemærkede, at Undervandsbaaden førte tysk Orlogsflag, og at de Folk, der kom om Bord i Skonnerten talte tysk indbyrdes. Til Skonnertens Besætning talte de baade tysk, engelsk og dansk.

Oplæst; vedtaget under Eds Tilbud; aftraadt.

Saa mødte Ungmand Niels Axel Aage Olsen. Det fremlagte Uddrag af Skibsdagbogen blev oplæst for ham og godkendt af ham i alle Punkter. Komparenten bemærkede ikke, hvad Flag Undervandsbaaden førte.

Oplæst; vedtaget under Eds Tilbud; aftraadt.

Saa mødte Kok Hans Christian Larsen. Det fremlagte Uddrag af Skibsdagbogen blev oplæst for ham og godkendt af ham i alle Punkter. Komparenten bemærkede, at Undervandsbaaden førte tysk Orlogsflag. De Folk, der kom om Bord fra Undervandsbaaden, talte tysk indbyrdes. Til Skonnertens Besætning talte de baade dansk, tysk og engelsk.

Oplæst; vedtaget under Eds Tilbud; aftraadt.

Samtlige Komparenter fremstod paany og forklarer, at de blev jagede saa hurtigt fra Borde, at de saa godt som ingen af deres Ejendele fik med dem, og har mistet næsten alt, hvad de har af Ejendele.

Oplæst; vedtaget under Eds Tilbud; Komparenterne aftraadte.

Søforklaringen og Søforhøret sluttet.

Retten hævet.

Gad. P. M. Larsen. W. M. Bille.

Uddrag af Journalen holdt om Bord i 3-m. Skonnert »Ellen« af Marstal, ført af undertegnede N. Nielsen, paa Rejse fra Tønsberg til Liverpool.

Efter i Tønsberg at have indtaget en fuld og bekvem Ladning Trælast, bestaaende af Planker og Brædder bestemt for Liverpool, afgik Skibet fra Tønsberg Fredag den 2. Juli ca. Kl. 9 Form., hægd og tæt og i enhver Henseende vel udrustet og under Bugsering ud paa Kristiania Fjord, hvor Damperen kvitteredes, og tjenlige Sejl blev tilsat, og styrede og krydsede med forskellige Vinde, og alt gik godt til Tirsdag den 6. Juli. Da Skibet befandt sig omtrent 57° 18′ N. Brdr. 6° 25′ Ø. Lgd. i Retningen N.V., observeredes en tysk Undervandsbaad, som satte Kursen ret paa Skibet, i det Øjeblik Taagen lettet Kl. ca. 5,20, var Undervandsbaaden langs Siden, og der blev fra samme prajet over til os, hvor vi skulde gaa hen, og hvad Last vi havde om Bord, hvorpaa jeg svarede, at vi skulde til Liverpool, England, og at Lasten bestod af Brædder og Planker, hvorpaa der atter svaredes fra Undervandsbaaden, at vi skulde gøre Papirerne klar, og tage det nødvendige i Baaden og forlade Skibet, alt blev gjort klart og Baaden sat i Vandet, hvilket alt varede ca. 10 Min., i det Tidsrum var der kommen en Baad langs Siden fra Undervandsbaaden, en Officer samt nogle Matroser kom om Bord medtagende

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

en Dunk Benzin. — Officeren forlangte Skibets Papirer og beholdt samme. — Man fik i en Fart fat paa lidt Proviant og Tøj, og fik hurtig Ordre til at gaa fra Borde, og i det Øjeblik var der allerede stukket Fyr i Kahytten, og en Mand var ved at stikke Fyr paa Lugaren, samt to Mænd tændte Fyr paa Dækslasten Midtskibs. — I det Øjeblik vi gik i Baaden blev det atter taaget, og ca. 5 Min. efter var alt skjult for os af en gennemtrængende Taage, Sejlene blev tilsat paa Baaden, men da det var stille, lagdes 3 Aarer ud, og vi roede i N.Ø. Retning, hvilken Kurs skulde tage ind paa Lindesness, Norge. — Der roedes hele Natten til Kl. ca. 4 Morgen med stadig Taage. Kl. ca. 5 kom der lidt østlig Vind, senere tiltagende Kuling, og man lagde da Aarerne ind og styrede for Sejlene N.Ø. efter Kl. ca. 10 klarede op. Taagen lettede, og man fik da Øje paa en østgaaende ballastet Damper. Nødsignal blev hejst paa Masten, og efter ca. 20 Minutter var Damperen tæt op under os, og det viste sig at være en svensk Damper ved Navn »Nautig«, hjemmehørende i Helsingborg. Damperen lagde sig til Luvart af os og vi roede da op under dennes Læ, hvor vi velbeholden kom om Bord, Baaden blev taget ind paa Dækket, og Damperens Kurs blev atter sat for at anløbe Helsingborg.

Torsdag den 8. Juli Kl. ca. 3 Eftm. ankrede Damperen paa Helsingborg Red, og vi blev straks landsat, medtagende Redningsbaaden, telegraferede Rederiet, H. C. Christensen, Marstal, det passerede, hvorfra der atter kom telegrafisk Ordre at aflægge Søforklaring i Helsingør, hvortil man rejste og ankom Kl. ca. 6,20 Aften, og hvor man bliver til Søforklaring er afholdt.

Helsingør, den 9. Juli 1915.

N. Nielsen.

Fortegnelse over Mandskab som forefandtes om Bord i 3-m. Skonnert »Ellen« af Marstal.

Styrmand Hans Petersen, Marstal 1889.
Matros Carl M. Fuglsang, Nibe 1886.
Ungmand Niels Axel A. Olsen, Køge 1896.
Kok Hans Chr. Larsen, Marstal 1900.

Helsingør, den 9. Juli 1915.

N. Nielsen.

»Ellen«
Rederi: H. C. Christensen, Marstal.
Reg. Tonn. Br.: 169.
Reg. Tonn. Net.: 148.
Bygningssted: Marstal.
Bygningsaar: 1895.
Materiale: Eg.
Klasse: Bur. Ver. ✠ 16-6 ²/₃ G. 1. 1.
Assurance: Ikke assureret (Skibets Værdi er opgivet til Kr. 28,700).

---

17. S/S »NOGILL« af Kjøbenhavn.

Sænket i Nordsøen den 25. Juli 1915 paa Rejse fra Göteborg til Newcastle on Tyne med 76 Stdr. Træ. Ingen Omkomne.

Udskrift af Søforhørsprotokollen ved Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn.

Aar 1915 den 29. Juli Eftermiddag Kl. 3³/₄ blev Ekstraretten sat af Rettens Formand J. Koch og dens Medlemmer Kaptajn Olsen og Kaptajn Møller og foretoges:

Nr. 79/1915. Søforhør i Anledning af, at Damperen »*Nogill*« paa Rejse fra Göteborg til Newcastle on Tyne den 25. denne Maaned er bleven sænket af tysk Torpedobaad.

For Retten mødte:
Skibets Fører J. J. Folmer,
Styrmand C. Christoffersen,
1. Maskinmester A. Andersen,
2. Maskinmester A. G. Argusen,
Hovmester R. Christensen,
Kahytsjomfru I. Christensen,
Letmatros H. C. Persson,
Letmatros J. Madsen,
Fyrbøder O. Olsen og
Fyrbøder J. P. Hansen,
der alle gjordes bekendte med Vidners Sandhedspligt.

For Rederiet »Sø-Transport Kompagniet« mødte Forretningsfører Christensen og Overretssagfører Thorvald Mikkelsen.

For Krigsforsikringen for danske Skibe mødte Kaptajn Fabricius.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Der fremlagdes Rapport fra Føreren, der oplæstes for samtlige de mødende, der henholdt sig til den i et og alt.

Rapporten er saalydende:

Sø Transport Kompagniet.
Aktieselskab.

Forklaring
for Damperen »Nogill« af København, som paa Rejsen fra Göteborg til Newcastle on Tyne med en Ladning Sleepers i Nordsøen er bleven sprængt af en »Mine« nedlagt i Maskinrummet af Mandskabet fra en tysk Torpedobaad i Juli Maaned d. A.

Besætningen bestod af:
Jørgen Jørgensen Folmer, Fører,
Christen Christoffersen, Styrmand,
Anders Andersen, 1. Mester,
August Georg Argusen, 2. Mester,
Reinhold Christensen, Hovmester,
Inga Christensen, Kahytsjomfru,
Hans Carlo Persson, Letmatros,
Jacob Madsen, Letmatros,
Otto Olsen, Fyrbøder,
Jens Peter Hansen, Fyrbøder.

Efter i Göteborg at have indtaget en Ladning Sleepers, hvormed vi var bestemt til Newcastle on Tyne, afsejlede vi Fredag Eftermiddag den 23. Juli Kl. 4. Vinden S.S.V., frisk Vejr, passerede Skagen om Natten ved 12 Tiden og satte Kursen V. $^1/_2$ S. efter Farne Island, fortsatte Rejsen, uden at noget nævneværdigt var passeret, indtil Søndag den 25. Juli Morgen Kl. 5, da vi blev stoppet af en tysk Undervandsbaad, som satte Signal, at jeg, Folmer, skulde komme om Bord. Jeg, Folmer, gik om Bord, medtagende »Nogill«'s Papirer, foreviste disse for Føreren af Undervandsbaaden, og fik da Tilladelse til at fortsætte Rejsen. »Nogill« fortsatte indtil Søndag Aften Kl. $8^3/_4$, da vi blev stoppet af 7 tyske Torpedobaade. »Nogill« var da ca. 125 Kvartmil af Farne Island. En tysk Officer kom om Bord, eftersaa »Nogill«'s Papirer..

Jeg, Folmer, forklarede, at »Nogill« samme Dags Formiddag havde været stoppet af en tysk Undervandsbaad, men atter faaet Tilladelse til at fortsætte vor Rejse. Officeren underhandlede ca. 2 Timer med Chefen for Torpedobaaden, hvorefter vi fik Meddelelse, at »Nogill« skulde sprænges. Vi fik Ordre til at pakke vore Ejendele sammen og efter 10 Minutters Forløb Ordre til at gaa i Torpedobaadens Baad og blev sat om Bord i Torpedobaaden. Her maatte jeg, Folmer, afgive alle Skibets Papirer, ogsaa Skibets Dagbog, samt Mandskabets Søfartsbøger, derimod ikke Maskindagbogen, som vi ikke fik med. Kladden til samme er i Behold. Imidlertid havde Mandskabet fra Torpedobaaden lagt en Mine i »Nogill«'s Maskinrum, hvormed »Nogill« blev sprængt. Agterskibet sank til henimod Kommandobroen, hvorefter »Nogill« kæntrede og blev liggende med Forstavnen ca. 7 Fod over Vandet og Agterskibet under Vandet henimod midtskibs. I denne Tilstand blev »Nogill« forladt. Alle Torpedobaadene satte nu Kursen mod Tyskland og ankom til Wilhelmshafen Mandag den 26. Juli Eftermiddag ved 2 Tiden. Vi blev alle med Banen sendt til Bremen samme Dags Aften, hvorom den danske Konsul i Bremen var blevet underrettet, og som ogsaa mødte ved Banen ved vor Ankomst samme Aften ved 11 Tiden. Vi blev straks indkvarterede paa »Røde Kors«. Telegraferede samme Aften til Rederiet i København. Tirsdag den 27. Juli Morgen Kl. 8 afrejste vi alle til Hamburg og meldte os paa derværende danske Konsulat ,hvor vi erholdt Pas. Afrejste fra Hamburg Onsdag den 28. Morgen Kl. 9 og ankom til København samme Dags Aften ved 8 Tiden.

København, den 29. Juli 1915.

J. Folmer,
Fører af S/S »Nogill«.

A. P. Andersen,
1. Maskinmester i S/S »Nogill«.

C. H. Christoffersen,
Styrmand i S/S »Nogill«.

Ifølge Police Litr. A. Nr. 7314 er S/S »Nogill« krigsforsikret i Statens Krigs-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

forsikring for 90,000 Kroner for Kasko og for Restfragt Kr. 6700 og Hovmester Christensen for Proviant 500 Kr. iflg. Police Nr. 20573/2873 i Statens Varekrigsforsikring.

Sø Transport Kompagniet,
Aktieselskab,
ulæseligt Navn.

Nr. 79/1915. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 29. Juli 1915.

Helland,
Ass.

Kaptajnen forklarer, at Ladningen bestod af sleepers $5^1/_2$—6′ Længde, af en Bredde af ca. $4^1/_2$″ og af en Tykkelse paa ca. $2^1/_2$″. Disse Tal har Vidnet efter sin Erindring; de tyske Officerer har beholdt samtlige Papirer for Skibets Ladning.

Den tyske Officer gav til Grund for den endelige Bestemmelse om Sprængning, at Ladningen var relativ Kontrabande.

Sprængningen fandt Sted i Ruten Skagen—Farneïsland, 125 Kvartmil fra sidstnævnte Sted.

Oplæst og vedkendt.

Retten hævet Kl. 4.

J. Koch.

H. S. A. Olsen. *J. Møller.*

»Nogille«
Rederi: »Sø-Transportkompagniet« A/S, Kbhvn.
Reg. Tonn. Br.: 214.
Reg. Tonn. Net.: 134.
Tons DW.: 230.
Bygningssted: P. Ph. Stuhr's Maskin- og Skibsbyggeri. Aalborg.
Bygningsaar: 1914.
Materiale: Staal.
Klasse: Germ. Lloyd. ✠ 100 A K (E).
Assurance Kr. 90,000. Det Kgl. oktrojerede Søassurance Kompagni og Krigsforsikringen for danske Skibe.

Anm. S/S »Nogille« blev prisedømt i Hamburg den 11. December 1915.

18. Skonnertbrig »NEPTUNUS« af Svendborg.

Opbrændt i Nordsøen den 26. Juli 1915 paa Rejse fra Kristiania til Leith med 200 Tons Træ. Ingen Omkomne.

Udskrift af Næstved Købstads Justitsprotokol.

Aar 1915 den 2. August, Eftermiddag Kl. 2 blev Næstved Købstads Søret sat paa Raadhuset af den i den ordinære Dommers Fraværelse ved Præstø Amts Skrivelse af 8. f. M. konstituerede Dommer, cand. jur. O. Harpøth samt Søretsmedlemmerne Etatsraad Tolderlund og Skibsfører Christensen, begge af Næstved med nedentegnede Vidner, hvor da foretoges:

O. S. A. 38/1915. Søforklaring i Anledning af, at Skonnertbrig »*Neptunus*« af Svendborg paa Rejse fra Svendborg til Leith er blevet stukket i Brand af en tysk Undervandsbaad U. 66.

Fremstaar Skibsfører Thomas Rasmus Nielsen, 49 Aar gl., der begærer Søforklaring optaget i forommeldte Anledning og fremlagde Udskrift af sin Skibsdagbog, hvorhos han foreviste denne. Udskriften oplæstes for Komparenten og konfereredes med Skibsdagbogen og fandtes overensstemmende med denne.

Komparenten forklarer nærmere, at Skibet, han fører, er Skonnertbrig, stor 120 Reg. Tons og ejes af A/S »Neptunus« i Svendborg, og at Komparenten har 6 Aktier à 500 Kr. i Skibet.

De var paa Rejse fra Christiania til Leith med Trælast, da de Mandag Aften den 26. f. M. Kl. $8^1/_4$ omtrent paa det i Skibsdagbogen opgivne Sted blev prajede af en tysk Undervandsbaad, hvis Chef beordrede, at de hurtigst muligt skulde sætte Baaden ud og og komme over med Papirerne. Komparenten gik selv om Bord i Baaden og sejlede hen til Undervandsbaaden, afleverede Skibets Maalebrev, Konnossementer og Certeparti til Chefen. Chefen paastod, at høvlet Trælast fra Norge var Kontrabande, og sagde, at Skibet skulde brændes. Komparenten hævdede, at høvlet Træ ikke var Kontrabande, og spurgte, om han maatte sejle tilbage til Norge. Chefen sagde Nej og fastholdt, at Skibet skulde brændes. Medens Komparenten var paa Undervandsbaaden, var der gaaet Folk af Undervandsbaadens

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Besætning i Komparentens Baad om Bord i »Neptunus« og havde faaet Petroleum af Styrmanden, ved Hjælp af hvilken de var begyndt at antænde Dækslasten i Forenden. Derefter blev Komparenten hentet om Bord i »Neptunus« af to af sine Folk, idet han havde Ordre fra Chefen til at bringe Besætningen og det nødvendigste samt noget Proviant om Bord paa Undervandsbaaden. Da Komparenten kom om Bord paa »Neptunus«, var Undervandsbaadens Besætning i Færd med at hælde Petroleum over Dækslasten og Lukafet og i Komparentens Kahyt, saa at Komparenten næsten ikke fik Tid til at redde noget, dog lykkedes det ham foruden Skibspapirerne at redde et Sæt Tøj. Derefter gik Komparenten med hele »Neptunus« Besætning i Baaden om Bord paa Undervandsbaaden. Da brændte det allerede over hele Skibet. Komparenten og Besætningen blev anbragt paa Dækket af Undervandsbaaden.

»Neptunus«'s Besætning bestaar af 1 Styrmand, 1 Letmatros, 2 Ungmænd og 1 Kok.

Det var næsten stille Vejr, da det omforklarede passerede, og endnu lyst. Komparenten hørte Undervandsbaaden omtrent et Kvarters Tid, før han blev prajet. Det lød omtrent som en Flyvemaskine. Da Komparenten og den øvrige Besætning fra »Neptunus« var kommen om Bord i Undervandsbaaden — det var en tysk Undervandsbaad U 66, ca. 160 Fod lang med ca. 40 Mands Besætning og en Kanon paa Dækket — sejlede Undervandsbaaden straks hen til 3-m. Skonnert »Elna« af Ærøskøbing, som saa blev prajet og fik samme Medfart som »Neptunus«. »Neptunus« er krigsforsikret for vistnok 11,800 Kr. Hvor Ladningen er forsikret, ved Komparenten ikke. »Neptunus« Reder er Mægler C. O. Petersen, Svendborg. Undervandsbaadens Chef og Besætning var flinke og høflige, men forlangte, at det skulde gaa hurtigt.

Oplæst. Vedtaget. Aftraadt.

Fremstod Styrmand Jens Herluf Hansen, 39 Aar gl., der forklarer, at han var Styrmand om Bord paa »Neptunus«. Komparenten, der hørte forrige Komparents Forklaring oplæst, godkender Rigtigheden, forsaavidt han har personligt Kendskab til det omforklarede. Komparenten forblev om Bord i »Neptunus«, da Kaptajnen gik om Bord i Undervandsbaaden. Straks efter kom »Neptunus«'s Baad med 2 eller 3 af U-Baadens Besætning tilbage til »Neptunus«, forlangte Petroleum af Komparenten, hvormed de straks gav sig til at sætte Ild paa Skibets For- og Agterende. Komparenten gav sig efter Ordre til at samle Proviant sammen. Han reddede af sit eget kun et Sæt Tøj. Han blev saa afhentet sammen med Skibets øvrige Besætning til Undervandsbaaden. De vare vel ca. et Par Timer om Bord paa U-Baaden, før de sammen med Besætningerne fra de derefter opbrændte Skibe »Marie« og »Elna«, blev satte om Bord i Marstalskonnerten »Kathinka«. Om Bord paa »Kathinka« var de fra Kl. ca. 10 om Aftenen til ca. 8 den næste Dags Aften, hvorefter de blev satte om Bord i en norsk Damper »Habile«, der satte dem i Land i Blyth, hvortil de ankom Onsdag den 28. om Morgenen, og blev der til om Aftenen s. D., hvorefter de med dansk Damper »Kaj«, København blev hjembragte til Karrebæksminde, hvor de ankrede op ved 10-Tiden og indkom i Havnen i Morges tidlig.

Oplæst. Vedtaget. Aftraadt.

Fremstod Letmatros Johan Axel Gunnar Svendson, 22 Aar gl., Ungmand Anton Magnus Villiam Gabrielsen, 23 Aar gl., Ungmand, Gustav Arnold Reimondt Heimann, 20 Aar gl. og Kok Hans Larsen, 17 Aar gl., der forklarer, at de i Forening med de to fornævnte Komparenter udgjorde »Neptunus«'s Besætning. De to tidligere afhørte Komparenters Forklaringer oplæstes højt og tydeligt. Komparenterne godkender Rigtigheden, forsaavidt de har personligt Kendskab til det omforklarede med Tilføjende, at det var de to Ungmænd, der satte Kaptajnen om Bord i U-Baaden, hvorefter de blev beordrede at

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

sejle tilbage til »Neptunus« med 4 af U-Baadens Besætning. Komparenterne reddede hver et Sæt Tøj og derudover næsten intet, da Tyskerne straks gav sig til at stikke Ild paa Skibet.

Oplæst. Vedtaget.

Samtlige Komparenter fremstilledes, hvorefter de behørig forberedt ved Edsformaningstalens Oplæsning hver især bekræftede deres afgivne Forklaringer med Lovens Ed.

Komparenterne dimitteredes.

Søforklaringen sluttet.

Sørotten hævet.

Harpøth.

kst.

H. V. Tolderlund. *C. Christensen.*

Vidner: *L. P. Olsen, C. C. Nielsen*

»Neptunus«'s

Rederi: C. V. Petersen, Svendborg.
Reg. Tonn. Br.: 143
Reg. Tonn. Net.: 122.
Bygningssted: Troense.
Bygningsaar: 1876.
Materiale: Eg.
Klasse: Bur. Ver. ✠ 16-4 5/6 G. 1. 1.
Assurance: Kr. 11970. Svendborg Søassurance og Krigsforsikringen for danske Skibe.

Anm. Ved Priseretsdom af 9. Marts 1917 tilkendtes 22,006 Mk. i Erstatning for den ved Sænkningen af Skonnertbrig »Neptunus« forvoldte Skade.

19. 3-m. Skonnert »ELNA« af Ærøskjøbing.

Opbrændt i Nordsøen den 26. Juli 1915 paa Rejse fra Kristiania til Leith med 50 Stdr. Træ. Ingen Omkomne.

Udskrift af Næstved Købstads Justitsprotokol.

Aar 1915 den 2. August Eftermiddag Kl. 2 blev Næstved Købstads Søret sat paa Raadhuset af den i den ordinære Dommers Fraværelse ved Præstø Amts Skrivelse af 8. f. M. cst. Dommer cand. jur. O. Harpøth med Søretsmedlemmerne Etatsraad Tolderlund og Skibsfører Christensen begge af Næstved med nedentegnede Vidner, hvor da foretoges:

O. S. A. 39/1915. Søforklaring i Anledning af, at 3-m. Skonnert »*Elna*« af Ærøskjøbing paa Rejse fra Christiania til Leith er blevet stukket i Brand af en tysk Undervandsbaad.

Fremstod Skibsfører Albert Lauridsen Pedersen af Ærøskøbing, 64 Aar gammel, der begærede Søforklaring optaget i fornævnte Anledning. Komparenten fremlagde Udskrift af Skibsdagbogen og foreviste denne. Udskriften fandtes stemmende med Dagbogen.

Komparenten forklarer, det var ved 8 Tiden Mandag Aften den 26. f. M., da »Elna« befandt sig omtrent der, hvor det er opgivet i Skibsdagbogen, nemlig 56° 53′ N. Br. og 2° 46′ østlig Længde, at Komparenten opdagede en hvidlig Røg fra en U-Baad og hørte den nærme sig. Komparenten saa derefter U-Baaden praje Skonnertbriggen »Neptunus«, der befandt sig ca. 1/4 Mil fra »Elna«. Komparenten saa derefter, at »Neptunus« blev stukket i Brand. Komparenten havde sit Flag hejst. Saa kom U-Baaden hen til »Elna«. Den kom saa nær, at »Elna«'s Baad, som Komparenten havde beordret om paa Siden af Skibet, for at den kunde være parat, blev knust. Hele Besætningens Tøj og noget Proviant var i Baaden. U-Baadens Chef raabte, saa snart han kom paa Siden af »Elna«, hvor de kom fra, hvor de skulde hen, samt hvad de var lastet med, hvortil Komparenten svarede, at de kom fra Christiania og bestemt for Leith og var lastet med høvlet Trælast. Saa sagde Chefen, at de skulde gaa fra Borde, og at Skibet skulde brændes. »Neptunus«'s Baad blev sendt over til »Elna« og tog »Elna«'s Besætning om Bord tillige med Skibspapirerne. Der blev 3 af U-Baadens Besætning paa »Elna«, som de derefter stak i Brand med Petroleum, som de dels tog fra Skibets tændte Lanterner og øvrige Beholdning og dels selv medbragte. Skibet brændte flere Steder, da Komparenten og hans Folk var kommen om Bord paa U-Baaden, og var snart helt omspændt af Luer.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Da Komparenten kom om Bord paa U-Baaden — det var en tysk U-Baad U 66 — protesterede han imod det passerede, men Chefen sagde, at det var Kontrabande alt Træ, der kom fra Norge. Chefen forlangte Skibets Maalebrev, Konnossement og Certeparti, hvilke Papirer han beholdt.

»Elna«'s Besætning blev anbragt paa Dækket af U-Baaden, der derefter sejlede hen til Skonnert »Marie«, der laa ca. 1/4 Mil borte. Saa fik »Marie« den samme Medfart som »Elna«, hvorefter U-Baaden efter en Times Sejlads bragte alle tre Skibes Besætning om Bord paa en Skonnert »Katinka« af Marstal, der derefter efter et Døgns Forløb bragte dem om Bord paa den norske Damper »Habile«. Denne satte alle Skibsbesætningerne i Land i Blyth, hvorfra de Onsdag Aften den 28. f. M. sejlede med dansk Damper »Kaj« af København til Karebæksminde, hvor de kom i Havn i Dag til Morgen.

»Elna« ejes af Bankbestyrer H. Eriksen af Ærøskøbing. Skibet er ca. 7 Aar gammelt. Besætningen bestaar foruden af Komparenten af en Styrmand, en Ungmand og 1 Kok. »Elna« maaler 59 Register Tons. Komparenten og Besætningen reddede næsten alle deres Ejendele, som ved Baadens Knusning blev en Del vaade og tildels ødelagte.

Forelæst. Vedtaget. Aftraadt.

Fremstaar Styrmand Laurits Jørgensen Christensen, 29 Aar gl., der hører forrige Komparents Forklaring oplæse, han kan tiltræde denne. Komparenten stod paa Dækket sammen med Kaptajnen, da de opdagede U-Baaden. Folkene fra U-Baaden spurgte Komparenten, da de kom om Bord i »Elna«, om de havde Petroleum og bad ham vise dem denne, hvilket Komparenten gjorde. Derefter gav de sig i Lag med at overhælde Skibets Agterende med Petroleum og fortsatte over hele Skibet, alt imens Komparenten og de øvrige af Besætningen blev bragt om Bord paa U-baaden. Komparenten var den sidste, der gik fra Borde. Der var da Ild agterude.

Forelæst. Vedtaget. Aftraadt.

Fremstaar Ungmand Daniel Vestergaard Heick, 16 Aar gammel, og Kok Eli Karl Rasmussen, 15 Aar gammel, der godkendte Rigtigheden af forrige Komparenters dem forelæste Forklaringer forsaavidt de have personlig Kendskab til det omforklarede. Komparenterne har forstaaet Kaptajnens Samtale med U-Baadens Chef. De har reddet det meste af deres Tøj, men det er delvist ødelagt af Vand.

Samtlige Komparenter bekræftede derefter, lovlig forberedte til Edsaflæggelse, med Lovens Ed Rigtigheden af deres Forklaringer, hvorefter de dimitteredes.

Søforklaringen sluttet.

Søretten hævet.

Harpøth.
cst.

H. O. Tolderlund. *C. Christensen.*

Vidner:

L. P. Olsen. *C. C. Nielsen.*

»Elna«'s
Rederi: H. R. Eriksen, Ærøskøbing.
Reg. Tonn. Br.: 78.
Reg. Tonn. Net.: 59.
Bygningssted: Ærøskjøbing.
Bygningsaar: 1908.
Materiale: Eg.
Klasse: Bur. Ver. ✠ 16 2/3 G. 1. 1.
Assurance: Kr. 21,100. Søassurance - Foreningen »Ærø«.

Anm. Ved Priscretsdom af 9. Marts 1917 tilkendtes 38,049 Mk. i Erstatning for den ved Sænkningen af 3-m. Sk. »Elna« forvoldte Skade.

20. Skonnert »MARIE« af Marstal.

Opbrændt i Nordsøen den 26. Juli 1915 paa Rejse fra Kristiania til Leith med 70 Stdr. Træ. Ingen Omkomne.

Udskrift af Næstved Købstads Justitsprotokol.

Aar 1915 den 2. August Eftermiddag Kl. 2 blev Næstved Købstads Søret sat paa Raadhuset af den i den ordinære Dommers Fraværelse ved Præstø Amts Skrivelse af 8. f. M. cst. Dommer cand. jur. O. Harpøth samt Søretsmedlemmerne Etatsraad Tolderlund og Skibsfører C. Christensen begge

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

af Næstved med nedentegnede Vidner, hvor da foretoges:

O. S. A. 40/1915. Søforklaring i Anledning af, at Skonnert »*Marie*« af Marstal paa Rejse fra Christiania til Leith er stukket i Brand i Vesterhavet.

Fremstaar Skibsfører Rasmus Albertsen Raahauge, 30 Aar gammel, der begærer Søforklaring optaget i fornævnte Anledning. Komparenten fremlagde Udskrift af Skibsdagbogen og foreviste denne. Udskriften fandtes stemmende med Dagbogen.

Komparenten forklarer nærmere, at Skibet »Marie«, der er en 2-m. Skonnert, var lastet med Props paa Rejse fra Christiania til Leith, at det havde en Besætning foruden Komparenten af en Bedstemand, 2 Letmatroser, 1 Ungmand og 1 Kok.

Skibet befandt sig omtrent der, hvor det er opgivet i Skibsdagbogen, altsaa 56° 59′ n. Br. og 2° 52′ østl. Længde. Lidt før 8 om Aftenen den 26. f. M., da Komparenten stod agter i Skibet, saa han en Undervandsbaad gaa forbi ballastet Skonnert »Kathinka« henimod »Neptunus«, af hvilke »Neptunus« laa ca. 2 Kvartmil fra »Marie«. Komparenten saa, at »Neptunus« blev stukket i Brand. Derefter saa Komparenten, at »Elna«, der laa ca. $^1/_2$ Kvartmil fra »Marie« ogsaa blev stukket i Brand. Da kunde Komparenten lige skimte U-Baaden. Det var da mørkt. »Marie« havde ikke Lanternerne tændte. Dette var undladt for om muligt at undgaa U-Baadens Opmærksomhed. Fra »Elna« kom U-Baaden hen til »Marie«. Den prajede »Marie« paa $^1/_2$ Skibslængdes Afstand. Klokken var da ca. 9,30. Chefen spurgte, hvad Lasten bestod af, hvortil Komparenten svarede, at den bestod af Props. Saa sagde Chefen, at de skulde gaa i Baaden, da Skibet skulde brændes. Chefen for U-Baaden talte tysk. Komparenten kunde ikke se U-Baadens Nummer. Saa gik Komparenten og hele Besætningen i »Marie«'s Redningsbaad efter at først 3 eller 4 af U-Baadens Besætning var kommen om Bord i »Marie« i »Neptunus«s Baad. Tyskerne spurgte, hvor Petroleumen stod, hvilket Komparenten viste dem. De havde selv en eller to Pøse Petroleum med. De gav sig straks til at hælde Petroleum først i Lukafet, saa i Kahytten og saa i Dækslasten. Det var begyndt at brænde i Lukafet, før Komparenten var kommen fra Borde, og da Komparenten var kommen over i U-Baaden, brændte det over det hele. Komparenten og »Marie«'s øvrige Besætning blev anbragt paa U-Baadens Dæk sammen med Besætningen fra »Neptunus« og »Elna«. Efter en halv Times Forløb satte U-Baaden alle Besætninger om Bord i Skonnerten »Kathinka«, hvor de blev til næste Dags Aften, hvorefter de blev satte om Bord i den norske Damper »Habile«, der Onsdag Morgen satte dem i Land i Blyth. Fra Blyth blev de bragt til Karebæksminde af Damperen »Kaj« af København. De ankom til Karebæksminde Havn i Morges.

Skibet ejes af et Interessentskab, hvis korresponderende Reder er S. L. Weber, Kongegade, Marstal. Skibet er krigsforsikret, det er ca. 44 Aar gammelt og maaler ca. 149 Register Tons.

Oplæst. Vedtaget. Aftraadt.

Fremstaar Bedstemand Jens Christian Jensen, 34 Aar gammel, der hørte forrige Komparents Forklaring oplæse. Det er rigtigt nok, hvad Kaptajnen har forklaret, og han har iøvrigt fulgt det passerede, saaledes som af Kaptajnen forklaret. Komparenten forstod, at Chefen for U-Baaden sagde, at Skibet skulde brændes, iøvrigt forstod Komparenten ikke Samtalen mellem U-Baadens Chef og Kaptajnen. Komparenten mistede omtrent Halvdelen af sine Ejendele. Det er den danske Konsul i Blyth, der har sørget for deres Hjemsendelse.

Oplæst. Vedtaget. Aftraadt.

Fremstaar Ungmand Karl Marius Jensen, 19 Aar gammel, og hører de to forrige Komparenters Forklaringer oplæse. Han tiltræder i et og alt Rigtigheden af disse, med Tilføjende, at han har overværet det passerede lige fra han ved 8-Tiden den 26.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

om Aftenen opdagede U-Baaden i Nærheden af »Kathinka«. Komparenten har mistet de fleste af sine Ejendele, som bestod af Køjetøj og Klæder.

Oplæst. Vedtaget. Aftraadt.

Fremstaar Letmatroserne Niels Christiansen Bossen, 19 Aar gammel, Thomas Hassing Poulsen, 16 Aar gammel, Kok Henry Lars Peter Abel Jensen, 19 Aar gammel, der alle overensstemmende forklarer i nøje Overensstemmelse med de af de tre fornævnte Komparenter afgivne Forklaringer. Komparenterne forstod den tyske Chef saavidt, at de var klar over, at Skonnerten skulde brændes. De forstaar ellers ikke tysk. Komparenterne mener at have hørt, at Chefen for U-Baaden spurgte, hvorfra Skibet kom, og Kaptajnen paa dette svare, at de kom fra Christiania. Komparenterne har reddet de fleste af deres Ejendele, men har ikke faaet Køjetøjet med.

Oplæst. Vedtaget.

Lovlig forberedt til Edsaflæggelse ved Edsformaningstalens Oplæsning bekræftede derefter samtlige Komparenter med Lovens Ed Rigtigheden af deres afgivne Forklaringer, hvorefter de aftraadte.

Søforklaringen sluttet.

Søretten hævet.

Harpøth.

cst.

H. O. Tolderlund. *C. Christensen.*

Vidner:

L. P. Olsen. *C. C. Nielsen.*

»Marie«'s
Rederi: H. C. Rasmussen, Marstal.
Reg. Tonn. Br.: 173.
Reg. Tonn. Net.: 149.
Bygningssted: Horsens.
Bygningsaar: 1871.
Materiale: Eg.
Klasse: Bur. Ver. ✠ 16-3 °/o G. 1. 1.
Assurance: Kr. 11,500. Søassurance - Foreningen »Ærø«.

21. Skonnert »HANS EMIL« af Thurø.

Opbrændt i Nordsøen den 5. August 1915 paa Rejse fra Halmstad til Granton med 59 Stdr. Træ. Ingen Omkomne.

Udskrift af Søforhørsprotokollen ved Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn.

Aar 1915, den 7. August Kl. 10¹/₄ Formiddag blev Ekstraretten sat af Rettens Næstformand, Kriminalretsassessor Julius Møller og dens Medlemmer Kaptajnerne V. Larsen og I. Møller og foretoges

Nr. 81/1915. Søforhør i Anledning af d. Skonnert »*Hans Emil*« af Svendborg er stukket i Brand i Nordsøen.

Af Skibets Besætning var mødt:

Kaptajn H. C. Skov,

Styrmand Niels Johannes Jensen,

Jungmand Gustaf Erik Waldemar Strandberg,

Kok Hans Carl August Albert Pedersen.

For Krigsforsikringen af danske Skibe mødte Kaptajn Fabricius.

For Petersen, Møller og Hoppe Skibsmægler Thøger.

Der fremlagdes Udskrift af Skibets Dagbog, som ved Konference fandtes overensstemmende med selve Journalen, som var til Stede i Retten. Det fremlagte Udtog oplæstes for de mødende, som henholdt sig dertil som rigtigt i et og alt.

Uddraget er saalydende:

Uddrag af Skibsdagbogen, ført om Bord i Skonnert »Hans Emil«, Kapt. H. C. Skov af Svendborg paa en Rejse fra Halmstad til Granton med Props Ladning.

Torsdag den 5. August 1915 Kl. 9 Formiddag. Stille, ingen Fart, Kl. 10 Formiddag observeredes en tysk Undervandsbaad, som satte Kursen hen til os efter at have spurgt om Skibets Last og Bestemmelsessted, fik vi Ordre til at forlade Skibet hurtigst mulig; kom om Bord i Undervandsbaaden. Da vi forlod Skonnert »Hans Emil«, kom to Mand om Bord og tændte Ild i Skibet. Da vi havde opholdt os om Bord i Undervandsbaaden i 45 Minutter, blev vi ordret til at gaa i vor Baad. 15 Minutter senere kom vi om Bord i Dampskibet »Flora« af København, som 15 Minutter senere igen satte os om Bord i Damp-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

skibet »Tyr«, som skulde til København og medtog Mandskab og Baad.

H. C. Skov,
Skibsfører.

Kaptajnen forklarede, at Skibet var hjemmehørende i Svendborg, dets Rederi var Philip Jørgensen af Thurø, det er bygget paa Thurø 1892 og var 88,16 Register Tons Netto. Skibet kom fra Halmstad og var bestemt til Granton; de havde om Bord en Ladning Props, ca. 58½ Stander, bestemt til Lou & Stewart Ltd. Glasgow. Skibet havde forladt Halmstad den 20. Juli dette Aar, og den 5. August Kl. 10 Formiddag mødte de den tyske Undervandsbaad.

Skibet var paamalet tydelige Neutralitetsmærker.

Kaptajnen fik Ordre af den tyske Chef til at komme om Bord i Undervandsbaaden med Skibets Papirer. Da Chefen havde undersøgt Papirerne, derefter set Konnossementet, erklærede Chefen, at der vilde blive sat Ild paa Skibet, da Ladningen var Kontrabande. Samtidig med at Kaptajnen med Besætning forlod »Hans Emil« kom der Folk fra Undervandsbaaden om Bord i Skonnerten, og de begyndte straks at sætte Ild paa Skibet, endnu inden Chefen havde set Papirerne, dog vidste Chefen paa dette Tidspunkt baade, at Skibet havde Props om Bord, og at Ladningen var bestemt for England.

Da de atter blev sat i Baaden, havde man allerede Øje paa »Flora«, og der har ikke foreligget nogen Fare for Besætningens Liv.

Oplæst og godkendt.

Ved Udsætning i Kortet viser det sig, at Skibets Sted, da det blev antændt, var 57° 7′ nordlig Bredde, 4° 8′ østlig Længde.

Oplæst og godkendt.

Retten bemærkede, at der da Kaptajnen skulde sejle i Dag, ikke havde været Tid til at varsle det engelske Konsulat.

Oplæst og vedkendt.

Da Undervandsbaaden havde tændt Ild for og agter, sejlede Baaden bort, og da Kaptajnen blev optaget af Flora ca. 10 Kvartmil fra Skibet, kunde man se en mægtig Røgsøjle paa Stedet. Efter hvad hans Reder telefonisk har meddelt ham i Morges, skal Kaptajnen paa et Skib, der er indkommet til Odense, have mødt »Hans Emil« i Flammer i Nordsøen, han maa antage, at Skibet er brændt helt op.

Oplæst og godkendt.

Søforhøret sluttet.

Retten hævet.

Jul. Møller.

V. Larsen. *I. Møller.*

»Hans Emil«'s
Rederi: J. Jørgensen, Svendborg.
Reg. Tonn. Br.: 106.
Reg. Tonn. Net.: 93.
Bygningssted: Thurø.
Bygningsaar: 1892.
Materiale: Eg og Bøg.
Klasse: Bur. Ver. ✠ 14-4 ³/₃ G. 1. 1.
Assurance: Kr. 16,700. Svendborg Søassurance Forening og Krigsforsikringen for danske Skibe.

---

22. 3-m. Skonnert »JASON« af Svendborg.

Opbrændt i Nordsøen den 8. August 1915 paa Rejse fra Falkenberg til Granton med 111 Stdr. Træ. Ingen Omkomne.

Udskrift af Esbjerg Købstad, Skads Herred og Fanø Birks Justitsprotokol.

Aar 1915, den 11. August Formiddag Kl. 9, blev Esbjerg Købstad, Skads Herred og Fanø Birks Søret sat og holdt paa Tinghuset i Esbjerg, administreret af den ordinære Formand med Søretsmedlemmerne Ole J. Kristiansen og Lodsoldermand Ibsen, hvor da foretoges

Nr. 529/1915. Søforhør til Oplysning om tremastet Skonnert af Svendborg »*Jason*«'s Forlis.

Der fremlagdes en Skrivelse af 10. ds. og Rapport af s. D.

Det fremlagte er saalydende:

Esbjerg, den 10. August 1915.

Til Esbjerg Købstads Søret,
hersteds.

Undertegnede Skibsfører H. P. Hansen

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

af Svendborg tillader sig herved at anmode den ærede Søret om, at maatte med mit Mandskab aflægge Søforklaring her i Anledning af, at det af mig førte Skib, 3-m. Skonnert »Jason« af Svendborg d. 8. ds. er forlist i Nordsøen.

Skibets Rheder er Mægler R. S. Hansen, Thurø, Kaskoassurandørerne »Svendborg Søassurance«, Svendborg, krigsforsikret er Skibet i »Krigsforsikringen for danske Skibe«.

Om Ladningen er assureret vides ikke.

Ærbødigst.

H. P. Hansen.

Fremlagt i Esbjerg Købstad og Skads Herreds samt Fanø Birks Søret, den 11. August 1915.

Esmann.

Rapport
i Anledning af 3-m. Skonnert »Jason«'s Forlis i Nordsøen den 8. August 1915.

»Jason« afgik fra Falkenberg den 3. ds. bestemt for Granton med en fuld og bekvem Ladning, 111 Stdr. props og sleepers i Rum og paa Dæk.

Skibet var hægt og tæt og i enhver Henseende vel udrustet til den forestaaende Rejse, Lugerne vel skalkede.

Rejsen forløb normalt indtil vi den 8. ds. Kl. 7 Eftm. befandt os paa 57° 26′ n. B. 2° 48′ ø. L., da en tysk Hjælpekrydser, »Meteor« styrede op til os og beordrede os til at brase bak og sætte Baaden i Vandet. Samtidig kom en Officer og 6 à 7 Mand over om Bord til os og beordrede os til at forlade Skibet i Løbet af 5 Minutter og gaa om Bord i Krydseren i vor egen Baad. Officeren opfordrede mig til at paavise, hvor Petroleums Beholdningen var, og samtidig eftersaa han Skibets Papirer og medtog Maalerbrev, Certeparti og Konnossement. Dagbogen, Skibets og Folkenes øvrige Papirer tog vi selv med os.

Da vi kom om Bord i Krydseren, blev vi beordrede ned paa Mellemdækket imellem nogle derværende engelske Krigsfanger. Omtrent $1^1/_2$ Time senere fik jeg Ordre til at komme op til Chefen, og paa Vejen derop viste en Reserveløjtnant mig »Jason« brændende agterude i en Afstand af ca. 10 Sømil; Flammerne slog da højt til Vejrs fra Agter til Fokkemasten. Flammerne var saa høje, at Løjtnanten opgav os, de kunde ses ca. 80 Sømil borte. Dette var det sidste, jeg saa af Skibet. Chefen gav mig en Attest for, at havde han beordret Skibet forladt og stukket i Brand.

Vi fik derefter fri og uhindret Adgang til at færdes paa Krydseren indtil Kl. 11 næste Formiddag (igaar), da vi blev beordret under Dæk og til ikke at komme op mere.

Omtrent Kl. 1 Eftm. hørte jeg alle Mand af Krydserens Besætning blive kaldt op paa Fordækket og forstod, at der blev taget vigtige Bestemmelser. Samtidig blev alle Baade sat i Vandet, og saavel Krigsfanger som vi 6 Danske, samt hele den tyske Besætning gik om Bord i en svensk Fiskekutter »Clara« af Strømstad. Kort derefter sprang Krydseren i Luften og gik straks til Bunds. Vi afsatte de engelske Krigsfanger til en norsk Kutter og tog derefter Bestemmelse om at styre for Esbjerg, idet jeg lovede at lodse Skibet ind dertil. Kl. ca. 10 i Aftes passeredes Horns Revs Fyrskib, som anmodedes om at telegrafere til Esbjerg efter Assistance; Sejladsen fortsattes, og Kl. ca. 2 i Morges passeredes Vyl Fyrskib og Kl. ca. 3 mødtes vi af »Absalon«, der optog os Danske og bragte os her til Esbjerg, hvor vi ankom Kl. ca. 6 i Morges.

Da Krydseren maatte forlades over Hals og Hoved, gik Skibsjournalen saavelsom samtlige øvrige Papirer og hele Besætningens Tøj og Papirer tabt, idet der intetsomhelst kunde medbringes i Redningsbaadene.

p. t. Esbjerg, den 10. August 1915.

H. P. Hansen.

Fremlagt i Esbjerg Købstads, Skads Herreds og Fanø Birks Søret, den 11. August 1915.

Esmann.

For Rhederen, Mægler R. S. Hansen,

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Thurø, mødte Konsul Breinholt og for Krigsforsikringen for danske Skibe Kaptajn Degn, begge af Esbjerg.

»Jason«'s Fører Hans Peter Hansen af Strandhuse ved Svendborg fremstillede Skibets Mandskab, Styrmand Niels Christian Clausen, Letmatros Marius Jørgensen, Jungmand Søren Marius Petersen, 2. Jungmand Einar Henrik Magnussen og Kok Jørgen Adam Hansen.

Mandskabet blev paa lovbefalet Maade forberedt til Edsaflæggelse, hvorefter den fremlagte Rapport blev oplæst for dem.

Mandskabet aftraadte derefter, og Skibets Fører Hans Peter Hansen, 40 Aar gammel, forklarer derefter, at den af ham givne Fremstilling i Rapporten er overensstemmende med Sandheden.

»Jason«, der er bygget af Træ i Svendborg i 1907 og har en Tonnage af 159 Netto, tilhørte Aktieselskabet tremastet Skonnert »Jason«, hvis Rheder er R. S. Hansen af Thurø, og var ladet med Props og Sveller, bestemt for Love & Stewart Ltd. i Granton. Der fandtes ikke anden Ladning om Bord.

Komparenten ved ikke, om Ladningen er forsikret. Han foreviser den af Hjælpekrydserens Fører v. Knorr afgivne Erklæring, hvorefter »Jason« paa det i Rapporten omhandlede Sted er blevet stukket i Brand og tilintetgjort den 8. d. M. Kl. 8,10 Eftermiddag, fordi den sejlede med Kontrabande til England.

Komparenten ved ikke, om Hjælpekrydserens Navn var »Meteor«, da dette Navn, saa vidt Komparenten ved, ikke var paamalet Skibet, men han slutter det deraf, at Folkenes Huer bar dette Navn, ligesom den af Kaptajn v. Knorr udstedte Attest bærer Stempel, i hvilket der staar Hilfschiff Meteor.

Han tilføjer, at han om Bord paa »Jason« havde en Tønde Petroleum stuvet ned forude, men den viste han ikke Tyskerne, hvorimod de antagelig har sat sig i Besiddelse af den Peroleum, der fandtes i Lanternerummet.

Oplæst, vedtaget.

Derefter fremstod Styrmand Niels Christian Clausen, 28 Aar gammel, der godkender Rapporten, idet han tilføjer, at han først kom op paa Dækket af »Meteor«, da de var i saa lang Afstand fra »Jason«, at de ikke kunde se selve Skibet, men derimod saa han et Ildskær, og »Meteor«s Besætning fortalte ham, at det stammede fra »Jason«, som de havde stukket i Brand. Han saa, inden de forlod »Jason«, at Tyskerne tog Petroleumsdunkene frem fra Lanternerummet, og der flød Petroleum i Gangen, da han gik op.

Oplæst. Vedtaget. Aftraadt.

Derefter mødte Letmatros Marius Jørgensen, 18½ Aar gammel, der godkender Rapporten, idet han dog bemærker, at han ikke kom paa Dækket, medens de var saa nær ved »Jason«, at han kunde se den brænde, men den tyske Besætning fortalte ham, at de havde stukket »Jason« i Brand.

Oplæst. Vedtaget. Aftraadt.

Derpaa mødte Søren Marius Petersen, 15½ Aar gammel, der godkender Rapporten med samme Tilføjelse som forrige Komparent.

Oplæst. Vedtaget. Aftraadt.

Endvidere fremstod Einar Henrik Magnussen, 16½ Aar gammel, der godkender Rapporten med samme Tilføjelse som forrige Komparent.

Oplæst. Vedtaget. Aftraadt.

Endelig fremstod Kok Hans Jørgen Adam Hansen, der godkender Rapporten med samme Tilføjelse som forrige Komparent.

Oplæst. Vedtaget. Aftraadt.

De 5 sidste Komparenter fremstod derefter paany og bekræftede deres Forklaringer med Lovens Ed, hvorefter de aftraadte.

Søforhøret sluttet.

Retten hævet.

Esmann. Ole J. Kristiansen. S. H. Ibsen.

»Jason«'s
Rederi: (Akties.) R. S. Hansen. Thurø.
Reg. Tonn. Br.: 189.
Reg. Tonn. Net.: 159.
Bygningssted: Svendborg.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Bygningsaar: 1907.
Materiale: Eg og Fyr.
Klasse: Bur. Ver. ✠ 16 ³/₃ G. 1. 1.
Assurance: Kr. 42,300. Krigsforsikringen for danske Skibe.

---

23. Skonnert »MARIE« af Troense.

Opbrændt i Nordsøen den 15. August 1915 paa Rejse fra Falkenberg til Granton med 79 Stdr. Træ. Ingen Omkomne.

Byfogden og Byskriveren i Købstaden Odense gøre vitterligt:

Aar 1915, den 23. August, Em. Kl. 3, blev Odense Købstads Søret sat paa Tinghuset i Odense og beklædt i den ordinære Dommers og Skrivers Forfald af Byfogedfuldmægtig Holger Hansen som Formand i Forventning af Amtets Sanktion med nedentegnede Søretsmedlemmer: Kanalfoged Hansen og fhv. Kaptajn Møller og med nedentegnede Retsvidner, hvor da foretoges:

Nr. 1016/1915. Søforhør efter Begæring af Skibsfører A. A. Hansen, der var Fører af Skonnert »*Marie*« af Troense, i Anledning af, at dette Skib er bleven sænket i Nordsøen.

For Retten mødte fornævnte Skibsfører A. A. Hansen af Marstal, der bemærker, at Skibsdagbogen gik tabt ved Ulykken, hvorfor han ikke kan medbringe denne, men han har affattet en Rapport, som han overleverer til Retten.

Rapporten fremlagdes under Bilag *A*.

Bilaget indlemmes saalydende:

Rapport til Søforklaring for Skonnert »Marie« af Troense, paa Rejse fra Falkenberg til Granton. Nordsøen.

Søndag den 15. August omtrent Kl. 1 Eftm. styrede Kursen Vest. Vinden Ø.N.Ø. 2—2. Kl. omtrent 3 saas en tysk Undervandbaad i N.V. 2 Kml. Afstand. Der blev braset bak og gjort klar til at sætte Redningsbaaden ud. Da Undervandsbaaden var paa nogle Kabellængders Afstand, blev Baaden sat ud. Styrmanden og 3 Mand gik i Baaden og tog Skibets Papirer samt Charter Party og Konossement med og roede over til Undervandsbaaden. Faa Minutter efter kom Baaden tilbage med 1 Officer og 2 Matroser fra Undervandsbaaden og lod Skipperen vide, at Lasten var Kontrabande, og Skibet skulde brændes. Besætningen fik en kort Frist til at pakke deres Ejendele og gaa i Baaden. Samtidig med at Besætningen forlod Skibet var dette allerede stukket i Brand. Besætningen blev sat om Bord i U-Baaden, og Redningsbaaden taget paa Slæb. Kl. var den Gang omtrent 4 Emd. Kl. omtrent 6 Emd. tog U-Baadens Besætning Ejendele og Tøj ud af Baaden og lod Baaden drive. Kl. 9 Emd. blev Maries Besætning sat om Bord i den svenske Damper Gøtaland af Gøteborg, som Undervandsbaaden havde taget som Prise Søndag Fmd. Kl. 11. Tirsdag den 17. August Kl. 4 Emd. blev Maries Besætning sat i Land i List paa Øen Sild.

A. A. Hansen,
Skibsfører.

Fremlagt i Odense Købstads Søret, den 23. August 1915.

Holger Hansen,
cst.

Kaptajn Hansen bemærker, at han har modtaget hele sit Mandskab til at afgive Forklaring, dog med Undtagelse af Letmatros Møller, som Komparenten har givet Tilladelse til at rejse hjem, da han var syg.

Endvidere var mødt Skibsreder H. A. Hansen af Thurø, der var Reder for Skonnert »Marie«. Denne ejes af et Part-Rederi med nævnte Hansen som korresponderende Reder. »Marie« var forsikret i Svendborg Søassurance for 11,000 Kr. »Marie« var endvidere krigsforsikret for Krigsmolest for 14162 Kr.

Ingen yderligere end som nævnt havde givet Møde.

Skibsreder Hansen bemærker, at han telegrafisk i Lørdags efter at han havde modtaget Meddelelse om Tidspunktet for Søforklaringens Afholdelse, har underrettet saavel Svendborg Søassurance som

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Krigsforsikringen om Tiden for Søforklaringens Afholdelse. Ligeledes er Ladningsejernes Agent, Skibsmægler Svend Bomann i Falkenberg, underrettet om Søforklaringens Afholdelse.

Fremstaar derefter Skibsfører A. A. Hansen, 36 Aar gammel, Komparenten har ført »Marie« i 3 Maaneder, Komparenten har ingen Andel i Skibet, »Marie« var 38 Aar gammel, Træskib, og maalte 136 Register Tons Netto, klassificeret i Bureau Veritas $^5/_6$ 1. 1. »Marie« indtog som i Rapporten nævnt i Falkenberg en Ladning Props bestemt til Granton i Skotland. Komparenten vidste, at Tyskerne betragtede Props som Krigskontrabande. Komparenten henviser iøvrigt til den af ham affattede Rapport, som han kan erklære er overensstemmende med Sandheden og det passerede. Søndag den 15. August, da »Marie« ved 3 Tiden om Eftermiddagen befandt sig ca. 40 Kvartmil øst for Kinneard head Spids paa Nord-Skotland, saa Komparenten i ca. 2 Kvartmils Afstand en tysk Undervandsbaad, der kom styrende ned mod dem. Undervandsbaaden bar ikke noget Flag og bar ikke noget Nr.; den havde den graasorte Krigsfarve og Komparenten var som nævnt ikke noget Øjeblik i Tvivl om, at det var en tysk. Da Komparenten befrygtede, at Undervandsbaaden vilde beskyde ham med skarpt, hvis han ændrede Kurs, foretrak Komparenten at dreje bak og gøre Baaden klar for at gaa til Undervandsbaaden. Da Baaden var gjort klar og Styrmanden og 3 Mand ved at gaa i denne, var Undervandsbaaden kommen i ca. et Par Kabellængders Afstand, og der blev da fra denne raabt, om de vilde komme over med Papirerne. Disse samt charterparty samt Konossement tog saa Styrmanden med over. Komparenten selv forblev om Bord paa »Marie«. Ganske kort Tid efter at Baaden var sejlet, kom Styrmanden tilbage med Baaden, og der var da med i Baaden 1 Officer og 2 Matroser fra Undervandsbaaden, der gik om Bord i »Marie«. Officeren meddelte nu Komparenten, at Lasten var Krigskontrabande og Skibet skulde brændes. Hans 3 Matroser, siger Komparenten, var bleven om Bord paa Undervandsbaaden. Tyskerne gav nu Komparenten en kort Frist for at pakke deres Ejendele, idet det blev meddelt Komparenten, at de skulde forlade Skibet saa hurtig som mulig. Tyskerne havde medbragt Petroleum, og dette gav de sig, straks da de kom om Bord, til at hælde ud over Skibet, ligesom Komparenten maatte paavise, hvor han havde sin Petroleum; dette brugte de ligeledes. Komparenten vil antage, at der blev givet ham en Frist, inden Skibet blev stukket i Brand af ca. 10 Minutter à et Kvarter og den Tid benyttede Komparenten og Besætning som nævnt til at faa reddet det nødvendigste af deres Ejendele. Deres Ejendele anbragte de i Skibets Redningsbaad, ligesom de ogsaa medtog noget Proviant; Vand var der i Forvejen. Da Komparenten og hans Mandskab derefter var kommen ned i deres Baad, stak Tyskerne Ild paa Skibet; de tyske Matroser gik ind i Lukafet og stak Ild, mens Officeren gik ind i Kahytten og stak Ild der. De roede derefter over til Undervandsbaaden, der befandt sig i en lille Kabellængdes Afstand og gik om Bord i denne. Komparenten saa, da han var kommen om Bord i Undervandsbaaden, at denne havde Nr. 17, idet dette Nr. var anbragt paa en Messingplade over et af Kamrene. Kl. var da ca. 4 om Eftermiddagen. Kl. ca. 6 om Eftermiddagen blev Komparentens og Besætningens Tøj taget ud af Redningsbaaden og Tyskerne lod denne drive. Komparenten siger, at Grunden hertil var den, at Tyskerne mente at se en armeret engelsk Trawler. Undervandsbaaden havde allerede Søndag Formiddag taget en svensk Damper »Gøteland« af Gøteborg som Prise og om Bord i denne Damper kom Komparenten og Besætningen derefter Kl. ca. 9 Aften. Damperen blev ført ind til List paa Øen Sild, hvortil de ankom Tirsdag Eftermiddag, og herfra blev Komparenten og hans Besætning ført til Cuxhafen og herfra til Hamborg. Denne Rejse kostede ikke noget, ligesom de ogsaa fik deres For-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

plejning. Behandlingen saavel om Bord paa Undervandsbaaden som paa den svenske Damper var god. I Hamborg henvendte de sig til den danske Generalkonsul, hvor Komparenten og hans Mandskab afgav Forklaring, af hvilken Komparenten dog ingen Udskrift har. Komparenten og hans Mandskab blev ligeledes af Generalkonsulen forsynet med Rejsepenge, ligesom dem af Mandskabet, der manglede Tøj, blev forsynet hermed. Komparenten og Mandskabet rejste derefter over Vamdrup her til Odense for at afmønstre. Komparenten kom her til Odense afvigte Lørdag Morgen.

Paa Anledning af Skibsreder Hansen erklærer Komparenten, at Grunden til, at han var kommen saa nordlig, da han blev taget, dels var den, at den norske Strøm havde ført ham en Del mod Nord, og dels den, at han derefter styrede yderligere nordlig for at undgaa tyske Undervandsbaade. Kinneard head mener Komparenten ligger ca. 50—60 Kvartmil nord for Ruten. Komparenten mener, at han ved at holde sig nordligere — altsaa nord for general Kursen — havde bedre Udsigt til at undgaa tyske Undervandsbaade. Komparenten havde denne Kundskab fra sin sidste Rejse til Leith. Komparenten blev den 10. Juni standset af tysk Undervandsbaad, men undgik da sin Skæbne, idet der kom 2 armerede engelske Trawlere til Stede og derved antagelig frelste Skibet fra Undergang. Komparenten fulgte den Gang Linien Lindenæs — firth of Forth, men da Komparenten vidste, at der laa en tysk Undervandsbaad ud for firth of Forth og en ud for Aberdeen, tog Komparenten en nordligere Kurs, han antager en 20 Kvartmil nordligere end Aberdeen og mente sig saaledes fri for Undervandsbaade. Komparenten siger, at han sikkert ogsaa vilde have undgaaet disse, hvis den tyske Undervandsbaad ikke havde kapret den svenske Damper, for i Anledning heraf slog den et Slag mod Nordøst, idet den fulgte Damperens Kølvand, og paa denne sin Rute opdagede den »Marie«.

Komparenten siger, at da de forlod »Marie« brændte Agterskibet i lys Lue, ligesom der ogsaa brændte noget paa Forskibet. Rigningen var ikke falden. Om Skibet er brændt fuldstændig op eller hvorledes, kan Komparenten ikke sige, da han straks, da han kom om Bord i Undervandsbaaden, kom ned i denne.

Komparenten antager, at han ved Ulykken har lidt et Tab af ca. 300 Kr. ved at miste sit Tøj. Oplæst. Vedtaget.

Fremstaar derefter Skonnert »Marie«s Styrmand Harald Kjær, 21 Aar gammel; Komparenten havde sejlet med Marie ca. 1 Maaned. Bilag A var oplæst for Komparenten, og han stadfæster, at Rapporten er overensstemmende med Sandheden og det passerede. Komparenten erklærer, at det er rigtigt, at han med »Marie«s Baad og 3 Mand sejlede over til Undervandsbaaden for at aflevere Skibets Papirer og det blev, efter at disse var set igennem, meddelt Komparenten, at »Marie« skulde brændes. Iøvrigt forklarer Komparenten om selve Sænkningen ganske som Kaptajnen. Komparenten er sikker paa, at det var en tysk Undervandsbaad, da Besætningen talte tysk, og han saa ligeledes en Plade, hvorpaa der stod U. 17. Komparenten har ved Ulykken lidt et Tab, han ikke antager vil overstige 100 Kr. Oplæst. Vedtaget.

Fremstaar derefter Letmatros Erik Hansen, $16^1/_2$ Aar gammel, har sejlet med »Marie« i 3 Maaneder 5 Dage. Bilag A, der var oplæst for Komparenten, blev af denne stadfæstet som overensstemmende med Sandheden og det passerede. Komparenten havde Frivagt, da Undervandsbaaden blev sigt, men han blev purret ud af Letmatros Møller. Komparenten kom derefter op paa Dækket og var med til at brase bak og sætte Redningsbaaden ud. Om Ødelæggelsen af »Marie« forklarer Komparenten iøvrigt ganske som Kaptajnen. Komparenten forblev i Undervandsbaaden og kom ikke tilbage til »Marie« igen. Han saa Tyskerne tog Petroleum med over til »Marie«, og han saa, der blev stukket Ild i Skibet, og at det brændte baade for og agter, men derefter blev han kommanderet

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

nedenunder i Undervandsbaaden og saa ikke mere. Komparenten antager, han har lidt et Tab paa ca. 300 Kr. Komparenten blev i Hamborg ved Generalkonsulens Hjælp forsynet med et Par Støvler, Undertøj og en Skjorte. Komparenten lagde Mærke til, da han var i Undervandsbaaden, at der paa en Plade ved en elektrisk Installation stod U. 17. Oplæst. Vedtaget.

Fremstaar derefter Kok Otto Nielsen, 18 Aar gammel, har sejlet med »Marie« siden 19. Juli i Aar. Bilag A, der var oplæst for Komparenten, blev af denne stadfæstet som overensstemmende med Sandheden og det passerede. Komparenten forklarer iøvrigt ganske som de tidligere Komparenter om Ødelæggelsen. Han saa, at Undervandsbaaden havde Nr. 17. Komparenten har lidt et Tab ved at miste Tøj paa ca. 75 Kr. Komparenten blev af Generalkonsulen i Hamborg forsynet med 1 Par Støvler, 1 Uldtrøje, 1 Par Underbukser og 1 Skjorte. Oplæst. Vedtaget.

Fremstaar endelig Jungmand Sophus Heinrich Bostrup, 14 Aar gammel. Komparenten stadfæster Rigtigheden af Bilag A, som han erklærer overensstemmende med Sandheden og det passerede. Komparenten har lidt et Tab paa ca. 35 Kr. Oplæst. Vedtaget.

Søretten fandt ikke Anledning til at foretage yderligere Afhøring, idet den ansaa Ulykken fuldtud oplyst og konstateret, at Ødelæggelsen er foregaaet som forklaret.

Samtlige Komparenter vare bekendte med Edens Hellighed og Betydning og afhørte hver for sig.

Samtlige Komparenter med Undtagelse af Komparenten Bostrup bekræftede derefter deres afgivne Forklaringer med Lovens Ed.

Samtlige mødte aftraadte.

Søforhøret sluttet.

Søretten hævet:

Holger Hansen, C. H. Møller. J. Hansen.
est.

Retsvidner:
L. Hansen. *Rasmussen.*

»Marie«:
Rederi: H. A. Hansen, Troense.
Reg. Tonn. Br.: 158.
Reg. Tonn. Nett.: 136.
Bygningssted: Heiligenhafen.
Bygningsaar: 1877.
Materiale: Eg.
Klasse: Bur. Ver. ✠ 16-3 5/6 G. 1. 1.
Assurance: Kr. 14,162. Krigsforsikringen for danske Skibe.

Anm. Sag angaaende Erstatning for den ved Sænkningen af Sk. »Marie« forvoldte Skade har været indbragt for tysk Priseret af Krigsforsikringen for danske Skibe, der tabte Sagen.

---

24. S/S »FRODE« af Kjøbenhavn.

Minesprængt eller torpederet i Atlanterhavet den 3. September 1915 paa Rejse fra Buenos Aires til Malmø med 2555 Tons Majs. 2 Omkomne.

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn gør vitterligt:

Aar 1915 den 21. September Formiddag Kl. 9 blev Ekstraretten sat af Rettens Formand J. Koch og dens Medlemmer Kaptajn Tidemand og Kaptajn Schou og foretoges:

Nr. 89/1915. Søforhør over Damperen »*Frode*« i Anledning af, at »Frode« er forlist i Atlanterhavet som Følge af Eksplosion.

For Retten mødte:
Kaptajn Chr. Clemmensen.
1. Styrmand F. Lemmcke.
2. Styrmand C. Knudsen.
1. Maskinmester Thorvald Madsen.
3. Maskinmester Ulrik Christiansen.
Hovmester C. Frederiksen.
Matros P. Petersen.
Matros Chr. Olsen.
Matros C. Hansen.
Matros Th. Petersen.
Tømmermand Axel Jensen.
Letmatros Osvald Petersen.
Letmatros Viggo Sørensen.
Donkeymand G. Roos.
Fyrbøder C. Jensen.

Foruden de ovennævnte Personer var endvidere mødte:

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Kok C. Andersen.
Matros C. Nielsen.
Fyrbøder Ole Olsen.
Fyrbøder Olav Askoilsen.

Der fremlagdes Uddrag, der ved Konference fandtes overensstemmende med den i Retten tilstedeværende Dagbog, oplæst for og godkendt af de mødende.

Det fremlagte Uddrag lyder saaledes:

Uddrag af S/S »Frode«s Skibsdagbog.

Fredag den 30. Juli 1915 Kl. 10 Fm. afsejlede Skibet fra Villa Constitucion, Argentina, med en Ladning Majs til Malmø og Helsingborg. Søndag den 1. August Kl. 9,20 Fm. kvitteredes Lods paa Montevideo Red, og Rejsen fortsattes uden Uheld til St. Vincent, Cap Verdune, hvor Skibet Søndag den 22. August indtog en Del Bunkerkul og afsejlede derfra samme Aften. Rejsen fortsattes uden at noget passerede af Betydning.

Fredag den 27. August stoppedes, og Navnene paa Skibssiderne blev opmalet, da de var en Del afslidte, og Rejsen fortsattes.

Onsdag den 1. September blev begge Redningsbaade svinget ud klar til Affiring og Flaget blev hejst.

Fredag den 3. September Kl. 4,20 Em. blev Skibet stoppet af en tysk Undervandsbaad, der beordrede en Baad sat i Vandet og Eftersyn af Skibets Papirer. Ordren blev efterkommet øjeblikkelig og Papirerne bragt om Bord i Undervandsbaaden. En af Mandskabet, der var med i Baaden, og som var paamønstret i Buenos Aires, blev paa en fra Chefen paa Undervandsbaaden given Ordre afbetalt og tilbageholdt i denne, da det viste sig, at Manden var tysk, og at hans Papirer og Navn, hvorunder han var paamønstret i Buenos Aires, var falske. Skibspapirerne blev derefter tilbagegivet, og »Frode« fik Lov til at fortsætte Rejsen. Kl. 5,15 fortsattes. Efter Opmaaling i Kortet 52° 12′ N.B.—12° 6′ V.L. Kl. 8,20 Aften skete en voldsom Eksplosion midtskibs om Styrbord ud for Maskinrummet efterfulgt af en stærk Rystelse i Skibet, der begyndte at synke. Alle Mand blev beordret til Baadene, der var svinget ud. Da Styrbords Redningsbaad var blæst i Luften ved Eksplosionen, gik hele Besætningen i den Bagbords Baad med Undtagelse af 2. Mester N. Holm og Fyrbøder V. Nielsen og Matros V. Petersen. Sidstnævnte faldt i Vandet ved Affiringen af Baaden og blev senere opfisket, hvorimod 2. Mester Holm og Fyrbøder Nielsen begge omkom ved Eksplosionen. Baaden opholdt sig i Nærheden af »Frode«, og da denne vedblev at flyde, besluttedes det at gaa om Bord og hente noget Tøj, da de fleste af Besætningen var halvnøgne, 1. Styrmand Lemmecke og Matros Hansen blev sat om Bord og hentede fra Kahytten en Del Beklædningsgenstande og Tæpper, der blev fordelt i Baaden. Da »Frode« stadig flød, blev det besluttet at gaa om Bord og sætte den Bagbords Jolle i Vandet, og Kl. 2,30 Lørdag Fm. gik 1. og 2. Styrmand med Matroserne C. Olesen, Th. Petersen, C. Hansen samt Hovmester Frederiksen og Tømmermand Jensen om Bord og satte Jollen i Vandet, hvorefter Besætningen blev fordelt i begge Baade, og der blev roet mod Land.

Kl. ca. 3,15 forlodes »Frode«. Agterdækket var kun lidt over Vandfladen og Maskinrum og Fyrplads fuld af Vand til Mellemdækket, der var intet Spor af de to Omkomne.

Søndag den 5. September Kl. ca. 8 Fm. landede begge Baade i Salleyheige paa Irland, hvorfra der straks afsendtes Telegram til Rederiet og den danske Konsul i Limerick om Ulykken.

sign. *C. B. Clemmensen,*
Fører.
sign. *Carl Knudsen,*
2. Styrmand.
sign. *Fritz Lemmcke,*
1. Styrmand.

Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 21. September 1915.

Helland,
Ass.

Matros Carl Nielsen forklarer, at han, som stod paa Bakken, mener et Øjeblik at

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

have hørt en Lyd som af en arbejdende Motor, Lyden holdt dog hurtig op igen, og vistnok ca. 5 Minutter efter skete Eksplosionen.

Styrmand Karl Knudsen og Matros Peter Petersen forklarer, at de som begge opholdt sig paa Broen, da Eksplosionen indtraf (Petersen stod til Rors) begge et Øjeblik, maaske et Par Sekunder før Eksplosionen hørte noget som en Summen fra Vandoverfladen paa Styrbords Side. Matros Petersen varskoede det til Styrmanden og straks efter skete Eksplosionen.

Samtlige de mødende forklarer, at de maa antage, at 2. Maskinmester Holm og Fyrbøder Nielsen, der begge havde Vagt i Maskinen, begge er omkomne ved Eksplosionen, der sikkert har sprængt Maskinen. Kaptajn Clemensen forklarer, at »Frode« havde en Fart af godt 8 Sømil. Eksplosionen skete som nævnt i Dagbogen godt 3 Timer efter at den tyske Undervandsbaad, som havde prajet dem, havde forladt Skibet med venskabelige Ønsker om lykkelig Rejse, denne Baad gik i modsat Retning af »Frode«, men dykkede hurtigt under og var snart forsvunden.

Paa Anledning tilføjer Kaptajnen, at den fornævnte tyske Undervandsbaad ikke havde noget Nr. eller andet Mærke.

Hver af de mødende forklarer at heller ingen af dem har set andre Undervandsbaade end den foran omtalte, og ingen kan give yderligere Oplysninger om, hvorvidt det er en Mine eller Torpedo, der har forvoldt Eksplosionen.

Kaptajnen forklarer, at »Frode« styrede N.O., det var stille og klart Vejr, ingen Sø, men nogen nordvestlig Dønning.

De afdøde er 2. Maskinmester Niels Holm, 30 Aar gammel af Rønne og Fyrbøder Valdemar Nielsen af Korsør, han lover at opgive Retten de afdødes Fødselsdag og -aar.

Oplæst og vedtaget.

Søforhøret udsat.

Retten hævet.

J. Koch.

Aar 1915 den 21. September Kl. 12 Middag blev Ekstraretten sat af Rettens Formand J. Koch og foretoges:

Nr. 89/1915. Søforhøret fortsat.

Der fremlagdes Skrivelse fra Firmaet L. H. Carl af Dags Dato. Den fremlagte Skrivelse er saalydende:

L. H. Carl.

Kjøbenhavn K., den 21. September 1915.

Telegram-Adresse. Carl-Copenhagen.

Til

Sø- og Handelsretten, her.

Ifølge Løfte skal jeg herved fremsende de ønskede Oplysninger om de ved S/S »Frode«s Forlis omkomne 2 Mand af Besætningen:

Maskinmester Niels Henry Holm født i Rønne den 14. August 1885.

Fyrbøder Valdemar Peter Nielsen, født i Slagelse den 26. April 1880.

Ærbødigst

L. H. Carl.

Fremlagt i Sø- og Handelsretten, den 21. September 1915.

Helland,

Ass.

Søforhøret sluttet.

Retten hævet.

J. Koch.

»Frode«s:
Rederi: A/S Dampskibsselsk. »Gorm«, Kbhvn.
Reg. Tonn. Br.: 1875.
Reg. Tonn. Net.: 1185.
Tons DW.: 3020.
Bygningssted: Burmeister & Wain, Kjøbenhavn.
Bygningsaar: 1893.
Materiale: Staal.
Klasse: Lloyd's Reg. ✠ 100 A 1.
Assurance: Kr. 402,000. De private Assurandører.

Anm. Ifølge Udenrigsministeriets Skrivelse af 19. Januar 1916 til Handelsministeriet har en legaliseret Oversættelse af ovenstaaende Søforhør været forelagt den tyske Regering. Denne har svaret, at Sagen er blevet underkastet en omhyggelig Prøvelse af de tyske Marinemyndigheder. I Særdeleshed er det nævnte Søforhør blevet sammenholdt med de tjenstlige Indberetninger fra samtlige Undervandsbaades Førere, der paa det omspurgte Tidspunkt har været i Virksomhed i det paagæl-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

dende Omraade. Ifølge disse blev Damperen om Eftermiddagen den 3. September 1915 anholdt af en tysk Undervandsbaad, men som »unverdächtig« frigivet, efter at en tysk Reserveovermatros var blevet taget om Bord i Undervandsbaaden. Ifølge Resultatet af Undersøgelsen har imidlertid ingen tysk Undervandsbaad noget at gøre med Damperens senere Undergang ved Eksplosion. (»Für den späteren Untergang des Dampfers durch Eksplosion kommt nach dem Ergebnis der Untersuchung ein deutschen Unterseeboot nicht in Frage«).

---

25. S/S »THORVALDSEN« af Kjøbenhavn.

Skudt i Sænk i Nordsøen den 20. September 1915 paa Rejse fra Malmø til W. Hartlepool med Træ. Ingen Omkomne.

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn gør vitterligt:

Aar 1915 den 22. September Kl. 2 blev Ekstraret sat af Rettens Formand J. Koch og dens Medlemmmer Kaptajn Tidemand og Kaptajn Schou og foretoges:

Nr. 92/1915. Søforhør i Anledning af, at Damperen »*Thorvaldsen*« er torpederet ved Hanstholm den 20. September 1915.

For Retten mødte:

For Rederiet Dampskibsselskabet »Baltic«: Direktør Brix-Hansen.

Kaptajn C. E. Olsen.

2. Mester H. C. Birch.

2. Styrmand R. A. Hansen.

Letmatros N. C. Nielsen.

Messedreng Chr. Lange.

Matros C. A. Petersen.

Matros Kr. Juel.

Matros Anton Jensen.

Letmatros Martin Sigsgaard.

For Kaskoassurandørerne mødte Dansk Genforsikring ved Overretssagfører Birch.

Skibsdagbogen var til Stede i Retten.

Der fremlagdes Udtog deraf, der ved Konference fandtes overensstemmende med Dagbogen og som blev oplæst for og gennemgaaet med de mødende, der henholdt sig dertil som rigtig i Et og Alt.

Det fremlagte Udtog lyder saaledes:

Uddrag af Journalen: S/S »Thorvaldsen«.

Fredag den 17. Septbr. Kl. 8 am. var Skibet lastet med en fuld og komplet Rumlast af Props. Amningen 14′ 3″ F. og 15′ A. Skibet hægt og tæt, Lugerne forsvarligt skalkede og alt i behørig Orden for Rejsen.

Lørdag den 18. September Kl. 12,30 Middag afgik fra Malmø og styrede Sundet ind med sikker Kending. Kl. 5,20 Em. ankrede paa Helsingør Red paa Grund af Storm.

Søndag den 19. September Kl. 12 Midnat lettede og fortsatte Rejsen til 1,40 Em. passerede Østre Flak Kl. 6 Em. fik Lods udenfor Frederikshavn og styrede ind i Havnen for at indtage Bunkers. Kl. 9,15 Em. afgik og styrede Skagen ud under sikker Kending.

Mandag den 20. September Kl. 1,30 Fm. passeredes Skagen, Kl. 11 Fm. passeredes Hanstholm. Kl. 5 Em. opdagedes en Undervandsbaad, som styrede op mod S/S »Thorvaldsen«. Da den havde Signaler oppe, stoppedes Maskinen, og der blev purret ud overalt. Signalet lød »send Deres Baad over«, og Bagbords Redningsbaad blev firet af, og Kaptajnen gik om Bord i Undervandsbaaden, som viste sig at være tysk. Der blev forlangt at se Skibets Papirer, og da Konnossementet lød paa pit props, beholdt Chefen Konnossement og Maalerbrev og gav Kaptajnen Ordre om hurtigst mulig at forlade Skibet, som vilde blive skudt ned. Kaptajnen protesterede mod Skibets Ødelæggelse samt forlangte Skibets Papirer tilbage. Chefen tog intet Hensyn til ovennævnte Protest.

Fra Skibet observeredes en passerende Damper, hvorefter Signalet I. E. (behøver Hjælp) hejstes, styrede Damperen, som viste sig at være »Mimose« af Helsingborg, ned mod »Thorvaldsen«. Kl. ca. $5^1/_2$ Em. forlodes Skibet i begge Redningsbaadene, og Besætningen optoges af den svenske Damper.

Straks efter at »Thorvaldsen« var forladt, affyredes flere Kanonskud, og en Torpedo eksploderede ved 2. Lasten; Skibet sank noget med Forskibet og fik en Del Bagbords Slagside. Noget senere af-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

fyredes flere Skud samt en Torpedo, som eksploderede i Maskinrummet. Kl. 8 Em., da det begyndte at mørknes, flød Skibet endnu, og den svenske Kaptajn fandt ingen Grund til at forblive længere og vilde ikke risikere sit Skib ved at nærme sig »Thorvaldsen«, da den tyske Undervandsbaad stadig holdt sig i Nærheden, og betragtede han desuden »Thorvaldsen« som totalt ødelagt, og Rejsen fortsattes. Pladsen, hvor S/S »Thorvaldsen« blev skudt ned, var 56° 47′ n. Br. og 7° 9′ ø. L., ca. 34 Kvartmil af Tyborøn. Det bemærkedes endvidere, at Vinden var N.O., svag med høj N.O. Dønning.

sign. *C. E. Olsen*, Fører.
L. Saxtorp, 1. Styrmand.
R. Hansen, 2. Styrmand.
Georg Høien, 1. Mester.
H. Birch, 2. Mester.
A. Jensen, Matros.
Martin Sigsgaard, Letmatros.

Fremlagt i Sø- og Handelsretten 22. September 1915.

G. Torup.
Ass.

De forklarer alle, at de ikke har set noget Mærke paa Undervandsbaaden, som forøvrigt laa ret lavt paa Vandet. Den havde tysk Flag.

Mester Anker Jensen og Kr. Juel bemærker, at de mener paa Matrosernes Huer bl. a. at have set Bogstaverne »Hard« efterfulgt af flere andre Bogstaver.

Kaptajnen afleverer en Erklæring fra Føreren af »Mimosa«. Denne Erklæring fremlagdes.

Den fremlagte Erklæring er saalydende:

S/S »Mimosa«.

På resa W. Hartlepool—Oxelösund d. 21. sept. 1915.

Den 20. sept. kl. 5,30 em. observerades en ångare ligga stilla tvärs den höga dyningen (vind svag N.O.).

S/S »Mimosa« styrde ned mot ångaren, som befanns vara »Thorvaldsen« af Köpenhamn med signaler I. E. (behöfver hjälp).

S/S »Thorvaldsen«'s besättning kom långsida S/S »Mimosa« i två lifbåtar och meddelade, att »Thorvaldsen« skulle sänkas af tysk U-båt, som låg i närheten.

Besättningen (16 man) kom ombord i »Mimosa« och omedelbart började beskjutningen. Först sköts några kanonskott, därefter två torpeder och åter några kanonskott mot S/S »Thorvaldsen«, som sjönk något med förskeppet och lade öfver åt babord. »Mimosa« stannede i närheten för att konstattera ångarens sänkande. Kl. 8 em., då mörknet inbröt sågs ännu »Thorvaldsen« flytande, men då jag ansåg det förenadt med risk för eget fartyg att närma sig »Thorvaldsen« (U-båten låg fortfarande i närheten) och dessutom ångaren kunde anses totalt förstörd fortsattes resan mot Helsingborg.

O. W. Greek,
Kapten å S/S »Mimosa«.

Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 22. September 1915.

G. Torup.
Ass.

Oplæst. Vedtaget.
Søforhøret sluttet.
Retten hævet.

J. Koch.
O. Tidemand. *J. Chr. Schou.*

»Thorvaldsen«'s
Rederi: Brix Hansen & Co., Kbhvn.
Reg. Tonn. Br.: 1220.
Reg. Tonn. Net.: 742.
Tons DW.: 1460.
Bygningssted: Burmeister & Wain, Kbhvn.
Bygningsaar: 1871/89.
Materiale: Jern.
Klasse: Bur. Ver. ✠ II 3/3 G. 1. 1.
Assurance: Kr. 200,000. Danske Genforsikrings Aktieselskab.

---

26. 3-m. Skonnert »ELLEN BENZON« af Marstal.

Opbrændt i Nordsøen den 26. September 1915 paa Rejse fra Helsingborg til Sunderland med 70 Stdr. Træ. Ingen Omkomne.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn gør vitterligt:

Aar 1915, den 11. Oktober Formiddag Kl. 11¼ blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand Kriminalretsassessor Julius Møller og dens Medlemmer: Kaptajn, Direktør Hein og Kaptajn Larsen, og foretoges

Nr. 107/1915. Søforhør i Anledning af, at Skonnertskibet »*Ellen Benzon*« af Marstal er stukket i Brand i Nordsøen af en tysk Undervandsbaad.

For Retten mødte Krigsforsikringen ved Forretningsfører Dreyer.

Endvidere mødte Føreren af Skonnertbrig »Ellen Benzon« af Marstal Kaptajn Christensen.

Der fremlagdes Udskrift af Søforklaring afgiven for det danske Konsulat i Newcastle.

Den fremlagte Udskrift af Søforklaringen lyder saaledes:

Udskrift af Protokollen ved Kgl. dansk Konsulat i Newcastle upon Tyne.

Søforklaring.

Sejlskibet »Ellen Benzon« af Marstal.

Aar 1915, den 1. Oktober Kl. 11 Formiddag optoges efter forudgaaende Berammelse paa det danske Konsulat i Newcastle upon Tyne Søforklaring i Anledning af, at Skonnertskibet »Ellen Benzon«, Kaptajn Christensen af Marstal, undervejs fra Helsingborg (Afgangsdag den 16. September 1915) til Sunderland med en Ladning Sveller, den 26. September 1915 blev opbrændt i Nordsøen, Ilden paasat af en tysk Undervandsbaad.

Kaptajnen meddelte, at alle Skibets Papirer med Undtagelse af Skibsbemandingslisten var tagne i Besiddelse af en Officer fra Undervandsbaaden eller opbrændt.

Konsulen bemærkede, at han til Forklaringen havde varslet den som muligvis interesseret, resp. med Oplysninger indesiddende Repræsentant fra Krigsforsikringen for danske Skibe, nemlig Hr. Kaptajn Fr. Madsen, medens der for Kaskoassurandørerne ingen Repræsentant findes her.

Ladningsassurandørerne var ikke Kaptajnen bekendt.

Bemandingslisten var til Stede, medens alle andre Papirer var gaaet tabt. Skibet maalte 143,16 R.T.B. og er bygget af Staal i Holland i Aaret 1915, samt har Kendingsbogstaverne N.T.H.C., og var klassificeret i Germaniske Lloyd i første Klasse.

Den ovenfor som varslet nævnte var mødt. Mødt var endvidere Kaptajnen, Styrmanden og Resten af Besætningen.

Fremstaar Kaptajn Christensen, der, under Henvisning til den eventuelle Edsaflæggelse og til Lovens strenge Straf for Mened behørigt formanes til Sandhed og navnlig derved ogsaa gøres opmærksom paa, at det er hans uvægerlige Pligt intet at fordølge, som kan tjene til Oplysning.

Kaptajnens Næringsbevis som Skibsfører var gaaet tabt, det var udstedt i Æroskøbing i Aaret 1912.

Kaptajnen forklarer:

At hedde Hans Rasmussen Christensen.

At være født i Ommel den 12. September 1884.

At hans Bopæl er i Ommel.

At han hverken har været straffet eller tiltalt.

At han har ført Skibet fra i April Maaned 1915.

Paa Foranledning forklarer Kaptajnen:

At han ikke kan tænke sig andre herboende end den ovenfor nævnte, der selv eller som Repæsentanter for Tredjemand er interesserede i Sagen.

At Skibet ved dets Afgang fra Helsingborg ikke blot var i fuld sødygtig, men endog i fortrinlig Stand, og da laa ca. 8′ 6″ for og 8′ 7″ agter engelsk Maal.

Yderligere udspurgt af Konsulen endvidere:

1. Rejsen forløb normalt indtil Søndag d. 26. Septbr.? Sv.: Ja, indtil Søndag 6,30 Eftmd.

2. Hvor befandt Skibet sig da? Sv.: Det kan Styrmanden mere nøjagtig opgive, da jeg anmodede ham om at nedskrive det i sin Bog før vi forlod Skibet.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

3. De blev prajet af en Undervandsbaad? Sv.: Ja, en tysk, som signaliserede at sætte Baaden i Vandet, hvilket blev efterkommet, og jeg roede selv over med Papirerne.

4. Erholdt De nogen Ordre fra Befalingsmændene? Sv.: De forlangte mine Papirer, hvoraf kun Bemandingslisten gaves mig tilbage, hvorefter en Løjtnant og en menig Matros roede med mig tilbage og undersøgte Lasten.

5. Indskrænkede Undersøgelsen sig til Dækslasten? Sv.: Ja, man kunde ikke komme til Lugerne.

6. Afgav den tyske Løjtnant nogen Erklæring? Sv.: Ja, han udtalte, at Lasten var Kontrabande, hvorimod jeg protesterede bestemt, men min Protest toges ikke til Følge, og jeg blev beordret tilbage til Undervandsbaaden for at hente 3 Mand samt bringe brændbare Stoffer.

7. Efter Tilbagekomsten til Deres Skib, hvad skete da? Sv.: De to af Skibets Besætning, som var i Baaden, forblev i den, medens jeg og Resten beordredes hurtigst mulig i Baaden.

8. Hvor lang Tid tog det , forinden de alle var i Skibets Baad? Sv.: ca. 5 Minutter.

9. Lykkedes det Dem eller Besætningen at redde Deres Ejendele eller erholde noget andet i Baaden? Sv.: Kun en Ubetydelighed deraf, dog reddedes Skibets Kronometer.

10. Ingen Proviant, Kompas eller sligt? Sv.: Det var altsammen i Baaden, forinden U-Baaden kom.

11. Hvad foretog den tyske Løjtnant og hans Folk sig imidlertid om Bord paa Skibet? Sv.: De spredte brændbare Stoffer paa Last og Skib saavelsom i Kahytten, og efter 5 Minutters Forløb sattes der Ild paa forskellige Steder, hvorefter de sprang ned i Baaden til os, og vi roede til U-Baaden, hvor vi toges om Bord, medens Baaden med Tilbehør blev kastet los.

12. Hvorlænge forblev De om Bord paa U-Baaden? Sv.: Fra Kl. 7 Aften til næste Dags Eftermiddag Kl. 2.

13. Opholdt De Dem over eller under Dæk? Sv.: Under Dæk.

14. De saa altsaa ikke, hvad Deres Skibs Skæbne blev? Sv.: Nej, kun at Skibet var i fuld Brand forinden vi kom under Dæk.

15. Opholdt U-Baaden sig paa Overfladen? Sv.: Nej, vi var under Havfladen indtil Kl. 6 om Morgenen.

16. Hvilket Skib tog Dem af? Sv.: S/S »H. C. Andersen« af København, hvilket bragte os til Tynen, hvor vi ankom Onsdag Formiddag den 29. Septbr.

17. Kan De angive Nummeret paa U-Baaden? Sv.: Ikke med Sikkerhed, men jeg har Formodning om, at det var 17.

18. Ingen af Officererne eller af Besætningen navngav sig? Sv.: Nej.

19. Hvilket Sprog blev der talt? Sv.: Tysk, hvoraf jeg forstaar lidt, jeg forstod, hvad der blev mig forespurgt.

Oplæst. Godkendt. Aftraadt.

Konsulen bemærker, at heller ikke han kender andre Interesserede her end den opgivne.

Fremstaar Ene-Styrmand Rasmussen, som opholdt sig paa Dækket sammen med Kaptajnen, da U-Baaden viste sig, der under Henvisning til den eventuelle Edsaflæggelse og til Lovens strenge Straf for Mened, behørigt formanet til Sandhed og navnlig derved ogsaa gøres opmærksom paa, at det er hans uvægerlige Pligt intet at fordølge, som kan tjene til Oplysning. Komparenten fremviste sit Eksamensbevis som Styrmand, dat. Svendborg den 10. April 1915.

Komparenten forklarer:

At hedde Johannes Karl Rasmussen.

At være født i Bjerager den 15. December 1889.

At hans Bopæl er i Malling.

At han hverken har været straffet eller tiltalt .

At han har faret med Skibet som Ene-Styrmand fra den 25. i April Maaned 1915.

Kaptajnens Forklaring gennemgaas Punkt for Punkt med Komparenten, der

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Punkt for Punkt fastholder resp. tiltræder samme og intet ved at tilføje; dog bemærker han ad Kaptajnens Forklaring under 17, at U-Baaden først sænkedes under Havfladen Kl. 10 Aften.

Paa Foranledning forklarer Komparenten:

1. Vil De opgive mig paa det nærmeste, hvor Skibet befandt sig, da det blev prajet af U-Baaden? Sv.: Ca. 56,51 n. Br. og 3,53 ø. L. var vor observerede Plads Kl.12 Middag, hvorefter Skibet havde sejlet V.S.V. ca. 10 Mil.

2. Saa De noget Nr. paa U-Baaden? Sv.: Nej, der var intet Nr. at se.

3. Var Deres Skib paamalet de danske Farver? Sv.: Ja, vort Flag var ogsaa paa Flagstangen agter.

4. Saa De, da U-Baaden dykkede, ca. 10 Aften noget til Deres Skib? Sv.: Nej, vi beordredes straks under Dæk paa U-Baaden.

Forelæst. Godkendt. Aftraadt.

Fremstaar paa ny Kaptajnen, der paa Anledning udtaler sig i nøjeste Overensstemmelse med Styrmanden som ovenfor under Nr. 17.

Oplæst. Godkendt. Aftraadt.

Fremstaar:

Rorsmanden Matros Isaksen.

Komparenten forklarer:

At hedde Karl Christian Emil Isaksen.

At være født i Berløse den 8. December 1896.

At hans Bopæl er i Svendborg.

At han hverken har været straffet eller tiltalt.

At han har faret med Skibet som Letmatros fra i Septbr. Maaned 1915.

Paa Foranledning forklarer Komparenten:

1. De var ved Roret, da U-Baaden prajede Skibet? Sv.: Jeg var ved Roret, da den dykkede op agter ude.

2. Saa De noget Nr. eller Kendetegn paa den? Sv.: Nej.

3. Forblev De ved Roret, medens Kaptajnen roede ombord i U-Baaden? Sv.: Ja, men Skibet styrede ikke.

4. Da Kaptajnen kom tilbage, fik De Ordre til hurtig at gaa fra Borde? Sv.: Ja.

5. Saa De Skibet blev sat i Brand? Sv.: Jeg saa Flammerne baade for og agter ude.

Forelæst. Godkendt. Aftraadt.

Paa Konsulens Spørgsmaal til den som Interesseret mødte og til Kaptajnen, der nu gjordes bekendt med foranstaaende Forklaringer, om yderligere Spørgsmaal ønskedes rettet til de alt afhørte svaredes benægtende.

Konsulen mener det ikke i Undersøgelsens Interesse nødvendigt at afhøre flere af Besætningen, og heri er saavel den Interesserede som Kaptajnen enige.

Samtlige Deponenter, der var bleven afhørt enkeltvis, fremtræder nu samlede og bekræfter — efter samlet at være bleven behørigt formanet til Edsaflæggelse — hver for sig deres Forklaring med Lovens Ed.

Konsulen henleder endnu Kaptajnens Opmærksomhed paa hans Forpligtelse til i sin Tid i Danmark at melde sig til Søforhør.

Søforklaringen sluttet Kl. 1,30 Eftmd.

Louis Zøllner,
Konsul.

Kgl. Dansk Konsulat i Newcastle u/ Tyne.

Fremlagt i Sø- og Handelsretten. den 11. Oktober 1915.

Krarup Jørgensen,
fg. Ass.

Kaptajnen henholdt sig til sin for Konsulatet afgivne Forklaring, som oplæstes for ham, og som han paany vedtog og har intet videre at tilføje.

Oplæst. Godkendt.

Forhøret sluttet.

Retten hævet.

Jul. Møller.

Chr. Poulsen. *V. T. Hein.*

»Ellen Benzon«'s
Rederi: H. Petersen, Marstal.
Reg. Tonn. Br.: 143.
Reg. Tonn. Net.: 126.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Bygningssted: Holland.
Bygningsaar: 1915.
Materiale: Staal.
Klasse: Lloyd's Reg. —
Assurance: Kr. 40,000. Søassurance Foreningen »Ærø« og Krigsforsikringen for danske Skibe.

---

27. 3-m. Skonnert »VESET« af Rønne.

Minesprængt i Øresund den 28. September 1915 paa Rejse fra København til Rønne med 78 Tons Soya. Ingen Omkomne.

Sø- og Handelsretten i København gør vitterlig:

Aar 1915, den 30. September Kl. 8½ blev Ekstraret sat af Rettens Formand J. Koch og dens Medlem Kaptajn J. Møller.

Retsformanden bemærkede, at der med det korte Varsel ikke havde været Lejlighed til at tilkalde mere end ét søkyndigt Medlem. Der foretoges

Nr. 100/1915. Søforhør i Anledning af, at 3-m. Skonnert »*Veset*« er sunken under Passagen af det Syd for Drogden Fyrskib udlagte tyske Minefelt.

For Retten mødte:

Styrmand Jens Axel Laurentius Andersen af Rønne, der forklarer, at Besætningen paa den 3-mastede Skonnert »Veset« af Rønne, der i Forgaars Eftermiddag sank i Nærheden af Drogdens Fyrskib efter at være stødt paa et Par Miner, udgjordes af Føreren P. Kofod, Vidnet som Styrmand og Matros Johan Hansen, alle af Rønne. Der havde yderligere været en Kok Charles Nielsen, men han havde paa Grund af Sygdom faaet Lov at rejse hjem, inden Skibet afrejste fra København, idet Føreren mente, at paa Rejsen fra København til Rønne kunde han nok klare sig med Styrmand og Matros. Skonnerten havde ved Islands Brygge indtaget en Ladning Soyaskraa og afgik Mandag Morgen den 27. om Formiddagen for at gaa til Rønne med sin Ladning. Føreren havde ikke ment det nødvendigt at tage Lods, da han var kendt i Farvandet og havde et godt Søkort, i hvilket Føreren og Vidnet i Forening efter den i »Politiken« indeholdte Beskrivelse af det nys etablerede tyske Minefelt sønden for Drogden havde udsat dette i Kortet. Mandag Aften ankrede »Veset« N.O. for Saltholm, da der ikke kunde være Tale om at gaa videre i Mørket paa Grund af de udlagte Miner. Tirsdag Morgen den 28. Kl. ca. 6 lettede »Veset«. Vinden var S.V. jævn Brise og »Veset« krydsede Syd efter ned gennem Græsrenden og Flinterenden. For at undgaa Minerne maatte man gaa mellem Drogdens Fyrskib og Minefeltet. Der laa et Par tyske Orlogsbaade i Nærheden af Minefeltet, og en dansk Torpedobaad laa i Nærheden af Fyrskibet. Da »Veset« under sin Krydsning om Eftermiddagen ved 3-Tiden var kommen Vest efter hen under eller N.N.Ø. for Drogdens Fyrskib, gav den danske Torpedobaad et Fløjt, utvivlsomt for at advare for de danske Miner i Drogden, og »Veset« vendte og stor i sydlig Retning fra Styrbords Halse. Kort efter kom der Regnbyger, Drogdens Fyrskib skjultes. Vinden trak sig mere vestlig, og »Veset« fortsatte et Kvarters Tid paa denne Bov. Det klarede derefter lidt, man fik Øje paa Drogdens Fyrskib, og i det samme fløjtede de tyske Orlogsmænd. Føreren lagde Roret ned med det samme. Letmatroserne og Vidnet sprang forefter for at hale Klyveren ned for at lette Vendingen. »Veset begyndte at vende, men i det samme rørte Bagbords Bov ved en Mine, som sprang.

Et Stykke af Skanseklædningen sprængtes, og der blev et Hul i Dækket et Stykke fra Vidnet, som stod agten for Fokkevantet. Klyverbommen og Forstang sprængtes fra. Føreren, som stod til Rors, kom løbende forefter. Skibet begyndte at synke med Forenden, og er sikkert drevet en lille Smule i nordøstlig Retning, indtil Agterskibet atter 2 Minutter efter den første Minesprængning, rørte ved en anden Mine, der ved sin Sprængning ødelage hele Agterskibet.

Kaptajnen, som havde staaet i Læ, maa være kommen i Vandet ved den sidste Sprængning. Vidnet, som mellem de to Sprængninger havde været nede i Kahyt-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

ten for at hente Redningsvest, gav Letmatrosen en Vest og tog selv en anden paa, hvorefter de begge sprang i Vandet.

Letmatrosen var blevet saaret i Ansigtet ved den første Minesprængning. Letmatrosen og Kaptajnen, som havde brækket Laarbenet, ligger paa Hospitalet.

Vidnet, som er usaaret, og som ønsker at rejse hjem, har derfor rettet Anmodning til Søretten om at afhøre ham i Dag.

Oplæst. Vedtaget.

Søforhøret udsat.

Retten hævet.

J. Koch.

J. Møller.

Aar 1915, den 5. Oktober Formiddag Kl. 11 blev Ekstraret sat af Rettens Formand J. Koch og foretoges:

Nr. 100/1915. Søforhøret fortsat.

For Retten mødte:

Letmatros Johan Peter Hansen, der forklarede, at han nu er helbredet for de Saar, der er tilføjet ham ved Minesprængningen, han ønsker at rejse til Rønne i Morgen tidlig, hvorfor han har anmodet om at maatte møde til Søforhør i Dag..

Han afgiver en Forklaring, der er overensstemmende med den af Styrmanden afgivne.

Oplæst. Vedtaget.

Søforhøret paany udsat.

Retten hævet.

J. Koch.

C. Bræstrup. *V. T. Hein.*

Aar 1915 den 15. December Kl. $1^1/_2$ blev Ekstraret sat af Rettens Formand J. Koch og dens Medlemmer: Direktør von Schmidten og Kaptajn Rasmussen og foretoges

Nr. 100/1915. Forhøret fortsat

For Retten mødte Føreren P. Kofod.

For Kaskoassurandørerne var mødt Skibsmægler C. Christensen.

Der fremlagdes en Rapport.

Den fremlagte Rapport er saalydende:

Forklaring for 3-m. Skonnert »Veset« af Rønne, Kapt. P. Kofod, der paa Rejse fra København til Rønne med en Ladning Soyaskraa blev minesprængt i Drogden d. 28. Septbr. 1915.

Den 27. Septbr. 1915 Kl. 9 Form. afsejlede vi fra København med en Ladning Soyaskraa, ca. 78,000 kg, bestemt til Rønne. Vinden sydlig, Styrke 3; krydsede sydover til Kl. 5 Eftmd., da vi ankrede under Østsiden af Saltholm i 4 Fv. Vand.

Næste Dags Morgen Kl. $7^1/_2$ den 28. September lettede vi Anker og krydsede sydover, Vinden S.S.V. til S.V., skyet, ustadig Kuling, haard Søndenstrøm. Kl. ca. $3^1/_2$ Eftmd. vendte S.Ø. over, Drogdens Fyskib pejledes i S.V. t. V., ca. 1 Kml. Afstand; Vinden, der før var S.V., sprang pludselig til V. t. N., og samtidig blæste det haardt, ligesom vi tabte Drogdens Fyskib af Sigte i en Regnbyge. Skibet, der løb ca. 7 Mils Fart, krængede stærkt over, vi bjærgede Mesantopsejl og Mandskabet blev beordret til at hale Klyveren ned hurtigst muligt samtidig med, at Roret lagdes haardt B.B. for at faa Skibet over Stag. Medens det drejede St. B. over, tørnede Forskibet pludselig paa en Mine, der eksploderede og beskadigede Forskibet samt brækkede Klyverbom og Forstang. »Veset« sank hurtigt med Forenden, og endnu førend vi var klar over, om Skibet kunde holde sig oven Vande, blev det ramt af en anden Mine, denne Gang under Agterskibet, der sprængtes, saaledes at Skibet straks sank, og jeg, Kofod, blev slynget over Bord. Havoverfladen var fyldt med Vraggods, og efter at have svømmet omkring i 5 Minutter, opdagede jeg, at de øvrige 2 Mand af Besætningen ligeledes svømmende mellem Vragstumperne. Efter ca. 20 Minutters Forløb blev vi alle optagne af en tysk Torpedobaad og senere overførte til en dansk Torpedobaad, der landsatte os i København.

København, d. 15. Decbr. 1915.

P. Kofod.

Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 15. December 1915.

Helland,
Ass.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Kaptajnen forklarer, at hans fulde Navn er Peter Hansenius Kofod, 40 Aar gammel, af Rønne. Han vedtager den fremlagte Rapport. Han har intet væsentligt at erindre mod den af Styrmanden afgivne Forklaring, kun at det ikke var Kl. 6 om Morgenen, de lettede, og at de ikke har gaaet 1 Kvarters Tid for Styrbords Halse.

Oplæst, vedtaget.

Søforhøret sluttet.

Retten hævet.

J. Koch.

A. Rasmussen. *v. Schmidten.*

»Veset«'s
Rederi: O. Bidstrup. Rønne.
Reg. Tonn. Br.: 82.
Reg. Tonn. Net.: 67.
Bygningssted: Rønne.
Bygningsaar: 1896.
Materiale: Staal.
Klasse: Bur. Ver. ✠ I 3/3 G. 1. 1.
Assurance: Kr. 14,000. Bornholms gensidige Søforsikring og Krigsforsikringen for danske Skibe.

---

28. Jagt »SØLVA« af Nakskov.

Minesprængt i Store-Bælt den 2. Oktbr. 1915 paa Rejse fra Nakskov til Rødby Havn med 23 Tons Majs. 1 Omkommen.

Udskrift af Lollands Sønder Herreds Strandingsprotokol.

Aar 1915 Lørdag den 2. Oktober Kl. 3¼ Eftermiddag indfandt Politimesteren i Lollands Sønder Herred sig paa Kappel Sogns Forstrand i Kappel Sogns sydlige Strandfogeddistrikt for at anstille Undersøgelse i Anledning af, at der var indgaaet Meddelelse til Herredskontoret om, at et Skib Dags Formiddag var minesprængt ud for Forstranden.

Politimesteren bemærkede, at han Kl. ca. 1 først fra Gaardejer Vilh. Jensen, Stenstrupgaard og umiddelbart efter ogsaa Sognefoged Nielsen, Knuppellykke, samt lidt senere fra Strandfoged Ipsen, Tranesegaard havde faaet telefonisk Anmeldelse om, at der var sket en Minesprængning ud for fornævnte Forstrand, og at et Motorskib, en Jagt, var blevet sprængt og totalt forlist.

Politimesteren havde derefter snarest begivet sig til Forstranden, men kunde der ikke iagttages Spor af det sprængte Skib paa Vandet.

Fremstod Strandfoged Ipsen, Tranesegaard, og forklarer, at han Formiddag Kl. ca. 11½ hørte, at en Sømine eksploderede i vestlig Retning for hans Bopæl; men det var diset Vejr, saaledes at han ikke kunde se, hvad der passerede, da det Sted, hvor Sprængningen fandt Sted, er ca. ½ Mil fra hans Bopæl. Da det ikke er sjældent, at løse Miner forsætlig bringes til at eksplodere, foretog Komparenten sig intet videre, før han Klokken mellem 1 og 2 telefonisk blev underrettet om, at et Skib var blevet sprængt ved Mineeksplosionen. Han begav sig da til Forstranden, hvor han traf Fiskerne Laurits Larsen og Anker Larsen i et ved Diget liggende Hus, hvor de bor i den Tid, de driver Fiskeri og af dem blev han underrettet om, at det sprængte Skib var en Jagt med indlagt Motor, samt at der paa en Madras var inddrevet dels et Reglement for Besejling af Nakskov Fjord og Havn og dels en Kopi af et den 2. Maj 1914 dateret Ladebrev, hvorefter Carl Jensen af Nakskov havde paataget sig med sit Skib »Sølva« at bringe en Ladning Byg for Firmaet Aug. Freuchen & Co., Nakskov, til Kappeln, hvilke Effekter var inddrevet en ca. 1½ Times Tid efter Minesprængningen.

Politimesteren anmodede Strandfogden om at anstille Undersøgelse om, hvor vidt andre Genstande inddriver paa Forstranden, samt at tage saadanne i Forvaring og afgive Indberetning.

Fremstod Gaardejer Rasmus Skaaning, Vesternæs, der forklarer, at han i Dag var et Ærinde ved Lodske Strand, hvor han talte med Fisker Hans Rasmussen af Langø, der laa ved Forstranden med sit Skib. Klokken 11 à 11½, medens Komparenten talte med Rasmussen, hørte han pludseligt et stærkt Knald, som han an-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

tager maa hidrøre fra Sprængning af en Sømine, og han saa samtidig en tyk Røgsøgle stige i Vejret paa det Sted, hvorfra Knaldet kom. Dette Sted er beliggende godt $1^1/_2$ km fra Land ud for Peter Petersens Ejendom Matr. Nr. 9 af Vesternæs, Kappel Sogn. Umiddelbart forinden Knaldet havde Komparenten set et mindre Skib ligge paa det Sted, hvor Sprængningen skete, og efter at Røgen var trukket bort, var Skibet forsvundet. Hvad det var for et Skib eller hvem det tilhørte, ved Komparenten ikke.

Fremstod Gaardejer Vilhelm Jensen, Stenstrupgaard, der forklarer, at hans Folk i Eftermiddag har talt med Fisker Hans Rasmussen, der efter at Sprængningen havde fundet Sted, havde været paa Stedet, og han havde meddelt Folkene, at han drivende i Vandet paa Sprængningsstedet havde fundet en Lommebog, efter hvilken han paa en Seddel havde opskrevet Navnet: Carl Albert Jensen af Nakskov, Jagt »Sølva« af Rudkøbing. Hans Rasmussen er senere sejlet paa Fiskeri.

Fremstod Fisker Laurits Larsen af Illebølle, Langeland, der forklarer, at han sammen med sin Brodersøn Anker Larsen var paa Fiskeri i Dag omtrent paa Grænsen mellem Langelandsbæltet og Østersøen ud for Vesternæs. Medens de Kl. ca. 11 var i Færd med at røgte Garn ca. 2 Favne fra Kysten, hørte de et stærkt Knald hidrørende fra Sprængning af en Sømine og saa samtidig en tyk Røgsøjle stige op ca. 600 Favne ret ud for dem længere til Søs, og derefter Vragstumperne fra et Skib falde ned i Vandet. Umiddelbart forinden havde de set at en Motorjagt var kommet sejlende paa det paagældende Sted, men da Røgen trak væk, var Skibet borte. De begav sig straks til Stedet i deres Motorbaad, som var beredt til Igangsætning straks, og i mindre end 10 Minutter var de paa Stedet, hvor Sprængningen var sket. Der flød en Mængde Vragstumper paa Vandet, men der var ikke Spor af Mandskab at iagttage i Vandet. Iblandt Vragstumperne var et større Stykke hidrørende fra Agterstavnen af et Skib, og der flød en Del Majs paa Vandet, hvoraf fremgaar, at det sprængte Skib maa have været ladet med Majs. Komparenten og Anker Larsen, der var i Motorbaaden, var ikke helt henne ved Sprængningsstedet, men Komparentens Broder, Fisker Hans Larsen og Fisker Søren Sørensen, begge af Illebølle, sejlede i Jollen helt hen til Stedet og sejlede omkring der ca. 1 Kvarterstid. De iagttog ikke ude paa Vandet noget, der kunde tjene til at konstatere det sprængte Skibs Identitet, kun at de deraf, at de har set Skibet føre dansk Flag, kan slutte, at det var et dansk Skib. Vejret var noget diset med kun ringe Vind fra S.-S.V. og rolig Sø med nogen Dønning. De Dokumenter, som Strandfogden havde faaet af Komparenten og nu afleveret, havde Komparenten faaet af Fisker Niels Andreasen af Vesternæs, der forklarer, at han havde fundet dem inddrevet paa en Hovedpude ca. 2 Par Timers Tid efter Sprængningen. Fiskerne Hans Larsen og Søren Sørensen er i Eftermiddag sejlet hjem til Langeland. Komparenten havde kun set 1 Mand om Bord paa det sprængte Skib og ved ikke, om der har været større Besætning paa Skibet.

Fremstod Fisker Anker Larsen af Illebølle, der forklarer ganske overensstemmende med forrige Komparent, hvis Forklaring blev oplæst og vedtaget af ham som gældende ogsaa for hans Vedkommende. Han ved intet at tilføje til Oplysning i Sagen.

Forretningen udsat.

L. Andersen.

Aar 1915 den 4. Oktober bemærkede Politimesteren, at Strandfoged Ipsen igaar Eftermiddag pr. Telefon havde meddelt, at han ca. 400 Alen fra Land havde observeret et større Vragstykke og ved at tage derud i en Jolle havde han konstateret, at Vraget hidrørte fra den sprængte Motorjagt »Sølva«, idet Vragstykket, der laa paa ca. 4 Alen Vand og kun bestod af den agterste Del af Fartøjet med Kahyt-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

ten, endnu bar Navnebrædtet, hvorpaa tydelig læstes Navnet »Sølva«.

Da Politimesteren idag havde villet begive sig til Stedet for nærmere at undersøge Forholdene og Bjergningsmulighederne, var det imidlertid blevet meddelt pr. Telefon af Strandfogden, at det omtalte Vragstykke nu ved indtraadt stærk nordlig Kuling og Højvande var drevet bort fra Stranden.

L. Andersen.

Aar 1915 den 4. Oktober, Eftermiddag Kl. 5 fremstod Fisker Hans Rasmussen af Langø og forklarede, at han den 3. ds. om Formiddagen var sejlet ned i Østersøen for at fiske. Han havde lagt til ved Lodske og var gaaet i Land for at aflevere nogle Sild til Gaardejer Rasmus Skaaning, da han pludselig Kl. ca. 11 hørte et stærkt Knald af en eksploderende Mine og samtidig ud over Vandet i ca. 600 Favne Afstand fra Land saa en Røgsøjle stige i Vejret og derefter Vragstumper af et Skib falde ned paa Vandet. Han havde umiddelbart forinden set en Motorjagt komme sejlende paa det anførte Sted for sydgaaende, og denne var nu forsvundet, hvorfor han straks var klar over, at Skibet var sprængt i Luften af en eksploderende Mine, og var der slet ikke noget at se af Skibet. Han saa, at nogle Fiskere, der laa lidt nordligere ved deres Bundgarn, straks sejlede til Ulykkesstedet, og han selv gik straks i sin Baad og sejlede ud, saa snart han fik Baaden klar og Maskinen i Gang. I Løbet af ca. 20 Minutter var han ved Ulykkesstedet, og de nævnte Fiskere var da sejlet tilbage uden efter deres Forklaring at have set noget til Mennesker. Komparenten opholdt sig ca. $1^1/_2$ Time paa Ulykkesstedet, hvor der flød en Del Vragstumper, hvoriblandt et Navnebrædt mærket Rudkøbing, men han saa ikke noget til Mennesker. Agterenden af Skibet, der var knækket over, flød ligeledes paa Vandet, og Komparenten var om Bord paa dette. Han kunde se gennem en Luge ned i Skibsrummet, men der var intet at se nede i Rummet. Endvidere flød paa Vandet den til det forulykkede Skib hørende Jolle i havareret Stand, og denne har Komparenten bjerget og sat paa Land paa Vestsiden af Albueland. Flydende paa Vandet fandt Komparenten fremdeles en Lommebog, der er autoriseret af Ærøskøbing Toldsted og betegner sig som tilhørende Carl Albert Jensen af Nakskov og at være Regnskabsbog for Jagt »Sølva«. I et Rum i Lommebogen fandtes indlagt et Brevkort og en ukvitteret Regning, dat. 1. Januar 1915, begge lydende paa Skipper eller Baadfører Jansen, Nakskov, og endvidere 4 10-Kr. Sedler, hvilket alt Komparenten afleverede. Paa Vandet flød endelig en Del Majs, hvoraf fremgik, at det forulykkede Skib havde været ladet med Majs. Vejret var den paagældende Dag noget diset med kun ringe Syd-Sydvestlig Vind og rolig Sø med nogen Dønning. Komparenten tilføjer, at han flere Gange ogsaa i den senere Tid har sejlet med sin Baad paa det Sted, hvor Ulykken skete.

Oplæst. Vedtaget.

L. Andersen.

Aar 1915, den 22. Oktober, Kl. $11^1/_4$ blev i Fortsættelse af foranstaaende til Protokollen fremlagt

Skrivelse herfra af 6. ds. til Nakskov Byfogedkontor samt Rapport fra Nakskov Politi med Fremsendelsespaategning af 9. ds.

Skrivelse herfra paategnet af By- og Herredskontoret i Rudkøbing under 18. ds. og dermed fulgte Rapport.

Fremstod Skipper Carl Albert Jensens Hustru Malda Anna Dorthea, f. Andersen, der forelæstes sin Forklaring til den fremlagte Rapport fra Nakskov Politi af 18. ds., og godkender hun ganske samme. Dagen før Ulykken skete, havde hendes Mand fortalt hende, at han havde faaet en Last Majs, men han omtalte ikke til hende, hvor han skulde sejle den hen, og hun spurgte ikke derom, idet hun troede, at

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

han skulde til Bogø med den, fordi han havde talt om, at han havde ventet at faa en saadan Last til Bogø. Til sin Moder har forulykkede imidlertid, Aftenen før han sejlede, fortalt, at den Last Majs, han skulde sejle med, skulde til Rødby. Forulykkede tog hjemmefra Kl. 6 om Morgenen den paagældende Lørdag, og det er blevet sagt hende, at han sejlede ud fra Havnen ved 8 Tiden, men hun saa ikke, han sejlede af Sted. Efter det oplyste anser Komparentinden det for givet, at det er hendes Mands Skib »Sølva«, der er blevet minesprængt, og at han selv er forulykket.

Derefter gjort bekendt med Toldassistent Wrisberg og Bogholder Schultz' Forklaringer om Skib og Ladning, ved Komparenten intet mod dette at erindre.

Oplæst. Vedtaget.

L. Andersen.

»Sølva«'s
Rederi: C. A. Jensen, Nakskov.
Reg. Tonn. Br.: 14.
Reg. Tonn. Net.: 5.
Bygningssted: Fjellebroen pr. Faaborg.
Bygningsaar: 1888.
Materiale: Eg.
Klasse: —
Assurance: Kr. 2000. Krigsforsikringen for mindre Skibe.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Søforklaringer over krigsforliste danske Skibe i 1916.

29. S/S »SKODSBORG« af Kjøbenhavn.

Torpederet i Nordsøen den 20. Marts 1916 paa Reise fra New Orleans til Helsingborg med 2480 Tons Oliekager. 3 Omkomne.

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn gør vitterligt:

Aar 1916 den 27. Marts Formiddag Kl. 11,30 blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand Kriminalretsassessor Rump og dens Medlemmer: Kaptajn Olsen og Kaptajn A. N. Petersen og foretoges:

Nr. 43/1916. Søforhør i Anledning af, at Dampskibet »*Skodsborg*« er sunket formentlig paa Grund af Torpedoskud.

For Retten mødte:

Skibets Fører, Kaptajn Agerlin.
1. Styrmand Borch Petersen.
1. Maskinmester G. Jensen.
3. Maskinmester I. Hansen.
Matros Chr. Strøg.
Matros Otterspoor.
Fyrbøder A. Eilofsson.
Fyrbøder A. Svensson.
Fyrbøder I. Diebitsch.
Fyrbøder J. Nielsson.
Hovmester P. Jørgensen.
Kok S. Arvedlund

der gjordes bekendt med Vidners Sandhedspligt.

Som Tolk i det nederlandske Sprog mødte Generalmajor Nieuwenhuis.

For Rhederiet, Firmaet C. K. Hansen mødte Hr. Burmeister.

For Krigsforsikringen af danske Skibe mødte Kaptajn Fabricius.

Der fremlagdes Rapport, der oplæstes for og vedstodes af de mødende.

Den fremlagte Rapport er saalydende:

Dampskibet »Skodsborg« af København afgik fra New Orleans den 13. Februar med en fuld Ladning af Oliekager bestemt til Helsingborg, den 21. Februar anløb Norfolk for Bunkerkul, den 12. Marts ankom til Dartmouth for ligeledes at indtage Bunkerkul, gik derfra den 16. Marts, den 19. Marts passerede Deal, hvor der toges Kystlods om Bord, Kl. 9 Emd. samme Dag ankrede i $12^1/_2$ Fv. Vand ca. 5 Kml. S.S.V. af Corton Fyrskib, Mandag den 20. Marts Kl. 0,55 Fmd., Vinden østlig let Brise med østlig Dønning, overtrukken Luft, Ebb Tide. Stbs. Vagt paa Dækket, Ankerlanterne brændte, det danske Flag og Kontorflag var hejst. Nationalitetsmærkerne og Navn var tydelig synlig, Matros G. Otterspoor, der paa ovennævnte Tid var paa øverste Kommandobro, observerede en Torpedo komme fra Retning N.N.Ø. ca. 250 Meter borte, efter at have set paa Kompasset forlod han Broen for at varsko Besætningen, men naaede ikke at komme længere end paa Trappen, da Torpedoen ramte Skibet paa Bb. Side lidt agten for tværs, begge Bbs. Baade kastedes ved Eksplosionen ind Midtskibs, Bunkerlugerne kastedes til Vejrs, Skorstenen knækkede, Fyrpladsventilerne kastedes op paa øverste Bro, og Vand, Kul og Damp fløj overalt midtskibs. Stbs. Redningsbaad der hang udsvinget firedes i Vandet, og vi forlod alle Skibet med Undtagelse af 2den Maskinmester Tonboe og Fyrbøderne Bernhard Søderholm og Jarnard Nielsson, disse tre nævnte Mænd befandt dem da

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Eksplosionen fandt Sted, i Maskinrummet og paa Fyrpladsen, og det formodes, at de ere dræbte ved denne, da der ingen Lyd hørtes dernede fra, og at tænke paa at kome ned i Maskinen var umulig, da den var helt opfyldt med Damp. 2den Styrmand Emil Foldberg var bleven skoldet i Ansigtet, Matros Johan Koimakri var svært skoldet paa Arme, Hænder og Ansigt. Efter Eksplosionen fik Skibet først lidt Bbs. Slagside, derefter svær Stbs. Slagside, og sank med Agterskibet først ca. 15 Minutter efter. Kl. 1,20 blev vi optagne af en brittisk Patroljebaad, denne satte Kursen efter Yarmouth og passerede Carton Fyrskib Kl. 2 Fmd., fik af Vagtskibet ved Yarmouth Tilladelse til at gaa ind i Havnen, de to Tilskadekommende blev bragt til Great Yarmouth Hospital, og vi andre blev anbragt paa Sailorhome for Natten. Skibets Maalebrev og Connossementer blev reddet.

A. M. Agerlin,
Skibsfører.

Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 27. Marts 1916.

Helland,
Ass.

Kaptajnen forklarede, at Skibet havde ligget opankret lige ved Sejlmærkerne siden Kl. 9 Eftermiddag. Skibet var af Søndenstrømmen svajet rundt, saa det laa omtrent S.S.O. 2. Styrmand havde Vagten og var paa Dækket med 3 Mand. Det var Dagen efter Fuldmaane, men overtrukket. Det danske Flag og Kontorflag var hejste; der var intet gjort for at belyse Nationalitetsmærkerne, hvilket ikke plejer at ske. Et Skib i Nærheden var torpederet Kl. $11^3/_4$ den Nat, hvilket Komparenten først hørte, da han kom om Bord paa den engelske Patrouillebaad; et norsk Skib »Langeli« blev torpederet Kl. $1^3/_4$, og 2 Skibe til Kl. 3 og 4. Mandskabet paa det norske Skib meddelte, at de havde set baade Torpedoen og Undervandsbaaden, der afskød den. 2den Styrmand Foldberg og Matros Koimakri ligge begge paa Hospitalet i Yarmouth og Matros Strøg var ikke paa Dækket, da Ulykken skete.

Nu mødte Matros Goradus Otterspoor, der afhørt ved Hjælp af Tolken og bekendt med Vidne Sandheds-Pligten forklarede, at han stod paa Udkig paa Kommandobroen, omtrent fra Midnat. 2den Styrmand havde Vagt, men var lige gaaet ned paa den underste Bro. Vidnet skulde foruden efter almindelige Farer ogsaa se efter Torpedoer og havde Ordre til, hvis saadan Fare indtraf, straks at ringe med Skibsklokken. Vejret var skyet, men Maanelyset trængte dog igennem saaledes, at man tydelig kunde se forskellige Genstande paa Afstand, bl. a. maatte man ogsaa kunne se Skibets Nationalitetsmærker paa Skibssiderne, dansk Flag og Kontorflag var hejst og udbredtes af Brisen.

Ca. 10 Minutter før 1 saa Vidnet tværs ud paa Bagbords Side en hvid eller lysende Skumstribe. Vidnet saa straks paa Kompasset, at den var N.N.O. paa Skibet, og saa med det samme paa sit Ur. Vidnet havde først set Striben i 2—300 yards Afstand og var ikke straks klar paa, om det var en Torpedo, men da Vidnet havde set paa Kompasset og Uret, saa han atter efter Striben og saa da tydelig i omtrent 50 yards Afstand, at det var en Torpedo, idet han saa det blanke Metal i Vandet. Torpedoen havde Retning lige mod Midten af Skibet i skraa Retning fra agter, nogle Streger agten for tværs. Vidnet saa ikke den Baad, hvorfra Torpedoen var udskudt.

Saa snart Vidnet havde set, at det var en Torpedo, sprang han ned ad Trappen, men i det samme ramte Torpedoen Skibssiden og eksploderede. Samtidig var der en anden af Matroserne, der ringede med Skibsklokken. Vidnet sprang nu til Styrbords Redningsbaad, som var svinget ud, og Mandskabet gik hurtigst mulig i denne. Da Vidnet sprang ned ad Trappen, havde han raabt, at der var en Torpedo og efter at være kommen i Baaden, fortalte han paa Engelsk det øvrige Mandskab, at han havde set Torpedoen, og Baaden blev der-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

efter optaget af en engelsk Patrouillebaad. Vidnet havde tidligere paa Natten hørt en Eksplosion, men ved ellers intet om de samme Nat ramte Skibe.

Kaptajnen forklarede, at det er rigtigt, at Matros Otterspoor efter at de var komne i Redningsbaaden, fortalte, at han havde set Torpedoen.

Fremstod Matros Christian Strøg, der forklarede, at da Eksplosionen skete, havde 2. Styrmand Vagt og Otterspoor var paa Udkig, medens Vidnet og Koimakri, der skulde afløse, var gaaet ind, Vidnet i Lukafet og Kaimakri paa Ristverket over Fyrpladsen. Da han hørte Eksplosionen, skyndte han sig ud paa Dækket, ringede med Skibsklokken og saa i det samme Eksplosionen midtskibs. Vidnet skyndte sig til Redningsbaaden og hørte der Otterspoor meddele, at han havde set Torpedoen, der havde ramt Skibet. Vidnet ved ikke i hvilken Afstand, man den Nat kunde se Skibets Nationalitetsmærker.

1. Styrmand Borch Petersen forklarede, at han var tilkøjs, da Eksplosionen skete, og han skyndte sig derefter op. Vidnet kunde, efter at de var komne i Baaden, se Skibet, indtil det sank. De var da komne omtrent $^1/_2$ engelsk Mil derfra. Det var overskyet, men Maanelyset trængte igennem, og Vidnet antager, at man ved den Belysning kunde se Skibets Navn og Mærker, omtrent i $^1/_4$ engelsk Mils Afstand. Paa Siden var med store hvide Bogstaver malet: Skodsborg Danmark og ud for Masterne det danske Flag.

Kaptajnen forklarede, at Skibets Navn Skodsborg, Danmark, var malet paa Skibssiden med hvide Bogstaver, lige opmalet, henholdsvis 40 og 28 Tommer høje. Han mener, at man med den Belysning, det var, kunde se Navnet i omtrent $^1/_2$ Sømils Afstand.

Han var den sidste, der gik fra Borde sammen med 2. Styrmand, der gik forvildet om paa Dækket, og hvem han maatte hjælpe ned i Baaden. Først i Redningsbaaden erfarede han, at 3 Mand fra Maskinen ikke var komne fra Borde. Han antog, det var umuligt at komme ned i Maskinen for Damp og besluttede ialfald først at faa de saarede om Bord i Patrouillebaaden.

1. Maskinmester, Georg Jensen, forklarede, at han vaagnede ved Eksplosionen og gik ud paa Dækket og derefter ind i Maskinrummet, som han saa var fuldt af Damp. Det var umuligt at gøre noget for dem, der maatte være i Maskinen, og først efter at være kommen i Baaden erfarede han, at de ikke var komne med.

3. Maskinmester, Johs, Hansen, forklarede, at han kom ud af sin Dør, lige da Eksplosionen var sket, og han saa da hele Maskinrummet fuldt af Damp. Han hverken saa eller hørte noget til de Folk, der var i Maskinen. Der var straks blevet mørkt i Maskinen, saa man intet kunde se, og kort efter var alt fyldt med Damp. Man hørte heller ikke senere noget til de Forulykkede.

Oplæst og vedtaget.

Hovmester Peter Jørgensen, Kok Svend Arvedlund og Fyrbøderne Axel Svensson, Anders Eilofsson og Johan Diebitsch bekræftede Rigtigheden af Kaptajnens Forklaring.

Oplæst og vedtaget.

De mødende begæredes ej yderligere adspurgte.

Søforhøret udsat.

Retten hævet.

Rump.

H. L. A. Olsen. *A. N. Petersen.*

Aar 1916 den 28. Marts Formiddag Kl. 10 blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand, Kriminalretsassessor Rump og dens Medlemmer: Kommandør Maegnard og Kaptajn Petersen og foretoges:

Nr. 43/1916. Søforhøret fortsat.

Der fremlagdes en Dags Dato fra Firmaet C. K. Hansen modtaget Skrivelse af Gaars Dato indeholdende en Fortegning over de ved Eksplosionen saarede og omkomne Personer.

Den fremlagte Skrivelse lyder saaledes:

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

C. K. Hansen.
Dampskibsrederi.
Skibsmægler — Kulforretning og
Havariagentur.

———

København K., den 27. Marts 1916.

2den Styrmand Emil Foldberg, født i Nibe 1867, Bopæl Sct. Annægade 35, 2., Kjøbenhavn, paa Hospitalet.

Johan Victor Kaimakri, finsk, paa Hospitalet.

2. Maskinmester Julius Tonboe, født i Kjøbenhavn 13. September 1880, Bopæl Ingerslevsgade 130, Kjøbenhavn, savnet.

Fyrbøder Bernhard Birger Valdemar Søderholm født i Sverrig (Stockholm) 20. April 1889, savnet.

Fyrbøder Johan Ivar Nilsson, født i Sverrig 17. Oktober 1886, Klassgaten 13 A. 2., Malmø, savnet.

pr. C. K. Hansen,
Skibsinspektionen.
P. Østrup.

Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 28. Marts 1916.

Helland,
Ass.

Søforhøret blev derefter sluttet.
Retten hævet.

Rump.

A. N. Petersen. *C. F. Maegaard.*

»Skodsborg«s:
Rederi: »Dampskibsselsk. af 1896« Kbhvn.
Reg. Tonn. Br.: 1697.
Reg. Tonn. Net.: 1066.
Tons DW.: 2698.
Bygningssted: Burmeister & Wain. Kbhvn.
Bygningsaar: 1902.
Materiale: Staal.
Klasse: Bur. Ver. ✠ I 3/3 A. 1. 1.
Assurance: Kr. 365,000. De private Assurandører m. fl.

———

Anm. Som Svar paa en fra Udenrigsministeriet fremsat Anmodning om Iværksættelse af en Undersøgelse angaaende Aarsagen til S/S »Skodsborg«s Forlis, har Udenrigsministeriet — ifølge sammes Skrivelse af 19. Juni 1916 til Handelsministeriet — modtaget nedenstaaende Note af 22. Maj 1916 fra Auswärtiges Amt til det danske Gesandtskab i Berlin:

»Das Auswärtige Amt beehrt sich, der Königlich Dänischen Gesandtschaft auf die Verbalnote vom 18. v. M. über den Untergang des dänische Dampfers »Skodsborg« zu erwidern, dass die Angelegenheit von den zuständigen deutschen Behörden einer sorgfältigen Prüfung unterzogen worden ist. Insbesondere ist die Seeverklarung des bezeichneten Dampfers mit den dienstlichen Berichten sämtlichen Unterseeboot-Kommandanten verglichen worden, die zu den fraglichen Zeit in dem angegebenen Gebiete tätig gewesen sind. Keiner dieser Berichte hat indes Anhaltspunkte dafür ergeben, dass den Dampfer von einem deutschen Unterseeboote versenkt worden wäre«.

———

30. S/S »CHRISTIANSSUND« af Kjøbenhavn.

Minesprængt i den engelske Kanal den 24. Marts 1916 paa Rejse fra Falmouth til Kjøbenhavn med 1020 Tons Salt, Tobak m. m. Ingen Omkomne.

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn, gør vitterligt:

Aar 1916 den 1. April Kl. 10 blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand: Kriminalretsassessor Rump og dens Medlemmer: Kaptajn Olsen og Kaptajn Wrisberg og foretoges:

Nr. 48/1916. Søforhør i Anledning af, at Dampskibet »*Christianssund*« er sunket som Følge af Eksplosion, formentlig af en undersøisk Mine.

Mødt var:
Føreren Kaptajn Gotthardt.
1. Styrmand Th. Kromann.
1. Maskinmester I. H. Johansen.
2. Maskinmester C. M. Rasmussen.

For Rhederiet det forenede Dampskibsselskab mødte Fuldmægtig Honoré, der bemærkede, at følgende Firmaer, nemlig:

Dansk Krigs Søforsikring for Varer,
De private Assurandører,
Krigsforsikringen for danske Skibe,
Danske Lloyd,
4. Søforsikring,
Den københavnske Sø-Assurance-Forening,
Det kgl. Sø-Assurance Kompagni,
Grøn & Witzke,
Aug. Borgen,
Bähncke & Co.,
Jansen & Co.,

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Theo Koch & Co.,
Hecksher & Søns Eftf. og
Assurance Compagniet »Baltica«,
er underrettede om Søforhørets Afholdelse i Dag.

Heraf mødte:
for Krigsforsikringen for Skibe Kaptajn Fabricius,
for Krigsforsikringen for Varer Kaptajn Gabe.

Der fremlagdes Uddrag, der ved Konference fandtes overensstemmende med den tilstedeværende Skibsdagbog, oplæstes for og godkendtes af de mødende.

Det fremlagte Uddrag af Skibsdagbogen er saalydende:

Udskrift af S/S »Christianssund«s Skibsdagbog fra 23. Marts til 24 Marts 1916.

Fredag den 24. Marts 1916 Kl. 6,40 Fm. Lettede Anker for at følge efter medgaaende Skibe.

Gik med forskellig Fart i Maskinen.

Kl. 7,15 skete en Eksplosion under Forskibet, antagelig foraarsaget ved en Mine. Lugerne og Ladningen i Forlasten kastedes i Vejret. Udkigsmanden blev slynget i Vejret, men kom ikke til Skade.

Skibet sank hurtigt med Forenden, hvorfor begge Redningsbaade sattes i Vandet og Besætningen forlod Skibet. Kl. ca. 7,30 forlod Kapt. Skibet i Stb. Redningsbaad, og blev alle optaget i Trawler »Loroone« af Grimsby. Skibet sank hurtigt med Forenden, og Kl. 8 gik det lodret ned.

(sign.) *Th. Kromann.*

Besætningen landsattes i Dover Kl. 1 Emd.

Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 1. April 1916.

Helland,
Ass.

Kaptajnen forklarede, at Skibet den 23. Marts om Aftenen kom fra Falmouth og var af de britiske Myndigheder beordret til at ankre ved Folkestone. Den engelske Patrouillebaad havde beordret Skibet sammen med andre Skibe, der laa til Ankers der, til at følge i Kølvandslinie for paa den Maade at sejle de Steder, der var rensede for Miner. Patrouillebaaden kom imidlertid ud af Sigte, og Skibene ankrede derfor for at vente til næste Morgen. Patrouillebaaden kom først den 24. om Morgenen og gav de aftalte Signaler om at sejle. »Christianssund« fulgte saa i Kølvandslinie efter 5 andre Skibe, og der var Skibe baade bag efter »Christianssund« og paa Bagbords Side.

Efter at de havde sejlet et lille Stykke med langsom Fart og et Øjeblik med fuld Kraft, skete en Eksplosion under Forskibet. Skibet fulgte dengang nøjagtig den Rute, hvor de foranværende Skibe havde været, og der var heller ikke givet Varsel om at holde anden Kurs. Der var en Mand paa Udkig paa Bakken. Han havde ikke varskoet og har formentlig intet set. Ved det voldsomme Stød i Skibet faldt de ombordværende om. Kaptajnen fik derefter Maskinen standset. Baadene blev straks satte ud, og da Kaptajnen var klar over, at der intet var at gøre, gik de alle fra borde. Kaptajnen overvejede straks, om Skibet kunde sættes paa Land, men han indsaa, at det var umuligt, da der var over 4—5 Kvartmil til Land. Kysten bestod af Kalkklipper, og Skruen kom hurtigt over Vandet, da Forskibet sank. Der var ingen Lods om Bord, men denne skulde først overtage Komandoen efter Deal.

Skibet sank lige uden at hælde til nogen af Siderne før i det sidste Øjeblik. Der var ca. 15 Favne dybt.

Komparenten antager derfor snarest, det er en Mine, der har ramt Skibet. Vidnet havde om Aftenen set, at der havde været trawlet der, men da Trawlen gaar langs Bunden, antager Vidnet, at Minen har været indstillet paa at flyde i en vis Dybde og mulig af Strømmen er ført ind mellem Skibene.

Et Par Timer senere blev et hollandsk Skib ramt, hvis Besætning ogsaa kom i Land.

Ingen af Besætningen paa »Christianssund« kom til Skade.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

De øvrige mødende bekræftede Rigtigheden af Kaptajnens Forklaring.

En af Udenrigsministeriet til Retten udlaant Udskrift af den for det kongl. Konsulat i London aflagte Søforklaring oplæstes for de mødende af Besætningen, der vedstaar de afgivne Forklaringer.

Oplæst, vedtaget.

Kaptajnen forklarer, at paa Dækket var indladet over 700 Korkballer, hvoraf en Del flød, efter at Skibet var sunket. Komparenten bad den danske Konsul i Dover om at gøre de engelske Vragmyndigheder bekendt med, at saadanne Korkballer, som maatte drive i Land, hørte til dette Skibs Ladning.

Konsulen blev ogsaa gjort bekendt med Skibets øvrige Ladning.

De mødende erklærede paa Anledning, at Eksplosionen ej kan tænkes at være kommen fra Skibets Indre.

Oplæst, vedtaget.

Søforhøret udsat.

Retten hævet.

Rump.

H. S. A. Olsen. *Wrisberg.*

Aar 1916 den 4. April Formiddag Kl. 10 blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand: Kriminalretsassessor Rump og dens Medlemmer: Kommandør Maegaard og Kaptajn Wrisberg og foretoges:

Nr. 48/1916. Søforhøret fortsat.

Der fremlagdes Afskrift af den i forrige Retsmøde tilstedeværende Udskrift af den for Konsulatet i London afgivne Søforklaring.

Søforhøret sluttet.

Retten hævet.

Rump.

C. F. Maegaard. Wrisberg.

»Christianssund«s:
Rederi: Det forenede Dampskibs Selskab, Kbhvn.
Reg. Tonn. Br.: 1017.
Reg. Tonn. Net.: 540.
Tons DW.: 1158.
Bygningssted: Helsingør Jernskibs- og Maskinbyggeri.
Bygningsaar: 1912.
Materiale: Staal.
Klasse: Bur. Ver. ✠ I ³/₃ G. 1. 1.
Assurance: Kr. 444,000. Krigsforsikringen for danske Skibe.

---

31. S/S »HARRIET« af Kjøbenhavn.

Minesprængt i Nordsøen den 27. Marts 1916 paa Rejse fra Oran til Leith med 1075 Tons Esparto-Græs. Ingen Omkomne.

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn gør vitterligt:

Aar 1916 den 3. April Kl. 10 blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand: Kriminalretsassessor Rump og dens Medlemmer: Kommandør Maegaard og Kaptajn Wrisberg og foretoges:

Nr. 50/1916. Søforhør i Anledning af, at S/S »*Harriet*« er stødt paa en Mine og sunket.

Af Skibets Besætning var mødt:
Kaptajn J. L. Larsen.
1. Styrmand H. Chr. Hansen.
2. Styrmand Einar Valsted.
1. Mester Max Hansen.
2. Mester Jens Chr. Jensen.
Matros H. C. Andersen.
Matros Henry Nordstrand.
Matros Alfred G. Nielsen.
Letmatros N. M. Knudsen.
Letmatros C. A. G. Roupee.
Fyrbøder H. Rasmussen.
Fyrbøder A. Andersen.
Fyrbøder B. E. Larson.
Fyrbøder O. T. Bergquist.
Hovmester H. Vestermann.
Dreng Svend Andersen.

For Rhederiet mødte Inspektør Matzen.

For Krigsforsikringen mødte Hr. Jespersen.

For de private Assurandører mødte Kaptajn Fabricius.

Der fremlagdes en Rapport fra Kaptajnen, som oplæstes og godkendtes af de mødende.

Den fremlagte Rapport er saalydende:

Sørapport S/S »Harriet« af Kjøbenhavn 823 92/100 net reg. 1292 brut. reg. paa Rejse fra Oran bestemt til Leith med en Ladning bestaaende af 1075 Tons Es-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

partogræs, hvoraf ca. 320 Tons paa Dækket.

Lørdag den 18. Marts Kl. ca. 10 Fmd. afgik fra Oran. Rejsen forløb normalt uden Ophold indtil Søndagen den 26. Marts Emd., efter at Dungeness var passeret, da der fra en Patrouillebaad blev hejst Stoppesignal. Dette Signal annulleredes kort efter, og »Harriet« i Følge med mange andre Skibe fortsatte Rejsen efter anvist Rute.

Efter ca. $^1/_2$ Times Gang sprængtes en stor Damper »Sct. Cecilie« af Glasgow og sank hurtig. »Harriet«, der var tæt ved Ulykkesstedet, optog en af dens Baadbesætninger, som senere optoges af en Patrouillebaad, og »Harriet« forsatte Rejsen.

Kl. ca. 5,30 Emd. ankrede paa Deal Rhed, fik Pas og gjorde Signal for Lods.

Lodsdamperen, der var i Nærheden, satte ingen Lods om Bord.

Satte Søvagten for Natten. Kl. 5 næste Morgen gjorde igen forgæves Signaler for Lods. Lodsdamperen satte Lods om Bord i enkelte engelske Dampere, men kom ikke i Nærheden af »Harriet«.

Kl. ca. 6 Fmd. lettede og stod sammen med flere andre Dampere ned mod Lodsdamperen, men denne halede sit Flag ned og stod sydover.

Efter at have kadrejet rundt et Stykke Tid fortsattes Rejsen i Følge med flere andre Dampere.

Kl. 7,30 passerede North Goodwin satte Log 0 0 0.

Kl. 9,30 passerede »Kentish Knock« ca. $2^1/_2$ Sømil af Kursen ændredes til d/v. N. t. Ø. $^1/_2$ Ø. og fortsatte holdende Ruten som anvist af Marineofficeren ved Downs.

Kl. 10,30 passeredes »Long Sand« ca. 3 Kml. af.

Kursen ændredes til d/v. N. $^1/_2$ Ø. stadig holdende de mod- og medgaaende Skibe i Linie.

Kort Tid efter at »Long Sand« var passeret obs. en Vragvager ca. $1^1/_2$ Streg om Stb. Kursen ændredes yderlig til Bgb., saaledes at Vageren passeredes knapt $^1/_2$ Sømil om Stb.

Straks efter forekom en voldsom Eksplosion i Forskibet, som straks begyndte at synke og Skibet krængede over til Styrbord.

Om Fmd. Kl. 8 var Mandskabet blevet mønstret ved Redningsbaadene og hver Mand bleven anvist deres Plads med Paalæg om, hvis noget hændte, at møde hurtigst.

Baadene kom hurtigt i Vandet og hele Besætningen uskadt deri. »Harriet« var da sunket med Forskibet til Broen og Ror og Skrue omt. ude af Vandet.

En medgaaende engelsk Damper, som var tæt forude for »Harriet«, vendte rundt og optog hele Besætningen.

Jeg anmodede det engelske Skibs Fører, om han vilde opholde sig paa Stedet og se, om »Harriet« vilde gaa til Bunds og hvis ikke forsøge at bugsere »Harriet«. Kaptajnen mente det forbundet med for stor Risiko at sende Folk om Bord i »Harriet«, der kun flød paa det midtskibs Skod, hvis denne pludselig skulde synke, og han helst vilde fortsætte for at naa Jarmouth Rhed til Aften.

»Harriet«s Besætning gik tilbage i deres Baade og blev optaget af en Trawler; dennes Fører anmodede jeg da om, vi skulde forsøge at tage »Harriet« paa Slæb.

Kaptajnen paa Trawleren signalerede til en Torpedobaadsødelægger, om han maatte vove Forsøget, hvilket blev ham nægtet, og fik han Ordre til at »Harriet«s Besætning skulde komme om Bord i den.

Chefen meddelte mig, at »Harriet« var under deres Kontrol, at jeg med Besætningen vilde blive sat ind paa Vagtskibet ved Harwich, at han vilde sende traadløs Telegram efter en Regeringsslæbebaad, for, hvis noget kunde gøres, at naar jeg havde sørget for mine Folk igen kunde komme ud med dem.

Han satte en Torpedobaad paa Vagt ved »Harriet«.

»Harriet« laa da med Fokkemasten omtrent under Vand og Agterskibet ud af Vandet.

Kort Tid efter, at vi var kommen om

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Bord i Vagtskibet, meddelte Chefen mig, at »Harriet« var sunket.

Vi er overalt bleven behandlet med stor Elskværdighed.

Vinden m/v. vestlig, frisk, Søen moderat.

J. L. Larsen,
Fører S/S »Harriet«.

Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 3. April 1916.

Bianco Boeck,
Ass.

Kaptajnen forklarede, at de havde faaet Ordre af de engelske Myndigheder til at følge en bestemt Rute, og denne Rute fulgte de ogsaa, idet de sejlede i Følge med andre Skibe, der delvis havde Lods om Bord, selv havde de ikke kunnet faa Lods. Vejret var halvklart, der var ingen Fare at bemærke. De havde en Mand paa Udkig i Fokkemasten, men han havde heller intet set.

Eksplosionen fandt Sted under Forskibet omtrent ved Fokkemasten, hvor alt fløj til Vejrs, og de, der opholdt sig i Nærheden, blev bedøvede et Øjeblik. Skibet faldt straks Styrbord over, hvor det formentlig blev ramt, men rettede sig op, da Forskibet var fuldt af Vand.

Kaptajnen ved ikke, om Eksplosionen skyldes en Mine eller en Torpedo. Skibet førte en høj tildækket Dækslast af Espartogræs, saa at andre Skibe ikke kunde se, hvad de førte.

Oplæst og godkendt.

1. Maskinmester Hansen forklarede, at han ved Eksplosionen laa i sit Lukaf og blev kastet op mod Dækket. Han har tidligere været om Bord paa »Kamma«, da dette blev minesprængt, og ved denne Lejlighed blev han ikke kastet saaledes til Vejrs.

Oplæst og godkendt.

Matros Nordstrand forklarede, at han var paa Udkig i Fokkemasten, og der havde intet været at observere forinden Eksplosionen.

Oplæst og godkendt.

Kaptajnen forklarer, at Skibets Dagbøger ikke blev reddede, og at Eksplosionen fandt Sted nogle Minutter over Kl. 11 Formiddag den 27. Marts d. A.

Kaptajnen forklarer, at Eksplosionen ikke kan skyldes noget inde fra Skibet.

Besætningen bekræfter Kaptajnens Forklaring.

Søforhøret sluttet.

Retten hævet.

Rump

C. F. Maegaard. *Wrisberg.*

»Harriet«s:
Rederi: A/S Dampskibsselsk. »Heimdal« Kbhvn.
Reg. Tonn. Br.: 1392.
Reg. Tonn. Net.: 824.
Tons DW.: 2000.
Bygningssted: W. Grey & Co. W. Hartlepool.
Bygningsaar: 1899.
Materiale: Staal.
Klasse: Lloyd's Reg. ✠ 100 A 1.
Assurance: Kr. 402,000. Krigsforsikringen for danske Skibe.

---

32. S/S »STJERNEBORG« af Kjøbenhavn.

Skudt i Sænk i Middelhavet den 5. April 1916 paa Rejse fra Dunston til Bagnoli med 2191 Tons Kul. Ingen Omkomne.

Udskrift af Søforhørsprotokollen ved Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn.

Aar 1916 den 25. April Formiddag Kl. 10 blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand, Kriminalretsassessor Rump og dens Medlemmer Direktør Schmidten og Kaptajn Wrisberg og foretoges:

Nr. 62/1916. Søforhør i Anledning af, at Dampskibet »*Stjerneborg*« den 5. d. M. er skudt i Sænk af østrigsk Undervandsbaad.

For Retten mødte:

»Stjerneborg«s Fører, Kaptajn H. Chr. Palm.

1. Styrmand N. J. Nielsen.
2. Styrmand C. E. Erichsen.
1. Mester C. P. D. Pind.
2. Mester J. Chr. Jensen.
3. Mester A. Jensen.

Tømmermand A. P. Nilsson.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Matros J. M. Staal.
Ungmand H. P. Chr. Frantzen.
Fyrbøder K. S. Petersen.
Fyrbøder J. C. A. Sørensen.
Fyrbøder M. P. Aaberg.
Hovmester H. P. Malm.

For Rhederiet mødte Firmaet C. K. Hansen ved Hr. Willie C. K. Hansen, Skibsinspektør, Kaptajn Neergaard og Fuldmægtig Østrup.

For Krigsforsikringen for danske Skibe mødte Kaptajn Michelsen.

Der fremlagdes 2 Uddrag, der ved Konference fandtes overensstemmende med Skibsdagbogen og Maskindagbogen, der oplæstes for og godkendtes af de mødende.

Endvidere fremlagdes Uddrag i det svenske Sprog af den for det svenske Konsulat i Genova aflagte Søforklaring, hvilket ligeledes oplæstes for og godkendtes af de mødende.

Det fremlagte lyder efter hinanden saaledes:

Uddrag af S/S »Stjerneborg«s Skibsdagbog:

Onsdag den 5. April 1916, Kl. 11,15 blev stoppet af tysk U-Baad. Jollen sattes i Vandet og Kaptajnen med 2 Mand roede over med Papirerne. Efter endt Visitation fortsattes Rejsen Kl. 12 Md.

Kl. 2,50 Emd. observeredes en U-Baad, der kom ned mod »Stjerneborg« med fuld Fart og tonede østerrigsk Orlogsflag, Maskinen stoppedes. Undervandsbaaden signalerede stop øjeblikkelig eller jeg skyder, derefter kom han op langs Siden og beordrede Skibets Baad udsat, og Føreren at komme over med Papirerne. Bb. Redningsbaad blev sat i Vandet og Føreren og 4 Mand gik over til U-Baaden, Føreren gik da om Bord i Undervandsbaaden og fremlagde Skibets Papirer, Officererne i U-Baaden erklærede, at Skibets Ladning, der bestod af Kul og bestemt til Italien, var Kontrabande, og som saadan blev Skibets Papirer tilbageholdte. Føreren fik Besked om, at i Løbet af 15 M. maatte Skibets Besætning have forladt »Stjerneborg«, da Skibet saa vilde blive skudt ned, yderligere modtog Føreren den Frist efter at være kommen om Bord igen, da at kunne faa Skibet svinget rundt, for at den Stb. Redningsbaad kunde sættes i Vandet uden Risiko. Vinden S.S.O. jævn Kuling, urolig Sø, diset Luft.. Kl. ca. 3,30 forlod Mandskabet »Stjerneborg« i begge Redningsbaadene kun medtaget det fornødne og derefter sejledes ind mod Sardinien. Kort efter at Baadene var afgaaet, begyndte U-Baaden at beskyde Stjerneborg, fra Baadene taltes op til 16 Skud. Kl. 4,15 saas fra Baadene Stjerneborg at krænge over, vende Bunden op og forsvinde. Kl. 8 Aften var begge Baadene inde i Cagliaribugten, hvor der holdtes gaaende dels for Sejl dels for Aarerne for at afvente den paafølgende Dag. En Del Dønning i Bugten og byget Luft, ustadig Kuling.

signed *H. Palm.*

(sign. *V. Consul.)*

Torsdag den 6. April 1916 Kl. ca. 5,30 Fmd., da Dagen brød frem, holdt begge Baadene ind mod Cagliari. Kl. ca. 8 Fm. ankom i Havnen, hvor vi blev modtaget og imødekommet af det tilstedeværende Toldvæsen og Havneautoriteterne. Paa Toldboden blev der derefter afholdt et mindre Forhør og Forklaring over Tildragelsen med »Stjerneborg«. Den danske Konsul, Toldvæsenet samt Havneautoriteterne var til Stede. Senere paa Formiddagen indlagdes den samlede Skibsbesætning paa et Hotel for der at afvente Arrangement for Hjemsendelsen.

H. Palm.

Ovenstaaende oplæst Fredag den 7. og erklæres af Undertegnede at være overensstemmende med Sandheden.

N. J. Nielsen, 1. Styrmand.
C. E. Erichsen, 2. Styrmand.
Jens Chr. Jensen 2. Mester.
C. Dahl Pind, 1. Maskinmester.
H. Malm, Hovmester.
M. P. Aaberg. Fyrbøder.
A. Nilsson. Tømmermand.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

A. Jensen, 3. Mester.
L. P. Larsen, Fyrbøder.
H. Frantzen, Ungmand.
H. H. Mortensen, Dreng.
Georg Næss, Matros.
G. Johansson, Matros.
A. Nilsson, Matros.
J. M. Staal, A. B.
Johannes Jensen, Kok.
Francisco Learandogoitia, Fyrbøder.
Karl Pedersen, Fyrbøder.
J. Sørensen, Fyrbøder.

(Consul.)

Mandag den 17. April 1916 Kl. 10 Fmd. afholdtes Søforklaring paa det danske Konsulat i Genoa angaaende S/S Stjerneborgs Forlis, til Stede var 1. Styrmand N. J. Nielsen, 2. Styrmand C. E. Erichsen, 1. Maskinmester C. D. Pind, 2. Maskinmester J. C. Jensen, Maskinassistent A. Jensen, Hovmester H. P. Malm, Tømmermand A. Nilsson, Matros G. Johansson, Ungmand H. Frantzen, Fyrbøder J. Sørensen, Fyrbøder P. Aaberg, Fyrbøder K. S. Pedersen, Fyrbøder L. P. Larsen samt Kok J. Jensen, der alle bekræftede Fremstillelsens Rigtighed ved Ed.

H. Palm.
(Kongelig dansk Konsul, Genoa.)

Nr. 62/1916. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 25. April 1916.

Helland,
Ass.

Uddrag af S/S »Stjerneborg«s Maskindagbog.

Onsdag den 5. April 1916 Kl. 2,50 Em. St. — østrigsk Undervandsbaad — alle beordredes senere i Baadene, da Skibet af Undervandsbaaden erklæredes for god Prise og som saadan vilde blive sænket.

(V. Consul),
Cagliari.

Nr. 62/1916. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 25. April 1916.

Helland,
Ass.

Afskrift.

Sjö-Förklaring.

År Nittonhundra sexton den sjuttonde April Klockan Tio förmiddagen upptogs på det kungl. danska Konsulatet i Genua och inför mig den den danska Konsulen Sjö-Förklaring med anledning af Ångaren »Stjerneborg«s om 955 Reg. Tons netto drägtighed, hemmahörande i Köpenhamn, Förlisning.

Befälhafvaren å Ångaren som uppger sig heeta Hans Christian Palm och vara født i Dragør den 6. Oktober 1870, och som förstledte Ångarens såväl Shepps- som Maskin-Dagbok förklarade derved.

Den 21ste sistledne Mars afseglade vi från Dunston med ångaren väl och fullständigt udrustad samt med en innehafvande last af Stenkol och destinerade til Bagnoli (Italien).

Dagen efter afgången ankrade vi för natten vid Harborough och der öfverfallne af en Stormby ledo vi några Skador vid ankarspelet, men då ovädret snart gick öfver, kunde vi klara oss för Skadan och fortsatte resan påföljande morgon. Påföljande dag blefvo af en Patrull-båt beordrade til att ankra vid Deal på redden, men efter erhållen tillåtelse dertill forsatte vi resan påföljande morgon och fortgick samma utan något anmärkningsvärdt till den 25. Mars, då hård vind från V.t.S. uppstod med hög sjö, så att ångaren arbetade hårdt och intog mycket vatten på däck detta väder fortsatte med föga omvexling ända till 28 Mars och under denna tid nödgades vi ett par gångar till att hålla fartyget upp mot vind och sjö och äfven minska farten. Derefter godt väder och den 1. dennes nödgades vi vid passerandet af Sundet att inlöpa på redden vid Gibraltar och sedan våra papper der blifvit visiterade fingo vi tillåtelse till att fortsätta resan, som vi gjorde samma morgon.

I Medelhafvet fortgick resan lyckligt till den 5. dennes klockan 11,15 f. m., då vi blefvo stoppade af en tysk Undervattensbåt, jollen sattes ut och Kaptenen med 2 man gick der ombord och sedan våra

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

papper blifvit visiterade tillatos vi att fortsätte resan klockan 12 middagen.

Klockan 2,50 e. m. observerades en annan Undervattensbåt, som kom ned mot »Stjerneborg« med full fart, förande österrikisk flagga. Den signalerade »Stopp ögonblichligen eller jag shjuter« och kom så upp långs sidan och beordrade att båt genast skulle utsättes och föraren komma ombord med papperen. Jag gick då genast der ombord i Bb. Räddningsbåt och framlade å Undervattensbåten Ångarens papper. Officeraren förklarede då att alldenstund lasten bestod af Kol och var bestämd till Italien den vore Kontraband och af denna anledning tillbakahöllos papperen och jag blef tillsagd, att inom 15 minutter Ångarens besättning skulle lemna fartyget, som derefter skulle blifva nedskjutet, hvilken frist jag fick utsträckt derhän, att vi kunde få ångaren svingad rundt, för att derigenom vitan risk kunna sätta äfven S. B. Räddningsbåt i sjön, som då var orolig med S.S.O. vind, jemn kuling. Klockan 3,30 e. m. lemnade hela besättningen ångaren i de twå räddningsbåtarne medtagande endast det nödvendiga och vi styrde in mot Sardinien. Straxt efter att vi lemnat ångaren började Undervattensbåten att beskjuta samma och vi raknade upp till 16 skott, som aflossades. Klockan 4,15 e. m. sågo vi från båtarne »Stjerneborg« kränga rundt samt vända botten upp och försvinna.

Klockan 8 på aftonen varo båda båterne inne å Cagliaribugten, der de hållos under gång dels för segel och dels med årorna, för att afvakle den påföljende dagen.

Klockan ca. 5,30 f. m., då dagen bröt in, häls både båterne in mot Cagliari och ca. klockan 8 f. m. ankomma vi in i hamnen, der vi blefvo mötte och emottagne af Tull-Väsenet på platsen samt af Hamn-Auktoriteterna. På Tullhuset hålls ett kortare förhör hvarvid danske Vice Konsulen, Tullväsenet och Hamn Auktoriteterna voro tillstädes. Sednare på förmiddagen blef hela besättningen logerad på et Hotel i afvaktan å anordning om hemsändningen.

Detta förklarede Kaptenen vara en trogen framställning af tilldragelsen och i alle öfverensstämmande med sanningen.

H. Chr. Palm,
Fører.

Egenhändiga underskriften bevittnas.

Genua som ofvan.

John Arfwedson,
Konsul.

Derefter företrädde på kallelse såsom wittnen följande medlemmer af besättningen som på derom framstålld fråga förklarade sig heta:

Nr. 1. Carl Peter Dahl Pind, I. Maskinmastäre, född i Köpenhamn 22. Jan. 1880.

Nr. 2. Jens Christian Jensen, II. Maskinmastäre, född i Kastbjerg 2. Maj 1885.

Nr. 3. Aksel Jensen, Maskin Assistent, født i Aarhus den 15. Jan. 1893.

Nr. 4. Niels Jørgen Nielsen, I. Styrmand, född i Bogilen den 25. Novbr. 1872.

Nr. 5. Carl Ejnar Erichsen, II. Styrmand, född i Köpenhamn 2. Sept. 1890.

Nr. 6. Hans Peter Malm, Hofmastare, født i Dragør 12. Nov. 1886.

Nr. 7. Anders Peter Nilsson, Timmerman, född i Høgby, Sverige 30. Juli 1875.

Nr. 8. Karl Gustaf Gunnar Johansson, Matros, född i Kalmar, Sverige 23. April 1895.

Nr. 9. Hans Peter Christian Frantzen, Ungman, född i Köpenhamn 29. Marts 1901.

Nr. 10. Jens Christian Andersen Sørensen, Eldare, född i Bærum 25. Oktober 1880.

Nr. 11. Magnus Persson Aaberg, Eldare, född i Nowa Melby, Sverige, 21. Mars 1859.

Nr. 12. Carl Sofus Pedersen, Eldare, född i Nørre Lyndelse 12. Maj 1895.

Nr. 13. Lars Peter Thorvald Larsen, Eldare, född i Vallensved 20. Januar 1888.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Nr. 14. Johannes Jensen Koch, född i Dybe 18. Maj 1893,
hvilka alle vid jemførelse med Ångaren »Stjerneborg«s Folkelista befunnos hafva tillhört dess besättning.

Sedan förestående Kaptenens förklaring blifvit med tydlig och högljud röst uppläst för wittnerna förklarade de alle enstämmigt, att samma i alla afseender var rigtig och öfverensstämmande med sanningen.

Sedan jåg derefter för dem framhållit Edens helgd samt det ansvar som Sagen stadgar for den som ej talar sanning eller fördölja något, hafva de efter aflagd Ed egenhåndigt och i min nävaro underskrifvit detta.

Nr. 1. *C. Dahl Pind*, 1. Maskinmester.
Nr. 2. *J. Chr. Jensen*, 2. Maskinmester.
Nr. 3. *A. Jensen*, Maskinassistent
Nr. 4. *N. J. Nielsen*, 1. Styrmand.
Nr. 5. *C. E. Erichsen*, 2. Styrmand.
Nr. 6. *H. P. Malm*, Hovmester.
Nr. 7. *A. Nilsson*, Tømrer.
Nr. 8. *G. Johannsson*, Matros.
Nr. 9. *H. Frantzen*, Ungmand.
Nr. 10. *S. Sørensen*, Fyrbøder.
Nr. 11. *M. P. Aaberg*, Fyrbøder.
Nr. 12. *K. S. Pedersen*, Fyrbøder.
Nr. 13. *L. P. Larsen*, Fyrbøder.
Nr. 14. *J. Jensen*, Kok.

Genua 17. April 1916.

John Arfwedson,
Konsul.

Trogen afskrift af originalet attesteras härmed.

Genua 18. April 1916.

John Arfwedson.
Konsul.
(Konsulats Stempel).

Nr. 62/1916. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 25. April 1916.

Helland,
Ass.

Kaptajnen bekræfter det fremlagte og forklarer, at ingen andre end han har paahørt Ordren fra den østrigske Undervandsbaads Officerer om, at Mandskabet skulde forlade »Stjerneborg«, for at det kunde skydes i Sænk, fordi det førte Kontrabande.

Styrmændene forklarede, at de saa Signalet »Stop, eller jeg skyder«, og at Kaptajnen straks efter gik om Bord i Undervandsbaaden.

Alle de mødende bekræftede, at straks efter at de havde forladt Skibet, blev det beskudt af den østrigske Undervandsbaad og skudt i Sænk.

Kaptajnen forklarer, at Skibet sejlede den rette Kurs for at naa Bagnioli sønden om Sardinien.

Oplæst, vedtaget.
Søforhøret sluttet.
Retten hævet.

Rump.

Wrisberg. *Schmidten.*

»Stjerneborg«s
Rederi: »A/S Dampskibsselsk. Dannebrog«. Kbhvn.
Reg. Tonn. Br.: 1592.
Reg. Tonn. Net.: 955
Tons DW.: 2660.
Bygningssted: Craig, Taylor & Co. Stockton.
Bygningsaar: 1903.
Materiale: Staal.
Klasse: Lloyd's Reg. ✠ 100 A 1.
Assurance: Kr. 290,000. De private Assurandører m. fl.

Anm. Den for østrigsk Priseret indbragte Sag om Erstatning for den ved Sænkningen af S/S »Stjerneborg« forvoldte Skade er endnu ikke afsluttet.

33. S/S »CALEDONIA« af Kjøbenhavn.

Skudt i Sænk i Middelhavet den 9. April 1916 paa Rejse fra Glasgow til Livorno med 2529 Tons Kul. Ingen Omkomne.

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn gør vitterligt:

Aar 1916 den 6. Maj Kl. 10 blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand: Kriminalretsassessor Rump og dens Medlemmer: Kommandør Bræstrup og Kaptajn Wrisberg og foretoges:

Nr. 67/1916. Søforhør i Anledning af,

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

at Dampskibet »*Caledonia*« (N. K. D. P.) er skudt i Sænk den 9. April 1916 paa Rejse fra Glasgow til Livorno af en østrigsk Undervandsbaad.

For Rhederiet mødte Kaptajn P. Brink.

For Krigsforsikringen mødte Direktør Dreyer, Kaptajn Fabricius og Overretssagfører Fr. Winther.

Af »Caledonia«s Besætning var mødt:
Føreren Kaptajn Hans Meinertz.
1. Styrmand W. Nielsen.
2. Styrmand Hans Hansen.
1. Mester Poul Jørgensen.
2. Mester Viggo Jording.
Assistent Robert Rasmussen.
Tømmermand Rudolf Frølander.
Matros Jensen.
Matros Nielsen.
Matros Danielsen.
Letmatros Chr. Bloksgaard.
Fyrbøder Jacobsen.
Fyrbøder Dahl.
Fyrbøder Madsen.
Restaurator Chr. Svendsen.
Kok Jensen.
Dreng Holger Jensen.

Der fremlagdes Udtog af Skibsdagbogen, der fandtes overensstemmende med selve Dagbogen, og som oplæstes for de mødende, der henholdt sig dertil.

Det fremlagte Udtog er saalydende:

Uddrag af S/S »Caledonia«s Skibsdagbog paa Rejse fra Glasgow til Livorno Marts—April 1916.

Torsdag den 28. Marts d. A. afgik S/S Caledonia fra Glasgow med en Ladning Kul bestemt til Livorno. Rejsen forløb uden nævneværdige Hændelser indtil Søndag den 9. April, da Skibet befandt sig ca. 23 Mil S.S.O. fra Titan. Kl. 10 Fmd. observeredes tværs om Bb. en Undervandsbaad, der ved Skud tilkendegav, at Skibet skulde stoppe. U-Baaden hejste derefter østerrigsk Marineflag og gav med Signaler Ordre til, at Skibet skulde sende en Baad om Bord. Kaptajnen gik derefter medtagende Skibets Papirer om Bord i U-Baaden, hvis Chef efter Undersøgelse af Skibets Papirer beordrede, at dette skulde sænkes, da dets Ladning var Kul, som han betragtede som henhørende til Krigskontrabande.

Der blev givet Skibets Besætning en Frist af 15 Minutter til at forlade dette. Efter denne Tids Forløb vilde det blive skudt i Sænk. Kl. 10,30 forlod Besætningen Skibet i Redningsbaadene, hvorefter U-Baaden begyndte at beskyde Skibet, som sank efter ca. 20 Minutters Forløb. Redningsbaadene med Skibets Besætning styrede derefter ret mod Nord antagelig efter Toulon. Vejret var roligt med klar Luft og Søen moderat. Kl. 9,30 Emd. obs. en vestgaaende Damper; der holdtes ned mod samme, og nævnte Damper optog Skibets Besætning og Baadene. Damperen S/S Hazelmaar af Newcastle anløb derefter Marseilles Yderrhed, og landsatte der Besætningen Kl. 11 Fmd. den 10. April.

Meinertz, Fører.
P. Jørgensen, 1. Mester.
H. K. Hansen, 2. Styrmand.
T. C. Christensen Juul, Matros.
N. S. Dahl, Fyrbøder.

Jeg undertegnede Frish de Fels, Konsul for Kongeriget Danmark i Marseille, erklærer herved, at denne Sørapport er bleven undertegnet i mit Nærvær af Kaptajnen og de andre nævnte Personer af Mandskabet.

Marseille 11. April 1916.

Frisch de Fels.

Nr. 67/1916. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 6. Maj 1916.

G. Torup,
Ass.

Kaptajnen forklarer, at 1. Styrmand havde Vagten, men at han straks kom paa Dækket, da Maskinen blev standset, og aflæste Signalet fra Undervandsbaaden om at sende en Baad om Bord. Han gik straks derover i en Baad med Skibspapirerne, hvortil Undervandsbaadens Officer erklærede, at da Ladningen var Kul, og dette var Kontrabande, vilde Skibet blive skudt

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

i Sænk. Han indrømmede $^1/_2$ Time fra det første Skud, og der var da allerede gaaet $^1/_4$ Time. Kaptajnen kunde lige naa om Bord i Skibet igen og faa fat i Skibspapirerne, hvorefter hele Besætningen gik i Baadene, efter at Undervandsbaaden igen havde skudt 2 Varselsskud.

1. Styrmand, W. Nielsen, forklarede, at han var paa Broen, de Undervandsbaaden gav Signalskud. Han bekræfter iøvrigt Kaptajnens Forklaring. Undervandsbaaden havde ikke været at se, før den dukkede op i en Sømils Afstand og gav Signalskud.

De øvrige mødende bekræftede de afgivne Forklaringer. De saa alle Skibet blive skudt i Sænk en Snes Minutter, efter at de havde forladt det.

Oplæst, vedtaget.

Søforhøret sluttet.

Rettens hævet.

Rump.

C. Bræstrup. *Wrisberg.*

»Caledonia«s
Rederi: »Dampskibsselsk Hafnia A/S«. Kbhvn.
Reg. Tonn. Br.: 1815.
Reg. Tonn. Net.: 1144.
Tons DW.: 2950.
Bygningssted: Burmeister & Wain. Kbhvn.
Bygningsaar: 1898.
Materiale: Staal.
Klasse: Bur. Ver. ✠ I $^3/_3$ L. 1. 1.
Assurance: Kr. 276,000. Krigsforsikringen for danske Skibe.

Anm. Den for østrigsk Priseret indbragte Sag om Erstatning for den ved Sænkningen af S/S »Caledonia« forvoldte Skade er endnu ikke afsluttet.

---

34. S/S »DORTHEA« af Esbjerg.

Minesprængt i Nordsøen den 10. April 1916 paa Rejse fra Methil til Esbjerg med 1179 Tons Kul. Ingen Omkomne.

Udskrift af Søforhørsprotokollen ved Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn.

Aar 1916 den 18. April Eftermiddag Kl. 1 blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand: Kriminalretsassessor Rump og dens Medlemmer Kaptajn Schmidten og Kaptajn Wrisberg og foretoges:

Nr. 58/1916. Søforhør i Anledning af, at S/S »*Dorthea*« af Esbjerg er sunket i Nordsøen.

For Retten mødte:
1. Styrmand A. H. S. Larsen.
2. Styrmand L. H. Christensen.
2. Maskinmester J. Stengade Petersen.
Matros S. F. Kjeldsen.
Skibsdreng P. C. Sørensen.
Kok H. N. Hansen.
Hovmester J. R. M. N. Hansen.
Fyrbøder J. Madsen.
Fyrbøder H. P. Hansen.
Fyrbøder J. J. Jensen.

For Rhederiet, Dampskibsselskabet Vesterhavet mødte Firmaet I. Lauritzen ved Inspektør A. Agerlin.

For Krigsforsikringen mødte Forretningsfører Dreyer og Kaptajn Fabricius.

1. Styrmand Larsen forklarede, at Dampskibet »Dorthea« var paa Rejse fra Methil til Esbjerg og afgik fra Methil den 9. April Kl. 5 om Morgenen og var den 10. April om Middagen naaet vistnok til 55° 45′ N. Brd., 3° 30′ Ø. Lgd. Kaptajnen havde da overtaget Vagten Kl. 12 og var paa Broen, mens 2. Styrmand var paa Dækket og en hollandsk Matros til Rors. Der var ingen Udkig. Den hollandske Matros er afmønstret og Kaptajnen ligger syg i Haarlem.

2. Styrmand forklarer, at han lige før Eksplosionen havde set Kaptajnen paa Broen og derefter var gaaet agterud, men et Øjeblik efter skete der en Eksplosion, hvorved Skibets Bagbords Side blev oprevet omtrent midtskibs og Skibet fyldtes hurtig med Vand, hvorefter Skibet sank først med Forenden efter at have faaet Bagbords Slagside og forsvandt derefter i Løbet af 3 Minutter. Kaptajnen meddelte, at han under Eksplosionen havde opholdt sig i Bestiklukafet og var bleven slaaet mod Loftet. Baadene hang udenbords og søgtes straks satte i Vandet, og Mandskabet kom om Bord i Styrbords Baaden, idet de sidste maatte springe i Vandet. Bag-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

bords Baaden, der var kommen med Kølen i Vejret, fik de derefter rejst op og taget paa Slæb, idet de satte Sejl i Styrbords Baaden. Efter 21 Timers Sejlads blev de optagne af en hollandsk Trawler, der bragte dem til Ymuiden.

De mødende forklarede, at det var let vestlig Brise, klart Vejr, og ingen havde bemærket noget til nogen Minefare. De kan ikke afgjøre, om Eksplosionen skyldes en Torpedo eller en Mine.

1. Styrmand forklarede, at Skibet fra Kl. 12 styrede misv. O. t. S. med en Fart af ca. 7 Knob.

De mødende erklærede, at Eksplosionen ikke kan skyldes nogen Aarsag fra Skibet selv.

Indtil Mandag Middag havde Skibet styret O.S.O. fra Isle of May.

Styrmændene forklarede, at der ikke var givet dem nogen særlig Instruks om Ruten, der skulde føre østpaa.

Oplæst, vedtaget.

Søforhøret sluttet.

Retten hævet.

Rump.

Wrisberg. *Schmidten.*

Aar 1916 den 6. Maj Kl. 10 blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand Kriminalretsassessor Rump og dens Medlemmer: Kommandør Bræstrup og Kaptajn Wrisberg og foretoges:

Nr. 58/1916. Søforhør i Anledning af, at S/S »*Dorthea*« af Esbjerg er sunket i Nordsøen.

Søforhøret reassumeret.

For Retten mødte Kaptajn Jes Petersen Jessen.

Endvidere mødte for Krigsforsikringen Direktør Dreyer, Kaptajn Fabricius og Overretssagfører Fr. Winther.

Endvidere mødte for Rhederiet J. Lauritzen ved Inspektør Agerlin.

Kaptajnen forklarede paa samme Maade som Styrmanden, med hvis Forklaring han blev gjort bekendt.

Han forklarer, at han fra Isle of May styrede Ø.S.Ø. $^1/_4$ Ø. deviorende og efter at have taget Deviationen, der viste omtrent 10° vestlig Deviation, satte han Kl. 10 Kursen misv. Ø.S.Ø. $^1/_8$ Ø., idet han vilde holde nord om Doggerbankerne. Næste Middag Kl. 12, da de havde observeret en Højde af vistnok 55° 45′, ændrede han Kursen til misv. Ø. t. S.

Kaptajnen forklarer, at han ikke fra Rhederiet har faaet nogen Instruks om den Rute, Skibet skulde følge, eller nogen Cirkulærer. Han overtog »Dorthea« i Slutningen af 1915 og har hverken ved den Lejlighed eller senere modtaget Instrukser for Ruter. Han var heller ikke bekendt med, at der var foreskrevet særlige Ruter, som skulde følges til Esbjerg. Naar han gik nord om Doggerbankerne, var det, fordi han i England havde faaet at vide, at der var Miner paa Doggerbankerne.

Kaptajnen forklarer, at Skibet Mandag Middag viste sig at være betydelig forsat mod Syd, og at han ændrede Kursen for at komme godt nord om Doggerbankerne. Han er altid i Krigens Tid gaaet uden om Doggerbankerne. Han mindes ikke at have talt med andre herom. Hans tidligere Kaptajn sejlede ligeledes uden om Doggerbankerne, og Vidnet mente ikke, der var andre Steder, der kunde være Miner til Ruten paa Esbjerg.

Oplæst, vedtaget.

Søforhøret paany sluttet.

Retten hævet.

Rump.

C. Bræstrup. *Wrisberg.*

Aar 1916 den 20. Juni Formiddag Kl. 10 blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand: Kriminalretsassessor Rump og dens Medlem: Direktor Hein.

Retten bemærkede, at et andet Medlem var søgt tilsagt gennem Postvæsenet, men ej er mødt.

Der foretoges:

Nr. 58/1916. Søforhør i Anledning af, at S/S »*Dorthea*« af Esbjerg. er sunket i Nordsøen.

Søforhøret reassumeredes.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Der fremlagdes Skrivelse fra Justitsministeriet af 13. d. M. med 1 Bilag, nemlig Udskrift af en for Kantonretten i Amsterdam afgiven Søforklaring.

Den fremlagte Skrivelse lyder saaledes:

JUSTITSMINISTERIET.

———

Kjøbenhavn, den 13. Juni 1916.
Hermed 1 Bilag.

Brev Nr. 10104.
Journal Nr. 1916/3166.

Ved at fremsende hosfølgende gennem Udenrigsministeriet modtagne af den kgl. danske Konsul i Amsterdam indsendte Søforklaring, aflagt for Kantongerecht i Amsterdam den 15. April d. A. hvoraf fremgaar, at Dampskibet »Dorthea« den 9. Marts d. A. er forlist, skal man anmode Hr. Retsformanden om at ville foranledige, at det i Lov Nr. 72 af 12. April 1892 § 9, sidste Stykke, jvfr. §§ 11, første Stykke og 12 ommeldte Søforhør ved Skibsførerens Tilbagekomst optages. Forsaavidt det imidlertid skulde blive oplyst, at Søforhøret vil være at optage andetsteds, bedes det indesluttede tilbegesendt hertil med fornøden Meddelelse i saa Henseende.

P. M. V.

E. B.

Lundbye.

Til
Formanden for Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn.

Nr. 58/1916. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 20. Juni 1916.

Helland,
Ass.

Den fremlagte Udskrift af Søforklaring udelades som affattet i fremmed Sprog.

Retten fremlagde derhos en Translatøroversættelse af Bilaget.

Den fremlagte Translatøroversættelse er saalydende:

Afskrift af Søforklaring:

Idag den femtende April 1916 komparerede for os Dr. jur. I. A. Høfelt, Dommer i Kantonet Amsterdam, i Nærværelse af og assisteret af Dr. jur. P. F. Swagerman, substitut Retsskriver ved nævnte Kantonet, Hr. Axel Henrik Sofus Larsen 1. Styrmand paa det danske Dampskib: »Dorthea«, som Repræsentant for Jes Pedersen Jasen, dette Skibs Fører, som paa Grund af de ved Ulykken erholdte Saar har maatte indlægges paa Haarlem's Sygehus, i Nærværelse af Skibsbesætningens herefter nævnte Søfolk, ved Mellemkomst af Hr. Johan Erik Rosenberg, edsvoren Translatør, bosat i Amsterdam som af os indmeldt som Tolk, hos os har aflagt Ed paa, at han skal opfylde sit Hverv som Tolk med Troskab.

Han har aflagt følgende Forklaring:

At nævnte Skib, der var hægt, stærk og tæt, havde Master og Pumper forsynet med gode dobbelte Kraver, og endvidere vel forsynet med alt, hvad der yderligere er nødvendigt til at hindre Vandets Indtrængen, Maskinen i Orden og saaledes i enhver Henseende i krævet og forsvarlig Stand til at føre Købmandsvarer over Søen, i Methil har indladet Stenkul;

at han Komparenten med nævnte Skib, der var bemandet med 14 Hoveder, han medindbefattet, hvis Ladning var behørigt indladet, efter Sømandsbrug placeret, stuvet, surret og forsynet, endvidere Lugerne lukkede, dækkede af gode dobbelte Presenninger og tæt skalkede, den niende April 1916 Klokken 5 Formiddag er afgaaet fra Methil med en Lods om Bord;

at der, efter at Lodsen havde forladt Skibet, blev styret ud af Bugten ved Leith og holdt norden om Island May, hvorefter Kursen blev sat nord om Doggerbank O.S.O. misvisende indtil Mandag Middag den 10. April; da blev Middagsbestikket opgjort og loddet 30 Favne fin Sand;

at derefter Kursen ændredes 1 Streg nordligere; at Skibet Klokken 3—10 Min. om Eftermiddagen, medens Skibsføreren, som havde overtaget Vagten efter anden Styrmand, befandt sig et Øjeblik i Kortrummet paa Broen, rystede ved en voldsom Eksplosion, hvorefter Forskibet straks

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

begyndte at synke; at Mandskabet skyndte sig hen til Redningsfartøjerne, men Redningsfartøjet om Bagbord var paa Grund af Eksplosionen blevet uklart, hvorfor de tog Plads i Redningsfartøjet om Styrbord;

at Skibet knapt efter at Fartøjet havde forladt det, allerede begyndte at synke, saa at alt i Løbet af 3 à 4 Minutter var endt;

at Skibet efter Beregning befandt sig paa 55° 45′ N.B. og 3° 30′ Ø. L.;

at Skibspapirerne og Mandskabets Tøj havde maattet efterlades om Bord af Skibet;

at ingen Mine og lige saa lidt et Skib er set i Nærheden;

at det var smukt Vejr med svag vestlig Vind, medens der stod en høj Dønning fra N.Vest.

Efter at Skibet var sunket og Søen bleven noget roligere, opdagedes Redningschalupen om Bagbord, idet den drev paa Kølen; at det efter nogen Anstrængelse lykkedes at faa dette Fartøj i Orden, og at Halvdelen af Mandksabet gik over i det; men paa Grund af at Inventaret var tabt, blev Fartøjet taget paa Slæb;

at Sejlet hejsedes om Bord af Redningsfartøjet, og at Aarerne fordeltes mellem begge Chalupper;

at der blev sat Kurs i østlig Retning, og at denne beholdtes ogsaa hele Natten, uden at et Skib blev iagttaget;

at Mandskabet Tirsdag Middag blev optaget af den hollandske Fisketrawler »Johanne Bertha«, hjemmehørende i Ymuiden, blev behandlet der paa bedste Maade og landsat i Ymuiden, Onsdag 12. April 1916 ca. Klokken 8 om Aftenen;

at Skibsføreren, som ved Eksplosionen havde faaet Saar i Hovedet, paa Armene og Benene, blev transporteret til Haarlem's Sygehus;

at Skibets Tab maa tilskrives foran nævnte Omstændighed, medens han i alle Henseender har udøvet godt Sømandskab, ikke spildt Tid, eller forsømt Vind, passet godt paa Pumperne, har holdt dem saavidt muligt læns og stadig har draget Omsorg for Ladningens gode Ventilation.

Endvidere har:

Lars Hansen Christensen, 2. Styrmand,

Peter Christian Andersen, 1. Maskinmester,

Jørgen Stengade Petersen, 2. Maskinmester,

Søren Frederik Kjeldsen, Matros,

Jens Madsen, Fyrbøder,

hvilke under nævnte Rejse har tjent om Bord af nævnte Skib, enhver for sig, men overensstemmende forklaret: »at alle af deres stedfortrædende Skibsførers afgivne Erklæringer stemmer helt overens med Sandheden; at de med Hensyn til Ladningens Behandling har opført sig ærlig og med Troskab, uden at have udøvet Bedrag eller Tyveri, og at de ikke direkte eller indirekte vide noget om, at saadant er sket af nogen anden.

Til Slutning har alle Komparenter, saasom disse Forklaringer kunne og skulle tjene for Bevis af lidte Tab, Ulykker, Skader eller imod Krav af hvad Art fra Skibets Befragtere, anmodet os om at maatte faa Lov til at bekræfte deres ovenfor afgivne Forklaring med deres Ed. Hvorefter alle Komparenter har bekræftet deres Forklaringer ved for os at aflægge den krævede Ed.

Angaaende alt dette er affattet foranstaaende Rapport, hvilken efter at ovennævnte Tolk i det danske Sprog har oplæst den for Komparenterne godkendt af disse er underskrevet af dem, denne Tolk os Kantondommeren og fornævnte Retsskriver.

Undertegnet:

P. T. Schwagerman.

J. A. Høfelt. *A. Larsen.*

P. Andersen *J. Stengade Petersen.*

S. F. Kjeldsen. *J. Madsen*

L. H. Christensen. *J. E. Rosenberg.*

Indregistreret i Amsterdam den syttende April 1916. Bind 89, Folio 117 recto Fag 4 to Sider, ingen Henvisninger.

Modtaget i Retsgebyhr en Gylden tyve

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Cents i 10 Procent f. O. 12, tilsammen en Gylden og 32 Cents (f. 1,32).

Oppebørselsembedsmanden

B. A. N. + 2.

Vermeulen.

Afskriftens Rigtighed bevidnes af:

Retsskriveren ved Kantonretten i Amsterdam.

. . . . . .

Omkostningerne ved denne Afskrift er:

Stempel f 1.50
Gebyhr 1.60

f 3.10

At Omstaaende er en tro Oversættelse af det originale hollandske Aktstykke, hvilket jeg har forsynet med mit Identitetsmærke, bevidnes under min Haand og mit Segl som kgl. Translatør i Hollandsk hersteds.

København, den 17. Juni 1916.

P. N. Nieuwenhuis.

Nr. 58/1916. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 20. Juni 1916.

Helland,
Ass.

Da der ikke fandtes Anledning til fra det Offentliges Side at foretage videre, blev Søforhøret paany sluttet.

Retten hævet.

Rump. *V. T. Hein.*

»Dorthea«s
Rederi: Dampskibsselskabet »Vesterhavet«. Esbjerg.
Reg. Tonn. Br.: 842.
Reg. Tonn.Net.: 491.
Tons DW.: 1280.
Bygningssted: N. V. Scheepswerf »Dordrecht«. Dordrecht.
Bygningsaar: 1915.
Materiale: Staal.
Klasse: Lloyd's Reg. ✠ 100 A 1.
Assurance: Kr. 200,000. De private Assurandører.

---

35. 3-m. Skonnert »PRØVEN« af Marstal.

Sænket i Nordsøen den 12. April 1916 paa Rejse fra Setubal til Gøteborg med 420 Tons Salt. Ingen Omkomne.

Udskrift af Ærø Herreds Politiprotokol.

Aar 1916 den 2. Maj Eftermd. Kl. 2 blev Ærø Herreds Søret sat paa Tinghuset i Ærøskøbing i Overværelse af Søretsmedlemmerne Drejøe og Birkholm, hvor da foretoges:

Nr. 4/1916. Forhør i Anledning af at 3-m. Skonnert »*Prøven*« er sænket den 12. f. M. af en tysk Undervandsbaad.

Der fremlagdes en af Kaptajn Schmidt af »Prøven« affattet Beretning om det passerede.

Den fremlagte Beretning er saalydende:

Den 9. Februar 1916 Morgen, Vinden nordlig, frisk, forlod »Prøven« Setubal med Lods om Bord i fuld sødygtig Stand vel bemandet og udrustet til Rejsen med en Ladning Salt bestemt for Gøteborg, Kl. 9 Fmd. kvitterede Lodsen udenfor Barren tilsatte tjenlige Sejl og laa til Vinden N.V. over og fortsatte Rejsen uden noget nævneværdigt at bemærke indtil ca. 19. Marts. Skibet blev stoppet af det engelske Admiralitet og maatte ankre paa Downs for at faa Skibets Papirer undersøgt og maatte stoppe der indtil ca. 4 April, før Skibet fik sine Papirer tilbage fra Admiralitetet og Lov til at sejle, men blev yderligere opholdt der indtil ca. 9. paa Grund af Modvind, ca. 9. April om Middagen, Vinden N.V. flaut, lettede Anker og arbejdede os nord efter. stille og flaut om Eftm. Kl. 6 ankrede under North Foreland i N.V. giset Afstand 3 Kml. ca. 10. April. Dagen stille og omløbende ca. 11. Kl. 2 Morgen, Vinden V.S.V. laber Bris, lettede Anker og tilsatte alle Sejl og styrede nord efter i den foregivne Rute som opgivet af Admiralitetet. Kl. 7 Fmd. passerede Kendish Knock Fshb. Kl. $11^1/_2$ Fmd. passerede Shipvas Fshb. Vinden nordlig og Byger hele Efmd. ustadig med Byger, arbejdede nord efter ud paa Aftenen. Vinden mer til N.V. laa til Vinden N.O. over.

Ca. Kl. $5^3/_4$ 12. April ca. 20 Sømil N.N.Ø. af Smiths Knold Fyrskib fik Sigte af en tysk Undervandsbaad ret agter ude, som indhentede os og signaliserede, at vi

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

skulde sende en Baad over med Skibets Papirer, brasede straks bak og satte Jollen i Vandet, og jeg selv tilligemed 2 Mand gik over til Undervandsbaaden og afleverede Papirerne, af hvilken Nationalitet at Undervandsbaaden var, kan ikke bestemt siges, da ingen Nationalitetsflag førtes, men blev talt tysk til os. Ingen Nummer synes ej heller, men et Mærke For og Agter paa Siden af Stævnen, som lignede den tyske Nationalitetsfarve, efter at have ligget paa Siden i nogen Tid og ventet paa at faa Papirerne, gav de Ordre fra U-Baaden til at gaa om Bord og tage hele Mandskabet fra Borde, jeg forespurgte da om de vilde sænke Skibet, hvortil de svarede Ja. Jeg protesterede derimod og sagde at Skib og Last og Bestemmelsesplads var neutralt. Men blev svaret gaa kvik om Bord og hent det øvrige Mandskab, vi gik saa om Bord og satte Redningsbaaden overbord og forsynede os med de nødvendigste Dele, og roede over til U-Baaden, fik derfra en Mand med 3 Dynamitbomber, som han bragte om Bord paa Prøven, hvilke han anbragte paa Dækket og antændte dem, vi tog saa den tyske Mariner i Baaden igen og roede et Stykke fra Skibet. Ca. 8—10 Minutter efter eksploderede de og Skibet gik tilbunds, bragte saa den tyske Mariner om Bord paa U-Baaden, jeg spurgte ham, om de var tyske, dertil svarede han ja, da vi kom paa Siden af U-Baaden, spurgte jeg, om de vilde slæbe os et Stykke S.V. efter, da der syntes en Sejlfiskekutter liggende Vest over. Vinden var S.V. tiltagende Kuling og temmelig høj Sø, saa vi kunde ikke selv ro op, men de svarede os ikke, kastede os løs og overlod os til Skæbnen selv, vi satte saa Smaasejl paa Baaden og styrede N.N.O. efter i Haab om at træffe paa en Damper eller Fisker, hvilke vi først traf efter 54 Timer. Den 14. April om Middagen blev vi optaget af den hollandske Damptrawler »Louise Groen J.« af Ymuiden paa 54° 32′ NB. 5° Ø. Lgd., som indbragte os til Ymuiden, hvor vi ankom den 15. April om Emd. Kl. 2½, hvor Mandskabet blev anbragt paa Sømandshuset og forsynet med de nødvendigste Klæder af den danske Konsul.

Fremlagt i Ærø Herreds Søret den 2. Maj 1916.

Ivar Krabbe.

Fremstod Kaptajn Peter Lauritsen Schmidt af Marstal Landsogn, Fører af 3-m. Sk. »Prøven« af Marstal.

Den fremlagte Beretning, der er skrevet af Kaptajn Schmidt efter hans Hjemkomst, oplæstes for ham og vedtoges af ham med Tilføjende at Beretningen, saavidt det har været Kapt. muligt, er affattet ordlydende i Overensstemelse med den Beretning som Kpt. efter Ankomsten til Holland afgav til Tribunalet i Amsterdam den 18. April d. A., for hvilken Ret Kpt. afgav mundtlig Forklaring ved Hjælp af Tolk i Overværelse af en Repræsentant for den danske Konsul i Amsterdam. Denne Forklaring blev af Kpt. beediget. Medens Kpt. var paa Siden af Undervandsbaaden gjorde han mundlig U-B. Chefen opmærksom paa, at Ladningen som i Connossementet anført var neutral, idet den udelukkende bestod af Salt. Kapt. var ikke oppe paa Dækket af »Prøven«, da Bomberne blev anbragt paa Dækket, saa Kopt. ved ikke noget om, hvorvidt det fra U-Baadens Side blev undersøgt om Ladningen bestod af Salt.

Oplæst, vedtaget.

Kopt.'s Skib »Prøven« af Marstal var 3-m. Skonnert, bygget i 1892 i Figaholm i Sverrig af Fyr og Eg, klassificeret i Fransk Veritas 5—6—1—1. Skibets Værdi var 48,000 Kr., idet den i Februar Maaned var bleven solgt for dette Beløb til Mægler Herman Boye i Marstal ifølge Købekontrakt til Aflevering efter Udlosning af den foran omtalte Last i Gøteborg. Skibet var forsikret med almindelig Forsikring i Søassuranceforeningen »Ærø« for 21,200 Kr. og var krigsforsikret for 24,500 Kr. Skibet var 245,56 Netto Tons, Rederen var I. C. Carlsen i Marstal. Ladningen bestod af ca. 420 Tons Salt, Kpt. ved ikke om den var forsikret. Fragten var forsik-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

ret for 6000 Kr. i Krigsforsikringen. Besætningen bestod af Styrmand Andreas Hansen og 5 Mand, der alle blev reddede, der var ingen Passagerer om Bord.

Styrmanden er til Stede i Retten idag, men Mandskabet er afmønstret, og Kpt. ved ikke, hvor de opholder sig.

De Papirer, som forblev i U.-Baaden, var Connossemente, Certepartiet, Maalerbrev, Bemandingsliste og engelsk Klareringsbevis, Kpt.'s Regnskabsbog og hele Besætningens Søfartsbøger har Kpt. afleveret til den danske Konsul i Amsterdam.

Oplæst, vedtaget.

Fremstod Styrmand paa 3.-m. Skonnert »Prøven«, Andreas Hansen af Ommel.

Kaptajnens Beretning blev forelæst for Styrmand Hansen, der tiltraadte den som rigtig, idet han bemærkede, at han ikke var med ovre ved U.-Baaden, da Kaptajnen roede over og afleverede Skibspapirerne. Kpt. saa heller ikke andet Mærke paa U.-Baaden eller dets Mandskabs Tøj end 3 Ringe udenom hinanden, i de tyske Nationalfarver, sort, hvidt og rødt, der var anbragt paa begge Sider af Bov og Stævn af U.-Baaden. Den Mand, som var ovre paa Prøven og lægge Bomberne, talte tysk; men forstod øjensynlig dansk. Hverken han eller nogen anden fra U.-Baaden undersøgte Lasten. Lugerne blev slet ikke aabnede.

Oplæst, vedtaget.

Kaptajn Schmidts Forklaring i Dag blev forelæst Kpt., der ikke havde noget at bemærke til dens Rigtighed. Kpt. har aflagt beediget Forklaring i Amsterdam sammen med Kaptajn Schmidt og det øvrige Mandskab.

Kaptajn Schmidt og Styrmand Hansen bekræftede derefter deres aflagte Forklaringer med Lovens Ed.

Forklaringen i Dag overværedes af Repræsentant for Krigsforsikringen for danske Skibe I. V. Fenger og af »Prøven«s Reder I. C. Carlsen.

Søretten hævet

Iver Krabbe.

S. G. Birkholm. *Chr. Dreiøe.*

Vidner:

S. Thørring. *J. L. Jørgensen.*

»Prøven«s
Rederi: J. C. Carlsen. Marstal.
Reg. Tonn. Br.: 276.
Reg. Tonn. Net.: 246.
Bygningssted: Fiigeholm.
Bygningsaar: 1892.
Materiale: Eg og Fyr.
Klasse: Bur. Ver. ✠ 12—4 5/6 G. 1. 1.
Assurance: Kr. 21,500. Søassurance Foreningen »Ærø« og Den gensidige danske Krigsforsikring.

Anm. Den tyske Regering har anerkendt Sænkningen af 3 m. Sk. »Prøven« som værende uberettiget og har erstattet den ved Sænkningen forvoldte Skade. (Kasko-Erstatningen udgør 47,000 Kr.).

---

36. S/S »JOHANNE« af Esbjerg.

Minesprængt i Nordsøen den 23. April 1916 paa Rejse fra Fowey til Odense med 1153 Tons Lerjord. 1 Omkommen.

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn gør vitterligt:

Aar 1916 den 29. April Em. Kl. 1¾ blev Retten sat af Næstformanden, Kriminalretsassessor Rump, og dens Medlemmer Komandør Bræstrup og Kaptajn Møller, og foretoges:

Nr. 63/1916. Søforhør i Anledning af at Damperen »*Johanne*« er sunket som Følge af Mineulykke.

Der fremlagdes Skrivelse fra Rederiet.

Den fremlagte Skrivelse lyder saaledes:

J. Lauritsen,
København — Esbjerg
København K., 29. April 1916.

Til
Formanden for Sø- og Handelsretten.
Hersteds.

Paa given Foranledning tillader jeg mig herved at oplyse, at Kaptajn Hans Peter Mikkelsen, som omkom ved S/S »Johanne«s Forlis i Nordsøen den 23. ds., var født i Sønderho paa Fanø den 22. September 1879 og har bestaaet 1ste Del af Styrmandseksamen i 1902 og 2den Del i 1903.

Kaptajn Mikkelsen begyndte i mit Selskabs Skibe som 2. Styrmand i November

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Maaned 1903 og har siden den Tid sejlet som 2. og 1. Styrmand med mine Skibe, indtil han blev Fører i Aaret 1908, og siden den Tid har han ført forskellige af mine Skibe.

Førerposten paa »Johanne« overtog Kaptajn Mikkelsen den 23. Maj 1913.

Kaptajn Mikkelsen var gift og bosiddende i Nordby paa Fanø og havde 2 Børn.

Med Højagtelse

J. Lauritsen.

Nr. 63/1916. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 29. April 1916.

G. Torup,
Ass.

Af Besætningen var mødt:
1. Styrmand H. A. Kirkegaard.
2. Styrmand Heilmann-Hansen.
1. Mester R. E. Rasmussen.
2. Mester Klaus Fr. Nielsen.
Matroserne A. Chr. Petersen og Matth. Jessen.
Letmatros E. Jensen.
Fyrbøder Schmidt.
Fyrbøder Andersen.
Fyrbøder Christensen.
Messedreng Knud Petersen.

For Krigsforsikringen mødte Kaptajn Fenger og Direktør Dreyer.

For Rederiet mødte Inspektør Christoffersen.

1. Styrmand Kirkegaard forklarer, at Skibet var paa Rejse fra Fowey til Odense og havde passeret Kanalen og sejlet op langs Englands Østkyst som foreskrevet til Cromer Knoll. Herfra sattes Kursen den 22. ds. Kl. 6 om Aftenen N.Ø. indtil næste Dags Morgen Kl. 8, da Kursen ændredes til Ø.N.Ø. efter Hanstholm. Vidnet ved intet om, hvorvidt der var givet særlige Forskrifter for den Kurs, Skibet skulde følge. Man vidste, at »Dorothea« tidligere var stødt paa en Mine S.Ø. for Doggerbank. Derimod erfarede man først senere, at 3 hollandske Trawlere var sprængte dér. Kl. $2^1/_2$ den 23. April skete der en Eksplosion. Vidnet var da i sit Kammer.

2. Styrmand Heilmann-Hansen forklarer, at han havde Vagten den Dag fra 12—7 og var paa Broen med Eyvind Jensen som Rorgænger. Der var ingen paa Udkig. Vejret var stille og klart. Der var ingen Skibe i Nærheden og ingen Fare at bemærke. Baadene var udsvingede og provianterede. Den anden Matros, der havde Vagt, var nede paa Dækket. Uden at man havde bemærket noget i Forvejen, skete der en Eksplosion om Styrbord ved 2 Lugen, og Skibet begyndte straks at synke med Forstavnen nedad. Vidnet blev slynget tilvejrs, og Mandskabet kom straks paa Dækket, og Bagbords Redningsbaad straks sat i Vandet, da det var klart, at Skibet ikke kunde flyde. I Styrbords Redningsbaad var forreste Talje slaaet itu. Hele Mandskabet gik derfor straks i Bagbordsbaad. Hovmesteren var bleven brændt paa Benene og Fyrbøder Andersen skoldet i Nakken og paa Armen.

1. Styrmand forklarer, at straks efter at han var kommen op paa Baaddækket, saa han Kaptajnen, der formentlig var kommen fra Kahytten. Han havde et Saar over det ene Øje, men kunde ellers ikke ses at være tilskadekommen. Kaptajnen spurgte Matros Petersen, om der var flere Mand forude og gik ned ad Trappen, der førte til Overbygningen. Siden saa Vidnet ikke Kaptajnen. Vidnet stod dengang i Færd med at nedfire Bagbordsbaad. Efter at alle var komne i Baaden undtagen Messedrengen, der stod i Rigningen for ad den Vej at komme i Baaden, raabte Vidnet paa Kaptajnen, uden at der blev svaret. Forskibet var da helt under Vand, idet Vandet stod op over Storlugen. Vidnet gik da i Baaden og stødte fra, og straks efter sank Skibet. Fra Eksplosionen til Skibet var sunket hengik kun omtrent 3 Minutter. Baaden blev $^1/_2$ Timestid paa Stedet, uden at der bemærkedes noget til Kaptajnen. Baaden satte Sejl og satte Kursen Ø.N.Ø. og blev næste Morgen optaget af en hollandsk Fiskedamper »Albatros«, som var paa Fiskeri og skulde til Ymuiden. Næste Formiddag blev »Albatros« imidlertid be-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

slaglagt af en tysk Torpedobaad og ført til Cuxhafen som Prise.

Matros A. Chr. Petersen bekræfter, at Kaptajnen, medens Vidnet stod paa Baaddækket for at hjælpe til at fire Baaden ned, kom hen til ham og spurgte, om der var flere forude, hvad Vidnet sagde, han ikke troede. Kaptajnen havde et mindre Saar over det ene Øje. Kaptajnen gik forud, og Vidnet saa ham ikke mere.

Hans Smith forklarer, at da han kom fra Lukafet forude for at gaa op, mødte han Kaptajnen paa Overbygningen uden for Kaptajnens egen Kahytsdør. Kaptajnen saa ud til Bagbords Side. Vandet stod da allerede ind over Lønningen. Vidnet saa ikke, hvad Kaptajnen derefter foretog og har ikke set ham senere.

Letmatros Eyvind Jensen forklarer, at han stod til Rors, da Eksplosionen skete. Han forklarer, at han intet havde bemærket til nogen Mine inden Eksplosionen.

2. Styrmand forklarer, at der ikke var givet nogen Ordre til at holde Udkig. Der kunde heller ikke anbringes en Mand i Masten til Udkig, og man saa, da Vandet var klart, lige saa tydeligt fra Broen som fra Bakken.

1. Styrmand forklarer, at han har flere Gange været med »Johanne« over Nordsøen. Der har ikke — ham bekendt — været givet Ordre til nogen bestemt Kurs af Hensyn til Minefare. De har engang styret fra Lindenæs til Flamborough Head.

Begge Styrmænd forklarer, at de ved, at andre danske Skibe følger Ruten fra Skagen ikke sydligere end Coquet Island. De ved ikke, om dette sker efter Aftale med Krigsforsikringen.

1. Styrmand forklarer, at han dog ogsaa efter Kaptajnens Udsagn ved, at andre Skibe er gaaet fra Cromer Knoll Fyrskib til Hanstholm.

Begge forklarer, at de ikke ved, at Krigsforsikringen har foreskrevet bestemte Ruter over Nordsøen.

1. Styrmand forklarer, at det var Kaptajnen selv, der gav Ordre til at sætte Kursen ud fra Cromer Knoll Fyrskib.

Skibspapirerne ere ikke reddede.

Oplæst og vedtaget.

Søforhøret sluttet.

Retten hævet.

Rump.

C. Bræstrup. *J. Møller.*

»Johanne«
Rederi: Dampskibsselsk. »Vesterhavet«. Esbjerg.
Reg. Tonn. Br.: 791.
Reg. Tonn. Net.: 453.
Tons DW.: 1268.
Bygningssted: Howaldtswerke. Kiel.
Bygningsaar: 1908.
Materiale: Staal.
Klasse: Lloyd's Reg. ✠ 100 A 1.
Assurance: Kr. 150,000. Krigsforsikringen for danske Skibe.

37. Skonnert »Christian« af Svendborg.

Opbrændt i Nordsøen den 28. April 1916 paa Rejse fra Moss til W. Hartlepool med 31 Stdr. Træ. Ingen Omkomne.

Udskrift af Svendborg Købstads Søretsprotokol.

Aar 1916 den 20. Maj Fmdg. Kl. 10 blev Svendborg Købstads Søret sat paa Raadhuset i Svendborg administreret af Byfoged O. F. Smith, som Formand og med de tilkaldte søkyndige Medlemmer Ferd. Nielsen og C. Christiansen, hvor i Overværelse af nedentegnede Vidner foretoges:

Nr. 172/1916. Søforhør angaaende Skonnert af Svenborg »*Christian*« Kaptajn E. Hansen, dets Beskydning af en tysk Undervandsbaad den 28. f. M. i Nordsøen.

Rettens Formand bemærkede, at Føreren af nævnte Skonnert Emil E. Hansen boende her i Byen, havde fremstillet sig paa Rettens Kontor med Begæring, at Søforhør maatte blive optaget i Anledning af, at det nævnte af ham førte Skib den 28. f. M., paa Rejse fra Moss i Norge til West-Hartlepool med en Ladning Pitprops, var bleven forsøgt sænket af en tysk Undervandsbaad, og efter at være bleven forladt af Besætningen, indslæbt til Tynen i stærk beskadiget Tilstand. Kaptajn Hansen havde oplyst, at han med Skibets øvrige Besæt-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

ning, efter at være kommen i Land i England, havde afgivet Søforklaring for den danske Konsul i Newcastle. Han afleverede Udskrift af denne Søforklaring og endvidere Uddrag af Skonnertens Dagbog. Han bemærker paa Anledning, at Skibets Besætning paa den omhandlede Rejse havde forruden ham bestaaet af Bedstemand Brun Nielsen, Kok Jens Kristian Nielsen og Dæksgut Oliver Lauridsen, alle disse var reddede, uden at have lidt Skade, og var sammen med Kmprt. blevne landsatte i Sunderland, men de var rejste hjem fra England i Begyndelsen af denne Maaned foruden Kmprt. selv, og de var nu ikke til Stede her i Byen. Bedstemanden og Kokken havde begge hjemme i Randers, og opholdt sig vistnok ogsaa begge der, i al Fald var de tagne dertil, da de kom hjem. Bedstemandens Bopæl i Randers var Nordre Grave Nr. 6, hvor hans Moder bor. Dæksgutten var Normand og er rejst til Norge, han hører hjemme i Frederiksstad. Kmpt. selv kom tilbage her til Landet sidst afvigte Lørdag den 13. ds. med Damper fra Newcastle til København. Han fremstillede sig, sammen med sin Broder, der er Skibets Rheder, straks samme Dag, han var kommen til København, til Sø- og Handelsrettens Kontor dersteds, med Begæring om Søforhørs Afholdelse, men blev henvist til at lade dette Forhør afholde i nærværende Jurisdiktion, hvor Skibet er hjemmehørende.

Rettens Formand fremlagde det afleverede Uddrag af Skibets Dagbog, samt Udskrift af Søforklaringen afgivet i Newcastle. Til Stede i Retten havdes Skibets Bemandingsliste, dets Nationalitets- og Registreringscertifikat samt Skibsdagbogen.

Det fremlagte Uddrag af Dagbogen er saalydende:

»Uddrag af Skonnert »Christian«s Dagbog. Sk. »Christian« afgik fra Moss Onsdag den 19. April 1916 Kl. 3,30 Emd. med 30 Stander Props. Vinden var nordlig, 8,45 samme Aften pass. Færder og næste Aften Kl. 8,30 tabtes Lindenæs Fyr af Sigte i Kimningen i N.N.O. Rejsen forløb normalt indtil den 28. April, lidt før Middag, da Skibet befandt sig 16 miles N.O. for Suthern Point, en tysk U.-Baad dukkede op agten for Skibet og beordrede os at gaa i Baaden. Vi roede over til U.-Baaden, der tog Baaden og gik over til Skibet og forsøgte at stikke Ild paa Skibet med Petroleum, hvilket dog ikke lykkedes. Efter gentagne Forsøg med Bomber at bringe Skibet til at synke, affyredes tilsidst nogle Skud rundt om i Vandlinien paa Skibet. I al denne Tid opholdt vi os om Bord i U.-Baaden. Tilsidst opgaves det at faa det til at synke, hvorpaa Sejlene brændtes og Tovværket huggedes i Stykker. Ved 3 Tiden forlod U.-Baaden Skibet med os paa Slæb. Efter at have slæbt os ca. 1 Mil i S.S.Vlig Retning, kastede de os los, hvorpaa vi roede mod Land. Ved 5 Tiden mødte vi S/S »Sjælland« af Kjøbenhavn, der tog os paa Slæb ind til Vagtskibet ved Sunderland.

E. Hansen,
Fører.

Fremlagt i Svendborg Købstads Søret den 20. Maj 1916.

O. F. Smith.

Mødt var Skibets Fører Emil Emanius Hansen, endvidere var mødt Christian Thorning Hansen, Ejer af det forulykkede Skib, boende Korsgade 32 her i Byen, ellers var ingen mødt.

Rettens Formand bemærkede, at han den 17. ds. havde tilskrevet Ditz Schweitzer, Ny Vestergade 15 i Kjøbenhavn, der er opgivet ham som Repræsentant for det norske Forsikringsselskab »Sandefjords norske Reassuranceselskab«, i hvilket Skibet var krigsforsikret, om det til i Dag her i Retten berammede Søforhør, men der var ikke modtaget nogen Meddelelse som Svar paa denne Skrivelse.

Kaptajn Hansen formanedes til Sandhed; han erklærede sig bekendt med Lovens Edsformaningstale og Straffen for falsk Forklaring og Mened.

Det fremlagte Udtog af Skibets Dag

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

bog forelæstes Kaptajn Hansen og sammenholdtes samtidig af Rettens søkyndige Medlemmer med Skibets Dagbog, med hvis Indhold det fandtes at være i det væsentlige overensstemmende. Kaptajn Hansen erklærer, at han i et og alt vedstaar Rigtigheden, af den i Dagbogen og Uddraget indeholdte Beretning.

Den af ham for Konsulen i Newcastle afgivne Forklaring blev derefter gennemgaaet med ham. Han vedstaar i det hele denne sin Forklaring og bekræfter Rigtigheden af de af ham afgivne Besvarelser af de specielle til ham under Søforklaringen rettede Spørgsmaal 1—17.

Kmpt. forklarer yderligere, at det blev meddelt ham om Bord paa H. M. S. Safelik, at »Christian« var bleven slæbt ind, og at han kunde faa Skib og Ladning igen. Ved Kmprts. Afrejse fra Newcastle var Skibet trukket paa Land i Jarmer Stakes, Ladningen var i Skibet og havde efter Komparentens Formening ikke taget Skade ved Beskydningen eller Ildspaasættelsen udover det, at Dækslasten eller Størstedelen af den, var skyllet væk som Følge af, at Skibet var løbet fuldt af Vand og flød paa Lasten. Skibet blev senere kondemneret, og Kmprt er i Besiddelse af Kondemnationsbeviset, udstedt i Newcastle den 4. ds. af Marine Surveyor William J. Jobling og Marine Surveyor Fr. Madsen, hvilket han foreviste.

Oplæst. Vedtaget.

Kmprt. forklarer yderligere, at »Christian« tilhører hans Broder Christian Thorning Hansen som Ejeejer. Kmprt. har været Fører af »Christian« i 2 Maaneder. Det er det første Skib, han har ført; før den Tid har han i flere Aar faret som Styrmand under Østasiatisk Kompagni.

Rettens Formand bemærkede, at det fremgaar af Skibets tilstedeværende Maalebrev, at det er bygget i Christiania 1866, havde fra Oktober 1888 til Marts 1905 været hjemmehørende i Ommel under Navn af »Familien«, fra Marts 1905 til Maj 1913 i Marstal under Navn »Karen Sofie«, fra Maj 1913 indtil Marts 1916 i Ærøskøbing under Navn »Christian«. Det var af Drægtighed 65,19 Brutto Reg. Tons, Netto 53,64.

Kmprt., Kapt. Hansen, forklarer, at han havde ført Skibet paa en Rejse herfra til Lybæk ballastet; i Lybæk indtog han en Ladning Kokes til Moss, og i Moss en fuld Ladning Props bestemt til Firmaet Smith Hoggs & Co., West Hartlepool.

Oplæst. Vedtaget.

Saa fremstod Skibets Ejer, Christian Thorning Hansen, 34 Aar gl., der forklarer, at han har ejet Skonnert »Christian« siden i Marts d. A. Han købte Skibet for 7500 Kr. af dets daværende Fører Eriksen, men det tilhørte, saavidt Kmprt. ved, et Partrhederi, hvis korresponderende Rheder var Købmand Lauritsen i Ærøskøbing. Skibet var kaskoforsikret hos De private Assurandører i København for 5000 Kr., men var paa Rejsen fra Moss til West Hartlepool krigsforsikret i det fornævnte norske Selskab for 7500 Kr. Fragten var forsikret i et andet norsk Selskab saakaldet »Vare og Krig«. Fragten var 165 sh. pr. Standard.

Oplæst. Vedtaget. Komprtne. aftraadt.

Rettens Formand bemærkede, at da der foreligger beediget Søforklaring afgiven for den danske Konsul i Newcastle af hele Skibets Besætning, fandt han ikke tilstrækkelig Grund til at søge de her tilstedeværende Folk af Besætningen paany afhørte og Sagen fremsendt til andre Jurisdiktioner, og heri var Rettens søkyndige Medlemmer enige med Formanden, hvorfor Søforhøret sluttedes.

Søretten hævet..

O. F. Smith.

Ferd. Nielsen. *C. Christensen.*

Retsvidner:

C. A. Larsen. *C. E. Wulff.*

»Christiane's
Rederi: Th. Hansen. Svendborg.
Reg. Tonn. Br.: 65.
Reg. Tonn. Net.: 54.
Bygningssted: Kristiania.
Bygningsaar: 1866.
Materiale: Eg og Fyr.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Klasse: —
Assurance: Kr. 7500. Norske Assurandører.

---

38. S/S »KARLA« af Esbjerg.

Minesprængt i Østersøen d. 21. Maj 1916 paa Rejse fra Aalborg til Asbacka i Ballast. Ingen Omkomne.

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn gør vitterligt:

Aar 1916 den 24. Maj Eftermiddag Kl. 1½ blev Ekstraret sat af Retsformand J. Koch og Rettens Medlemmer: Kommandør Bræstrup og Kaptajn Møller, og foretoges

Nr. 75/1916. Søforhør i Anledning af, at Dampskibet »*Karla*« af Esbjerg er sunket som Følge af Eksplosion af undersøisk Mine.

For Retten mødte:
Skibsfører Broder Nielsen.
1. Styrmand Jens Hansen Poulsen.
2. Styrmand Lars Peter Petersen.
1. Maskinmester C. Borreschmidt Christensen.
2. Maskinmester Fr. Krogsgaard.

Matroserne:
Chr. P. Ørum Bertelsen,
Aug. Vald. Nielsen og
Jørgen Chr. Hansen.

Dæksdrengene:
And. Jessen og
C. Dreyer Madsen.

Fyrbøderne:
Thorv. E. Otterdahl Nielsen,
Sofus Marinus Nielsen og
Karl Christensen.
Hovmester Chr. Georg Hilbert Meisner og Koksmath Frits Johs. Jørgensen.

For Rhederiet Dampskibsselskabet Vesterhavet mødte Firmaet J. Lauritzen ved Skibsinspektør Christoffersen.

For Krigsforsikringen mødte Kaptajn Fenger.

Rhederiets Repræsentant bemærkede, at Besætningen var ankommenu hertil i Dag, men man havde ønsket Søforhøret optaget i Dag; der havde imidlertid ej været Tid til at tage Afskrift af Kladdejournalen, der var tilstede i Retten. Selve Dagbøgerne gik ned med Skibet.

De mødende af Besætningen gjordes bekendt med Vidners Sandhedspligt.

Kladdejournalen for Tiden fra Søndag Middag 21. d. M. oplæstes for de mødende, der godkendte Rigtigheden heraf.

Kaptajnen forklarer, at han havde læst Efterretninger for Søfarende Nr. 19, hvori var tilraadet enten at gaa ind ved Landskrona eller, hvis man gik nordpaa langs Kysten, da at holde sig inden for 3 Mils Grænsen. Da »Karla« nærmede sig Landsort, var det saa tykt over Land,, at han ikke ansaa det for sikkert at gaa indenskærs der, og han gik derfor videre langs Kysten, idet det var hans Hensigt at holde sig inden for 3 Mil fra Land og at tage Lods ved Sandhamn. Ved Hufvudskär viste en Pejling 3 Sømil fra Land; han ændrede derfor Kursen lidt indefter.

Vidnet har ment at være inden for 3 Mils Grænsen, da Eksplosionen skete. Ganske nøjagtigt kan han ikke angive Stedet, men efter Tiden skal der være ca. 8 Sømil fra Eksplosionsstedet til Almagrundets Fyrskib.

Da Vidnet kom til dette Fyrskib, blev det sagt, at der var kommet en Advarsel fra Tyskland gaaende ud paa, at man agtede at udlægge et Minefelt mellem Almagrundet, Hufvudskär og Gotska Sandøen. Han hørte ligeledes, at en svensk Damper var gaaet til Bunds omtrent paa samme Sted for 12 Timer siden.

Oplæst. Vedtaget.

Der fremlagdes Afskrift af Skibsdagbogen.

Den fremlagte Afskrift af Skibsdagbogen lyder saaledes:

Uddrag af Kladde til Skibsdagbog for Skruedampskibet »Karla«.

Registrerings- (Signal-) Bogstaver: N. R. C. G.
Register Tons brutto: 786,52.
Register Tons netto: 442,86.
Hjemmehørende i Esbjerg.
Søndag den 21. Maj 1916 Kl. 2,55

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Emd. Hufvudskär tv. Afst. 3 Sm. Log 35. Retv. sejl. K. N. 49° Ø. Vind: Sydlig. 3. Sø: 3. Regn.

Kl. 4,30 skete en Eksplosion under Skibets Stb. Side, antagelig ret under Forrigningen, Vandet strømmede hurtig ind og fyldte Forlasten, Mandskabet ordredes straks til begge Redningsbaadene, som blev firede af, og roede bort fra Skibet; samme rejste sig hurtig lodret i Vejret med Agterenden, tog med Stævnen mod Havbunden og sank derefter igen agterover og forsvandt. Tiden, som medgik fra Eksplosionsøjeblikket til Skibet forsvandt, var, efter hvad vi konstaterede, 5 Minutter; vi nærmede os derefter hinanden med Baadene og blev enige om at sætte Sejl og hurtigst søge Almagrunds Fyrskib, som efter et Kvarters Forløb kom i Sigte, alle kom vel om Bord i Fyrskibet Kl. 6,30 Emd., men da Sø og Vind var urolig, besluttedes at overnatte og næste Dag med Fyrskibets Motorbaad forsøge at naa ind til Sandhamn.

Næste Dag Mandag den 22. var Vind og Sø stadig urolig. Kl. 2,30 Emd. flovede samme, og gik Kapt. og 2. Styrmd. i Land og fik Lodserne til at afhente det tilbageblivende Mandskab samt Baadene, der indtraf i Sandhamn Kl. 11,00 Emd.

Nr. 75/1916. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 24. Maj 1916.

Helland.

Ass.

Søforhøret sluttet.

Retten hævet.

J. Koch.

C. Bræstrup. *J. Møller.*

»Karlaes

Rederi: Dampskibsselsk. »Vesterhavet«. Esbjerg.

Reg. Tonn. Br.: 787.

Reg. Tonn. Net.: 443.

Tons DW.: 1200.

Bygningssted: Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft. Kbhvn.

Bygningsaar: 1908.

Materiale: Staal.

Klasse: Lloyd's Reg. ✠ 100 A 1.

Assurance: Kr. 150,000. Krigsforsikringen for danske Skibe.

39. Skonnert »SVANEN« af Rudkjøbing.

Stukket i Brand og beskudt i Kattegat den 24. Juni 1916 paa Rejse fra Malmø til Hartlepool med 70 Stdr. Træ. Ingen Omkomne.

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn gør vitterligt:

Aar 1916 den 27. Juni Formiddag Kl. 9 blev Retten sat af Retsformand Koch og Medlemmerne, Direktør V. T. Hein og Kaptajn I. Chr. Schou, og foretoges:

Nr. 90/1916. Søforhør i Anledning af, at Skonnerten »*Svanen*« den 24. d. M. paa Rejse fra Malmø til West Hartlepool med en Ladning Props er bleven sænket af tyske Torpedojagere.

For Retten mødte:

Føreren M. A. Nørregaard,
Styrmand O. V. Lütken,
Letmatros B. A. Sørensen,
Letmatros A. F. V. Rasmussen,
Ungmand G. H. Kirkeskov,
Ungmand P. J. Henriksen,

der alle gjordes bekendt med Vidners Sandhedspligt.

For Rhederiet Union af Rudkjøbing mødte Firmaet Heckscher & Søns Eftf. ved Fuldmægtig E. Petersen.

For Ladningsejerne mødte Overretssagfører Munch-Petersen.

For Forsikringen af Løsøre mødte Kaptajn Gabe.

For Ladningsassurandørerne Norske Lloyd mødte Direktør G. Henningsen.

Der fremlagdes en Rapport fra Føreren af »Svanen, der bemærkede, at Skibsdagbogen er tilbageholdt af Tyskerne.

Den fremlagte Rapport lyder som følger:

Skibsjournalen samt Ladningspapirerne beholdt Chefen paa Torpedojageren V 155.

Søforklaring angaaende Sk. Svanen af Rudkjøbing. Opbringelse, Brand og Sænkning af tyske Torpedojagere Lørdag den 24. Juni 1916 Kl. 8,15 Eftm. ca. 5 Sømil N.O. for Hallands Väderøs Fyrtaarn.

Skibet afsejlede Lørdag den 24. Juni 1916 Kl. 9 Fm. fra Malmø bestemt til West Hartlepool med en Ladning Kort-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

props (67 Stander). Vinden S.O. ustadig Brise, klart Vejr, der styredes forskellige Kurser gennem Sundet Nord efter øst om Hveen, Kl. 3 Eftm. passeredes øst om Lappegrundens Fyrskib, derfra styredes msv. N.N.V. og Nord efter Kullen, som passeredes Kl. 5½ Eftm. ½ Sømil af. Kl. 6,45 Eftm. passeredes Hallands Väderøs Fyrtaarn Afstand ca. 1½ Sømil, styrede msv. N.O. efter med sikker Kending. Kl. 7,45 Eftm. blev stoppet og visiteret af 2 tyske Torpedojagere, V. 155 lagde sig paa Siden af Svanen, og en Officer kom om Bord og eftersaa Ladningspapirerne, og da Ladningen var Kontrabande, fik vi Ordre til at forlade Skibet i Løbet af 10 Minutter, medtage hvad vi kunde af Tøj samt af Proviant for os selv for Rejsen i den givne Tid. Efter at vi vare komne om Bord i Torpedojageren toges flere Sejl, Trosser, Kabeltøv m. m. m. fra Svanen, som derefter blev forankret, sat i Brand og beskudt fra begge Sider, derefter blev der sat en Bombe under Skibet, for at sprænge det i Luften, men uden Resultat. Der blev affyret ca. 30 Skud paa Skibet, som laa med Dækket i Vandet, men med hele Master, Stænger og Ræer, da Torpedojagerne forlod Svanen Kl. ca. 8,45 Eftm. Om Bord i Torpedojageren blev vi i alle Maader pænt og humant behandlet, Chefen spurgte Føreren, hvor han helst ønskede at blive sat af med Mandskabet, og da der blev sagt Kjøbenhavn, indvilligede Chefen i at afsætte os ved Lodsskibet paa Kjøbenhavns Red, hvor vi ankom til Guldborgsund Kl. 1 Nat og forblev til Søndag den 25. Juni Kl. 10 Fm., da Lodsdamper satte os i Land.

Den medtagne Proviant blev af Tyskerne afkøbt Føreren til almindelig Pris.

M. H. Nørregaard,
Fører af Sk. »Svanen« af Rudkjøbing.

Kjøbenhavn, den 25. Juni 1916.

90/16. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 27. Juni 1916.

Helland,
Ass.

Rapporten oplæstes for og godkendtes af de mødende.

Kaptajn Nørregaard fremstod til særskilt Afhøring og forklarede, at han var paa Dækket, da Hallands Väderø passeredes, ligesom da Torpedojagerne nærmede sig og hele Tiden imellem. Det var højlys Dag og klart Vejr. Vinden var S.O., laber Brise, og Strømmen var stærkt nordgaaende. Skibets Kurs var omtrent Nord, da Hallands Väderø passeredes, men kort efter gav Vidnet Letmatros Rasmussen, der da stod til Rors, Ordre til at styre N.O. msvisende. Det var efter Gisning, at Vidnet anslog Afstanden til Hallands Väderø, da denne passeredes, til 1½ Sømil. Det Sted, hvor Skonnerten blev stoppet og visiteret og senere forankret og skudt i Brand, laa efter Vidnets Gisning ca. 5 Sømil fra Hallands Väderø med Fyrtaarnet omtrent i S.V. Vidnet kan ikke angive helt nøjagtigt den Retning, hvori Hallands Väderø saas fra det Sted, hvor Skibet stoppedes. Kompasset staar inde i et Hus, hvad der vanskeliggjorde Pejlingen noget.

Da Vidnet passerede Hallands Väderø, var ingen Orlogsfartøjer at se. Han havde af Mægleren i Malmø faaet Anvisning paa saavidt muligt at holde sig paa svensk Søterritorium, men, som Vidnet allerede den Gang havde svaret, hans Skib var jo ingen Damper, og det var jo ikke altid muligt at passe paa ikke at komme udenfor, og her, hvor Farvandet syntes rent, og hvor det vilde være vanskeligt for ikke at sige umuligt med den høje Dækslast at krydse mod Vind og Strøm, mente han, der ingen Risiko var ved at gaa for Vejret hurtigt over Læholmsbugten til Kysten paa Halmstadsiden. Skibet stak kun 11 Fod, og Lasten paa Dækket havde en Højde af 6 Fod fra Dækket. Vidnet vilde meget nødig ligge inde i Læholmsbugten om Natten, hvor intet Fyr kunde vise ham, hvor langt han var fra Land.

De 2 Torpedojagere kom imidlertid pludselig til Syne inde fra Strædet mellem Hallands Väderø og Torekov. Vid-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

net troede først, de var svenske. Da Skonnerten blev stoppet, drejede Vidnet op i Vinden og brasede bak. Skibet er ikke kommet meget længere ind mod Land, før der ankredes. Det var den tyske Torpedojagers Folk, der lod Ankret gaa, og Vidnet ved ikke, hvor dybt der var.

Besætningen fik Lov at bjerge, hvad de vilde af Tøj og Proviant, men det skulde være gjort i 10 Minutter.

Styrmand Lütken mødte paany og forklarede, at han blev afløst ud for Hallands Väderø. Da man havde passeret Kullen, holdt man bidevind et Stykke ned i Skelderviken, indtil man, da der ikke saas Orlogsmænd i Nærheden, styrede omtrent i Nord op mod Hallands Väderø, som man passerede i godt 1 Sømils Afstand. Vidnet kan ikke sige nøjagtig, hvilken Kurs man derefter styrede, men ved, at man styrede omtrent op mod Halmstad, det var ikke fuldt bidevind, men næsten bidevind, Vinden kom lidt skralt der i Bugten. Der løb temmelig stærkt sønden Vande, og det er slet ikke sikkert, at et Skib med saa høj Dækslast kunde have krydset sig ind. De 2 Torpedojagere kom inde fra Passagen mellem Hallands Væderø og Torekov.

Gjort bekendt med Kaptajnens Forklaring har han intet hertil at bemærke.

Letmatros Sørensen fremstod og forklarede, at han fik Roret noget efter, at Hallands Väderø var passeret, han fik Ordre til at holde Kursen N.O. Det var ikke bidevind, men næsten bidevind.

De øvrige mødende fremstod, og har intet nærmere at tilføje til de afgivne Forklaringer, med hvilke de gjordes bekendte, og som de maa gaa ud fra er rigtige.

Kaptajnen bemærkede, at han godt forstod, at Skibets Last var Kontrabande.

Oplæst og vedtaget.

Søforhøret sluttet.

Retten hævet.

J. Koch.

V. T. Hein. *I. Chr. Schou.*

»Svanen«.
Rederi: C. Christensen. Rudkjøbing.
Reg. Tonn. Br.: 135.
Reg. Tonn. Net.: 117.
Bygningssted: Marstal.
Bygningsaar: 1890.
Materiale: Eg.
Klasse: Bur. Ver. ✠ 16-4 3/4 G. 1. 1.
Assurance: Kr. 25,000. Krigsforsikringen for danske Skibe m. fl.

Anm. Vraget af Sk. »Svanen« blev indbragt til Sverige og solgt for 400 Kr.

---

40. S/S »KATHOLM« af Kjøbenhavn.

Skudt i Sænk i Middelhavet d. 30. Juli 1916 paa Rejse fra Newport Mon. til Malta med 1590 Tons Kul. Ingen Omkomne.

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn gør vitterligt:

Aar 1916 den 21. August Kl. 3 blev Ekstraret sat af Rettens Formand J. Koch og dens Medlemmer: Kommandør Bræstrup og Direktør Hein, og foretoges

Nr. 117/1916. Søforhør i Anledning af, at Dampskibet »*Katholm*« er torpederet af Undervandsbaad i Middelhavet den 30. Juli 1916.

For »L. H. Carl« mødte Skibsinspektør Kempe, der bemærkede, at Journalerne er gnaede tabt.

For Krigsforsikringen mødte Kaptajn Michelsen.

Af »Katholm«s Besætning var mødt:
Føreren, Kaptajn N. P. Jensen.
1. Styrmand E. Poulsen.
2. Styrmand N. B. Nielsen.
1. Mester E. Gravesen.
2. Mester S. H. Nissen.
3. Mester A. Knippert.
Hovmester O. Nielsen.
Kok S. Ranthe.
Dreng S. Pedersen.
Matroserne E. Gudde og H. Nielsen.
Fyrbøder J. Svensson.

Der fremlagdes Rapport, der oplæses for og gennemgaas med de mødende, der henholdt sig dertil som rigtig.

Den fremlagte Rapport er saalydende:

S/S »Katholm«.

Forklaring over Rejsen fra Newport Mon, til Skibet blev sænket i Middelhavet.

Den 19. Juli om Morgenen var Skibet

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

tillastet i Newport Mon med 1690 Tons Kul og 320 Tons Bunkers. Der gjordes søklart overalt, og Amningen var 16′ 6″.

Skibet var i alle Maader søklart. Kl. 10 Aften afsejlede man med Lods om Bord, og Rejsen forløb normalt med godt Vejr, og Skibet gjorde 7 à 8 Kml. Fart. Kl. ca. 5,30 om Morgenen den

26. Juli ankom man til Gibraltar, hvor man holdt ind til Undersøgelse og fik Tilladelse til at fortsætte Rejsen. Paa Kaptajnens Forespørgsel, om Autoriteterne anviste nogen bestemt Sejlrute, svaredes, at der ikke var nogen bestemt. Kl. ca. 6,30 fortsattes og styredes direkte Kurs langs Kysten af Afrika, idet man holdt de forskellige Pynter i ca. 5 Kml. Afstand, og passeredes Cape Bon den

30. Juli Kl. 1,20 Em. i ca. $2^1/_2$ Kml. Afstd. Derfra sattes Kursen nord om Pantelleria 2 Kml. Afstd. Kl. 4,45 Em. samme Dag fik man en Undervandsbaad i Sigte ca. 4 Strg. om Stbd. i ca. 3 Kml. Afstd., den styrede modsat Kurs af os. Da vi kom nærmere, affyrede den 2 Skud, et foran for og et over Skibet, som antoges at være Stoppesignal, da hans Flagsignaler ikke kunde skelnes. Maskinen stoppedes, og Bgbds. Jolle sattes i Vandet. Den bemandedes med 3 Mand og Kaptajnen, som gik om Bord i Undervandsbaaden, der imidlertid var stoppet og laa ca. 1 Kml. tværs om Stbd.

Da Kaptajnen kom om Bord i Undervandsbaaden, der førte østerrigsk Flag, men ellers ingen Kendemærker havde, forlangte Chefen der at se Skibspapirerne, og efter at have undersøgt dem erklærede han Lasten at være Kontrabande, og at han vilde sænke Skibet. Kaptajnen protesterede imod dette, da Kullene var til et privat Firma og ikke til Regeringen, men der toges ingen Hensyn dertil. Han gav derimod Kaptajnen en Frist af 20 Minutter, til at Mandskabet kunde gaa i Baadene. Baaden, hvori Kaptajnen var kommen om Bord i Undervandsbaaden, toges paa Slæb, til man kom i Nærheden af Skibet, og fortsatte Undervandsbaaden da alene langs Siden af Skibet og beordrede Mandskabet hurtigst muligt at gaa i Baadene. Da Kaptajnen kom om Bord, var Redningsbaaden allerede i Vandet og saa godt som bemandet. Fristen var imidlertid udløben, saa Kaptajnen fik kun det allernødvendigste medtaget og gik i Bgbds. Redningsbaad, som endnu var langs Siden af Skibet, og fjernede man sig straks fra dette. Undervandsbaaden affyrede da med korte Mellemrum 4 Skud, hvorefter Skibet først fik stærk Styrbords Slagside og gik ned med Forskibet først. Kl. var da ca. 6,30. Man satte derefter Sejl i Baadene og styrede efter Kompasserne i Retning af Pantelleria, hvorefter man mente at være en Distance af 23 Kml. i ca. S.O. t. O. $^1/_4$ O. Vinden var N.V.lig, jævn Kuling, moderat Sø. Kl. 1 Morgen den

31. Juli, da intet Land kunde ses, bjærgedes Sejlene og holdtes Baaden op mod Søen for at afvente Daggry. Kl. ca. 5 fik man Pantelleria i Sigte i N.O. Der sattes Sejl og fortsattes. Kl. ca. 11 i Nærheden af S.V.Pynten kom en Toldbaad ud og lodsede den Baadene ind i Havnen, hvor man ankom Kl. ca. 11,30 Fmd.

Det bemærkes, at af Skibspapirerne blev kun Skibets Registrerings-Certifikat bjærget.

sign. *P. N. Jensen.*
Fører.

Nr. 117/1916. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 21. August 1916.

G. Torup.
Ass.

Kaptajn Jensen forklarede, at Konnossementet paa hele Lasten blev undersøgt og taget i Besiddelse af Undervandsbaadens Chef. Det lød paa et privat Firma som Modtager. Undervandsbaadens Chef har paa Skibets Maalebrev med Blyant skrevet en Bemærkning om, at »Katholm« af ham er bleven sænket. Bemærkningen sluttede med Ordene: »Kontrabande Kohle«.

Oplæst. Vedtaget.

Retten hævet.

J. Koch. *C. Bræstrup.* *V. T. Hein.*

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

»Katholm«s
Rederi: L. H. Carl Kbhvn.
Reg. Tonn. Br.: 1324.
Reg. Tonn. Net.: 797.
Tons DW.: 2000.
Bygningssted: Chantier Naval Anversois, Antwerpen.
Bygningsaar: 1904.
Materiale: Staal.
Klasse: Lloyd's Reg. ✠ 100 A 1.
Assurance: Kr. 345.000. Krigsforsikringen for danske Skibe.

---

41. S/S »JÆGERSBORG« af Kjøbenhavn.

Sænket i Nordsøen d. 4. August 1916 paa Rejse fra Narvik til Middlesborough med 2533 Tons Erts. Ingen Omkomne.

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn gør vitterligt:

Aar 1916 den 21. August Kl. 3 blev Ekstraret sat af Retsformand Koch og Rettens Medlemmer: Kommandør Bræstrup og Direktør Hein, og foretoges

Nr. 116/1916. Søforhør i Anledning af, at Dampskibet »*Jægersborg*« er torpederet den 4. August 1916.

For Retten mødte for Rederiet C. K. Hansen ved Inspektør Neergaard.

For Krigsforsikringen mødte Direktør Dreyer og Kaptajn Michelsen.

Af Besætningen var mødt:
Kaptajn A. D. Sørensen.
1. Styrmand A. P. Hansen.
2. Styrmand P. A. Nielsen.
1. Mester I. Larsen.
2. Mester A. Amorsen.
Maskinassistent W. Samuelsen.
Tømmermand C. Bjørnsson.
Matroserne:
Petersen,
Johansen,
Lundstrøm og
Ladnig.
Donkeymand S. Sørensen,
Fyrbøder Bergroth og
Storch.
Hovmester J. Nielsen,
Kok K. Nielsen og
Dreng A. Nielsen.

Der fremlagdes Rapport underskreven af Kaptajnen, der oplæstes for de mødende, der alle henholdt sig til den som rigtig.

Den fremlagte Rapport er saalydende:

Rapport over S/S »Jægersborg«s Sænkning i Nordsøen den 4. August 1916 af en tysk Undervandsbaad.

Fredag den 28. Juli 1916 Kl. 12 Middag afsejlede S/S »Jægersborg« fra Narvik i Norge med en Ladning Swedish Magnetic, Iron-Ore paa ialt 2533 Kilo Tons, bestemt til Middlesbro i England.

Sejladsen foregik indenskærs gennem den norske Skærgaard med Lods om Bord, Lodsen kvitteredes ved Koppervik.

Onsdag den 2. August Middag. Skudesnæs passeredes Kl. 2 Eftmd. samme Dag, og Kursen sattes over Nordsøen mod Longstone, Farn Island. Vejret var meget stormfuldt over Nordsøen med Vinde fra N.V. drejende til Nord og meget høj Sø, saa Skibet maatte lægges op mod Søen i 12 Timer fra Kl. 8 Fm. til 8 Eftmd. den 3. August, da Rejsen fortsattes.

Kl. 6 Eftermiddag den 4. August fik Land i Sigte, som senere viste sig at være det høje Land nord for Longstone; men Luften var lidt diset ind over Landet, saa det ved den Tid ikke bestemt kunde afgøres, hvad det var.

Kl. 7,20 Eftmd. blev Skibet stoppet af en Undervandsbaad, graamalet og uden Flag, og beordret til at bringe Skibets Papirer om Bord i denne.

Bagbords Jolle blev sat i Vandet, bemandet med anden Styrmand og 2. Matroser foruden mig selv, og Skibets Papirer bragte om Bord i Undervandsbaaden, som viste sig at være af tysk Nationalitet.

Efter at Chefen paa Undervandsbaaden havde gennemset Skibets Papirer, erklærede han Skibets Ladning for Krigskontrabande, hvilket jeg paa det bestemteste protesterede imod og foreholdt ham, at det var et neutralt Skib, men det nyttede altsammen ikke noget; han gav Ordre til, at »Jægersborg« skulde sænkes, og vi forlod saa igen Undervandsbaaden, medtagende dennes Næstkommanderende og 2 af Mand-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

skabet, som medbragte Bomber til Sænkningen af »Jægersborg«.

Kl. 8 Eftmd. var vi igen om Bord i »Jægersborg« og der blev nu tilstaaet os 15 Minutters Frist til at gaa i Baadene og forlade Skibet.

Besætningen fra Undervandsbaaden placerede nu Bomber i Lastrummene og tog samtidig et Stykke Erts op af en af Lugerne, for at tage det med sig i Undervandsbaaden.

Under Udsætningen af Baadene blev Styrbords Redningsbaad knust mod Skibssiden, da Søen rullede voldsomt i den høje Dønning, og i denne Baad var alle Skibets Papirer, Logbog, Søfarts- og Afregningsbøger, indpakket i en Sæk, og alt gik derved tabt.

Maskinjournalen reddedes ved at 1. Mester havde den hos sig.

Det lykkedes ham at komme bort fra Skibet i Bagbords Redningsbaad og Jolle.

Klokken var da 8,15 Eftm., og vi roede nu hen til Undervandsbaaden som tog os alle om Bord og gjorde Baadene fast til sig.

Vi laa da i Nærheden af »Jægersborg«, og der paafulgte nu nogle Eksplosioner om Bord i denne; først i Agterskibet, siden i Forskibet, og Skibet sank saa hurtigt, med Agterskibet først, at det varede kun 1 Minut og 24 Sk. fra 1ste Eksplosion, til Skibet var forsvundet.

Klokken var da 8,35 Eftm., og Stedet hvor Skibet blev sænket var ca. 12 Kml. misvisende N.O. for Longstone Fyr.

Undervandsbaaden førte os nu sydefter for at naa en nordfra kommende ballastet Damper, som mentes at være af neutral Nationalitet og satte os om Bord i den; men kommende nærmere til denne Damper, viste det sig at være en engelsk Damper, saa der kunde han ikke sætte os om Bord, da denne ogsaa skulde sænkes, men Kursen blev saa sat hen imod en Skonnert, som laa i Nærheden. Denne var ogsaa engelsk »Weronia« af Grimsby, men Chefen for Undervandsbaaden raabte over til Skonnerten, at de skulde tage os om Bord, og vi kom saa om Bord i Skonnerten Kl. 10,10 Eftm., og der opholdt vi os til næste Dags Morgen den

5. August Kl. 5,45 Fm., da vi blev optaget af en engelsk Damper »Longa« af Grangesmouth.

Vi blev forplejede paa det bedste om Bord i Longa. Denne var paa Rejse til Leith, og der forblev vi om Bord til Kl. 2 Eftm. samme Dag, da vi, kommen ind paa Leith-Fjorden, blev overført i en engelsk Torpedobaad, som bragte os ind til Leith, hvor vi ankom Kl. 5,15 Eftm. samme Dag og blev overgivet til Myndighederne.

Efter at de forskellige Formaliteter med Myndighederne var overstaaet og Besætningen paa den danske Konsuls Foranstaltning var bleven forsynet med Tøj, blev vi alle installerede i Sailors-Home.

Alle blev bjærgede, og ingen Mennesker kom til Skade, men intet blev reddet fra Skibet. Alt gik tabt, og alle mistede deres Ejendele.

A. W. Sørensen,
Fører.

Nr. 116/1916. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 29. August 1916.

G. Torup,
Ass.

Kaptajn Sørensen bemærkede, at Besætningen bestod af endnu 3 Mand, der er afmønstrede i England. Skibsdagbogen er gaaet tabt.

Kaptajn Sørensen forklarede, at Konnossementerne alle indeholdt Angivelse af Ladningens Beskaffenhed, og Navnet paa Destinatoren, et Firma i Middlesborough. De Papirer, der bragtes om Bord i Undervandsbaaden, var Konnossementerne, Bemandingsliste, Maalebrev, den norske Toldseddel og Tilladelsen fra den engelske Konsul i Narvik til Ladningens Udførelse derfra. Alle disse Papirer var imidlertid, efter at Undervandsbaadens Chef havde gennemgaaet dem, komne midlertidig tilbage, da Ladningen skulde undersøges, inden Skibet sænkedes, og gik tabt med Redningsbaaden, hvori de var blevne pakkede.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Kaptajnen forklarer sluttelig, at han udtrykkelig gjorde Undervandsbaadens Chef opmærksom paa, at Ladningen var »Swedish Magnetic Iron-Ore«.

Oplæst, vedtaget.

Søforhøret sluttet.

Retten hævet..

J. Koch.

C. Bræstrup. *V. T. Hein.*

Aar 1917 den 20. Februar Kl. 10 blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand Kriminalretsassessor Rump og dens Medlemmer: Kaptajn Hein og Kaptajn Olsen og foretoges:

Nr. 116/1916. Søforhør i Anledning af at Dampskibet »*Jægersborg*« er sænket den 4. August 1916.

Søforhøret reassumeredes.

For Rhederiet mødte Kaptajn Neergaard.

Kaptajn Neergaard meddelte, at Kaptajnen er forhindret i at møde, da han er i Fart paa Amerikakysten.

For Krigsforsikringen mødte Kaptajn Michelsen og Overretssagfører Winther.

Der fremlagdes:

Skrivelse fra Registrerings-Bureauet af 2. September 1916 med 1 Bilag.

Skrivelse fra Justitsministeriet med 2 Bilag af 5. Oktober f. A.

Skrivelse fra C. K. Hansen af 17. d. M.

Spørgsmaal til Skibets Styrmænd.

Af de fremlagte Dokumenter lyder Skrivelsen fra C. K. Hansen saaledes:

C. K. HANSEN.
Skibsrederi.
Dampskibs-, Havari- og Assurance
Agentur, Befragtnings- og
Kulforretning.

———

København K., den 17. Februar 1917.
Toldbodvej 15.

Til
Sø- og Handelsretten, Kjøbenhavn.

I Anledning af Dampskibet »Jægersborg«s Sænkning ved tysk Undervandsbaad i Nordsøen den 4. August 1916 tillader jeg mig at anmode »Sø- og Handelsretten« optage Reassumtionsforhør i Sagen.

Ærbødigst
pr. C. K. Hansen,
Skibsinspektionen.
H. Neergaard.

Nr. 116/1916. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 20. Februar 1917.

Aage Jacobsen,
Ass.

De fremlagte Spørgsmaal optages i det følgende udfor de af Styrmand Axel Peter Hansen afgivne Besvarelser deraf.

Som Vidne fremstod:

Styrmand Axel Peter Hansen, der bekendt med Vidners Sandhedspligt, besvarede de fremlagte Spørgsmaal saaledes:

Spørgsmaal til Styrmændene:

1. Var Styrmændene til Stede ved Indlastningen.

ad 1. Ja, begge Styrmænd deltog i Indlastningen; der lastedes kun i en Luge ad Gangen.

2. Har Styrmændene tidligere eller senere sejlet med Ladninger magnetisk Erts fra Narvik og kender de denne Vare af Udseende?

ad 2. Vidnet har senere sejlet med en Ladning magnetisk Erts fra Narvik.

3. Var denne Ladning som »Jægersborg« førte efter Styrmændenes Mening magnetisk Erts, saaledes som anført i Konnossementerne?

ad 3. Vidnet ved ikke andet herom end, at Ladningen var opgivet at være magnetisk Erts og ikke lignede den Erts, Vidnet ellers har sejlet med fra Spanien.

4. Var hele den i Skibet indtagne Ladning af samme Art og Beskaffenhed?

ad 4. Ja, saavidt Vidnet kunde bedømme det.

5. Har nogen af Styrmændene tidligere sejlet med Svovlkis-Ladning?

ad 5. Nej, men Vidnet kender Svovlkis af Udseende.

6. Var nogen Del af »Jægersborg«'s Ladning Svovlkis?

ad 6. Efter Vidnets Mening nej.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

7. Saa Styrmændene, at der blev taget Prøve af Ladningen af U-Baadens Mandskab?

ad 7. Efter Ordre fra Undervandsbaadens Officerer hentede en af Mandskabet en Klump af Ertsen op fra Lasten og puttede den i en Taske.

8. Af hvilke Luger blev Prøven taget?

ad 8. Af forreste Luge i Skibet.

9. Blev der taget flere Prøver af Lasten, medens Styrmændene saa derpaa?

ad 9. Nej.

Nr. 116/1916. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 20. Februar 1917.

Aage Jacobsen.
Ass.

Oplæst. Vedkendt.

Derefter fremstod som Vidne 2. Styrmand Peter Andreas Nielsen, der, bekendt med Vidners Sandhedspligt, besvarede de fremlagte Spørgsmaal saaledes:

ad 1. Ja, begge Styrmænd deltog i hele Indlastningen; der lastedes kun i en Luge ad Gangen, da der var Strike.

ad 2. Vidnet har ikke ellers sejlet med magnetisk Erts fra Narvik.

ad 3. Vidnet ved ikke andet herom, end at Ladningen var opgivet at være magnetisk Erts, og den lignede ikke de Sorter Erts, Vidnet har sejlet med fra Spanien.

ad 4. Ja, saa vidt Vidnet kunde se.

ad 5. Vidnet har nogle Gange tidligere sejlet med Svovlkis Ladning.

ad 6. Ikke saavidt Vidnet kunde konstatere; det lignede slet ikke Svovlkis.

ad 7. Næstkommanderende modtog et Stykke af Ladningen, som han lod en af Mandskabet hente i Lasten.

ad 8. Nr. 1 Luge.

ad 9. Nej.

Oplæst. Vedkendt.

Begge Vidner fremstod derefter og bekræftede hver for sig, idet de er gjort bekendt med Edens Hellighed og Betydning, deres Forklaring med Lovens Ed.

Aftraadte.

Søforhøret paany sluttet.

Retten hævet.

Rump.

V. T. Hein. *H. S. A. Olsen.*

»Jægersborg«s
Rederi: »Dampskibsselsk. Neptun«. Kbhvn.
Reg. Tonn. Br.: 1797.
Reg. Tonn. Net.: 1136.
Tons DW.: 2550.
Bygningssted: E. Willy & Co. W. Hartlepool.
Bygningsaar: 1883.
Materiale: Jern.
Klasse: Lloyd's Reg. ✠ 100 A 1.
Assurance: Kr. 400,000. Krigsforsikringen for danske Skibe og De private Assurandører.

Anm. Ifølge tysk Priseretsdom er den ved Sænkningen af S/S »Jægersborg« forvoldte Skade erstattet med 898,500 Mk.

42. S/S »DANEVANG« af Kjøbenhavn.

Skudt i Sænk i Nordsøen den 9. August 1916 paa Rejse fra Karlsberg til Hull med 594 Stdr. Træ. Ingen Omkomne.

Udskrift af Søforhørsprotokollen ved Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn.

Aar 1916 den 15. August Kl. 8 blev Ekstraret sat af Retsformand Koch og Rettens Medlemmer: Direktør Hein og Kaptajn Larsen og foretoges:

Nr. 112/16. Søforhør i Anledning af, at Dampskibet »*Danevang*« den 9. d. M. paa Rejse fra Karlsborg til Hull er skudt i Sænk af en tysk Undervandsbaad.

For Retten mødte:
Føreren Kaptajn V. Voss.
1. Styrmand A. Christoffersen.
1. Mester P. Poulsen.
Matros L. Larsen.
Matros Fr. Læsemann.
Matros C. A. Davidsen.

For Rhederiet, Firmaet Suenson og Jespersen mødte Direktør M. Suenson.

For Krigsforsikringen mødte Direktør Dreyer og Kaptajn Fenger.

Der fremlagdes Rapport fra Skibets Fører, der oplæstes for og godkendtes af de mødende, der forklarede, at hele Ladningen bestod af Planker og Brædder.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Den fremlagte Rapport lyder saaledes:

Da S/S »Danevang« paa Rejsen fra Karlsborg til Hull med en Ladning Trævare befandt sig paa ca. 55° 45′ N. Brd. 0° 14′ Ø. Lgd. hørtes Kl. 4 T. 10 M. Fmd. den 9. August 1916 om Bb. Side et Kanonskud og 1. Styrmand Christoffersen observerede et Projektil, som slog ned i Vandet knapt 10 Meter fra Skibssiden.

Føreren blev purret og Maskinen blev straks stoppet.

Stopsignalet blev afgivet med Dampfløjten.

Føreren kom paa Dækket, og vi saa en Undervandsbaad, som atter afskød to Skud mod S/S »Danevang«. Da Undervandsbaaden kom nærmere, aflæste vi følgende Signal T. A. F., hvilket betyder: »Send Skibspapirer og Dokumenter hertil«.

Jollen blev straks sat i Vandet, og 1. Styrmand samt 3 Matroser roede over til Undervandsbaaden.

Alle Skibspapirer blev afleveret til Chefen paa denne.

1. Styrmand Christoffersen forklarer:

Papirerne blev efterset og Chefen erklærede, at Skibets Last var Krigskontrabande og beholdt samtlige Skibspapirer.

Han gav derefter Ordre om at ro tilbage til Skibet og meddele Føreren, at Besætningen skulde forlade Skibet, da dette skulde skydes i Sænk efter 10 M. Forløb. Styrmanden gjorde Chefen opmærksom paa, at vi i Drogden var undersøgt af den tyske Patrouillebaad og havde faaet Tilladelse til at fortsætte Rejsen til England.

Samtidigt udbad Styrmanden sig, i Følge Kaptajnens Ordre, en skriftlig Erklæring fra Undervandsbaadschefen. Dette blev nægtet med følgende Svar:

»Skibspapirerne bliver bragt til Berlin«.

Redningsbadene blev sat i Vandet og bemandet og fjernede sig straks fra Skibet.

Klokken var dengang 5 T. 5 M. Fmd.

Føreren blev med St. Baad liggende i Nærheden af Skibet for at afvente Begivenhedernes Gang. Da Undervandsbaadens Chef saa dette, kom han hen til os og beordrede os straks til at forlade Skibet og gaa om Bord i S/S »Carbo I« af Nakskov.

Dette Skib var ligeledes blevet stoppet, og Føreren der om Bord havde faaet Ordre til at tage samtlige af S/S »Danevang«s Besætning om Bord.

Kort Tid efter begyndte Beskydningen af S/S »Danevang«, og vi saa mindst 15 Skud med Granater, som alle blev anbragt paa forskellige Steder af Skroget. Skibet sank med Rælingen i Vandet, men Undervandsbaaden blev stadig liggende i Nærheden af Vraget. S/S »Carbo I« blev paa Stedet i ca. 3 Timer, men af Frygt for flere Ulykker, fortsatte denne derefter Rejsen til Danmark medtagende »Danevang«s Besætning.

V. Voss,
Fører.

Nr. 112/1916. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 15. August 1916.

Helland,
Ass.

Kaptajn Voss og Styrmand Christoffersen forklarede, at sidstnævnte fik alle 5 Konnossementer, 3 Specifikationer over Lasten, svensk Toldcertifikat og det danske Nationalitetscertifikat med til Udlevering til den tyske Undervandsbaads Chef.

Styrmanden forklarede, at han har overgivet alle de nævnte Papirer til Undervandsbaads Chefen, som undersøgte Papirerne med Undtagelse af Konnossementerne nøjagtigt.

Kaptajn Voss gentager, at man tidligere havde været standset i Drogden af den tyske Patrouillebaad, hvis Chef havde haft alle Papirerne om Bord. Chefen sagde til Komparenten efter Undersøgelsen, at alt var i Orden, og at han havde Tilladelse til at fortsætte Rejsen til England. Inden Chefen tilbageleverede Papirerne, havde han med Blæk skrevet nogle Mærker, som Vidnet dog ikke kunde tyde, paa Toldcertifikatet.

Oplæst, vedtaget.

Søforhøret sluttet.

Retten hævet.

J. Koch.

V. T. Hein. *V. Larsen.*

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Aar 1917 den 14. Marts Kl. 1¼ blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand: Kriminalretsasessor Rump og foretoges:

Nr. 112/1916. Søforhøret reassumeredes.

Der fremlagdes Skrivelse fra Registrerings- og Skibsmaalings-Bureauet med 1 Bilag af 19. Januar d. A.

Søforhøret paany sluttet.

Retten hævet.

Rump.

»Danevang«s
Rederi: Dampskibsselsk. af 1915. Kbhvn.
Reg. Tonn. Br.: 1247.
Reg. Tonn. Net.: 762.
Tons DW.: 2050.
Bygningssted: Jernskibsbyggeriet i Fevig.
Bygningsaar: 1901.
Materiale: Staal.
Klasse: Lloyd's Reg. ✠ 100 A 1.
Assurance: Kr. 2,200,000. De private Assurandører m fl.

Anm. Den tyske Regering har anerkendt Sænkningen af S/S »Danevang« om værende uberettiget og har erstattet den ved Sænkningen forvoldte Skade. (Kasko-Erstatningen udgør 1 200,000 Kr.).

43. S/S »IVAR« af Kjøbenhavn.

Skudt i Sænk i Middelhavet den 13. August 1916 paa Rejse fra Cardiff til Genua med Kul. Ingen Omkomne.

Udskrift af Søforhørsprotokollen ved Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn.

Aar 1916 den 28. August blev Ekstraret sat af Docent Sindballe som Rettens Næstformand ifølge Konstitution af 24. August d. A. og foretoges:

Nr. 124/1916. Søforhør i Anledning af, at S/S »*Ivar*« er torpederet.

Næstformanden bemærkede, at han paa Grund af det korte Varsel ikke havde kunnet tilkalde sokyndige Medlemmer.

For Rhederiet L. H. Carl mødte Inspektør A. B. Kæmpe.

For Krigsforsikringen mødte Kaptajn Fenger.

For Ladningsejeren blev ikke mødt, da han var ubekendt.

Mødt var:

Føreren L. B. Juul Larsen.
1. Styrmand H. C. A. List.
2. Styrmand M. Kromann.
1. Mester Chr. Frederiksen.
2. Mester A. Andreasen.
3. Mester Hüttemeier.
Hovmester P. S. Rasmussen.
Kok N. C. Hansen.
Tømmermand P. H. Raahauge.
Matros H. L. A. Rasmussen.
Matros J. A. Jensen.
Matros N. J. E. A. Jørgensen.
Matros N. H. L. Nielsen.
Fyrbøder O. V. Eriksen.
Fyrbøder A. C. H. Christiansen.
Fyrbøder M. Mathiasson.
Fyrbøder C. E. Nilsson.
Fyrbøder A. Cederløf.

De mødende henholdt sig til Uddraget af Skibsdagbogen, der fremlagdes.

Det fremlagte Uddrag lyder saaledes:

Uddrag af S/S »Ivar«s Skibsdagbog.

Søndag den 13. August 1916 Kl. 6,30 Fm., da Skibet befandt sig ca. 30 Kml. i S.Ø. Retning fra Cap Mele, observeredes en Undervandsbaad, der kom styrende ned imod Skibet. Kl. 6,45 affyrede samme et Skud og sendte Kuglen hen over Skibet, samtidig hejstes der Signal om at sende Baad. Maskinen blev stoppet, alle Mand kaldt paa Dækket, Bagbords Jolle blev sat i Vandet og bemandet. Kaptajnen tog dermed over til Undervandsbaaden med Skibspapirerne. Undervandsbaaden førte østerrigsk Flag. Chefen derpaa erklærede, da han havde undersøgt Papirerne, at da Skibet var lastet med Kul (Kontrabande), bestemt til en for ham fjendtlig Magt, vilde Skibet blive skudt i Sænk. Kaptajnen protesterede derimod, da Skibet havde Dampkul inde, og neutralt Skib, om ikke der var Mulighed for, at Skibet blev frit, hvorpaa Chefen svarede: »Nej, det er netop de neutrale Skibe, vi har vor Opmærksomhed henvendt paa, der fører Kul til Italien, og forlænger Krigen; disse skal ødelægges, og jeg giver Dem 20 Minutter at forlade Skibet i.« Kaptajnen kom tilbage med Jollen, begge Redningsbaade

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

og den Styrbords Jolle blev sat i Vandet, og Besætningen fordelt i de to Redningsbaade og tog Jollerne paa Slæb. Da Baadene var komne et Stykke bort fra Skibet, affyrede Undervandsbaaden 3 Skud imod Skibets Styrbordsside og styrede bort. Skibet begyndte langsomt at synke. Med Baadene roedes der da ind imod Land. Da Undervandsbaaden var forsvunden, og Skibet endnu efter ca. $^3/_4$ Time holdtes flydende, besluttedes at undersøge Skibet. Den ene Jolle blev bemandet, og 1. Styrmand og 2. Mester tog tilbage til Skibet og gik om Bord. Agterskibet var da fyldt med Vand og stod 1 Fod op over Dækket. Nr. 1 Last og Nr. 2 Last blev pejlet. Nr. 1 Last stod Vandet jævnt med udenbords, Nr. 2 Last, Maskine og Fyrplads var læns. Da der var rigelig med Damp, besluttedes at gøre et Forsøg paa at faa Skibet under Fart igen, styre ind efter Baadene og saa til Land, men før nævnte Beslutning kunde bringes til Udførelse, dukkede Undervandsbaaden frem, og Skibet maatte forlades igen. Undervandsbaaden lagde sig da op langs Styrbords Side af Skibet, og, hvad der kunde skønnes, var der Besætning derfra om Bord. Ca. 20 Minutter efter manøvrerede den over paa Bagbords Side og affyrede to Skud mod Skibets Bagbords Side og styrede saa bort i Afstand fra Skibet. Med Baadene blev der da fortsat ind mod Land, da der ingen Udsigter var til at komme nær Skibet, da der passedes paa fra Undervandsbaaden. Kl. 1,40 Em. kom en italiensk Torpedobaad paa Prajehold nær, og der blev meddelt denne det passerede, og Retningen af Skibet og Undervandsbaaden, da den sidst saas. Torpedobaaden styrede da bort paa Jagt efter Undervandsbaaden. Da Skibet endnu saas flydende, vendtes rundt og stod udefter igen med Baadene for om muligvis at faa Skibet til Land, naar Torpedobaaden eskorterede. Kl. 2,10 Em., da Baaden var omtrent 4 Kml. fra Skibet, kom der pludselig Røg og Damp op af Skorstenen, og Skibet saas at gaa under, vendte da rundt og roede ind efter Land. Kl. 4,40 kom Torpedobaaden tilbage og tog Baadene paa Slæb og ankom Kl. 6,45 Em. til Oneglia. Havnekaptajnen tog sig af Baadene, og ved dennes Assistance, da der ingen dansk Konsul fandtes paa Stedet, blev Besætningen indlogeret, og telegraferet til den danske Konsul i Genua.

sign.: *Juul Larsen.*
Fører.

Nr. 124/1916. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 28. August 1916.

Halvor Christensen,
fg. Ass.

Kaptajnen bemærkede, at da han tænkte paa at sætte Skibet i Gang, efter at der første Gang var blevet skudt imod Skibet, kunde der være gaaet ca. $1^1/_2$ Time. Om Resultatet var blevet bedre, hvis man havde ventet endnu nogen Tid, saaledes at Undervandsbaaden muligvis var kommen noget længere bort, kan Komparenten naturligvis ikke sige. Han handlede efter bedste Skøn, og da han ikke kendte Omfanget af Skibets Beskadigelse nærmere, maatte han jo ogsaa forudsætte, at det kunde være af Vigtighed at skynde sig, hvis man skulde redde Skibet.

Paa Anledning af Kaptajn Fenger bemærkede Kaptajnen, at Chefen for Undervandsbaaden tog Konnossementerne paa Ladningen, medens Kaptajnen beholdt Skibets øvrige Papirer.

Kaptajnen fremviste en den 15. August dateret Erklæring fra Chefen for Undervandsbaaden som Bevis for, at den paagældende Undervandsbaad virkelig har skudt Skibet i Sænk.

Den fremlagte Rapport findes overensstemmende med Skibsdagbogen, der var tilstede i Retten.

Søforhøret sluttet.

Retten hævet.

K. Sindballe.

»Ivar«s
Rederi: »Dampskibsselsk. Carl«. Kbhvn.
Reg. Tonn. Br.: 2139.
Reg. Tonn. Net.: 1328.
Tons DW.: 3460.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Bygningssted: W. Grey & Co. W. Hartlepool.
Bygningsaar: 1907.
Materiale: Staal.
Klasse: Lloyd's Reg. ✠ 100 A 1.
Assurance: Kr. 882.000. Krigsforsikringen for danske Skibe m. fl.

44. Galease »HAABET« af Dragør.

Minesprængt i Østersøen d. 23. August 1916 paa Rejse fra Lübeck til Aalborg med 62 Tons Kul. Ingen Omkomne.

Olaf Finsen, Borgmester, Byfoged, By- og Raadstueskriver i Nykøbing Købstad samt Herredsfoged og Skriver i Nykøbing Herred paa Falster, Formand i Søretten, R. af Dbg., gør vitterligt:

1916 den 24. August Formiddag Kl. 10 blev Nykøbing Herreds Søret sat paa Administrationsbygningen i Skolegade i Nykøbing F. af den ordinære Søretsformand med tiltagne Søretsmedlemmer, fhv. Skibsførere, Direktør O. Søtoft og Vognmand Edvard Rasmussen i Overværelse af nedentegnede Vidner.

Der foretoges Nr. 141/1916. Søforhør over Mandskab paa Galeasen »*Haabet*« af Dragør, der Gaars Aften er minestødt og sunket i Østersøen.

Der fremlagdes en Rapport.

Rapporten er saalydende:

Statspolitibetjenten i Gedser. Tel.: 21.
Onsdag d. 23. Aug. 1916.

Rapport
angaaende Galeasen »Haabet« af Dragør, der er minestødt og sunket i Østersøen.

D. Em. Kl. 9,20 anm. Toldassistent Siehm, Gedser pr. Telefon til Undertegnede, at en tysk Patrouillebaad fra Vagtskibet ved Gedser Rev var løbet ind i Gedser Baadehavn og havde fortøjet der.

Jeg begav mig straks til Stedet, hvor nævnte Baads Fører, Boots Maat Wald, Fører af Motorbaad Nr. 3, forklarede, at han kun var indgaaet i Havnen for at landsætte 3 Søfolk fra en minestødt Galease.

Han bad dernæst om Tilladelse til at maatte forblive i Havnen til Daggry.

Efter telefonisk Henvendelse til Hr. Politimesteren blev denne Tilladelse givet.

Ovennævnte Søfolk blev derefter medtaget til Gedser Hotel og indlogeret.

Fremstod her den minestødte Galeases Fører og navngav sig Andreas Oskar Jensen, f. d. 14. Februar 1877 i Dragør, Fører af Galeasen »Haabet«, tilhørende Reder Daniel Jensen, Dragør.

Han forklarer paa Anledning:

Foruden Komparenten fandtes der en Letmatros og en 14-aarig Feriedreng fra Dragør om Bord.

Komparenten kom med en Ladning Kul fra Lübeck og skulde til Aalborg, Kursen var O.N.O., og de befandt sig 6 à 7 Kvartmil fra Gedser Fyr, hvorimod Kursen holdtes. Kl. var ca. 5,30 D. Em., og Komparenten stod selv til Rors.

Han saa da pludselig ca. 1 Favn foran Boven en mørk Genstand, som steg og sank med Søen. Komparenten formener ikke, at den ragede op over Vandet. Han antog det for en Bøje, og søgte at lægge Roret om for at undgaa at støde, men i det samme tørnede han, og i samme Øjeblik slog en stor Vandsøjle højt op over Forskibet og gik ned helt agter, hvor Komparenten befandt sig sammen med de andre ombordværende.

Skibet begyndte straks at synke, og gik ned paa ca. $^1/_4$ Minut.

Komparenten sprang straks over Bord og søgte derefter at svømme hen til Skibets Baad, der havde været ophængt i Davider under Hækken. Daviderne vare knækkede, hvorved Baaden kom fri. Men Letmatrosen raabte nu til Komparenten, at der var slaaet Hul i Baaden, hvorfor han svømmede hen til Fokkemasten, som var slaaet ud af Skibet og nu laa med Rodenden over Vandet. Herhen kom de to andre nu ogsaa og holdt sig oppe der.

Efter ca. $^1/_2$ Times Forløb blev de alle optagne af hollandsk Tjalk »Ora et Labora« af Delfzyl, Kaptajn H. de Boer.

Tjalken sejlede videre og Kl. ca. 8,30 var de passeret Gedser Rev. Her blev de prajet af tysk Patrouillebaad Nr. 3, der

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

tilbød at tage Komparenten og de to andre med til Gedser, hvilket Tilbud blev modtaget.

Den sunkne Galease var assureret for 4000 Kr. og krigsforsikret for 4000 Kr., hvor husker Komparenten ikke i Øjeblikket.

Komparenten og hans Folk har intet reddet.

Aftraadt.

Fremstod Thomas Johansen, Letmatros paa Galeasen »Haabet«, f. d. 7. Juli 1895 i Harte pr. Egstrup, og forklarer:

Komparenten sad sammen med Skipperen og en Feriedreng, der var om Bord, helt agter, hvor Skipperen stod til Rors.

Komparenten sad i Læ, han saa intet, men hørte pludseligt et skarpt Brag og dukkede Hovedet i det samme, han fik derpaa Mesansejlet ned i Hovedet. Da han havde klaret sig fri af dette, sprang han straks over Bord og svømmede hen mod Fokkemasten, der drev paa Vandet. Skibet sank paa meget kort Tid, Komparenten mener ca. $^1/_4$ Minut.

Komparenten holdt fat ved Fokkemasten til han blev optaget af den hollandske Tjalk.

Komparenten har intet reddet og har ikke assureret.

Aftraadt.

Fremstod Henry Jan Løber, Søn af Enke Olma Løber, boende i Dragør, f. d. 29. Juni 1902. Komparenten er Skoledreng og var med Galeasen i sin Ferie.

Han forklarer, at han sad sammen med Skipperen og Matrosen agter, da han hørte et stærkt Brag, og derefter saa en stor, sort Vandsøjle staa til Vejrs over Forskibet. Komparenten sprang uden Bords og svømmede hen til den løsrevne Fokkemast, hvorfra han blev optaget af Hollænderen.

Aftraadt.

Da Ulykken skete, var Vejret sigtbart, lidt Sø, Vinden var nærmest ren Vest, og Skibet løb en Fart af 6—7 Mil.

K. N. Ihlemann.

Til Politimesteren i Nykøbing F.

Fremlagt i Nykøbing F. Kobstads Søret den 24. August 1916.

Finsen.

For Retten mødte Galeasens Fører, Andreas Oskar Jensen, der vedtog sin ham forelæste Forklaring til Rapporten. Han forklarer, at Skibets Navn var »Haabet«; det var en Galease, hjemmehørende i Dragør, 28,98 Register Tons, bygget i 1855 i Kiel, men i 1902 forlænget og fornyet. Den var bygget af Eg, ikke klassificeret. Rhederens Navn er Daniel Jensen af Dragør. Komparenten kender ikke Skibets Værdi; det var assureret for 4000 Kr. og krigsforsikret for samme Beløb. Ladningen bestod af 62 Tons Kul; Komparenten ved ikke, hvad den var assureret for. Besætningens Antal er nævnt i Rapporten; der er ingen omkomne. Skibet gik i Gaar Morges Kl. 8 fra Lübeck for Aalborg. Sprængningen fandt Sted i Gaar Eftermiddags Kl. 5,30. Vinden var omtrent vestlig, fint Vejr; Strømmens Retning er Komparenten ubekendt.

Komparenten forklarer om Sprængningen, at han og de to andre lige havde drukket Kaffe, og alle 3 sad agter i Skibet, hvor Komparenten stod til Rors. Komparenten havde godt Udkig fra den Plads, og Vejret var fuldt sigtbart. Komparenten saa pludselig omtrent 4 m forud for Bagbords Bov en mørk Genstand, som duvede i Vandet, og som, da Skibet ogsaa duvede, kun et ganske kort Sekund kunde ses af Komparenten. Han, der nærmest vil være gaaet ud fra, at det var en Fiskerbøje, lagde straks Roret Bagbord for at undgaa Genstanden; men i samme Øjeblik stødte den, hvad der efterfulgtes af en høj Søjle, baade af Kulstøv og af Vand. Komparenten var straks klar paa, at Skibet var ramt af en drivende Mine og sprang udenbords, hvor han og de to andre, som til Rapporten anført, reddede sig ved at faa fat i Fokkemasten, som ved Eksplosionen var revet løs fra Skibet. Dette gik til Bunds i Løbet af en Brøkdel af et Minut efter Eksplosionen, og efter at de havde drevet rundt $^1/_2$ Times Tid, blev de op-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

taget af en hollandsk Kuf og senere af en tysk Patrouillebaad sat i Land i Gedser.

Alt, hvad der fandtes om Bord, herunder Skibspapirerne, gik til Bunds.

Komparenten anmoder om, at der maa blive ydet ham og Besætningen forskudsvis Pengehjælp til at vende tilbage til Dragør, idet han indestaar for, at Rederen vil refundere disse Udgifter.

Endelig bemærker Komparenten, som helst vil rejse hjem i Dag, at han ikke ønsker at afgive Søforklaring her i Byen.

Oplæst. Vedtaget. Komparenten aftraadt.

Saa mødte Letmatros Thomas Johansen, der vedtog sin ham forelæste Forklaring til Rapporten. Komparenten, der iøvrigt afgiver en med forrige Komparents samstemmende Forklaring, gentager, at han ikke har set noget til Minen, før Eksplosionen fandt Sted, at denne foregik med et voldsomt Brag, og at Skibet sank i Løbet af en Brøkdel af et Minut.

Komparenten mistede alt, hvad han havde om Bord og havde ikke assureret.

Oplæst. Vedtaget. Komparenten aftraadt.

Saa mødte Henry Jan Løber, der vedtog sin ham forelæste Forklaring til Rapporten. Komparenten afgiver en med forrige Komparenters samstemmende Forklaring. Komparenten vil have bemærket Minen et Øjeblik før, Eksplosionen fandt Sted; den lignede nærmest en omvendt Baad.

Han har mistet sine Ejendele, men er usaaret og har ingen Skade taget af det passerede.

Oplæst. Vedtaget. Komparenten aftraadt.

Søforhøret sluttet til Beskrivelse.

Søretten hævet.

Finsen. Otto Søloft. Edv. Rasmussen.

Vidner:

O. Frimand. Aage Sørensen.

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn gør vitterligt:

Aar 1916 den 26. August blev Ekstraret sat af Docent K. Sindballe som Rettens Næstformand ifølge Konstitution af 24. August d. A. og af Rettens Medlemmer: Kaptajn Larsen og Kaptajn Møller.

Der foretoges

Nr. 123/1916. Søforhør i Anledning af, at Galease »Haabet« paa Rejse fra Lübeck til Aalborg er bleven minesprængt.

Der fremlægges en af Kaptajnen udarbejdet Rapport.

Den fremlagte Rapport lyder saaledes:

Claus Christensen & Co.
Skibsmæglere.
København.

Forklaring

for Galease »Haabet« af Dragør, der paa Rejse fra Lübeck til Aalborg med en Ladning Kul er bleven minesprængt ved Gedser den 23. August 1916.

Fører Andreas Jensen af Dragør.

Bedstemand Thomas Johansen af Vejen.

Vi afsejlede fra Lübeck Onsdag den 23. August 1916 Kl. 8 Morgen bestemt til Aalborg med en Ladning Kul; fortsatte Sejladsen uden at noget mærkværdigt passerede indtil samme Dags Eftermiddag Kl. 5½, da jeg observerede en sort Genstand forude om B.B. i et Par Favnes Afstand fra Skibet. Jeg tog Roret op, for at Skibet kunde falde af, men i samme Øjeblik skete en Eksplosion, hvorved hele Forskibet sprængtes og slyngedes højt i Vejret. Skibet sank straks, og Mandskabet, der befandt sig paa Dækket agterude, sprang i Vandet og svømmede hen til Fokkemasten, der drev i Nærheden; vi holdt os fast en halv Times Tid, da en hollandsk Tjalk optog os og førte os til en tysk Patrouillebaad, som landsatte os i Gedser Onsdag Aften Kl. 9½.

København, 25. August 1916.

Nr. 123/1916. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 26. August 1916.

Halvor Christensen,
fg. Ass.

Mødt var for Rhederiet Skibsmægler Claus Christensen, der bemærkede, at der

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

ikke var tilsendt Meddelelse om Søforhøret til Ladningsejeren, da denne var ubekendt.

Mødt var:

Kaptajnen paa »Haabet«, Andreas Jensen, Dragør.

Bedstemand paa »Haabet«, Thomas Johansen.

Kaptajnen henholdt sig til den af ham udarbejdede Rapport. Han bemærkede, at Skibsmandskabet bestod af 2 Personer. Han afsejlede fra Travemünde Kl. 8 Morgen, styrede først efter Dahmer Höft for at gaa gennem Femernsund, men da Vinden Kl. 12 netop faldt Nordvest, sattes Kursen efter Gedser. Ulykken skete ca. 7 Kvartmil fra Gedser Fyr i rum Sø. Kaptajnen sad selv til Rors og førte Udkig, saa godt han kunde. Han bemærkede som nævnt i Rapporten først Minen i ca. 2 Favnes Afstand og troede da, at det var en Fiskerbøje. For at komme forbi den paagældende Genstand lagde han Roret op, hvilken Manøvre efter hans Mening var den eneste rigtige i det givne Tilfælde. Alle Skibets Papirer gik til Bunds sammen med Skibet.

Bedstemanden forklarede overensstemmende med Kaptajnen, dog at han bemærker, at han ikke havde set den paagældende Mine.

Søforhøret sluttet.

Retten hævet.

K. Sindballe.

V. Larsen. *J. Møller.*

»Haabet«
Rederi: D. A. Jensen. Dragør.
Reg. Tonn. Br.: 34.
Reg. Tonn. Net.: 29.
Bygningssted: Kiel.
Bygningsaar: 1855.
Materiale: Eg.
Klasse: —
Assurance: Kr. 4000. Krigsforsikringen for danske Skibe.

---

45. S/S »FARMATYR« af Kjøbenhavn.

Torpederet eller minesprængt i Nordsøen d. 2. September 1916 paa Rejse fra S. Shields til Rouen med 2150 Tons Kul. Ingen Omkomne.

Udskrift af Søforhørsprotokollen ved Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn.

Aar 1916 den 11. September blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand: Kriminalretsassessor Rump og dens Medlem: Kaptajn Larsen, idet Næstformanden bemærkede, at der ved en Fejltagelse kun var bleven tilsagt et Medlem, og foretoges

Nr. 129/1916. Søforhør i Anledning af, at SS »*Farmatyr*« er minesprængt eller torpederet.

For Krigsforsikringen mødte Kaptajn Michelsen.

For Rhederiet mødte Kaptajn Hagedorn.

Af Besætningen mødte:

Kaptajn Hemming Ibsen Hemmingsen.
1. Styrmand Andr. Hansen Jacobsen.
2. Styrmand R. C. Gerhardt.
1. Mester C. V. Øberg.
2. Mester A. Pyndt.
Hovmester L. M. Frøsig.
Kok S. A. Rasmussen.
Matros A. G. Olsen.
Matros J. P. Hansen.
Matros J. V. Hansen.
Matros C. H. Petersen.
Letmatros A. H. Hald.
Ungmand R. Kloster Petersen.
Maskinassistent N. G. Hansen.
Fyrbøder S. A. B. Dahl.
Fyrbøder H. P. Egesborg.
Messedreng H. F. Wichmann.

Der fremlagdes Uddrag af Skibsdagbogen, som blev befundet overensstemmende med Skibsdagbogen, der var til Stede i Retten.

Uddraget oplæstes for og godkendtes af de mødende.

Det fremlagte Uddrag lyder saaledes:

Uddrag af Skibsdagbogen S/S »Farmatyr« paa Rejsen fra S. Shields til Rouen.

Torsdag den 31. August 1916 Kl. 11 Emd. Skibet lastet Amning F. 16′ 7″ A: 18′ 10″. Kl. 12 Midnat Afgang assisteret af Lods og Slæbebaad.

Fredag den 1. September Kl. 12,30 Emd. kvitterede Lods mellem Pierene og

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Sølodsen overtog Kommandoen. Kl. 10,50 Emd. ankrede 75 Fv. Kæde Bb. Anker.

Lørdag den 2. September. Kl. 5 Fmd. lettede og fortsatte Rejsen. Kl. 8,20 Fmd. kvitterede ud for Yarmouthhaven.

Nordsølods R. Hunter af N. Shields og fik Lods I. G. Hiles (Licenced Nr. 328 Trinity House) Addrs. Lymehnist, Elmgrove Road, Garleston on Sea om Bord og manøvrerede efter dennes Anvisning ud igennem Standford Channel og syd efter tæt om Navigationsbøjerne.

Kl. 10,30 Fmd. da Skibet befandt sig ud for Southerwold Fyr, indtraf en frygtelig Eksplosion, der kastede alle Nr. 1 Lugerne af, samt sendte en Søjle af Kul og Vand til Vejrs, der spredte sig over hele Skibet. Paa Broen var Lodsen, Føreren og 2. Styrmand. Matros C. Petersen var til Rors og Letmatros Hald holdt Udkig paa Bakken. — Ingen havde set noget i Vandet. Mandskabet kom øjeblikkelig paa Dækket, og Baadene blev beordret sat i Vandet. Bb. Baad blev først sat i Vandet og dernæst Stb. Baad. Størsteparten af Besætningen gik ned i Bb. Baad tilligemed Lodsen og 1. Styrmand, men forblev liggende paa Siden. I Stb. Baad befandt sig 2. Stmd., 2. Mester og Letmatros Hald. 2. Styrmand sprang om Bord igen og løb over til Bb. Side og raabte til 1. Styrmand, om alle var i Baadene, hvortil 2. Styrmand forklarer, at 1. Styrmand sagde ja. — 1. Styrmand mener ikke at have svaret ja dertil, da denne vidste, at Føreren var om Bord. 2. Styrmand sprang imidlertid i Stb. Baad igen og kappede straks Fangelinen, og Baaden sakkede agterud.

Imidlertid syntes Skibet ikke at synke videre hurtigt, og det besluttedes at forsøge at sætte Skibet ind paa Grunden. — Lodsen, 1. Mester og 1. Styrmand kom atter om Bord, Maskinen, der var standset kort efter Eksplosionen, blev atter sat i Gang, og der styredes efter Sizewell Bank. Fyrbøder Jørgensen kom ogsaa om Bord og gik ned paa Fyrpladsen og fyrede paa 2 Gange. 1. Styrmand pejlede Forpeak, Nr. 1 Tank samt Forlasten gentagne Gange; Vandet syntes ikke at stige i Forpeaken, hvorimod det steg rask i Nr. 1 Tank og Forlast.

Imidlertid, da Skibet vedblev at synke og krænge over til Bb., besluttedes det at forlade Skibet; Klokken var da 11,15 Fmd. og Kl. 11,20 forsvandt Skibet med Forenden nedefter, læggende sig paa Bb. Side.

S/S »Cantatrice« tilhørende det engelske Admiralitet, ført af Løjtnant C. C. Long, der var tæt ved »Farmatyr«, da Eksplosionen skete, holdt sig tæt ved Skibet og bestemte Stedet, hvor Skibet sank at være 52° 15′ 45″ N. Brd. og 1° 43′ 25″ Ø. Lgd.

S/S Cantatrice optog hele Besætningen og landsatte dette i Yarmouth, hvortil det ankom ca. $3^1/_2$ Emd.

Baadene, som var tagne paa Slæb, blev ligeledes bragte ind i Yarmouth Havn.

2. Styrmand forklarer, da han laa agten for Skibet at have set 2 Genstande i Vandet, som Perioskoper fra en Undervandbaad, gaaende med stærk Fart nordefter; disse var synlige i ca. $1^1/_2$ Minut, hvorefter de forsvandt. — Letmatros Hald forklarer at have set de samme Genstande, hvorimod 2. Mester intet kunde se.

»Farmatyr«s Besætning blev indlogeret i Sailors Home i Yarmouth, og den danske Konsul dersteds anskaffede det fornødne Tøj. Skibets Papirer er bjærgede.

Baadene blev overgivne til Lloyds Agent i Yarmouth, der overtog dem paa Assurandørernes Vegne.

A. Jacobsen,
Styrmand.

H. I. Hemmingsen,
Fører.

Nr. 129/1916. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 11. September 1916.

Halvor Christensen,
fg. Ass.

Kaptajnen forklarede, at Skibet som sædvanlig havde Lods om Bord og sejlede den foreskrevne Rute langs Kysten. Det var paalagt Skibet af de engelske Myndigheder at tage Lods om Bord fra Yar-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

mouth til Dover og følge Bøjerne langs Kysten. Vejret sigtbart og stille og stærk skyet og haard Strøm. Lodsen havde sagt, at der var farligt for Miner. De sejlede med fuld Fart med Udkig paa Bakken. De foreskrevne Nationalitetsmærker var paamalede og dansk Flag oppe.

Ladningen bestod af Gaskul; der var ventileret med 2 Ventiler til hvert Lastrum. Kaptajnen var paa Broen med Lodsen, og der var intet at bemærke i Vandet at tage sig i Agt for inden Eksplosionen. En Masse Vand sattes til Vejrs over hele Skibet, saa at Eksplosionen kan ikke hidrøre fra Skibets Indre. Den svære Plade fra Skibsbunden en god Kvadratfod i Omkreds fandtes senere paa Skibsdækket.

Skibet begyndte straks at synke med Forskibet. Baadene blev straks satte i Vandet, og Besætningen gik i Baadene, medens Komparenten efter at have hentet Papirerne blev paa Broen.

Da det imidlertid viste sig, at Skibet vedblev at flyde, kaldte Komparenten Lodsen og en Del af Besætningen om Bord igen, og de forsøgte at sætte Skibet paa Land. Dampen havde ikke været sluppet ud, og Fyrbøder Jørgensen gik 2 Gange ned for at fyre. Det var ikke at tænke paa at tætte Lækagen, og Skodderne kunde ikke holde Skibet flydende. Da Dækket kom under Vand, maatte de forlade Skibet, der sank 5 Minutter efter.

2. Styrmand og Letmatros Hald forklarer, at de fra Baaden en kort Tid i Forvejen saa 2 Genstande i Vandfladen, der saa ud som Periskoper fra en Undervandsbaad, der fjernede sig.

Kaptajnen forklarede, at der var flere Skibe i Nærheden bl. a. et Skib foran, der var sejlet omtrent sammesteds.

»Cantatrice«s Fører erklærede, at »Farmatyr« havde sejlet paa den foregivne Rute.

Ingen af Besætningen kom til Skade.

Letmatros Hald forklarede, at han var paa Udkig, men havde ingenting bemærket.

Søforhøret slutet.

Retten hævet.

Rump. V. Larsen.

Aar 1917 den 14. Marts Eftermiddag Kl. $1^1/_4$ blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand: Kriminalretsassor Rump og foretoges.

Nr. 129/1916. Søforhøret reassumeredes.

Der fremlagdes Skrivelse fra Justitsministeriet med 1 Bilag af 12. Oktober f. A. og Skrivelse fra samme med 2 Bilag af 8. November f. A. samt Skrivelse fra Registrerings- og Skibsmaalings Bureauet med 1 Bilag af 19. Januar d. A.

Søforhøret paany sluttet.

Retten hævet.

Rump.

»Farmatyr«s
Rederi: Dampskibsselsk. Gefion A/S Kbhvn.
Reg. Tonn. Br.: 1426.
Reg. Tonn. Net.: 890.
Tons DW.: 2350.
Bygningssted: Howaldswerke. Kiel.
Bygningsaar: 1906.
Materiale: Staal.
Klasse Bur. Ver. ✠ I $^3/_4$ G. 1. 1. PR.
Assurance: Kr. 500,000. Krigsforsikringen for danske Skibe.

Anm. Som Svar paa en fra Udenrigsministeriet fremsat Anmodning om Iværksættelse af en Undersøgelse angaaende Aarsagen til S/S »Farmatyr«s Forlis, har Udenrigsministeriet – ifølge sammes Skrivelse af 13. December 1916 til Handelsministeriet – modtaget nedenstaaende Note fra Auswärtiges Amt til det danske Gesandtskab i Berlin:

Das Auswärtiges Amt beehrt sich, der königlich Dänischen Gesandtschaft auf die Verbalnote vom 11. November d. J., betreffend den Untergang des dänischen Dampfers »Farmatyr« auf der Fahrt von Southshields nach Rouen, zu erwidern, dass nach den von den deutschen Marinebehörden angestellten sorgfältigen Untersuchungen der bezeichnete Dampfer durch ein deutsches Unterseeboot nicht versenkt worden ist.

46. S/S »JEANNE« af Kjøbenhavn.

Sænket i den engelske Kanal den 5. September 1916 paa Rejse fra Oran til Leith med 925 Tons Espartogræs. Ingen Omkomne.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn gør vitterligt:

Aar 1916 den 16. September blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand, Kriminalretsassessor Rump og dens Medlemmer Kommandør Maegaard og Kaptajn Tidemann og foretoges:

Nr. 134/1916. Søforhør i Anledning af at S/S »*Jeanne*« er bleven torpederet.

Der fremlagdes Afskrift af Søforklaring afgivet i Hull med vedhæftet Udskrift af Skibsdagbogen samt Afskrift af Søforklaring i Weymouth.

Den fremlagte Afskrift af Søforklaringen afgivet i Hull med vedhæftet Udskrift af Skibsdagbogen lyder saaledes:

Søforklaring:

Aar 1916 den 12. September Kl. 11,30 Fm. optoges efter forudgaende Berammelse paa det danske Konsulat i Hull Søforklaring i Anledning af, at Dampskibet »Jeanne« af Kjøbenhavn, Kaptajn J. A. Olsen, undervejs fra Oran til Leith med Ladning Espartogræs den 5. September 1916 er sunket i den engelske Kanal.

Konsulen fremlagde Kaptajnens Anmeldelse og den denne bilagte Udskrift af Skibsdagbogen — om hvis Tilstrækkelighed og ordrette Overensstemmelse med Dagbogen han i Forvejen havde forvisset sig, givende fornøden Paategning om Overensstemmelsen — og bemærkede, at han til Forklaringen havde varslet de i Anmeldelsen af Kaptajnen, som muligvis interesserede opgivne Personer, nemlig Kaptajn Fr. Madsen i Newcastle-on-Tyne, som Repræsentant for Assurandørerne og Firmaet Charles Jameson Turcan & Co. i Leith, som Befragter af Skibet og Modtager af Ladningen.

Skibsdagbogen samt Bemandingslisten var til Stede.

Kaptajnen anmelder, at Skibet maaler 697,54 R. T. N., er bygget af Staal paa Tynefloden i Aaret 1904, samt har Kendingsbogstaverne N. M. V. S.

Mødt var Kaptajnen og efter forudgaaende Aftale med Konsulen af Besætningen: 1. Styrmand N. P. C. Sørensen, 2. Styrmand C. J. Bastrup, 1. Maskinmester Jens Otto E. Hansen, 2. Maskinmester H. J. Deleuran.

Kaptajnen foreviste sit Næringsbevis som Skibsfører, dat. Kjøbenhavn 9. Juli 1901.

Fremstaar Kaptajn Olsen, der under Henvisning til den eventuelle Edsaflæggelse og til Lovens strenge Straf for Mened behørigt formanes til Sandhed og navnlig derved ogsaa gøres opmærksom paa, at det er hans uvægerlige Pligt, intet at fordølge, som kan tjene til Oplysning.

Kaptajnen forklarer:

at hedde: Jens Adolph Olsen,
at være født paa Femø den 5. Maj 1868.
at hans Bopæl er, Jens Munksgade 3, Kjøbenhavn,
at han hverken har været straffet eller tiltalt,
at han har ført Skibet i ca. 6 Aar.

Uddraget af Skibsdagbogen samt Anmeldelsen gennemgaas Punkt for Punkt med Kaptajnen, der Punkt for Punkt fastholder samme og intet ved at tilføje.

Paa Anledning forklarer Kaptajnen:

1) at han ikke kan tænke sig andre herboende end de af ham opgivne, der selv eller som Repræsentanter for Tredjemand er interesserede i Sagen.
2) at Skibet ved dets Afgang fra Oran ikke blot var i fuldt sødygtig, men endog i fortrinlig Stand og da laa 12 Fod og 6 Tomm. for og 14 Fod og 6 Tomm. agter.
3) at Skibets Registrerings- og Nationalitetscertificat samt Certiparti og Konossement, som blev overgivet til Chefen for den tyske Undervandsbaad, beholdtes af denne.
4) at Vejret ved den paagældende Tid var klart med frisk Kuling af N.N.V. Styrke Vind 4, Sø 4.
5) at samtlige Officerernes Søfartsbøger samt 1. Maskinmesterens Certifikat blev efterladt om Bord og gik tabt med Skibet,
6) at der heller ikke var Tid til at bjerge andet af deres ombordværende Effekter

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

ud over, hvad de stod og gik i, end ganske enkelte Beklædningsstykker.
Oplæst. Godkendt.

Konsulen bemærker, at heller ikke han kender andre Interesserede her end de af Kaptajnen opgivne.

Fremstaar 1. Styrmand Sørensen, der under Henvisning til den eventuelle Edsaflæggelse og til Lovens strenge Straf for Mened behørigt formanes til Sandhed og navnlig derved ogsaa gøres opmærksom paa, at det er hans uvægerlige Pligt intet at fordølge, som kan tjene til Oplysning.

Komparenten forklarer:

at hedde: Niels Peter Christian Sørensen,
at være født i København den 11. November 1878,
at hans Bopæl er: Lemnosvej 4, Kjøbenhavn,
at han hverken har været straffet eller tiltalt,
at han har faret med Skibet som 1. Styrmand i $2^1/_2$ Aar,
at han er i Besiddelse af Bevis som Skibsfører

Uddraget af Skibsdagbogen samt Anmeldelsen og Kaptajnens Forklaring gennemgaas Punkt for Punkt med Komparenten, der Punkt for Punkt fastholder, resp. tiltræder samme og intet veed at tilføje.

Paa Anledning forklarer han:

7) at Skibsdagbogen er ført af ham,
8) at han den omhandlede Dag havde Vagt fra Kl. 4 til Kl. 8 Fm., og ved den omhandlede Tid laa i sin Køje og sov. Han blev kaldet da Undervandsbaaden observeredes, og han kom da paa Broen.
Oplæst. Godkendt. Aftraadt.

Fremstaar derpaa 2. Styrmand Bastrup, der under Henvisning til den eventuelle Edsaflæggelse og til Lovens strenge Straf for Mened behørigt formanes til Sandhed, og navnlig derved ogsaa gøres opmærksom paa, at det er hans uvægerlige Pligt intet at fordølge, som kan tjene til Oplysning.

Komparenten forklarer:

at hedde: Christian Jørgensen Bastrup,
at være født i Marstal den 10. Oktober 1885,
at hans Bopæl er i Marstal,
at han hverken har været straffet eller tiltalt,
at han har faret med Skibet som 2. Styrmand i ca. 13 Maaneder,
at han er i Besiddelse af Styrmands Bevis udstedt i Marstal.

Uddraget af Skibsdagbogen samt Anmeldelsen og Kaptajnens Forklaring gennemgaas Punkt for Punkt med Komparenten, der Punkt for Punkt tiltræder samme, og intet ved at tilføje.

Paa Foranledning forklarer Komparenten.

9) at han den paagældende Dag havde Vagt fra Kl. 8 Fm. til Kl. 1 Em.
10) at han var paa Broen og ca. Kl. 11 Fm. hørte Lyden af en Kugle, som gik over Skibet, og samtidig saa han Røg fra tværs om B.B.
11) at Kaptajnen, der var i Bestiklukafet, blev straks varskoet og lige derefter hørtes et andet Skud.
12) at Kaptajnen kom derpaa straks op paa Broen og slog øjeblikkelig stop i Maskinen.
Oplæst. Godkendt. Aftraadt.

Fremstaar derpaa 2. Maskinmester Deleuran, som ved den omhandlede Tid havde Vagt fra Kl. 8 Fm. til Kl. 1 Em., og som under Henvisning til den eventuelle Edsaflæggelse og til Lovens strenge Straf for Mened behørigt formanes til Sandhed og navnlig derved ogsaa gøres opmærksom paa, at det er hans uvægerlige Pligt, intet at fordølge, som kan tjene til Oplysning.

Komparenten forklarer:

at hedde Holger Johannes Deleuran,
at være født i Fredericia den 25. December 1886.
at hans Bopæl er Kongensgade 20, Fredericia,
at han hverken har været straffet eller tiltalt,
at han har faret med Skibet som 2. Maskinmester siden 3. August 1915,

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

at han er i Besiddelse af Bevis som Maskinmester af 1. Klasse.

Uddraget af Skibsdagbogen og Kaptajnens Anmeldelse og Forklaring gennemgaas Punkt for Punkt med Komparenten, der i alle Dele tiltræder samme, og intet ved at tilføje.

Paa Foranledning forklarer han:

13) at ca. Kl. 11,10 Fm. den paagældende Dag blev der slaaet »stop«, ca. $^1/_4$ Time efter »bak« og ca. $^1/_2$ Minut derefter »stop«. Samme Manøvre »bak« og »stop« blev gentaget, hvorpaa alle Mand blev kaldt paa Dækket for at gaa i Baadene.

Oplæst. Godkendt. Aftraadt.

Fremstaar derpaa 1. Maskinmester Hansen, der under Henvisning til den eventuelle Edsaflæggelse og til Lovens strenge Straf for Mened behørigt formanes til Sandhed og navnlig derved ogsaa gøres opmærksom paa, at det er hans uvægerlige Pligt, intet at fordølge, som kan tjene til Oplysning.

Uddraget af Skibsdagbogen samt Anmeldelsen og Kaptajnens Forklaring gennemgaas Punkt for Punkt med Komparenten, der i alle Dele, saavidt som hans Kendskab strækker, tiltræder samme, og intet ved at tilføje.

Komparenten forklarer

at hedde: Jens Otto Emil Hansen,

at være født i Kjøbenhavn den 20. November 1872,

at hans Bopæl er Landskronagade 11² Kjøbenhavn,

at han hverken har været straffet eller tiltalt,

at han har faret med Skibet siden 22. April 1916,

at han har været i Besiddelse af Certifikat som Maskinmester af 1. Klasse, som dog er gaaet tabt med Skibet.

Han forklarede, at han havde Frivagt og laa i Køjen. Ca. Kl. 11 blev han purret ud, da der var en Undervandsbaad i Nærheden. Kommen paa Dæk saa han en Undervandsbaad, som kom op paa B.B. Side og styrede agten om Skibet og kom op under Stb. Side. Kaptajnen gik i Baaden, og efter Samtale med Chefen for Undervandsbaaden kom Kaptajnen tilbage og sagde, at der var givet Ordre til om 10 Minutter at gaa i Baadene, og at Skibet skulde skydes i Sænk. Komparenten gik ned i Kammeret og hentede et Sæt Tøj og nogle smaa Sager, men fik ikke fat i Maskindagbogen, som laa i en Skuffe.

Oplæst. Godkendt.

Paa Konsulens Forespørgsel til Kaptajnen, der var blevet gjort bekendt med forestaaende Forklaringer, om yderligere Spørgsmaal ønskes rettet til de alt afhørte, svarer denne benægtende.

Konsulen mener det ikke i Undersøgelsens Interesse nødvendigt at afhøre flere af Besætningen, og heri er Kaptajnen enig.

Samtlige Deponenter, der var bleven afhørt enkeltvis, fremtræder nu samlede og bekræfter — efter samlet at være blevet behørigt formanet til Edsaflæggelse — hver for sig deres Forklaring med Lovens Ed.

Konsulen henleder endnu Kaptajnens Opmærksomhed paa hans Forpligtelse til i sin Tid i Danmark at melde sig til Søforhør.

Søforklaringen sluttet Kl. 1,30 Em.

At Ovenstaaende er rigtig Udskrift af Konsulatets Protokol bevidnes herved.

Det danske Konsulat i Hull den 12. September 1916.

H. Pattinson,
Konsul.

Uddrag af Skibsdagbogen for Dpsk. »Jeanne« af Kjøbenhavn paa Rejse fra Oran til Leith.

Mandag 28. August 1916 Kl. 3,45 Em. Dampen oppe. Lods om Bord. Tog Fortøjningerne ind og manøvrerede efter Lodsens Anvisning ad fra Oran. Kl. 4,10 kvitteredes Lodsen. Rejsen forløb uden at noget anmærkningsværdig indtraf indtil Tirsdag 5. September, da Skibet Kl. 11,10 Fm. paa omtrentlig 49° 51′ N. og 2° 7′ V. Lgd. blev stoppet af en tysk Undervandsbaad, der hejste Signalerne T. A. F.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Kom om Bord med Skibets Papirer. Kaptajnen gik i Baaden med 3 Mand og roede over mod Undervandsbaaden, men kunde paa Grund af Sø ikke komme om Bord i Undervandsbaaden, saa Papirerne maatte hales om Bord i denne. Efter at have gennemset Papirerne erklærede Officeren, at Ladningen var Hø og Kontrabande, hvilket Kaptajnen energisk protesterede imod og sagde, det var Espartograss bestemt til Papirfabrikation. Officeren i Undervandsbaaden vedholdt, at det var Hø og saaledes Kontrabande og gav Mandskabet 10 Minutter til at gaa i Baadene, da han vilde sænke Skibet. Kl. 11,55 forlod Baadene i god Orden Skibet, og da Baadene var godt klar af Skibet affyrede Undervandsbaaden en Torpedo ind i Stb. Side af Agterrummet lige agten for Maskinen. Skibet sank med Agterskibet og forsvandt efter 15 Minutters Forløb. Ca. $^1/_2$ Time efter blev Mandskabet optaget af en engelsk Patroljebaad »Vera Grace«, der havde set Skibet blive torpederet, og landsat i Weymouth, alle i god Behold. Undervandsbaaden, der ingen Nummer havde paamalet, beholdt Skibets Papirer, og dykkede under, saa snart Skibet var forsvundet.

At Foranstaaende er rigtig Afskrift af Dpsk. »Jeanne«s Skibsdagbog attesteres herved.

Det kgl. danske Konsulat i Hull, den 12. September 1916.

H. Pattinson.
Konsul.

Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 16. September 1916.

Halvor Christensen,
fg. Ass.

Afskrift af Søforklaringen i Weymouth udelades som affattet i fremmed Sprog.

Af Besætningen mødte:

Kaptajn J. A. Olsen.
1. Styrmand N. P. Chr. Sørensen.
2. Styrmand Kr. Bastrup.
1. Maskinm. J. O. Hansen.
2. Maskinm. H. Deleuran.
Assistent Th. P. Nielsen.
Hovmester Ludv. A. Rasmussen.
Kok Aage Jensen.
Messedreng H. Kjær.
For Rederiet mødte Inspektor Matzen.

Uddraget sammenholdtes med Skibsdagbogen og blev befundet rigtig. Det oplæstes for og godkendtes af de mødende.

Kaptajnen forklarer, at de 3 Mænd, der var i Baaden, med hvilken han roede over til Undervandsbaaden, er afmønstrede. Hele Skibets Ladning var Espartogræs til Leith, og dette bruges til Papirfabrikation. Han bekræfter, at Undervandsbaadens Fører trods hans Protest erklærede dette for Hø og Kontrabande. Han maatte aflevere til Kaptajnen paa Undervandsbaaden Skibets Maalebrev, Nationalitetscertifikat, Certeparti og Konnossement og Sundhedsattest, og disse blev beholdt, trods at Komparenten forlangte dem tilbage. Der blev givet en Frist paa 10 Minutter til at gaa i Baadene. Der var ingen andre Skibe i Nærheden. Komparenten havde derfor intet andet at gøre end beordre Folkene i Baadene, hvorefter Skibet blev skudt i Sænk af Undervandsbaaden. Undervandsbaaden førte tysk Flag, var ca. 150 Fod langt, men havde intet særligt Kendemærke.

Konnossementet var udstedt til Charles Jameson Turcen & Co., Leith.

Paa Anledning erklærer Inspektor Anton Matzen paa D/S »Hejmdal«s Vegne, at Rederiet med forskellige Skibe i en lang Aarrække har ført Ladninger af ganske samme Art, nemlig Espartogræs, fra Nordafrika eller Spanien til det samme Firma Turcen i Leith, og dette Stof bruges i England til Papirfabrikation.

Søforhøret sluttet.

Retten hævet.

Rump.

Maegaard. *Tidemann.*

»Jeanne«s
Rederi: A/S Dampskibsselsk. »Hejmdal«. Kbhvn.
Reg. Tonn. Br.: 1191.
Reg. Tonn. Net.: 698.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Tons DW.: 1950.
Bygningssted: Wood, Skinner & Co. Newcastle o. T.
Bygningsaar: 1904.
Materiale: Stål.
Klasse: Lloyd's Reg. ✠ 100 A 1.
Assurance: Kr. 688,750. De private Assurandører og Krigsforsikringen for danske Skibe.

Anm. Ifølge tysk Priseretsdom er den ved Sænkningen af S/S »Jeanne« forvoldte Skade erstattet med 714,696 Mk.

---

17. S/S »J. N. MADVIG« af Kjøbenhavn.

Sænket i den engelske Kanal d. 13. September 1916 paa Rejse fra Tynen til Civita Vechia. Ingen Omkomne.

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn gør vitterligt:

Aar 1916 den 30. September blev Ekstraret sat af Rettens konstituerede Næstformand, Docent Sindballe, ifølge Konstitution af 24. August d. A., og af dens Medlemmer: Kommandør Maegaard og Kaptajn Tidemann.

Der foretoges

Nr. 143/1916. Søforhør i Anledning af, at S/S »*J. N. Madvig*« er blevet torpederet.

For Rederiet mødte Skibsinspektør L. Brinch.

For Kaskoassurandørerne mødte cand. jur. Wegener Olsen.

For Interesseforsikringen mødte Kaptajn Gabe.

Af Besætningen mødte:

Kaptajn Chr. Madsen.
1. Styrmand Carl Ludvig Hyllum.
2. Styrmand Carlo Alex Lykkemeier.
1. Mester Ove Jørgen Koefoed.
2. Mester Viggo Rasmussen.
Matros Mads Jepsen Carlsen.
Letmatros Alf. Andersen.
Fyrbøder Thomas Thomsen.
Fyrbøder Johannes Dinesen Iversen Bøgebjerg.
Hovmester Henny Vilhelm Hansen.
Kok Mads Jepsen Krogh.
Dreng Christian Lauritz Hansen.

Der fremlagdes Uddrag af Skibsdagbogen, der konfereredes med Skibsdagbogen og blev befundet rigtigt.

Endvidere fremlagdes Rapport, der oplæstes for og godkendtes af de mødende.

Den fremlagte Rapport lyder saaledes:

S/S »J. N. Madvig«s Torpedering den 13. September 1916.

Den 7. September Kl. 10,30 afgik fra Newcastle med Lods om Bord, assisteret af Slæbebaad.

Kl. 11,15 kvitterede Lodsen ved Pierhovedet, fortsatte sydefter med Kystlods om Bord til den 8. Kl. 1,45 Fmd., hvor ankredes noget sønden for Humberflodens Udløb.

Kl. 5,15 samme Dag lettede og styrede efter Lodsens Anvisning videre sydefter til vi Kl. 3,30 Emd. ankrede ved Yarmouth. Kystlodsen gik fra Borde og Trinity Lodsen kom om Bord.

Kl. 5,30 Fmd. den 9. lettede og fortsatte Rejsen, til vi ved Edinburgh Channel af Patrouillebaaden blev beordret til at gaa til Nore Rhed og ankre.

Kl. 4 Emd. den 9. ankrede $^1/_2$ Kml. V.N.V. af W. Oase Bøje.

Mandag den 11. Kl. 5,30 Fmd. lettede og styrede efter Lodsens Anvisning Farvandet ud og ankom i The Downs Kl. 9,15 Fmd. Lodsen fra Borde.

Tirsdag den 12. Kl. 9,30 lettede og styrede igennem det afspærrede Løb og videre Kanalen ind og op samme, Kl. 12 Middag passerede Dover og omtrent Kl. 6 Emd. Beachy Head 3 Kml. Kl. ca. 1,00 Fmd. passerede St. Catharine Fyr og ca. 2,30 kom en Patrouillebaad og beordrede os længere ud fra Kysten, hvilket det var Hensigten at følge vester ud.

Kursen sattes derefter ca. 15 Kml. af Ushant, og der styredes S.V. t. V. $^3/_4$ V. misv.

Den 13. Kl. 2,30 Emd. saas en Undervandsbaad komme styrende ned mod os om BB., og Kl. 2,55 affyredes fra denne 2 skarpe Skud foran Skibet. Maskinen stoppedes, og da Undervandsbaaden hejste Signal om at bringe Skibspapirerne om Bord,

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

sattes B.B. Redningsbaad i Vandet, og Føreren og fire Mand roede over til den og afgav de beordrede Papirer.

Det viste sig at være en tysk Undervandsbaad, og Chefen beordrede os efter at have gennemset Papirerne inden 10 Minutter at forlade Skibet. Føreren roede tilbage og gav de nødvendige Ordrer desangaaende, og Besætningen fordeltes ligelig i de to Redningsbaade.

Da der i den korte Tid, der var givet os, ikke var Tid til at medtage ret meget af Besætningens Ejendele, og flere maatte gaa i Baadene uden at have det ringeste med dem.

Kl. 3,15 forlodes Skibet, og Kl. 3,20 affyredes en Torpedo fra Undervandsbaaden, der ramte Madvig ved B. B. Bunkeluge, og en stor Eksplosion paafulgte. Skibet begyndte straks at synke, og i Løbet af 10 Minutter forsvandt det.

Da Vinden var N.N.V. Styrke 3 og betydelig Sø, sattes Sejl paa Baadene, og vi styrede efter den franske Kyst. Kort efter saas en norsk Damper styrende Kanalen op, og da vi var bleven observeret fra denne, stoppede den, og vi blev alle tagne der om Bord og vore Baade blev hejst i dens Davidder. Da Undervandsbaaden imidlertid havde sænket en anden dansk Damper og kom ned mod den norske Damper med Signal til at stoppe, og da Damperen var ladet med Malm til England, besluttedes det at gaa i Baadene igen, og vi forlod Skibet ca. Kl. 5,30 Emd. Vi styrede nu igen mod Land og i Løbet af Natten saas Fyrene paa den franske Kyst. Baadene var i Sigte af hinanden det meste af Natten, men henad Morgen tabtes St. B. Baad af Sigte.

Med Fyrene i Sigte styredes i den stadig friskende Kuling ind mod Paimpol, og Kl. 7,30 ankom vi med B. B. Baad til Paimpol, hvor vi blev modtagne paa det elskværdigste af Autoriteterne.

(sign.) *O. Kofoed.* (sign.) *Chr. Madsen.*
1. Mester. Master.

(sign.) *C. Lykkemeier.*
2. Styrmand.

Nr. 143/1916. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 30. September 1916.

Halvor Christensen,
fg. Ass.

Søforhøret sluttet.

Retten hævet.

K. Sindballe.

C. F. Maegaard. *O. Tidemand.*

Aar 1916 den 21. November Formiddag Kl. 10 blev Ekstraret sat af Retsformand Koch og Medlemmerne: Kommandør Maegaard og Kaptajn Tidemand, og foretoges:

Nr. 143/1916. Søforhør i Anledning af, at S/S »J. N. Madvig« er blevet torpederet.

Søforhøret reassumeredes.

Formanden bemærkede, at Justitsministeriet havde henstillet, at Besætningen saa vidt muligt kom til at udtale sig lidt nøjere om Enkelthederne ved Torpederingen.

Som Vidne fremstod Skibets tidligere Fører, Kaptajn Chr. Madsen.

For Rhederiet var mødt Kaptajn L. Brink.

For Krigsforsikringen af danske Skibe mødte Kaptajn Fenger.

Kaptajnen forklarede nærmere, at Dampskibet »J. N. Madvig« paa den Rejse, da Skibet blev torpederet, var afgaaet den 7. September d. A. fra Newcastle upon Tyne med en Ladning bestaaende udelukkende af Gaskul lastede i Tyne Dock. Ladningen var godt og vel 4000 Tons — ganske nøjagtig husker Vidnet ikke Kvantum, da han maatte aflevere Konnossementet —, bestemt til Civitavecchia i Italien. Skibet var befragtet til denne Rejse af Schott Bros ltd. i Newcastle som Agenter for den Mand, der skulde modtage Kullene, F. Chiapello af Turin. Skibet havde, som det fremgaar af den fremlagte Rapport den 12. September Kl. 12 Middag passeret Dover. Kl. 6 samme Dags Eftermiddag Beachy Head; det styrede den 13. September Kanalen ud, da Vidnet Kl. 2,30 om Eftermiddagen saa den i Rapporten omtalte Undervandsbaad komme styrende hen imod »J. N. Madvig«s

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Bagbords Side. Vidnet gentager, *at* Kl. 2,55 affyrede Undervandsbaaden to skarpe Skud foran Skibet, hvis Maskine straks stoppedes, *at* Undervandsbaaden hejste Signal om at bringe Skibspapirerne om Bord, samt *at* Vidnet med 4 Mand i Bagbords Redningsbaad derefter roede over til Undervandsbaaden med samtlige Skibets Papirer undtagen Certepartiet, som han glemte.

Medens Vidnet roede over mod Undervandsbaaden, hejste denne det tyske Flag. Da Vidnets Baad var kommen hen til Undervandsbaaden, forsøgte Vidnet først ved at binde Papirerne, deriblandt Konnossementet, der lød paa F. Chiapello som Modtager, paa en Stage, at række dem over til Undervandsbaaden, men det lykkedes ikke paa Grund af den høje Sø, der hele Tiden vaskede over Undervandsbaaden og gjorde, at Vidnet ikke turde ro altfor nær. Fra Undervandsbaaden blev der saa hevet en Line over til Redningsbaaden. Vidnet bandt Papirerne paa Midten af denne Line, og idet man fra begge Sider holdt Linen stram, lykkedes det at faa Papirerne nogenlunde tørre over til Undervandsbaaden. Den tyske Chef erklærede, at Skibet havde Kontrabande om Bord, og at Skibet maatte sænkes. Han beordrede Vidnet til at ro tilbage til Skibet og gav ham et Varsel paa 10 Minutter til at forlade Skibet med hele Besætningen, inden man skød det i Sænk. Da Vidnet erklærede, at han ikke kunde naa at komme tilbage og forlade Skibet med hele sin Besætning i Løbet af 10 Minutter, sagde Chefen, der iøvrigt optraadte yderst høfligt, men aabenbart nødig vilde spilde for megen Tid, at Besætningen i hvert Fald maatte forlade Skibet saa hurtig som muligt. Vidnet roede hurtigt tilbage og gav Ordre til saa hurtig som muligt at sætte den anden Redningsbaad i Vandet og forlade Skibet. Besætningen fik derfor kun Tid til at tage lidt af sit Tøj med, nogle af dem slet intet. De 4 Mand, der havde roet Vidnet over til Undervandsbaaden, kom saaledes ikke op paa Skibet for at hente deres Ejendele. Efter den bestemte Maade, hvorpaa Undervandsbaadens Chef havde forlangt, at Skibet skulde forlades saa hurtig som muligt, turde Vidnet ikke lade nogen Tid gaa til Spilde.

Der blev ikke fra Undervandsbaadens Side givet Tilbud om at hjælpe Besætningen med at faa den bragt i Sikkerhed. — Der var betydelig Sø, men dog ikke saa meget, at Vidnet ansaa det for risikabelt at styre ad Land til med Redningsbaadene.

Kl. 3,15 om Eftermiddagen gik man fra »J. N. Madvig«, og 5 Minutter efter blev der afskudt en Torpedo, som bragte det til at synke.

De 2 Redningsbaade styrede ad Land til og fik snart efter Følge af Baaden fra en fransk Fiskerkutter, som nok — det havde Vidnet dog ikke selv set, da han var optaget af Navigering — var bragt til at synke kort efter »J. N. Madvig«. Efter nogen Tids Forløb blev begge Redningsbaadenes Besætninger tagne om Bord paa en norsk Damper, fra hvis Bro Vidnet saa Undervandsbaaden sænke en anden dansk Damper. Da Undervandsbaaden derefter kom ned til den norske Damper, forlod Vidnet og hans Besætning Damperen i Madvig's Redningsbaade, og man fortsatte Sejladsen mod den franske Kyst. Hen paa Natten blæste det op, og Søen blev stærkere; de 2 Redningsbaade tabte hinanden af Sigte, men begge Baadene kom med deres Besætninger velbeholdne til Land til 2 forskellige Havne hen paa Morgenstunden.

Som Vidne fremstod

1. Mester O. Koefoed, der forklarede, at han, der opholdt sig paa Dækket, da Undervandsbaaden skød det første Skud, straks derefter løb ned i Maskinen, hvor han efter Kaptajnens Ordre stoppede Maskinen. Da Kaptajnen kom roende tibage fra Undervandsbaaden, blev der varskoet ned i Maskinen, at man skulde gaa i Baadene straks. Vidnet fik kun Tid at tage de nødvendige Klædningsstykker, en Haandkuffert samt Maskindagbogen med sig. Vidnet gik ned i Bagbords Redningsbaad, ikke mange Minutter efter at begge Red-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

ningsbaade havde forladt Skibet, saa Vidnet Striben af en Torpedo fra Undervandsbaaden; der skete en stærk Eksplosion, og »J. N. Madvig« sank i Løbet af kort Tid.

Han har intet mod Kaptajnens Forklaring, med hvilken han blev gjort bekendt, at erindre.

Som Vidne fremstod

1. Styrmand C. Hyllum, der forklarede, at han, som havde Frivagt, først kom op paa Dækket, efter at Undervandsbaaden havde affyret de 2 skarpe Skud. Vidnet blev om Bord, mens Kaptajnen roede over til Undervandsbaaden. Da Kaptajnen kom tilbage, gav han Ordre til at fire den anden Redningsbaad i Vandet og forlade Skibet hurtigst mulig. Vidnet tog Journalerne og en Overfrakke med, men fik iøvrigt ikke Tid til at tage mere af sit Tøj med.

Vidnet gik i Styrbords Redningsbaad; kort efter at »J. N. Madvig« var forladt, blev den bragt til at synke ved en Torpedo.

Han har intet mod Kaptajnens Forklaring, med hvilken han blev gjort bekendt, at erindre.

Paa Anledning forklarer han udtrykkelig, at Ladningen kun bestod af 1 Parti Gaskul, indladet i Tyne Dock og bestemt til Civitavecchia.

Som Vidne fremstod

Fyrbøder C. Thomsen, der forklarer, at han havde Vagt i Maskinen, da Undervandsbaaden nærmede sig, og blev dernede, indtil Føreren kom tilbage og beordrede Besætningen til hurtigst mulig at gaa i Baadene. Han fik saa godt som intet Tøj med sig. Vidnet gik i Bagbords Redningsbaad; kort efter bragtes »J. N. Madvig« til at synke.

Han har intet mod Kaptajnens Forklaring, med hvilken han blev gjort bekendt, at erindre.

For Retten mødte Kaptajn Ludvig Brink, Skibsinspektør ved Madvig's Rhederi, der bemærkede, at der for Tiden ikke opholder sig flere af Madvig's fordums Besætning her i Byen.

Oplæst. Vedtaget.

Vidnerne, der havde erklæret sig bekendt med Edens Hellighed og Betydning, bekræftede deres Forklaring med Lovens Ed.

Søforhøret paany sluttet.

Retten hævet.

J. Koch.

C. F. Maegaard. *O. Tidemand.*

»J. N. Madvig«s
Rederi: »Dampskibsselsk. Danmark«. Kbhvn.
Reg. Tonn. Br.: 1762.
Reg. Tonn. Net.: 1068
Tons DW.: 2640.
Bygningssted: Helsingør Jernskibs- og Maskinbyggeri.
Bygningsaar: 1884.
Materiale: Jern.
Klasse: Bur. Ver. ✠ I. 3/3 L. 1. 1.
Assurance: Kr. 195,500. Krigsforsikringen for danske Skibe.

---

18. S/S »HANS JENSEN« af Kjøbenhavn.

Sænket i den engelske Kanal d. 13. September 1916 paa Rejse fra Blyth til Genua med 2600 Tons Kul. Ingen Omkomne.

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn gør vitterligt:

Aar 1916 den 25. September blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand, Kriminalretsassessor Rump, og dens Medlemmer: Kommandør Maegaard og Kaptajn Tidemand, og foretoges

Nr. 140/1916. Søforhør i Anledning af S/S »*Hans Jensen*«s Torpedering.

Af Besætningen mødte:

Kaptajn K. K. Kofoed.

1. Styrmand E. Houmann.

2. Styrmand Ole Jensen.

1. Mester O. R. Stoltz.

2. Mester J. Nielsen Petersen.

Matros S. B. B. Smith.

For Rederen mødte Kaptajn Andersen.

Der fremlagdes Udskrift af Skibsdagbogen, der blev sammenholdt med Skibsdagbogen og blev befunden rigtig.

Uddraget oplæstes for og godkendtes af de mødende.

Det fremlagte Uddrag af Journalen lyder saaledes:

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

S/S »Hans Jensen«.

Uddrag af Journalen.

Onsdag den 6. September 1916 Kl. 6,45 Em. afgik fra Blyth med en Ladning Kul, bestemt til Genova. Kl. 7,10 Em. kvitterede Lodsen, ved Pieren, fortsatte Rejsen med Nordsø-Lods om Bord.

Torsdag den 7. Kl. 7 Em. ankrede paa Jarmouth Red for at afvente Dagen.

Fredag den 8. Kl. 5,15 Em. skiftede Lods, lettede og fortsatte Rejsen. Kl. 2,10 Em. passerede Edinburgh Channel Fyrskib, fik Ordre af en engelsk Torpedobaad at gaa til Nore Fyrskib, og ankre til nærmere Ordre. Kl. 4,15 Em. ankrede med Nore F. S. i m/v V. $^3/_4$ N. Afs. 3 Kvm.

Søndag den 10. Kl. 5,30 Em. fik Tilladelse til at fortsætte Rejsen, afventede Dagen.

Mandag den 11. Kl. 4,45 Fm. lettede og fortsatte, Kl. 8,50 Fm. ankrede ved Downs. Kl. 2 Em. kvitterede Lodsen. Kl. 4,30 Em. Fik Tilladelse til at sejle med Hojvande.

Tirsdag den 12. Kl. 9,35 Fm. lettede og fortsatte Rejsen.

Onsdag den 13. var Skibets Middagsplads 49° 53′ N. Brd. 3° 01′ V. Lgd., styrede V.S.V. med 2° øst. Deviation. Kl. 4,03 Em. varskoede 2. Styrmand Føreren, at der ca. 3 Streger om Bb. i omtr. 3 Kvm. Afstand laa en Fiskerkutter, bag ved hvilken der syntes at være noget mistænkeligt. Da Føreren straks efter kom paa Broen, var Kutteren forsvunden, og der saas to mørke Genstande, hvoraf den ene antagelig var Kutterens Baad, som bortfjernede sig, og den anden viste sig at være en Undervandsbaad, som hurtig nærmede sig og affyrede to løse Skud. Kl. var da 4,10 Em., og der blev straks beordret »Stop« i Maskinen. Kort efter aflæstes Signalet T. A. F., bring Deres Papirer; Jollen sattes i Vandet, og Føreren gik langs Siden af Undervandsbaaden, som førte tysk Flag. Papirerne blev overgivet til Chefen, der spurgte om Skibets Ladning, Afgang og Bestemmelsessted. Da dette blev ham meddelt, gik 2 af Undervandsbaadens Besætning i Jollen og medtog Sprængstoffer. Paa Førerens Spørgsmaal, om Skibet skulde sænkes, blev der svaret Ja. Paa Forespørgsel om Skibets Papirer blev der svaret, at disse beholdt Undervandsbaaden. Der roedes om Bord, og Undervandsbaadens Besætning placerede Sprængstofferne. Skibets Baad blev affiret, og Besætningen forlod Skibet i begge Redningsbaadene Kl. 4,45 og roede et kort Stykke bort. Kl. 4,55 Em. skete to Eksplosioner med korte Mellemrum. Kl. 5,20 krængede Skibet og sank.

Folkelisten med Attest angaaende Skibets Sænkning var imidlertid afleveret til Føreren.

Der styredes nogen Tid efter en anden Damper, som imidlertid blev jaget af Undervandsbaaden, hvorfor Kursen, da Viuden var N.V. frisk Brise sattes efter St. Malo.

Torsdag den 14. Kl. 4,30 Em. var Baadene udenfor Indløbet til St. Malo, hvor de blev taget paa Slæb af en fransk Kutter »Jeanne« af Painpol, som tog dem ind i Havnen.

Skibet blev saa sænket paa ca. 49° 38′ N. Brd. og 3° 43′ V. Lgd.

Sign. *K. Kofoed.* Fører. *E. Houmann.* 1. Styrmand.

Ole Jensen. 2. Styrmand.

Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 25. September 1916.

Halvor Christensen, fg. Ass.

Undervandsbaaden førte tysk Flag.

Kaptajnen foreviste Attest angaaende »Hans Jensen«s Sænkning, der blev givet ham af Undervandsbaadens Fører.

Afskrift deraf fremlagdes.

Den fremlagte Afskrift lyder saaledes:

Auf See, d. 13. Sept. 16.

Am heutigen Tage wurde der dänische Dampfer »Hans Jensen« von einen deut-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

schen U-Boot versenkt. Die Papiere wurden zurückgehalten.

Der Kommandant
(ulæseligt Navn).
Oberleutnant zur See.

Rigtig Genpart.
K. Kofoed.
Fører.

Nr. 140/1916. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 25. September 1916.

Halvor Christensen.
fg. Ass.

Søforhøret sluttet.

Retten hævet.

Rump.
C. F. Maegaard. *O. Tidemand.*

Aar 1917 den 21. Marts Kl. 1 blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand, Kriminalretsassessor Rump, og foretoges

Nr. 140/1916. Søforhør i Anledning af S/S »Hans Jensen«s Sænkning. Søforhøret reassumeredes.

Der fremlagdes Skrivelse fra Registrerings- og Skibsmaalingsbureauet med 1 Bilag af 1. f. M.

Søforhøret paany sluttet.

Retten hævet.

Rump.

»Hans Jensen«s
Rederi: »Dansk Dampskibsselskab Rossia«. Kbhvn.
Reg. Tonn. Br.: 1825.
Reg. Tonn. Net.: 1126.
Tons DW.: 3200.
Bygningssted: Antwerpen Engineering Co.
Bygningsaar: 1914.
Materiale: Staal.
Klasse: Lloyd's Reg. ✠ 100 A 1.
Assurance: Kr. 2,000,000.

Anm. Som Svar paa en Henvendelse angaaende Erstatning for den ved Sænkningen af S/S »Hans Jensen« forvoldte Skade, har Udenrigsministeriet — ifølge sammes Skrivelse af 13. Februar 1917 til Handelsministeriet — modtaget nedenstaaende Note af 5. Februar 1917 fra Auswärtiges Amt til det danske Gesandtskab i Berlin:

Der Unterzeichnete beehrt sich, dem Königlich Dänischen Gesandten Herrn Grafen Molkte auf das Schreiben vom 9. November v. J. über die Versenkung des dänischen Dampfers »Hans Jensen« zu erwidern, dass die Angelegenheit von den deutschen Marinebehörden einer eingehenden Untersuchung unterzogen worden ist, die nachstehendes Ergebnis gehabt hat.

Der Dampfer »Hans Jensen« ist von einem deutschen Unterseeboot im englischen Kanal versenkt worden, weil er mit einer Ladung Kohlen auf der Fahrt von Blyth nach Genua, also einem feindlichen Hafen, begriffen, und die Einbringung unter den gegebenen Verhältnissen nicht möglich war. Der Mannschaft wurde, obgleich ein anderes unbekanntes Fahrzeug sich schnell näherte, ausreichend Zeit gelassen, um in die Boote zu gehen. Sie hat auch keinerlei Klagen oder unzufriedene Aeusserungen hinsichtlich ihrer Behandlung dem Unterseeboot gegenüber vorgebracht. Die Mannschaft bestieg zwei Rettungsboote, die sich in guten seefesten Zustand befanden. Es herrschte warmes Septemberwetter, kaum bewegte See und leichte Brise. Der Wind — Nordwestwind — hatte Stärke 3—4.

Der Schiffsort der Versenkung liegt auf der besuchtesten Dampferstrasse im ganzen englischen Kanal, nämlich auf der Verbindungslinie Ouessant-Catherines Point und ist 40 Seemeilen von Guernsey, 55 Seemeilen von Tréguier und 90 Seemeilen von St. Malo, dem Landeplatz der Boote, entfernt. Der Kapitän, dem als Schiffsführer die Navigation seines Schiffes abgelegen hatte und dem daher diese Tatsache nicht unbekannt sein konnte, hat den Dampferweg verlassen. Wenn er auf ihm geblieben wäre, würde er in kurzer Zeit zu dem nächstgelegenen Hafen, Guernsey, gekommen oder von einem andern Fahrzeug aufgenommen worden sein.

Wie rege der Verkehr gerade auf dieser Linie an dem Tage der Versenkung war, geht daraus hervor, dass das Unterseeboot dort in der Zeit von morgens 8 bis abends 8 Uhr, trotz zeitweiligen Nebels, 6 Fahrzeuge passiert habe.

Welche Gründe den Kapitän zu dem Entschluss gebracht haben, den Dampferweg zu verlassen und den weitesten Weg nach St. Malo einzuschlagen, ist unbekannt. Nur auf diesen Entschluss aber ist die Tatsache zurückzuführen, dass die Boote 24 Stunden unterwegs gewesen sind, bevor sie Land erreichten. Den Kommandanten des Unterseeboots trifft hierfür keine Verantwortung.

Indem der Unterzeichnete den Herrn Gesandten bittet, seiner Regierung von vorstehenden Kenntnis zu geben, benutzt er die Gelegenheit, um ihm den Ausdruck seiner ausgezeichnetsten Hochachtung zu erneuern.

gez. *Zimmermann.*

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

49. Skonnert »FRITS EMIL« af Svendborg.

Opbrændt i Nordseen d. 19. Oktober 1916 paa Rejse fra Kristianssand til W. Hartlepool med 90 Stdr. Træ. Ingen Omkomne.

Søretten i Sø- og Handelsstaden Helsingør gør vitterligt:

Aar 1916 den 24. Oktober Eftermiddag Kl. 2 blev Helsingør Købstads Søret sat paa Tinghuset af den ordinære Dommer med Søretsmedlemmerne, fhv. Havnemester Mortensen og Skibskonstruktør C. L. Mikkelsen som Bisiddere, hvor da foretoges:

Nr. 71/1916. Søforklaring og Søforhør i Anledning af, at Skonnerten »*Frits Emil*« af Thurø paa Rejse fra Christianssand til West-Hartlepool med en Ladning Props er bleven opbrændt i Nordsøen af en tysk Undervandsbaad.

Der fremlagdes:

a. Rekvisition om Søforklaring,

b. Uddrag af Journalen,

c. Fortegnelse over Mandskabet.

Tilstede i Retten var Skibets Dagbog.

a. Rekvisitionen er saalydende:

Stempel 1 Kr.

Underskrevne Fører af Skonnert »Fritz Emil« af Thurø, hvilket Skib paa Rejse fra Christianssand til West Hartlepool med en Ladning Props er bleven opbrændt i Nordsøen af en tysk U-Baad, anmoder herved den ærede Herr Formand i Helsingør Søret om med sit Mandskab at maatte aflægge Søforklaring i denne Anledning.

Til Søforklaringen medbringes Skibets Dagbog med Uddrag af samme vedrørende Begivenheden samt en Fortegnelse over Mandskabet.

Helsingør, den 23. Oktober 1916.

J. B. Jørgensen.
Fører af »Fritz Emil«.

Til
Søretten i Helsingør.

Nr. 71/1916. Fremlagt i Helsingør Søret den 24. Oktober 1916.

Gad.

Berammes til Foretagelse i Helsingør Købstads Søret, som holdes paa Tinghuset Tirsdag den 24. ds. Kl. 2 Eftermiddag.

Helsingør Byfogedkontor, den 23. Oktober 1916.

Gad.

b. Det fremlagte Uddrag af Journalen er saalydende:

Uddrag
af Journalen ført om Bord i Skonnert »Fritz Emil« af Thurø paa Rejse fra Christianssand til W. Hartlepool med en Ladning Props.

Efter i Christianssand at have indtaget en fuld og bekvem Ladning Props, afgik vi fra Lastepladsen Onsdagen den 18. Oktober bestemt til West-Hartlepool med Vinden N.O., flov. — Rejsen fortsattes vester efter langs med den norske Kyst. Kl. 4 om Eftermiddagen passeredes Lindesnæs i m/v N.N.V. giss Afstand 8 Km. Vinden var sydlig og senere S.O. flov. Kursen sattes V.S.V. over efter Longstone Fyr. Torsdag Morgen observeredes en meget stor Zeppeliner i sydlig Retning i en Afstand af ca. 30 Sømil. Zeppelineren forsvandt ved Middagstid i S.O.-lig Retning. Rejsen fortsattes stadig vester over, indtil om Eftermiddagen, da en tysk Undervandsbaad stoppede Skibet. Torsdag Eftermiddag den 19. Oktober Kl. ca. 5,30 blev Skonnert »Fritz Emil« af Thurø stoppet og brændt af en tysk Undervandsbaad.

Skibet var dengang paa Store Fiskebanke, ca. 130 Sømil fra Lindesness. »Fritz Emil« var lastet med Props, kom fra Christianssand, bestemt til W. Hartlepool, England.

Kl. 5,30 blev jeg purret ud af Styrmand C. Lange, der havde Vagt. Styrmanden fortalte, at der var en tysk Undervandsbaad i Sigte. Samme Undervandsbaad havde stoppet den svenske Damper »Regina« af Helsingborg og givet den Ordre til at afvente, indtil at »Fritz Emil«s Papirer var undersøgte. U-Baaden kom da hen i Nærheden af os, og satte

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Signalet: M. N. : Stop øjeblikkelig eller jeg skyder. Efter at vi havde aflæst Signalet, bjergede vi Bramsejlet og Bredfokken og brasede Bak og lagde da Skibet til Vinden. U-Baaden satte da Signalet T. A. F.: Send Skibspapirerne om Bord. Da vi havde erfaret Signalet, blev Baaden sat i Søen, og Styrmand C. Lange, Matros Henry Jørgensen og Letmatros Iversen blev sendt over til U-Baaden med Papirerne, Maalebrevet, Konnossementet og Charterpartiet. Fra U-Baaden fik Styrmanden Ordre til, at alle Mand skulde forlade Skibet, da de vilde sænke Skibet, vi fik 15 Minutter til at gaa i Baaden. Da der var megen Sø, tog det nogen Tid for Baaden, inden den naaede op til os igen.

U-Baaden holdt sig stadig i Nærheden af Skibet. Straks efter at vi havde hørt Tyskernes Ordre, gik vi alle Mand i Baaden, efter at jeg havde reddet de øvrige Skibspapirer og nogle faa Ejendele. Vi roede saa efter den svenske Damper »Regina«, som ogsaa stadig holdt sig i Nærheden. — U-Baaden kom da hen til os og tog to af vore Folk om Bord til sig: Matros Hemmingsen og Letmatros Iversen, vi fik saa tre bevæbnede Tyskere i Baaden, en Løjtnant og to Menige. De talte Engelsk og Norsk til os og sagde, at de havde Ordre til at sænke Skibet, da det var lastet med Props og skulde til England. Vi roede saa paa Tyskernes Ordre hen til »Fritz Emil«, hvor alle tre Tyskere gik om Bord tilligemed en Mand af »Fritz Emil«s Besætning, Matros Henry Jørgensen, de fik fat i Skibets Økse og Pinseben, hvormed de slog Skotterne til Lastrummet i Stykker saavel i Kahytten som i Lukafet, tog Skibets Petroleum, hvormed de tændte Ild i Kahyt og Lukaf, slog Skylighterne i Stykker for at Ilden kunde faa Luft. Saa blev der pludselig givet Signal med en Fløjte, at Tyskerne, som var om Bord i »Fritz Emil«, skulde skynde sig at komme tilbage, da der var kommen en Lanterne i Sigte. Vi roede saa tilbage til U-Baaden, hvor Tyskerne gik om Bord igen, og de to Mand af »Fritz Emil«s Besætning kom saa i Baaden hos os igen. U-Baaden forsvandt da i Mørket. Klokken var dengang ca. halv otte. — Vi roede saa hen til den svenske Damper, som tog os om Bord, vor Baad tog de ligeledes om Bord. — Damperen gik hen i Læ af »Fritz Emil«, der var da stærk Ild i Kahytten, men der var intet at se fra Lukafet.

Ca. en Time senere brød Ilden rigtig løs saavel i Lukaf som i Kahytten, og kort Tid efter stod hele Skibet i lys Lue.

Damperen styrede da sin Kurs V.S.V. efter Blyth, hvor den skulde intage Bunkers, for senere at gaa til Frankrig. Endnu Kl. 11 kunde vi se »Fritz Emil« brænde, vi var da ca. 15 Sømil fra den.

Vi var om Bord i »Regina« fra Torsdag Aften til Fredag Eftermiddag, da vi mødte en anden svensk Damper »Ludvig Payrom« af Stockholm paa Rejse fra Hull til Stockholm med Kul, vi kom da om Bord i »Ludvig Payrom«, som satte os i Land her i Helsingør i Morges.

Helsingør, Mandag den 23. Okt. 1916.

J. B. Jørgensen.
Fører.

Nr. 71/1916. Fremlagt i Helsingørs Søret den 24. Oktober 1916.

Gad.

c. Den fremlagte Fortegnelse over Mandskabet er saalydende:

Fortegnelse
over Mandskabet, der var om Bord i Skonnert »Fritz Emil« af Thurø.

Styrmand Christian Lange, født paa Thurø 30. December 1893.

Matros Henry Julius Jørgensen, født i Helsingør 26. August 1898.

Matros Hans Julius Hemmingsen, født i Slagelse 1897.

Letmatros Arnold Rikard Iversen, født i Løgstør 7. November 1896.

Ungmand Georg Hans Grøtner, født i Agtrup 30. Januar 1898.

Helsingør, den 23. Oktober 1916.

J. B. Jørgensen.
Fører af »Fritz Emil«

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Nr. 71/1916. Fremlagt i Helsingørs Søret den 24. Oktober 1916.

Gad.

Det fremlagte Uddrag, der fra Linien: Torsdag Eftermiddag den 19. Oktober er en ordret Afskrift af Dagbogen, blev konfereret og befundet overensstemmende med samme.

For Rederiet mødte Bogholder O. Jacobsen af Firmaet Marstrands Efterfølgere i Helsingør, der bemærker, at Skibet er krigsforsikret hos A/S Ditz Sweitzer i København, der er underrettet om Søforklaringens og Søforhørets Afholdelse, men som har meddelt Firmaet, at det ikke møder. Ladningsassurandørerne er ukendte.

Fremstod Skibets Fører, Jens Bernhard Jørgensen, der forklarer, at Skonnerten »Fritz Emil« var drægtig 193,97 Register Tons brutto, 169 Tons netto, hjemmehørende i Thurø-Svendborg Tolddistrikt, bygget vistnok 1880.

Rederiet er R. S. Hansen i Thurø.

Det fremlagte Uddrag af Dagbogen blev oplæst for ham og vedtaget af ham i alle Punkter.

Komparenten tilføjer, at Undervandsbaadens Besætning meddelte ham, at Undervandsbaaden havde Nr. 67.

Det er Komparenten, der har ført Journalen. Tilførslen angaaende Mødet med Undervandsbaaden er gjort om Bord i »Regina«, straks efter at Komparenten var kommen om Bord i samme.

Oplæst. Vedtaget. Under Eds Tilbud aftraadt.

I Retten mødte Styrmand Christian Lange.

Det fremlagte Uddrag af Dagbogen blev oplæst for ham og vedtaget af ham i alle Punkter.

Oplæst. Vedtaget. Under Eds Tilbud aftraadt.

I Retten mødte Matros Henry Julius Jørgensen.

Det fremlagte Uddrag af Dagbogen blev oplæst for ham og vedtaget af ham i alle Punkter.

Oplæst. Vedtaget. Under Eds Tilbud, aftraadt.

I Retten mødte Matros Hans Julius Hemmningsen.

Det fremlagte Uddrag af Dagbogen blev oplæst for ham og vedtaget af ham i alle Punkter.

Oplæst. Vedtaget under Eds Tilbud. Aftraadt.

I Retten mødte Letmatros Arnold Rikard Iversen.

Det fremlagte Uddrag af Dagbogen blev oplæst for ham og vedtaget af ham i alle Punkter.

Oplæst. Vedtaget under Eds Tilbud. Aftraadt.

I Retten mødte Ungmand Georg Hans Grøtner.

Det fremlagte Uddrag af Dagbogen blev oplæst for ham og vedtaget af ham i alle Punkter.

Oplæst. Vedtaget under Eds Tilbud. Aftraadt.

Søforklaringen og Søforhøret sluttet.

Retten hævet.

Gad.

C. L. Mikkelsen. *R. Mortensen.*

»Frits Emil«s
Rederi: R. S. Hansen, Thurø.
Reg. Tonn. Br.: 296.
Reg. Tonn. Net.: 228.
Bygningssted: Kjerteminde.
Bygningsaar: 1880.
Materiale: Eg.
Klasse: Bur. Ver. ✠ 16--6 5/8 G. 1. 1.
Assurance: Kr. 28,000. Norske Assurandører.

---

50. 3-m. Skonnert »LIBRA« af Thurø.

Opbrændt i Nordsøen den 20. Oktober 1916 paa Rejse fra Drammen til Leith med 91 Stdr. Træ. Ingen Omkomne.

Udskrift af Sunds-Gudme Herreders Politiprotokol.

Aar 1916 den 24. Oktober Eftermiddag Kl. 2 blev Sunds-Gudme Herreders Søret sat paa Tingstedet og administreret af Sørettens Formand og de søkyndige Medlemmer Minor Rasmussen og Christiansen, hvor da foretoges:

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Nr. 160/1916. Søforhør 3-mst. Skonnert »*Libra*« af Thurø.

For Retten mødte Fører af 3-mst. Skonnert »Libra« af Thurø Peter Laurits Hansen, 38 Aar gl., og begærede Søforhør optaget i Anledning af, at hans nævnte førende Skib den 20. ds. i Nordsøen er bleven stukket i Brand af Besætningen paa en tysk U-Baad. Han foreviser Skibsjournalen og Skibsbemandingslisten, samt fremlagde bekræftet Uddrag af Skibsjournalen og fremstiller Skibets Mandskab, nemlig Styrmand Niels Jørgen Rasmussen, født 1875, Matros Niels Murer Jensen, født 1886, Ungmændene Hans Carl Jensen og Johannes Marius Vilhelmsen, begge født i 1900, og Kok Emil Jørgensen, født 1901.

Udtoget sammenholdtes med Journalen og fandtes overensstemmende med denne.

Uddraget er saalydende:

Uddrag
af Skibsdagbog for 3/m Skonnert »Libra« af Thurø, Kaptajn P. L. Hansen.

(Efter at Skibet havde indtaget en Ladning Props i Drammen, i Rum og paa Dæk, blev slæbt ud af Fjorden, hvor det henlaa for Anker indtil):

Tirsdag den 17. Oktober. Kl. 12 Middag kom mere Luft. Ankeret løftedes, alle Sejl sattes og styrede Kurs Farvandet ud. Kl. 2 Eftermiddag passeredes Rødtangen. Rejsen er bestemt, om Gud vil, til Leiths Rhed for Ordre. (Derefter fortsatte Skibet Rejsen, og intet særligt passerede før):

Fredag den 20. Oktober. Vinden S.Ø., jævn Brise, klar Luft, styrede Kurs V.S.V. $^1/_2$ V. Vagten ud.

Ved Vagtskiftet Kl. 4 Morgen hørtes et Skud, som faldt tæt agten for Skibet; da jeg straks antog, at det var et Stoppesignal fra en Undervandsbaad, brasede jeg bak og stoppede Skibets Fart. Alle Mand ordredes paa Dækket, og Jollen blev gjort klar til at sættte ud. Der forløb ca. 5—6 Min., da kom en Undervandsbaad tilsyne agter ude, og et Øjeblik efter blev der varskoet fra Undervandsbaaden, at jeg skulde sætte en Baad ud og ro om Bord til U.-Baaden med Skibets Papirer. Vi satte Jollen ud, og jeg og to Mand roede over til U.-Baaden og afleverede »Libras« Maalebrev, Certeparti og Connossementet. Jeg forespurgte Chefen, om vi ikke maatte kaste Dækslasten over Bord, og derpaa sejle tilbage til Norge. Chefen svarede, at det vilde tage for lang Tid at kaste Lasten over Bord, og at jeg sandsynligvis derpaa atter vilde sætte Kursen mod England, jeg svarede, at jeg garanterede for, at Skibet blev sejlet tilbage til Norge, og bad Chefen om at skaane »Libra«, da det var dansk Privatejendom. Chefen svarede dertil, at det stred mod hans Instrukser, at give Skibet fri, hvorpaa to Mand fra U.-Baaden blev ordred om Bord i vor Baad, og jeg fik Ordre til at ro om Bord paa »Libra« og udlevere Skibets Petroleum. Da vi kom om Bord satte vi ogsaa Storbaaden i Vandet, fik Proviant og Ferskvand til et Par Dage i Baaden. Imidlertid havde Tyskerne overhældt Kahyts- og Lukafgulvet med Petroleum og ligeledes Dækslasten midtskibs og antændt Ild alle tre Steder, de to Tyskere kom derpaa ned i Storbaaden, hvor jeg og tre Mand af Besætningen var, medens Styrmanden og Matrosen var i Jollen, Tyskerne gik om Bord i U.-Baaden, medens vi andre fik Ordre til at fortøje Storbaaden agter i U.-Baaden og Jollen agter i St.-Baaden og forblive i Baadene. Derpaa bugseredes vi til Kl. ca. 10 Fmd. O.N.O. efter, med ca. 5 Miles Fart, hvorpaa Kursen blev forandret til ca. S.S.V. efter Baadkompassets Visning. Kl. ca. 11$^1/_2$ Fmd. kom samtidig en østgaaende og en vestgaaende Damper i Sigte. Da de kom nærmere afgav U.-Baaden et Stopskud til den vestgaaende Damper, hvorpaa den bugserede os henimod den anden Damper, og lod vor Fangline gaa, med Besked om at meddele Kaptajnen paa Damperen at optage os, og derpaa afvente nærmere Ordre. Vi kom alle seks Mand vel om Bord paa Damperen, som viste sig at være S/S »Edda« fra Gøteborg, Kaptajn J. Carlsson, og begge

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

vore Baade blev indsatte paa Dækket. U.-Baaden torpederede saa den anden Damper, som var S/S »Guldborg« af Kjøbenhavn, og hele dens Besætning kom ligeledes om Bord paa »Edda«. Undervandsbaaden passerede derpaa agten om »Edda« og gav, efter at have erkyndiget sig om dette Skibs Last og Bestemmelsessted, Tilladelse til at fortsætte Rejsen, som er bestemt til Assens. »Edda« havde Kl. 9,30 passeret »Libra« brændende paa 57 ° 13′ N.-Brd. og 2° 47′ O. Lgd., efter »Edda«s Bestik. Masterne var paa dette Tidspunkt gaaede over Bord og Dækslasten og hele Stb. Ræling delvis opbrændt. Sejladsen fortsattes derpaa med »Edda« Skagen ind.

p. t. S/S »Edda« den 21. Oktober 1916.

P. L. Hansen.

Uddragets Rigtighed bekræftes.

P. L. Hansen.

Komparenten forklarer, at Skibet tilhørte et Partsrederi med Komparentens Fader J. P. Hansen, Thurø, som korresponderende Rheder, er bygget i 1909 paa Thurø af Eg og Bøg og maalte 173,87 reg. Tons Brutto, 149 Tons Netto. Komparenten har været Fører af det hele Tiden. Skibets Anskaffelsessum var 44,000 Kr., det var paa Grund af, at det sejlede med Kontrabande udgaaet af Svendborg Søforsikring. Skibet var sø- og krigsforsikret for 55,500 Kr., men Komparenten ved ikke i hvilket Selskab. Skibet havde indtaget en Ladnings Props i Drammen for et engelsk Firma, hvis Navn Komparenten ikke erindrer. Om Ladningen var forsikret ved Komparenten ikke. Han var beordret at gaa til Leiths Rhed for Ordre. Skibet var anordningsmæssig udhalet blandt andet ogsaa med Redningsgrejer. Iøvrigt henholder Komparenten sig til Journaludtoget med Tilføjende, at Stopningen skete omtrent midtvejs i Nordsøen, og at U.-Baaden var af tysk Nationalitet, idet de modtagne Ordre fra samme blev givne i det tyske Sprog, og det tyske Flag blev hejst dog først efter at »Libra« var bleven forladt, der var iøvrigt ingen Mærker paa U.-Baaden. Komparenten havde forlangt Skibspapirerne tilbage; men dette var bleven afslaaet. Der blev ikke givet nogen bestemt Tidsfrist for Mandskabet til at forlade Skibet, kun blev det befalet, at dette skulde ske hurtigst muligt. Der blev kun reddet ubetydeligt af Mandskabets Ejendele. Stopningen skete just i Vagtskifte. Besætningen landsattes i Assens, hvorfra Mandskabet straks rejste til Svendborg.

Oplæst. Vedtaget, med Tilføjende paa Anledning, at Komparenten havde villet forlangt U.-Baad-Chefens Paategning paa Maalebrevet, af Grunden til Skibets Ødelæggelse; men da Maalebrevets Tilbagelevering blev nægtet fik Komparenten ikke stillet dette Forlangende. Komparenten hørte, at Næstkommanderende paa U.-Baaden blev kaldt Haü eller Haün. Chefens Navn erfarede Komparenten ikke.

Oplæst. Vedtaget.

Det øvrige Mandskab fremstod derefter samlet, og afgav hver for sig Erklæring om, at de tiltræder Kaptajnens Beretning og Forklaring, og intet har til sammeat føje.

Samtlige bekræftede derefter behørig forberedt deres afgivne Forklaring med Lovens Ed og aftraadte.

Forhøret sluttet.

Søretten hævet.

Hastrup. C. Christiansen.
C. Minor Rasmussen.

»Libra«s
Rederi: J. P. Hansen, Thurø.
Reg. Tonn. Br. 174.
Reg. Tonn. Net. 149.
Bygningssted: Thurø.
Bygningsaar: 1909.
Materiale: Eg og Fyr.
Klasse: Bur. Ver. ✠ 16 ³/₃ G. 1. 1.
Assurance: Kr. 46,000. Svendborg Søassurance.

---

51. S/S »GULDBORG« af Kjøbenhavn.

Sænket i Nordsøen den 20. Oktober 1916 paa Rejse fra Narvik til Middlesborough med 2330 Tons Erts. Ingen Omkomne.

Udskrift af Søforhørsprotokollen ved Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Aar 1916 den 24. Oktober blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand: Kriminalretsassessor Rump og dens Medlemmer: Direktør Schmidten og Kaptajn Wrisberg og foretoges:

Nr. 155/1916. Søforhør i Anledning af Damper »*Guldborg*«s Torpedering.

For Rhederiet mødte Skibsinspektør H. Neergaard.

For Krigsforsikringen mødte Kaptajn Fenger og Direktør Dreyer.

Af Besætningen mødte:

Kaptajn Andersen.
1. Styrmand Harming.
2. Styrmand Petersen.
1. Maskinmester Søgaard.
2. Maskinmester Pehrson.
Maskinassistent Bilum.
Hovmester Richardt.
Kok Nielsen.
Dreng Møhl.
Matros Meyer.
Matros Hansen.
Matros Marker.
Letmatros Johansen.
Letmatros Christiansen.
Tømmermand Petersen.
Fyrbøder Jensen.
Fyrbøder Johnson.
Fyrbøder Michaelsen.
Fyrbøder Rasmussen.

Der fremlagdes Rapport fra Kaptajnen, der oplæstes for og godkendtes af de mødende.

Rapporten er saalydende:

Uddrag af S/S »Guldborg«s Skibsdagbog fra den 14. til den 20. Oktober 1916.

Lørdag den 14. Oktober 1916 afgik Guldborg fra Narvik med en Ladning Jernerts bestemt for Middlesbrough paa 2330 kg. Tons. Kl. 7,30 toges Fortøjningerne ind, og Rejsen paabegyndtes, efter Lodsens Anvisning, styrede ud fra Narvik og ind i Vestfjorden.

Søndag den 15. Kl. 11,30 Fm. passerede Bodø, Vind N.V. og Nord med Sne og Haglbyger.

Mandag den 16. Oktober ved 12 Tiden Middag passerede Gæslingerne, og styrede derefter ned gennem Stoksund, stadig Storm fra N.V. med Sne og Haglbyger. Kl. 3,30 Em. ankredes paa Grund af Snetykning i Stoksund.

Tirsdag den 17. Kl. 6 Fm. lettede og fortsatte Rejsen igennem Stoksund. Kl. 8 Em. passerede Kristianssund.

Onsdag den 18. Kl. 4 Fm. ankrede for at afvente Dag ved Lepsø Rev. Kl. 6 Fm. lettede og fortsatte Rejsen efter Lodsens Anvisning. Nordlig Vind frisk Kuling. Kl. 10 Fm. pass. Aalesund. Kl. 1 Em. rundede ved Stadtland, og styrede ned igennem Moldö-Sund, som passeredes Kl. 6 Aften.

Torsdag den 19. Ved 3 Tiden Fm. passeredes Stensund. Kl. 8 Fm. passerede Patrouillebaaden ved Bergenfjord, Vinden N.O. let Brise. Kl. 6 Em. kvitterede Lodsen ved Kopervik, og fortsatte derefter ud igennem Koperviken. Kl. 6,20 Em. pass. Smørstaken; satte Loggen 0.

Kl. 7,45 Em. passerede Skudenæs 2 Km. Af. Log 10, styrede derefter misv. S.V. Vind S.O. frisk Brise sydlig Dønning.

Fredag den 20. Kl. 8 Fm. Log 85 forandrede Kurs til misv. S. V. t. V. $^1/_2$ V. Coquet-Island. Kl. 12 Middag hørtes et Skud forude, lidt efter saas en Undervandsbaad, styrende ned efter Guldborg med Signalet: Stop Maskinen; lidt efter kom Signalet: sæt en Baad i Vandet, og kom over med Skibspapirerne. 1. Styrmand med 4 Mand i Baaden blev derefter sendt over med Skibspapirerne. Efter at Baaden havde været ved Undervandsbaaden i ca. 15 Minutter, blev der hejst Signalet fra Undervandsbaaden: »Forlad Skibet straks«. Styrmanden kom derefter tilbage med Redningsbaaden og raabte, om 5 Minutter skal vi forlade Skibet. — Den anden Redningsbaad blev straks sat i Vandet, og Mandskabet boordret i samme. Begge »Guldborg«s Baade roede derefter over til den svenske Damper »Edda« af Göteborg, Kaptajn J. Carlsson, hvor Mandskabet samt Baadene blev tagne om Bord. Undervandsbaaden dykkede derefter ned, kom atter op efter en halv Times

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Forløb, og affyrede en Torpedo mod »Gudborg«, der sank i Løbet af 30 Sekunder. Undervandsbaaden hejsede derefter det tyske Flag, og kom tæt hen til »Edda« og forhørte, hvor Skibet skulde hen. Da den havde faaet Oplysningen om, at Edda kom fra Burntisland og var paa Rejse til Assens med Kul, fik den Tilladelse til at fortsætte Rejsen.

Det bemærkes, ved at tage Sagerne op fra Redningsbaadene, faldt en Pakke over Bord, indeholdende Besætningens Papirer samt Skibsdagbogen.

Guldborg sank paa 57° 20′ N.-Bredde og 3° 23′ Ø. Lgd. Rejsen fortsattes derefter med Edda, til den 22. Oktober. Kl. 2 Em., da Edda befandt sig ved Refsnæs, blev Guldborgs Redningsbaad sat i Vandet, og Besætningen fortsatte selv ind til Kallundborg, hvor Føreren henvendte sig til Byfogden, og fik Tilladelse til at fortsætte med Mandskabet til Kjøbenhavn, hvor vi ankom Kl. 7 Aften. Guldborgs Redningsbaade ligger under Politiets Opsyn i Kallundborgs Havn.

Andersen,
Fører af »Guldborg«.

Nr. 155/1916. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 24. Oktober 1916.

Halvor Christensen,
fg. Ass.

Kaptajnen forklarer, at Uddraget er nedskrevet efter Hukommelsen, da selve Skibsdagbogen gik tabt, da den skulde hives op fra Baaden.

1. Styrmand Harming forklarede, at Undervandsbaaden ikke havde noget Mærke; der stod blot paa Huerne: Unterwasserboot eller lignende. Der blev ikke sagt andet, end de havde 10 Minutter til at forlade Skibet. Skibets Papirer beholdt de paa Undervandsbaaden. Efter at have skudt »Guldborg« i Sænk hejste den det tyske Orlogsflag. Skibspapirerne lød formentlig som tidligere paa Magnetic ore (Jærnerts) bestemt til Middlesborough vistnok til Muller and Comp., London. Der blev saa godt som intet reddet; men alle kom fra Borde.

Styrmand Harming forklarer, at Undervandsbaadens Fører spurgte, hvad Ladningen bestod af, hvortil han svarede ore, hvortil Føreren svarede, at det var Kontrabande. Komparenten protesterede herimod og sagde, at der var Bevis fra den tyske Konsul i Narvik, at det ikke var Kontrabande, hvortil Føreren sagde, at det kunde han ikke se; Komparenten havde ikke selv gennemset Papirerne.

Kaptajn Andersen forklarede, at der blandt de afleverede Papirer fandtes Erklæring fra den engelske Konsul i Narvik om, at Ladningen ikke var absolut Kontrabande.

De mødende forklarede, at den indladede Jærnerts var graalig af Farve og ikke rød.

Søforhøret udsat.

Retten hævet.

Rump.
Schmidten. *Wrisberg.*

Aar 1916 den 7. November blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand: Kriminalretsassessor Rump og dens Medlemmer: Direktør Schmidten og Kaptajn Wrisberg og foretoges:

Nr. 155/1916. Forhøret fortsat.

For Rhederiet C. K. Hansen mødte Kaptajn H. Neergaard.

For Krigsforsikringen mødte Kaptajn Fenger.

Af »Guldborg«s Besætning mødte:

Kaptajn R. Andersen.
1. Styrmand C. A. Harming.
2. Styrmand C. A. Petersen.
1. Mester L. Søgaard.
2. Mester C. Pehrson.

Kaptajn Neergaard foreviser en Genpart af Konnossement, dateret 14. Oktober 1916, hvorefter »Guldborg« havde indtaget 2,331,000 kg Swedish Magnetic Ore i Narvik for at føres til Middlesbrough til Wm. H. Müller & Co., London ltd.; endvidere fremlagde han en Afskrift af Oprindelsescertificat for denne Ladning fra den engelske Vicekonsul i Narvik lydende paa Swedish magnetic ore samt foreviste en

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Erklæring fra Luossavaada-Kiirunawaara A, B's Kontor i Narvik, dateret 30. Oktober 1916 om, at den Malm som indskibedes med S/S »Guldborg« den 14. Oktober 1916, var Swedish magnetic ore som anført i Konnossementet og foreviste endvidere Afskrift af Certeparti.

Han bemærker, at det tyske Generalkonsulat igaar har faaet Underretning om Forhøret i Dag.

Kaptajn Andersen forklarer, at han ikke saa nøje havde efterset Papirerne, førend de udleveredes til den tyske Undervandsbaad, men den Erklæring Skibet medførte fra den engelske Konsul i Narvik var i alt Fald efter hans Overbevisning enslydende med den nu fremlagte. Erklæringen lød saaledes ikke udtrykkelig paa, hvorvidt Ladningen var Kontrabande, men paa, at Ladningen var magnetic ore fra Sverrig.

Kaptajn Andersen, Styrmand Harming og Styrmand Petersen, der alle erklærede sig bekendt med Edens Hellighed og Betydning og nægter sig straffede, bekræftede derefter deres Forklaring, der paany oplæstes for dem, med Lovens Ed.

Søforhøret sluttet.

Retten hævet.

Rump.

Schmidten. *Wrisberg.*

Aar 1917 den 21. Marts Kl. 1 blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand: Kriminalretsassessor Rump og foretoges:

Nr. 155/1916. Søforhør i Anledning af S/S »Guldborg«s Sænkning.

Søforhøret reassumeredes.

Der fremlagdes Skrivelse fra Registrerings- og Skibsmaalingsbureauet med 1 Bilag af 27. November f. A.

Søforhøret paany sluttet.

Retten hævet.

Rump.

»Guldborg«s
Rederi: »Dampskibsselskabet af 1896«. Kbhvn.
Reg. Tonn. Br. 1575.
Reg. Tonn. Net.: 958.
Tons DW.: 2450.
Bygningssted: Irwine & Co. W. Hartlepool.
Bygningsaar: 1890.
Materiale: Staal.
Klasse: Lloyd's Reg. ✠ 100 A 1.
Assurance: Kr. 378,000. De private Assurandører m. fl.

Anm. Den tyske Regering har anerkendt Sænkningen af S/S »Guldborg« som værende uberettiget og har erstattet den ved Sænkningen forvoldte Skade. (Kasko-Erstatningen udgør 1,200,000 Kr.).

---

52. S/S »HEBE« af Esbjerg.

Sænket i den engelske Kanal den 21. Oktober 1916 paa Rejse fra Almeria til London med 1100 Tons Bly og Frugt. Ingen Omkomne.

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn gør vitterligt:

Aar 1916 den 10. November blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand: Kriminalretsassessor Rump og dens Medlemmer: Kommandør Maegaard og Kaptajn Wrisberg og foretoges:

Nr. 165/1916. Søforhør i Anledning af, at S/S »*Hebe*« er blevet skudt i Sænk af en tysk Undervandsbaad.

For Rederiet A/S »Vesterhavet« mødte Inspektør Christoffersen.

For Krigsforsikringen for danske Skibe mødte Direktør Dreyer og Kaptajn Michelsen.

Af Besætningen mødte:
Føreren Kaptajn P. H. Toft.
1. Styrmand R. Lambertsen.
1. Maskinmester G. Knudsen.
2. Maskinmester S. Poulsen.
Hovmester H. C. Hansen.

Der fremlagdes Uddrag af Skibsdagbogen, der sammenholdtes med Skibsdagbogen, der var til Stede i Retten, og blev befundet rigtigt.

Det fremlagte Uddrag af Skibsdagbogen lyder saledes:

Uddrag

af S/S »Hebe«s Skibsdagbog under Rejsen fra Almeria til London med en Ladning Frugt og Bly, indtaget i Denia, Cartagena og Almeria. Ladningen bestod af 300 Tons Bly og Resten Frugt.

Lørdag den 14. Oktober 1916 Kl. 9,15 Emd. afgik fra Almeria til London med en Ladning Frugt og Bly.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Søndag den 15. Kl. 6,15 Emd. pass. Gibraltar.

Tirsdag den 17. Kl. 0,10 Fmd. pass. Cap. St. Vincent.

Torsdag den 18. Kl. 8 Fmd. pass. Cap Finisterra.

Lørdag den 21. Kl. 0,45 Emd., blev stoppet af en fransk Patrouillebaad; men fik Tilladelse til at fortsætte Rejsen. Kl. 1,10 Emd. pass. Ushant i 3 Kml. Afst. Kl. 3,45 Emd. dukkede en Undervandsbaad op omtr. 1 Skibslængde tv. om Bb., den viste sig at være tysk, og var uden Nummer og Flag; den satte Signalflagene T. A. F. betydende: bring Skibspapirerne om Bord; stoppede Maskinen og firede Bb. Redningsbaad. Kaptajnen gik over med Skibspapirerne. Efter at Chefen havde gennemset Papirerne, beordrede han Mandskabet i Baadene, da Skibet skulde sænkes. Kort efter forlod Mandskabet Skibet. Undervandsbaaden satte selv Folk om Bord, der anbragte Bomber paa forskellige Steder paa Skibet. Kl. 4,30 Emd. hørtes Lyden af Eksplosioner, og kort efter saas Skibet at synke. Omtr. Kl. 5,30 Emd. blev Besætningen optaget af en fransk Torpedobaad.

Søndag Fmd. omtr. Kl. 10 landsattes Besætningen i Aberwroch.

Kort før Undervandsbaaden kom til Syne, pejledes Fyrtaarnet Ib-Verge i dev. S.S.Ø. t. Ø. $^3/_4$ Ø.

Omstaaende er indført efter Hukommelsen.

Vi undertegnede erklærer herved Omstaaende for at være i Overensstemmelse med Sandheden.

P. H. Toft.
Fører.

R. Lambertsen. 1. Styrmand. *G. Knudsen.* 1. Mester.

S. Poulsen. 2. Mester. *H. C. Hansen.* Hovmester.

Nr. 165/1916. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 10. November 1916.

Halvor Christensen.

Uddraget oplæstes for og godkendtes af de mødende.

Kaptajnen forklarede, at han paa Grund af Søgang ikke kunde komme om Bord i Undervandsbaaden, og at de kun rakte Skibspapirerne om Bord i Undervandsbaaden, og at der derefter blev raabt paa Tysk fra Undervandsbaaden, at Skibet skulde sænkes. Konnossementet lød paa Bly og Frugt til London. Konnossementet paa Frugt lød paa Navn, og Konnossementet paa Blyet lød til Ordre, men var endosseret til Navn. Navnet husker Kaptajnen ikke. Der var ca. 800 Tons Frugt.

De øvrige mødende bekræftede Kaptajnens Forklaring.

Skibsmandskabet fik blot Ordre til at gaa i Baadene, og Undervandsbaaden forsvandt straks efter Eksplosionen; en fransk Torpedobaad var da paa Vej ind til Stedet. Skibets Baade drev til Søs, da Mandskabet var kommet om Bord i den franske Torpedobaad; der var for megen Sø til at tage dem paa Slæb, og Torpedobaaden gik heller ikke straks ind til Land.

Der blev intet andet bjærget end det Tøj, Mandskabet havde paa, og Journalen. De var formentlig 6—8 Kvartmil fra Fyrtaarnet.

Inspektør Christoffersen bemærkede, at Mandskabet var forsikret i Danske Dampskibsrederes gensidige Forsikring af Søfolk mod Krigsfare.

Løsøret var forsikret i Danske Skibsofficerers Krigsforsikring af Løsøre.

Kaptajnen forklarede, at Skibet var i sødygtig Stand, da det forlod Almeria, og tilstrækkelig bemandet.

Vidnerne, der erklærede sig bekendt med Edens Hellighed og Betydning, bekræftede derefter deres Forklaring med Lovens Ed og aftraadte.

Søforhøret sluttet.

Retten hævet.

Rump.

C. F. Maegaard. *Wrisberg.*

»Hebe«
Rederi: Dampskibsselsk. »Vesterhavet«, Esbjerg.
Reg. Tonn. Br.: 775.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Reg. Tonn. Net.: 455.
Tons DW.: 1200.
Bygningssted: Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.
Bygningsaar: 1907.
Materiale: Staal.
Klasse: Lloyd's Reg. ✠ 100 A 1.
Assurance: Kr. 150,000. Krigsforsikringen for danske Skibe.

---

53. 3-m. Skonnert »LONDON« af Thurø.

Opbrændt i Nordsøen d. 22. Oktober 1916 paa Rejse fra Tønsberg til W. Hartlepool med 89 Stdr. Træ. Ingen Omkomne.

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn gør vitterligt:

Aar 1916 den 30. Oktober Kl. $2^3/_4$ blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand, Overretsassessor Poul Hansen i Henhold til Konstitution af 28. September 1916 og af dens Medlemmer: Kaptajn Petersen og Kaptajn Larsen.

Der foretoges

Nr. 158/1916. Søforhør i Anledning af, at Skonnerten »*London*« af Thurø er stukken i Brand af en Undervandsbaad og forladt af Besætningen.

Af Besætningen mødte:
Skibets Fører Rasmus Andersen.
Styrmand Christian Petersen.
Matros Carl Henrik Rasmussen.
Ungmand Ole Karl Petersen.
Ungmand Jens Christian Petersen.
Kok Hans Christian Johansen.

For Kaskoassurandørerne mødte Bähncke & Co. ved Kaptajn P. Brink.

For Svendborg Søassuranceforening mødte Schiøtt & Hochbrandt ved Skibsmægler H. Bruhn.

Kaptajnen og Styrmanden afgiver begge Forklaring overensstemmende med en for den danske Konsul i Hull afgiven Søforklaring, der fremlagdes med 2 Bilag og oplæstes.

Den fremlagte Søforklaring er saalydende:

Søforklaring.

3-m. Skonnert »London« af Thurø.

Konsulatet i Hull.
26. Oktober 1916.

Aar 1916 den 26. Oktober Kl. 10 Fm. optoges efter forudgaaende Berammelse paa det danske Konsulat i Hull Søforklaring i Anledning af, at 3-m. Skonnert »London« af Thurø, Kaptajn R. Andersen, undervejs fra Tønsberg til West Hartlepool med en Ladning Pitprops den 22. Oktober 1916 blev stukket i Brand af en tysk Undervandsbaad og maatte forlades i Nordsøen.

Mødt var Kaptajnen og efter forudgaaende Aftale med Konsulen af Besætningen: Styrmand Christian Petersen og Matros Carl H. Rasmussen.

Fremstaar Skibsfører Rasmus Andersen, der under Henvisning til den eventuelle Edsaflæggelse og til Lovens strænge Straf for Mened behørigt formanes til Sandhed og navnlig derved ogsaa gøres opmærksom paa, at det er hans uvægerlige Pligt intet at fordølge, som kan tjene til Oplysning.

Kaptajnen forklarer:
at hedde Rasmus Andersen,
at være født paa Strynø den 18. Juli 1857.
at hans Bopæl er i Svendborg,
at han hverken har været straffet eller tiltalt,
at han har ført Skibet fra i Maj Maaned 1904,
at han har været i Besiddelse af Næringsbevis som Skibsfører, som dog er gaaet tabt med Skibet.

Anmeldelsen og den af Kaptajnen indgivne Rapport gennemgaas Punkt for Punkt med Kaptajnen, der Punkt for Punkt fastholder samme og intet ved at tilføje.

Paa Anledning forklarer Kaptajnen:

1) at Skibet er bygget af Egetræ i Thurø i Aaret 1904 og maaler 155,30 R. T. N. samt har Kendingsbogstaverne N. M. R. G.,

2) at Skibet blev sidst besigtet i Juni Maaned 1915 i Granton af Bureau Veritas og har Klassen 3/3 G. 11,

3) at Skibet ved dets Afgang fra Tønsberg i alle Henseender var i god og sødygtig Stand og da laa ca. 11 Fod agter,

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

4) at Skibets Ladning bestod af ca. 89 Standards Pitprops, hvoraf ca. 26 Stds. paa Dæk,

5) at han ved den paagældende Tid, da Undervandsbaaden observeredes, selv havde Vagt og opholdt sig paa Dækket sammen med Matros Rasmussen, som var til Rors, og Kokken Johansen,

6) at Skibet efter Bestikket Kl. 8 Fm. den paagældende Dag fandtes at være 56° 3′ N. B. og 1° 0′ Ø. L., som blev udsat paa Kortet,

7) at han straks, da han observerede Undervandsbaaden, varskoede Styrmanden at komme paa Dækket og gav Ordre til at purre ud de andre i Frivagten og hurtigst muligt, da Undervandsbaaden affyrede et løst Skud, brasede bak og tog Sejlene ned,

8) at Undervandsbaaden affyrede et andet Skud og samtidig viste Signal, som formentes at være Ordre til at bringe Skibets Papirer om Bord,

9) at Baaden blev derpaa sat i Vandet, og Kaptajnen og 2 Mand gik i Baaden med Papirerne, men inden Baaden naaede Undervandsbaaden, raabtes over fra denne at medtage hele Besætningen og øjeblikkelig komme om Bord i Undervandsbaaden, da Skibet skulde brændes,

10) at Baaden derpaa lagdes ved Siden af Skibet igen og medtog Resten af Besætningen, og alle Mand gik da over til Undervandsbaaden,

11) at Kaptajnen, Styrmanden og 2 Mand blev beordret om Bord paa Undervandsbaaden, hvorfra Kaptajnen opfordredes til at aflevere Skibets Papirer, nemlig Nationalitetscertifikat, Maalebrev, Certeparti og Konnossementer, hvilket blev gjort,

12) at han blev derpaa beordret ned i Undervandsbaaden og efter ca. ½ Time, da der berettedes, at Skibet var stukket i Brand, blev der afleveret ham et Bevis af følgende Indhold: »Auf See, 22. Oktober 1916. Bescheinigung 3-m. Sk. »London werde heute von S. M. U.-Boot »121« verbrannt und versenkt. (undert.) Illing, Styr.«, hvorefter alle Mand blev beordret i Baaden igen,

13) at han fra Baaden saa, at Skibet brændte, og at Undervandsbaaden gik nærmere Skibet, og kort efter hørtes Skud i denne Retning,

14) at Sejl blev derpaa sat paa Baaden, og der styredes efter en Fisker, som saas i nordlig Retning,

15) at der for Kaptajnen selv og de fleste af Besætningen ingen Mulighed var for at medtage mere, end hvad de havde paa sig, hvorfor Folkenes Papirer og næsten Alt, hvad de havde om Bord, gik tabt.

Oplæst. Godkendt. Aftraadt.

Det under Punkt 12 omhandlede Bevis fra den tyske Undervandsbaad var tidligere blevet Konsulatet forelagt.

Fremstaar Styrmand Pedersen, der under Henvisning til den eventuelle Edsaflæggelse og til Lovens strænge Straf for Mened behørigt formanes til Sandhed og navnlig derved ogsaa gøres opmærksom paa, at det er hans uvægerlige Pligt intet at fordølge, som kan tjene til Oplysning.

Komparenten forklarer:

at hedde Christian Pedersen,
at være født i Spodsbjerg den 2. Februar 1859,
at hans Bopæl er i Svendborg,
at han hverken har været straffet eller tiltalt,
at han har faret med Skibet fra i Juli Maaned 1916,
at han er i Besiddelse af Næringsbevis som Skibsfører.

Den af Kaptajnen indgivne Anmeldelse og Rapport samt Kaptajnens Forklaring gennemgaas Punkt for Punkt med Komparenten, der Punkt for Punkt tiltræder samme og intet ved at tilføje. Dog bemærker han, at han ikke har Kendskab til de i Kaptajnens Forklaring under Nr. 1 og 2 omhandlede Emner.

Oplæst. Godkendt. Aftraadt.

Fremstaar Matros Rasmussen, der ved den omhandlede Tid stod til Rors, og som

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

under Henvisning til den eventuelle Edsaflæggelse og til Lovens strænge Straf for Mened behørigt formanes til Sandhed og navnlig derved ogsaa gøres opmærksom paa, at det er hans uvægerlige Pligt intet at fordølge, som kan tjene til Oplysning.

Komparenten forklarer:

at hedde Carl Henrik Rasmussen,
at være født i Helsingør den 20. December 1882,
at hans Bopæl er Vesterbrogade 177, København,
at han hverken har været straffet eller tiltalt,
at han har faret med Skibet i ca. 3 Maaneder.

Kaptajnens Anmeldelse, Rapport og Forklaring gennemgaas Punkt for Punkt med Komparenten, der med Undtagelse af de Kaptajnen under Punkt 1, 2, 6, 11, 12 omhandlede Emner, hvorom han ikke har noget Kendskab, i alle Dele tiltræder og bekræfter samme og intet har at tilføje.

Oplæst. Godkendt.

Paa Konsulens Forespørgsel til Kaptajnen, om yderligere Spørgsmaal ønskes rettet til de alt afhørte, svarer denne benægtende.

Konsulen mener det ikke i Undersøgelsens Interesse nødvendigt at afhøre flere af Besætningen, og heri er Kapatjnen enig.

Samtlige Deponenter, der er bleven afhørte enkeltvis, fremtræder nu samlede og bekræfter — efter samlet at være blevet behørigt formanet til Edsaflæggelse — hver for sig deres Forklaring med Lovens Ed.

Konsulen henleder endnu Kaptajnens Opmærksomhed paa hans Forpligtelse til i sin Tid i Danmark at melde sig til Søforhør.

Søforklaringen sluttet Kl. 1 Em.

H. Pattinson.
Konsul.

Kgl. Dansk Konsulat i Hull.

Det bevidnes herved, at Foranstaaende er rigtig Udskrift af Konsulatets Protokol.

Det kgl. danske Konsulat i Hull,
den 26. Oktober 1916.

H. Pattinson.
Konsul.

Hull, 25. Oktbr. 1916.

Til
Det danske Konsulat i Hull.

I Anledning af, at mit førende Skib, 3-m Skonnert »London« af Thurø paa Rejse fra Tønsberg med en Ladning Pitprops, bestemt til West Hartlepool, blev stoppet af en tysk Undervandsbaad, hvis Chef beordrede alle Mand at gaa i Baadene og derpaa satte Ild paa Skibet, hvorfor dette maatte forlades, anmoder jeg herved Konsulatet i Hull om at optage Søforklaring i Sagen.

(undert.) *R. Andersen.*
Fører.

Rapport
for 3-m. Sk. »London« af Thurø.

Tirsdagen den 17. Oktober afsejlede 3-m. Skonnert »London« af Thurø fra Tønsberg med en Ladning Pitprops, bestemt til West Hartlepool. Vinden var ved Afrejsen nordlig med klart Vejr. Senere gik Vinden om til S.S.Ø. og S.Ø. med jævn Kuling og klart Vejr, og Rejsen gik i alle Maader godt indtil Fm. Kl. $10^1/_4$ den 22. Oktober, da Skibet blev stoppet af en tysk Undervandsbaad. Kaptajnen om Bord paa samme erklærede da, at Skibet skulde sænkes og gav Mandskabet 10 Minutter til at gaa i Baaden. Det var da byget Vejr med temmelig høj Sø. Logbog samt Mandskabets Papirer gik tabt, da der ingen Tid gaves til at hente dem op fra Kahytten. Efter at Mandskabet var kommen om Bord paa Undervandsbaaden, tog Tyskerne Baaden og gik om Bord paa Skonnerten og stak Ild paa Skibet. Derefter beordredes vi atter i Baaden. Paa Eftermiddagen blev Mandskabet optaget af Fiskedamperen »Durban« af Hull, der

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

landsatte Mandskabet i Hull ca. Kl. 5 Em. den 24. Oktober.

R. Andersen.

Nr. 158/1916. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 31. Oktober 1916.

G. Torup.
Ass.

Af de med Søforklaringen fremlagte 2 Bilag lyder en Notits saaledes:

Kongelig dansk Konsulat.
Hull, d. 26. Okt. 1916.

Kaptajn Andersen og Rhederiet for 3-m. Skonnert »London«. Det danske Konsulat i Hull.

Afgift for Optagelse af Søforklaring Kr. 20.

Nr. 158/1916. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 30. Oktober 1916.

G. Torup.
Ass.

Det andet fremlagte Bilag lyder saaledes:

Kongelig Dansk Konsulat.
Hull, den

Afskrift af Bevis, afleveret til Myndighederne i Hull:

Auf See, 22. Okt. 1916.

Bescheinigung.

3-m. Sk. »London« werde heute von S. M. Uboot »121« verbrannt und versenkt.

Illing. *Styr.*

Nr. 158/1916. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 30. Oktober 1916.

G. Torup.
Ass.

Kaptajn Andersen tilføjer dog, at Klassen i Bureau Veritas er galt angivet i det fremlagte; den skal være $^3/_3$ 1. 1.

Yderligere tilføjer han, at saa vidt han husker, gik det saaledes til fra det Øjeblik, da han saa Undervandsbaaden: Der blev skudt et løst Skud; der blev derpaa hejst et Signal, som han forstod saaledes, at han skulde gaa om Bord i Undervandsbaaden med Skibspapirerne. Omtrent samtidig affyredes et nyt Skud antagelig ogsaa løst. Andet Varsel har han ikke hørt.

Styrmand Petersen forklarede, at det af Kaptajnen omtalte Signal ikke plejer at betyde andet end: »Mindsk Fart«, men medens Kaptajnen og de 2 Mand i Baaden var paa Vej til Undervandsbaaden, raabte Undervandsbaadens Fører paa Engelsk i Raaber, at han vilde sænke Skibet, og at han gav dem 10 Minutter.

Kaptajnen bemærker, at dette har han ikke hørt.

Oplæst. Vedtaget.

Samtlige Skibets Folk erklærede ikke at have noget yderligere at tilføje.

Ingen af de iøvrigt mødende har Spørgsmaal, de ønsker at stille.

Kaptajnen og Styrmanden forklarede, at de ikke ved, hvem Ladningsejeren eller Ladningsforsikringen er.

Oplæst. Vedtaget.

Søforhøret sluttet.

Retten hævet.

Poul Hansen.

Petersen *V. Larsen.*

»London«s
Rederi: (Akties.) C. Bom. Thurø.
Reg. Tonn. Br.: 184.
Reg. Tonn. Net.: 155.
Bygningssted: Thurø.
Bygningsaar: 1904.
Materiale: Eg.
Klasse: Bur. Ver. ✠ 16 $^3/_3$ G. 1. 1.
Assurance: Kr. 56,000. W. Bähncke & Co. Kbhvn.

---

54. S/S »HELGA« af Kjøbenhavn.

Sænket i den engelske Kanal d. 22. Oktober 1916 paa Rejse fra Lissabon til Dundee med 630 Tons Kork. Ingen Omkomne.

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn gør vitterligt:

Aar 1916 den 13. November Kl. 2 blev Søret sat af Rettens Næstformand Poul Hansen i Henhold til Konstitution af 28. September 1916 og dens Medlemmer Kommandør Maegaard og Kaptajn Wrisberg.

Der foretoges

Nr. 168/1916. Søforhør i Anledning

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

af, at Damperen »*Helga*« er torpederet den 22. Oktober 1916 af tysk Undervandsbaad.

For Rhederiet mødte Inspektør Matzen.

For Krigsforsikringen for Skibe mødte Kaptajn Fenger.

Af »Helga«s Besætning var mødt:
Kaptajn P. V. Hansen.
1. Styrmand O. H. Pedersen.
2. Styrmand I. P. F. Petersen.
1. Maskinmester B. R. Boesen.
2. Maskinmester Krogh Petersen.
Hovmester H. H. Westermann.
Kok Marius Sindberg.
Matros B. I. Hansson.
Matros Alf. G. Lind.
Messedreng H. C. J. Reimann.

Skibsdagbogen var til Stede i Retten.

Der fremlagdes en Rapport, der blev gennemgaaet med de mødende, der henholdt sig dertil som rigtig.

Den fremlagte Rapport er saalydende:

Rapport
over Rejsen i S/S »Helga« af København fra San Feliu de Guisalo og Lissabon til Dundee.

Onsdag den 18. Oktober 1916 Kl. 2½ Emd. afgik fra Lissabon. Kl. 4,45 Emd. kvitteredes Lodsen tilsøs. Styrede efter Cap Roca, og derfra sattes Kursen efter Burling, som passeredes Kl. 10 Emd. i 7 Kml. Afst. Fredag den 20. Kl. 0,20 Emd. passeredes Cap Vilano i 5 Kml. Afst., satte derefter Kursen misv. N.Ø. efter Ushant, som passeredes Søndag den 22. Kl. 8,50 Fmd. i 2,5 Kml. Afst., derfra sattes Kursen misv. Ø.N.Ø. ½ Ø., Vinden var da S.V. med haard Kuling og urolig Sø. Kl. 11,30 Fmd. passeredes Ile de Vierge i 8 Kml. Afst., fortsatte med samme Kurs. Kl. 1 Emd. Ile de Bas i dev. S.Ø. Kl. 1,30 Emd. observeredes en Undervandsbaad, styrende ud fra Land ned imod Skibet. Maskinen stoppedes, og straks efter hørtes et Skud fra Undervandsbaaden, som viste Signalet T. A. F. (bring Skibspapirerne om Bord). Efter at Farten var af Skibet, sattes Stbs. Redningsbaad i Vandet, og Kaptajnen og 4 Mand roede over til Undervandsbaaden, der viste sig at være tysk. Papirerne blev afleveret til Chefen, og efter at have undersøgt dem, erklærede han Ladningen for Kontrabande og opfordrede Kaptajnen til at lade Besætningen forlade Skibet inden 15 Minutters Forløb, da han vilde sænke Skibet. Papirerne forblev om Bord i Undervandsbaaden, men lovede Chefen at give dem tilbage senere. Den anden Redningsbaad blev derefter sat i Vandet, og Besætningen fjernede sig i begge Baadene fra Skibet. Da Baadene havde fjernet sig nogle Skibslængder fra Skibet, hørtes en voldsom Eksplosion, og Ladning, Luger o. l. saas flyve højt i Luften fra Forskibet ved Nr. 2 Luge, og straks efter saas Skibet at synke med Forenden. Kl. var da 2,05 Emd.

Undervandsbaaden fjernede sig nu nord efter mod en østgaaende Damper og samtidig observeredes en fransk Torpedobaad, styrende ud fra Land og ned mod Skibet; denne stoppede dog ikke ved Skibet, men fortsatte Jagten efter Undervandsbaaden. Imidlertid holdtes Baadene i Nærheden af Skibet, da dette stadig flød, men laa med forreste Hoveddæk i Vandlinien. Skibssiden om Bb. viste sig at være sprængt i Vandlinien lige ved Skoddet mellem Maskinen og Forlasten. 1. Styrmand gik om Bord i Skibet og saa da, at Vandet stod ca. 6 Fod over Maskin- og Fyrpladsdork, og var det Meningen at tænde en Ankerlanterne og hejse op for det Tilfælde, at Skibet skulde holde sig flydende til Natten; men før dette kunde lade sig udføre, observeredes Undervandsbaaden igen styrende ned mod Skibet, hvorfor Baaden hurtigst maatte fjerne sig. Da Undervandsbaaden kom hen i Nærheden af Skibet hørtes ialt 4 Skud, der viste sig at komme fra den franske Torpedobaad, som atter havde observeret Undervandsbaaden, denne dykkede dog hurtig ned og saas ikke mere.

Baaden holdtes nu op imod Søen for at afvente Hjælp fra Torpedobaaden, men da

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

denne ikke nærmede sig Baadene, og Vind og Sø var i tiltagende med haarde Byger, sattes Kursen mod Land for om muligt at naa ind, dersom ingen Hjælp skulde komme. Imidlertid kom endnu en Torpedobaad ud fra Land, og Kl. ca. 4 Emd. nærmede den sig Baadene og tog hver den halve Besætning om Bord, hvorefter Kursen sattes mod Aberwrach, som naaedes i god Behold Kl. 6,30 Emd.

Det bemærkes, at Undervandsbaaden var af Middelstørrelse, havde den tyske Kokarde paa Bougen, men intet synligt Nummer, og at Eksplosionen tilsyneladende skyldtes en Torpedo.

Signeret

P. Vaaben Hansen, Fører.
Oluf Petersen, Styrmand.
B. Boesen, 1. Mester.
A. K. Pedersen, 2. Mester.
J. F. Pedersen, 2. Styrmand.
H. Westermann, Hovmester.
M. H. Sindberg, Kok.
Carl Johan Reiman, Messedreng.
Albert Rasmussen, Fyrbøder.
David J. Erikson, Fyrbøder.
Orla Sundberg, Fyrbøder.
Anker Jonassen, Matros.
Haraldo Heletan, Matros.
Rudolf Rüsch, Fyrbøder.
Arthur Zell, Matros.
Ejnar Jensen, Matros.
Alfred Lind, Letmatros.
Bernhard Hansson, Matros.

Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 13. November 1916.

G. Torup.
Ass.

Kaptajn Hansen tilføjede, at 8 Mand, 4 Fyrbødere og 4 Matroser er blevet afmønstret i London, hvortil man kom fra Aberwrach med Skib over Kanalen. Det var 4 af disse afmønstrede, der var med i Baaden over til Undervandsbaaden. Ladningen bestod af Korkaffald, presset i Baller. Om det var Kontrabande ved han ikke. Han har nu hørt, at det skal staa paa en af de sidste tyske Kontrabandelister, men nogen selvstændig Kundskab herom har han ikke.

Det var utvivlsomt en Torpedo, der bevirkede Eksplosionen, thi denne var meget stærk, og der hørtes intet Skud.

At Undervandsbaaden var tysk er utvivlsomt dels af dens Kokarde paa Bougen, dels paa Grund af det Sprog, som vedkommende Underofficer talte.

Kaptajnen bemærker i saa Henseende dog, at nævnte Underofficer først paa Engelsk spurgte om han (Kaptajnen) talte Tysk, og da Kaptejnen bekræftede dette, blev der talt et almindeligt Tysk. Naar han ikke har faaet Kvittering for Sænkningen, er Grunden sandsynligvis den, at de ikke kunde komme i Forbindelse paa Grund af den høje Sø.

Paa Anledning bemærker han, at det Varsel, der fra Undervandsbaadens Side blev givet ham og Besætningen til at forlade Skibet, var som i Rapporten anført 15 Minutter. Han havde i Forvejen, inden han gik med Redningsbaaden over til Undervandsbaaden, instrueret Styrmanden om at sætte den anden Baad ud med kortest muligt Varsel. Derved kunde man saa hurtigst forlade »Helga«, hvis Besætning ellers var kommen i Livsfare.

Fra Undervandsbaadens Side blev der ikke bemærket nogen Foranstaltning til at redde. Om den franske Torpedobaads Tilstedeværelse kan have bevirket noget i saa Henseende, ved han ikke.

Paa Anledning fremhæver Kaptajnen, at »Helga« straks ved Undervandsbaadens første Signal i alt Fald i samme Øjeblik, det blev bemærket, stoppede Maskinen uden at forandre Kurs og gav samtidig Signal »Vi er stoppet«.

Yderligere tilføjer Kaptajnen, at da de blev optagne af de franske Torpedobaade, lod de »Helga«s Baade gaa i Søen.

Ingen af de mødende havde yderligere at tilføje eller at spørge om. Dog fremlagde Inspektør Matzen nu et Blad angaende »Helga«.

Det fremlagte Dokument er saalydende:

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Dampskibsselskabet »Heimdal«.

S/S »Helga«.

Bygget West Hartlepool 1897.
Staal.
Brutto Tonnage 1182.
Netto Tonnage 725.
Død Vægts Lasteevne 1850 Tons.
Kendingsbogstaver N. V. T. H.
Lloyds Klasse 100 A.

De private Assurandører	Kr. 415,000
Rederiforeningen	— 30,000
Takst	Kr. 445,000
Krigsforsikringen	Kr. 511,750
Interesseforsikring	— 200,000

Mandskabet livsforsikret i »Danske Dampskibsrederes gensidige Forsikring af Søfolk mod Krigsfare«.

Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 13. November 1916.

G. Torup.
Ass.

Det oplæstes, og ingen af de mødende har noget hertil at bemærke. Paa Anledning tilføjes, at bortset fra Dagbogen blev intet reddet fra S/S »Helga«.

Kaptajnen spørges om, hvad han har gjort for at skaffe sig Oplysning om, hvorvidt den Last, han skulde gaa med, var Krigskontrabande. Han svarer hertil, at derom har han egentlig intet gjort.

Oplæst. Vedstaaet.

Ingen havde yderligere at bemærke.

Edsfæstelse blev ikke begæret.

Søforhøret sluttet.

Retten hævet.

Poul Hansen.

C. F. Maegaard. *A. W. Wrisberg.*

»Helga«s
Rederi: A/S Dampskibsselsk. »Heimdal«. Kbhvn.
Reg. Tonn. Br.: 1182.
Reg. Tonn. Net.: 725.
Tons DW.: 1900.
Bygningssted: W. Gray & Co. W. Hartlepool.
Bygningsaar: 1897.
Materiale: Staal.
Klasse: Lloyd's Reg. ✠ 100 A 1.
Assurance: Kr. 711,750. Krigsforsikringen for danske Skibe m. fl.

---

55. 3-m. Skonnert »ALF« af Rudkjøbing.

Sænket i Atlanterhavet d. 24. Oktober 1916 paa Rejse fra Liverpool til Rochefort med 314 Tons Beg. Ingen Omkomne.

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn gør vitterligt:

Aar 1916 den 10. November blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand: Kriminalretsassessor Rump og dens Medlemmer: Kommandør Maegaard og Kaptajn Wrisberg

og foretoges

Nr. 166/1916. Søforhør i Anledning af, at 3-m. Skonnert »*Alf*« af Rudkøbing er sænket af tysk Undervandsbaad.

For Dansk Krigs-Søforsikring for Varer mødte Kaptajn Michelsen.

For Krigsforsikringen for danske Skibe mødte Kaptajn Michelsen og Direktør Dreyer.

For »Alf«s Rhederi, A/S A. Nielsen, Rudkøbing, mødte ingen.

Af Besætningen mødte:
Skibsfører L. Larsen.
Styrmand I. H. Raahauge.
Letmatros P. O. Madsen.

Der fremlagdes Uddrag af Skibsdagbogen, der blev sammenholdt med Skibsdagbogen, der var tilstede, og blev befundet rigtigt.

Det fremlagte Uddrag af Skibsdagbogen er saalydende:

Uddrag
af Journal, ført om Bord i 3-m. Sk. »Alf« af Rudkøbing.

»Alf« tilhørte A/S A. Nielsen og var 196 brutto Tons og 167 Tons netto. Søforsikret Svendborg Søassurance. Krigsforsikret for danske Skibe.

Tirsdag den 17. Oktober afsejlede fra Liverpool. Ladningen bestod af 314 Tons Beg, bestemt til Rochefort.

Rejsen fortsattes under vekslende Vejr

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

og Vind uden at noget mærkeligt hændte indtil.

Tirsdag den 24. Oktober. Vind S.V., meget flovt, høj N.V. Dønning. Kl. 9½ Fmd. hørtes et Skud, og en Kugle slog i Vandet et lille Stykke fra Skibet. Føreren var til Køjs, men hørte Skudet, gik øjeblikkelig paa Dækket og gav Ordre til at hejse det danske Flag samt brase bak, fik kort efter en Undervandsbaad at se, som styrede efter Skibet.

Jeg gav Ordre til at gøre Storbaaden klar til at sætte i Vandet og kalde Frivagten paa Dækket. Kort efter kom Undervandsbaaden tæt ved Skibet og spurgte, hvilken Last Skibet havde inde. Jeg svarede Pitch. Officeren erklærede det for Kontrabande og gav Ordre til at forlade Skibet øjeblikkelig.

Vi satte Redningsbaaden i Vandet, roede over til Undervandsbaaden, fik Ordre til at gaa om Bord i Undervandsbaaden.

To af Undervandsbaadens Mandskab gik i Baaden tilligemed Letmatros P. O. Madsen og roede over paa »Alf«, tog 1 Sæk Rugmel, 1 Kasse Preservedkød og forskellig anden Proviant i Baaden samt 1 Ur og Barometer. Placerede en Bombe udenbords ved Storegaffelgert, gik tilbage til Undervandsbaaden. Vi fik Ordre til at gaa i Baaden, som Undervandsbaaden tog paa Slæb og styrede efter Kysten. Ca. 2 Minutter efter eksploderede Bomben, flere Stykker Planker sprang ud af Skibssiden, og »Alf« sank langsomt med Agterenden nedefter og forsvandt i Løbet af 5 Minutter.

Undervandsbaaden slæbte Baaden ca. 6 Km. ind. Slæberen sprang, hvorfor vi satte Sejl og styrede efter Glenau Island. Kl. ca. 12½ fik Øerne i Sigte, styrede efter Concarneau. Kl. 3½ da vi var noget inden for Glenau Island, sejlede hen til en Fiskesmakke, som tog Baaden paa Slæb. Det kulede mere og mere op, hvorfor 4 af os gik om Bord i Fiskeren. Kl. ca. 5¼ ankom til Concarneau, henvendte os til Toldboden, hvor de skaffede os Logi og Kost paa et Hotel.

L. Larsen,
fh. Fører
af 3-m. Sk. »Alf« af Rudkøbing.

Vi undertegnede erklærer, at omstaaende er i Overensstemmelse med Sandheden.

Styrmand *J. Raahauge.*
Matros *Bror Nilsson.*
Letmatros *Peter Madsen.*
Letmatros *Emil Sabom.*
Kok *W. Overbye.*

Anm. Undervandsbaadens Chef beholdt Skibets Papirer og nægtede at aflevere dem.

Nr. 166/1916. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 10. November 1916.

Halvor Christensen,
fg. Ass.

Uddraget oplæstes for og godkentes af de mødende.

Kaptajnen forklarede, at Undervandsbaaden havde tysk Orlogsflag, men ellers intet Mærke. Der blev raabt derfra, hvad Ladningen bestod af, hvortil Kaptajnen sagde »Pitch«, og hvortil den var bestemt, hvortil Komparenten svarede Rochefort. Hele Mandskabet blev af Undervandsbaadens Fører beordret i Baadene straks, og Komparenten medtog Skibsdagbog og Skibspapirer, men fik ikke Tid til at tage andet med end en Ubetydelighed af Tøj. Komparenten blev derefter kaldt om Bord i Undervandsbaaden, hvor han maatte aflevere Skibets Maalebrev, Certeparti og Konnossement, der lød paa Pitch til et Firma i Rochefort. Undervandsbaadens Fører erklærede Ladningen for Kontrabande, hvad Komparenten protesterede imod. Hele Mandskabet blev derefter beordret over i Undervandsbaaden undtagen Letmatros Madsen, der blev beordret til at blive i Baaden, medens Undervandsbaadens Mandskab anbragte Bomber paa »Alf«. Undervandsbaadens Mandskab tog ved den Lejlighed det i Skibsdagbogen anførte Proviant fra »Alf« over paa Undervandsbaaden. »Alf«s Mandskab blev derefter atter beordret i »Alf«s Baad og blev efter Komparentens Anmodning taget paa Slæb ind

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

mod Land, hvorefter den paa »Alf« anbragte Bombe eksploderede og »Alf« sank. Slæberen sprang 2 Gange, men efter Anmodning blev »Alf«s Baad første Gang atter taget paa Slæb af Undervandsbaaden. Skibets Baad blev indbjærget til Concarneau, hvor Komparenten solgte den for 70 frcs.

Der er afholdt Søforklaring paa Tribunalet i Brest.

De øvrige mødende bekræftede Kaptajnens Forklaring.

Parterne vedtog den afgivne Forklaring for lige saa gyldig, som om den med Ed var bekræftet.

Søforhøret sluttet.

Retten hævet.

Rump.

C. F. Maegaard. *Wrisberg.*

»Alf«s
Rederi: (Akties.) A. Nielsen. Rudkøbing.
Reg. Tonn. Br.: 196.
Reg. Tonn. Net.: 167.
Bygningssted: Rudkøbing.
Bygningsaar: 1903.
Materiale: Eg.
Klasse: Bur. Ver. ✠ 16 $^{3}/_{3}$ G. 1. 1.
Assurance: Kr. 58,590. Krigsforsikringen for danske Skibe m. fl.

---

56. 3-m. Skonnert »VALBORG« af Thurø.

Sænket i Middelhavet den 26. Oktober 1916 paa Rejse fra Chatham til Tunis med 111 Stdr. Træ. Ingen Omkomne

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn gør vitterligt:

Aar 1916 den 16. November Kl. 4$^{1}/_{2}$ blev Ekstraret sat af Rettens Formand: J. Koch og dens Medlem Kaptajn Wrisberg.

Retsformanden bemærkede, at der var kommen Begæring Kl. 4 fra Føreren af Skonnerten »Valborg« om at faa Tilladelse til at rejse til Svendborg med 3 af Besætningen. Det befandtes rigtigst at afholde Søforhør forinden; men der var med det korte Varsel kun fundet Lejlighed til at tilkalde 1 søkyndigt Medlem.

Der foretoges:

Nr. 170/1916. Søforhør i Anledning af, at Skonnerten »*Valborg*« af Thurø er stukket i Brand i Middelhavet den 26. Oktober 1916.

Af »Valborg«s Besætning var mødt:
Føreren Kaptajn J. M. Rasmussen.
Styrmand Peter Nielsen.
Matros Axel Jensen.
Matros Ejler Lassen.
Ungmand N. Christensen.
Kok A. Thøgersen.

For Krigsforsikringen mødte Kaptajn Fenger.

Der fremlagdes Rapport underskrevet af Føreren. Denne oplæses for og gennemgaas med de mødende, der erklærer den for rigtig.

Den fremlagte Rapport er saalydende:

Den 28. September afsejlede vi fra Canada med en Ladning Træ bestemt til Tunis, og Skibet var i sødygtig Stand til at føre Menneskeliv og Købmandsgods over Søen. Søndag den 22. Oktober passerede vi Gibraltar og fortsatte Rejsen.

Den 26. Oktober ca. Kl. 6 Morgen fik vi en U.-Baad i Sigte med Kurs efter os, og da den kom nærmere, hejste den Signalet »Send en Baad paa Prajehold.« Jollen blev gjort klar, og Føreren roede nu over til U.-Baaden, som nu havde hejst det tyske Flag, med Skibets Papirer. Efter ca. 15 Minutters Forløb kom Baaden tilbage med 3 Mand fra U.-Baaden, da Skibet skulde sænkes, thi de paastod, at Ladningen var Kontrabande. Føreren protesterede imod det; men der var ikke noget at gøre, vi fik Ordre til at forlade Skibet, saa hurtig det lod sig gøre. Efter at den fornødne Proviant og Navigeringsmidler var komne i Baaden, blev den sat i Vandet, og vi forlod Skibet ved 7 Tiden og roede hen til U.-Baaden, og bad Chefen om at slæbe os ind mod Kysten, som vi befandt os ca. 20 Sømil af; men det kunde der ikke være Tale om, der blev svaret: sæt Sejl og hjælp jer selv, og det gjorde vi saa. Det var daarligt Vejr med høj Sø. Før vi forlod Skibet, var der tændt Ild i Folkerummet, hvortil de tog Skibets Petroleum, og paa

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Vejen ind til Kysten hørte vi Bomben eksplodere, og saa stærk Røg stige op fra Skibet, saa længe det var Dag. Efter 14 Timers Forløb kom vi i Land i Bougie.

M. Rasmussen,
3-m. Skt. Valborg.

Nr. 170/1916. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 16. November 1916.

G. Torup,
Ass.

Føreren forklarer nærmere, at Ladningen bestod af Planker og Battens, 111 Standards. Den indtoges i Chatham i Kanada og var bestemt til Byen Tunis. Afskiberens Navn var Muramichi Trækompagni eller noget lignende. Hvem Modtageren var, ved Komparenten ikke. Konnossementet lød paa Ordre.

»Valborg« er bygget 1902 paa Thurø, Bruttotonnagen er godt 207, Nettotonnagen godt 181 Tons. Der var ikke andet Træ om Bord end skaaret Træ (Planker og Battens).

»Valborg« havde 2 Baade, Jollen og en noget større Redningsbaad.

Samtlige de mødende forklarede, at Kaptajn Rasmussen, Matros Axel Jensen og Jungmand Christensen var dem, der med Jollen roede over til Undervandsbaaden, hvor Kaptajn Rasmussen gik om Bord med Skibets Papirer.

Kaptajn Rasmussen forklarede, at han viste Skibets Papirer til en Officer paa Undervandsbaaden, som sagde, at »Valborg« skulde sænkes, da den havde Kontrabande om Bord. Vidnet protesterede og sagde, at det ikke var Kontrabande, Officeren erklærede, at Londondeklarationen ikke gjaldt, og at man nu regnede saadan Last for Kontrabande.

Kaptajn Rasmussen, Matros Jensen og Jungmand Christensen forklarede, at de maatte ro tilbage til »Valborg« med en Officer og 2 Mand af Undervandsbaadens Besætning. Disse Mænd havde et Par Bomber med.

Samtlige de mødende forklarede, at efter at de 3 Mand fra Undervandsbaaden var komne om Bord i »Valborg« paabød de »Valborg«s Besætning saa hurtigt som muligt at gaa i Redningsbaaden. »Valborg«s Mandskab fik Lov til at tage saa meget Tøj med, som man kunde have i Redningsbaaden; men det tyske Mandskab skyndede paa.

Kaptajn Rasmusen forklarede, at da han kom ned i sin Kahyt for at tage sit Tøj, var Kahyt og Køje allerede overhældte med Petroleum. Den tyske Officer, som var nede med i Lukafet, skyndede paa, idet han gik med en Revolver, og Vidnet fik ikke taget noget af sit Tøj. Vidnet saa Undervandsbaadens Mandskab bære Petroleumsdunken fra hans Kahyt forefter mod Folkelukafet.

De øvrige mødende forklarede, at de fik taget en Del Tøj med ned i Redningsbaaden, men ikke alt deres Tøj, da det hele skulde ske i en Fart, og der ikke var megen Plads i Baaden, saa man ikke turde laste for stærkt med det daarlige Vejr.

Samtlige mødende forklarede, at man roede hen til Undervandsbaaden og bad, om man kunde blive slæbt ind mod Kysten. Kaptajn Rasmussen henviste til det daarlige Vejr og sagde, at de jo ellers aldrig slap levende ind eller noget lignende; men der blev svaret, at de maatte sætte Sejl og hjælpe dem selv. Man maatte saa sætte Sejl paa Redningsbaaden. Nogen Tid efter saa man Jollen med de 3 Mand blive roet tilbage til Undervandsbaaden, ligesom man saa Røg slaa op fra Folkelukafet. Efter nogen Tids Forløb hørte man Bombeeksplosion fra »Valborg«. Vejret var meget uroligt med Tordenbyger og høj Sø.

Kaptajn Rasmussen bemærkede, at han fra Redningsbaaden har set, at de 3 tyske Mand, der var om Bord paa »Valborg«, firede Proviant fra »Valborg« ned i Jollen, før de forlod »Valborg«.

Samtlige de mødende forklarede, at de ikke har kunnet se noget særligt Mærke eller Nummer paa Undervandsbaaden, men den bar som nævnt i Rapporten tysk Flag, og Besætningen talte Tysk.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

De mødende gentager, at de vil antage, at de var ca. 20 Sømil fra Land, da de maatte forlade »Valborg«. Vinden var vestlig. De styrede omtrent Syd for hurtigst muligt at naa Kysten og maatte, da de var komne nær Land, gaa et Stykke mod Øst for at komme til Havnen ved Bougie. Klokken var ca. 7 om Morgenen, da man forlod »Valborg« og 9 Aften, da man kom ind til Bougie.

Oplæst, vedtaget.

De mødende bekræftede derefter, lovlig forberedte, deres Forklaring med Lovens Ed og aftraadte.

Søforhøret sluttet.

Retten hævet.

J. Koch. Wrisberg.

Aar 1917 den 21. Marts blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand: Kriminalretsassessor Rump og foretoges:

Nr. 170/1916. Søforhør i Anledning af 3-m. Skonnert »Valborg«s Sænkning.

Søforhøret reassumeredes.

Der fremlagdes Skrivelse fra Svendborg Amt med 2 Bilag af 26 f. M.

Søforhøret paany sluttet.

Retten hævet.

Rump.

Aar 1917 den 13. Juni blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand: Kriminalretsassessor Rump og dens Medlemmer: Kommandør Bræstrup og Kaptajn Hein og foretoges:

Nr. 170/1916. Søforhøret reassumeredes.

Der fremlagdes Kopi af Konnossement.

Den fremlagte Kopi udelades som affattet i fremmed Sprog.

Kaptajnen mødte og forklarede, at det beror paa en Fejltagelse fra hans Side, at han tidligere har opgivet, at Konnossementet er udstedt til Ordre; det er udstedt til W. & J. Shorples, Reg. d.

Oplæst, vedtaget.

Søforhøret paany sluttet.

Retten hævet.

Rump.

C. Bræstrup. *V. T. Hein.*

»Valborg«s
Rederi: (Akties.) C. V. Petersen. Svendborg.
Reg. Tonn.Br.: 207.
Reg. Tonn. Net.: 181.
Bygningssted: Thuro
Bygningsaar: 1902.
Materiale: Eg.
Klasse: Bur. Veritas ✠ 16-6 3/a G. 1. 1.
Assurance: Kr. 61.000. Krigsforsikringen for danske Skibe.

Anm. Sag angaaende Erstatning for den ved Sænkningen af 3m. Skonnert »Valborg« forvoldte Skade har været indbragt for tysk Priseret af Krigsforsikringen for danske Skibe, der tabte Sagen.

57. S/S »SIF« af Kjøbenhavn.

Sænket i Nordsøen den 27. Oktober 1916 paa Rejse fra Gøteborg til Hull med 410 Tons Jern. Ingen Omkomne.

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn gør vitterligt:

Aar 1916 den 31. Oktober Kl. 11¼ blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand, Kriminalretsassessor Rump og dens Medlemmer: Kommandør Maegaard og Direktør Schmidten, og foretoges

Nr. 160/1916. Søforhør i Anledning af, at Dampskibet »*Sif*« paa Rejse fra Gøteborg til Hull er sænket af tysk Undervandsbaad.

For Retten mødte:

Føreren, Kaptajn C. E. Larsen.
1. Styrmand G. Mylius.
2. Styrmand Chr. Rasmussen.
1. Mester P. Albrechtsen.
2. Mester A. Sørensen.
Hovmester H. Wimmelmann.
Messedreng S. Kolstrup.
Letmatros Chr. Pedersen.
Letmatros Johan Lassen.
Letmatros H. Scheel.
Fyrbøder E. Westergaard.
Fyrbøder G. Frederiksen.

For Rederiet A/S Dampskibsselskabet »Sif« mødte Direktør Robbert, der bemærkede, at Skibet er kaskoforsikret hos Firmaerne Max Levig & Co. og Selskabet National og krigsforsikret i Krigsforsikringen for danske Skibe, Firmaerne »Mira«

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

og Norske Reassuranceselskap af Kristiania samt A/S Baltica af København. Ladningen bestod af Takjærn, afskibet af Herrang Grufaktiebolag.

For Krigsforsikringen mødte Kaptajn Fabricius.

Der fremlagdes Uddrag, der ved Konference fandtes overensstemmende med Skibsdagbogen, oplæstes for og godkendtes af de mødende.

Det fremlagte Uddrag af Skibsdagbogen er saalydende:

Uddrag
af S/S »Sif«s Skibsdagbog paa Rejse fra Gøteborg til Hull.

Tirsdag den 24. 1916. Tørnede til Kl. 6. Begyndte Lastningen Kl. 7 med 1 Kran og 1 Spil, vedblev dermed til Kl. 1, da Skibet var lastet. Am. 10,3 F. 12,3 A. Kl. 3 kom Lods om Bord. Kl. 3,30 kastede los og stod Havnen ud.

Skalkede Lugerne forsvarligt med hver 2 Presenninger. Skibet er hægt — tæt — velbemandet og i enhver Henseende vel udrustet til den forestaaende Rejse. Ladningen bestaar af 410 Tons Takjærn.

Kl. 4,55 kvitterede Lods ved Buskær, satte Log (0) Kurs N.V. t. V. $^1/_2$ V. Vinden S.S.Ø. 6—6.

Kl. 9,20 pass. Skagens Fyrskib, Afst. 0,5, Log 33.

Kl. 9,55 pass. Højen. Afst. 4 Sml. Log 38.

Onsdag den 25. 1916 Oktober. Styrede V. t. S. Vinden S.S.Ø. 6, Søen 7. Kl. 1 pass. Hirtshals, Afst. 5 Sml. Log 61.

Skibet arbejder haardt i Søen og tager meget Vand over Dæk og Luger.

Kl. 12 forandredes Kursen til V. $^1/_2$ S. 45.

Torsdag den 26. Oktober 1916. Kl. 1,20 gik med langsom Fart. Reparation i Maskinen. Kl. 2,20 fuld Kraft igen. Log 48. Styrede V. $^1/_2$ S. Vinden S.S.Ø. 7. Søen 7.

Fredag den 27. Oktober 1916. Kl. 12 forandredes Kurs for Natten. S. t. V. $^1/_2$ V. langs Landet. Kl. 6,15. Holdt ind efter Land ved Daggrv. Kurs V. $^1/_2$ S. Vinden sydlig 4. Søen 4.

Kl. 8 Fmd. blev Skibet stoppet ved et Varselsskud fra en tysk Undervandsbaad. Jollen blev straks sat i Vandet, og Kaptajnen gik til Undervandsbaaden med Papirerne. Da Chefen i Undervandsbaaden havde set i Papirerne, erklærede han, at Skibet skulde sænkes, og gav Besætningen 10 Minutters Frist.

Besætningen gik straks i Baadene, hvorefter Undervandsbaaden affyrede 4 Skud paa Bagbords Side lidt under Vandlinien samt antændte en Sprængbombe, som hang ned ved Styrbords Side ved Vandlinien.

Efter ca. 1 Time i Baadene blev Besætningen optaget af en norsk Damper, der sammen med den danske Damper »Huld Mærsk« ogsaa noget i Forvejen var bleven stoppet af Undervandsbaaden. Da den norske Damper skulde til Danmark med Kul, hvorimod den danske var bestemt for England, mente Kaptajnen rigtigst ved at følge den norske Damper ved Navn S/S »Eika II«, Kaptajn Hansen, hjemmehørende i Skien, og som var afgaaet fra Tynen Kl. 0,30 Fmd. Fredag den 27.

S/S »Sif« sank paa 55° 30′ N. Brd. og 0° 28′ V. Lgd. Kl. 9,45 Fmd. Fredag 27. Oktober. Coquèt i m/v V. $^1/_4$ S. Afst. 38 Sml. efter Kaptajn Hansens S/S »Eika II« Bestik.

C. E. Larsen.
Fører.

Mylius.
1. Styrmand.

Nr. 160/1916. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 31. Oktober 1916.

Helland.
Ass.

Kaptajnen forklarer, at Konnossementet lød paa »pig iron« til et Firma i Sheffield og skulde udlosses i Hull. Undervandsbaaden førte tysk Orlogsflag. Næstkommanderende spurgte paa Dansk, hvad Ladningen var; Vidnet opgav Takjærn.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Næstkommanderende erklærede da, at Skibet skulde sænkes, men da Vidnet erklærede, at Lasten ikke var Kontrabande, og bad dem se paa Papirerne, blev Vidnet kaldt om Bord i Undervandsbaaden. Vidnet afleverede da til Chefen for Undervandsbaaden Skibets Maalebrev og Konnossementet, som denne beholdt, idet han erklærede, at Ladningen var Kontrabande, hvad Vidnet protesterede imod, men Chefen erklærede, at Skibet skulde sænkes. Hele Besætningen maatte derefter gaa fra Borde, hvorefter Skibet blev skudt i Sænk. Vidnet har tidligere ført lignende Ladning til England og der talt med en britisk Officer om det; Officeren sagde, at Takjærn ikke var Kontrabande.

Oplæst, vedtaget.

Grosserer Robbert erklærede, at Skibet har ført flere Ladninger Takjærn fra Sverrig til Hull; han vidste ikke, at dette efter de tyske Lister skulde være Kontrabande. Lasten var anmeldt til Forsikringerne som »pigiron« i Overensstemmelse med Certepartiet.

Oplæst, vedtaget.

Søforhøret sluttet.

Retten hævet.

Rump.

C. F. Muegaard. *Schmidten.*

»Sifa«
Rederi: »Dampskibs-Aktieselskabet Sif«. Kbhvn.
Reg. Tonn. Br.: 377.
Reg. Tonn. Net.: 192.
Tons DW.: 500.
Bygningssted: Johs. Berg. Delfzijl.
Bygningsaar: 1915.
Materiale: Staal.
Klasse: Germ. Lloyd. ✠ 100 A. K.
Assurance: Kr. 375,000.

58. S/S »FREJA« af Kjøbenhavn.

Sænket i Middelhavet den 10. November 1916 paa Rejse fra Cardiff til Marseille med 3200 Tons Kul. Ingen Omkomne.

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn gør vitterligt:

Aar 1916 den 11. December Eftermiddag Kl. 2 blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand, Overretsassessor Poul Hansen i Henhold til Konstitution af 28. September 1916 og af dens Medlemmer: Kaptajn Hein og Kaptajn Petersen.

Der foretoges

Nr. 206/1916. Søforhør i Anledning af, at S/S »*Freja*« er sænket i Middelhavet den 10. November 1916.

Af Besætningen mødte:
Føreren C. Harboe.
1. Styrmand Th. Karstensen.
2. Styrmand O. Winde.
1. Mester P. Nielsen.
2. Mester R. Welling Holm.
3. Mester O. Schmidt.
Hovmester V. Voss.
Messedreng C. Andersen.

For Rhederiet mødte Skibsinspektør Stoltenberg.

For Krigsforsikringen mødte Kaptajn Michelsen.

Der fremlagdes en Skrivelse af 11. November 1916 fra Rhederiet Dansk-Russisk Dampskibsselskab, indeholdende Oplysning om Skibets Rejse, Ladning, Tonnage, Klassificering og Registreringsbogstaver samt Assurandører.

Den fremlagte Skrivelse er saalydende:

Aktieselskabet
Det Dansk-Russiske Dampskibsselskab
Direktionen.

Kjøbenhavn, d. 11. December 1916
(Børsen.)

Til
Sø- og Handelsretten.
Hersteds.

S/S »Freja«.

En Del af dette Skibs Besætning er hjemkommet, efter at Skibet den 10. November er blevet torpederet i Middelhavet paa Rejse fra Cardiff til Marseille med en Ladning Kul, og anmoder vi herved den høje Søret om, at der Kl. 2 Eftm. idag i denne Anledning maa blive afholdt Søforhør.

Til nærmere Oplysning for Søretten tjener, at Skibet var bygget og kom i Fart April 1915. Dets Gross. Tonnage er 2167,62 Tons, Netto 1157,71 Tons, Regi-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

streringsbogstaverne N.T.F.G. Skibet var klassificeret Lloyds Register A. 1.

Skibet var kaskoforsikret mod Sø-Risiko for Kr. 350,000, hvoraf 30 pCt. var Selvrisiko og Resten dækket hos følgende Selskaber: »Albingia«, Hamburg-Düsseldorf, 20 pCt.; »Allianz«, Berlin, 10 pCt.; »Norddeutsche Versicherungsgesellschaft, Hamburg«, 12½ pCt.; »Deutsche Lloyd«, Berlin, »Oberrheinische Versicherungsgesellschaft«, Mannheim; »Schlesische Versicherungsgesellschaft«, Berlin, »Danske Lloyd«, København, hver 5 pCt. og »Hansa«, Stockholm, 7½ pCt.

Aktieselskabet
Det Dansk-Russiske Dampskibsselskab.
Direktion.
Kay Reinhard.

Nr. 206/1916. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 11. December 1916.

Har. Thomsen.
fg. Ass.

For de i Skrivelsen omtalte Assuranceselskaber havde ingen givet Møde.

Der fremlagdes Uddrag af Skibsdagbogen, der var tilstede i Retten. Uddraget oplæstes for og godkendtes af Kaptajnen og Besætningen.

Det fremlagte Uddrag af Skibsdagbogen er saalydende:

S/S »Freja«.

Udtog af Skibsdagbogen.
Rejsen Cardiff—Marseille.

Tirsdag den 31. Oktober Kl. 10 Fmd. var Skibet tillastet med en Ladning Kul ialt 3198 Tons bestemt til Marseille. Skibets Bunkerbeholdning var 694 Tons, Amning 19′ 5″ For, 20′ 0″ Agter. Kl. 5 Em. samme Dag forhaledes Skibet gennem Dokkerne hen til Dockporten, hvor der fortøjedes for at afvente Højvande.

Onsdag den 1. November Kl. 8 Fmd. afgik fra Cardiff med Lods om Bord Kl. 9½ kvitterede Lodsen og fortsatte Rejsen ud gennem Bristol Kanalen og videre gennem den spanske Sø og Atlanterhavet.

Torsdag den 9. November Kl. 11,54 Fmd. passeredes Cap Trafalgar, og Kursen sattes for Gibraltar Strædet. Kl. 3,30 Efmd. blev Skibet stoppet af en engelsk Patruljeband, der beordrede os ind til Gibraltar. Kl. 4,30 blev visiteret, Skibspapirerne blev efterset, og Rejsen fortsattes til Marseille.

Fredag d. 10. November Kl. 1 Efmd. passeredes Mesa de Roldan Fyr, Afstand 4 Kml. Kl. 2,30 samme Dag saas en Damper forude ca. 1½ Streg om Bb. ligge tværs i Farvandet, den var omtrent 8 Kml. borte, Styrmanden fandt dette mærkeligt og varskoede Kaptajnen, som var i Kahytten, da Kaptajnen kom op paa Broen, beordrede han Roret lagt haardt Styrbord, idet han var af den Mening, at den forude liggende Damper var blevet stoppet af en U-Baad, og Kaptajnen vilde da ved at lægge Skibet paa en vestlig Kurs forsøge at undgaa U-Baaden. Et Øjeblik efter kunde vi se et lysmalet Fartøj, som saa ud til at være en U-Baad; han affyrede et Skud og hejste et Signal, som aflæstes: »Send en Baad over«. Maskinen stoppedes. U-Baaden affyrede endnu et Skud, og Projektilet slog i Vandet i Nærheden af Skibet; der blev derefter givet tre korte Stød i Dampfløjten, og Maskinen bakkedes, der manøvreredes derefter »Frem«, og Roret lagdes haardt Bb. for at svinge Skibet paa sin forrige Kurs. U-Baaden hejste nu Signal om, at Besætningen skulde forlade Skibet. Maskinen stoppedes, og Kaptajnen gik derefter i Jollen med to Mand for at ro over til U-Baaden, imidlertid gjorde Styrmanden Redningsbaadene klare. Da Chefen paa U-Baaden saa Skibets Papirer, erklærede han, at han vilde sænke Skibet. U-Baaden gik derpaa hen til Skibet. Mandskabet havde da lige forladt det, nogen Tid derefter hørtes Skud og Eksplosioner i »Freja«, kort Tid efter sank Skibet, Kl. var da 4,45 Efmd.

Vi satte derpaa Sejl paa Redningsbaadene og styrede ind efter Byen »La Garucha«, hvor vi landede omtrent Kl. 10 Aften, der blev sørget for Logis til Mandskabet, og Havnekaptajnen telegraferede

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

til den danske Konsul i Almeria om vor Ankomst.

C. Harboe.
Fører af S/S »Freja«.

M. Th. Karstensen.
1. Styrmand, S/S »Freja«.

O. Winde.
2. Styrmand, S/S »Freja«.

Nr. 206/1916. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 11. December 1916.

Harald Thomsen.
fg. Ass.

Paa Anledning forklarer Kaptajnen videre:

Hvilket Undervandsbaadens 1. Signal var, kunde ikke med Sikkerhed ses, men Komparenten var ikke i Tvivl om, at det betød, at »Freja« skulde stoppe, ialt Fald da der samtidig fyredes et Skud. »Freja« har saaledes ikke søgt at undslippe endsige gøre Modstand, men da, som det er forklaret i Uddraget, yderligere Skud blev affyret, kan Undervandsbaadens Chef maaske have troet, at »Freja« vilde søge at sejle bort.

Det Signal, som Undervandsbaaden hejste, om at Besætningen skulde forlade Skibet, kan Komparenten ikke nu gengive, men der er ingen Tvivl om, at det betød netop det, som han har forklaret, at Besætningen skulde forlade Skibet. Han kan dog sige saa meget som, at det bestod af 3 Flag.

Komparenten siger, at Varslet til at forlade Skibet var rigeligt. Man naaede at gaa i Redningsbaaden med baade Proviant, Vand og nogle Tæpper; der var ogsaa en Del af Mandskabet, som fik noget Tøj med. Skibspapirerne har Undervandsbaadens Chef beholdt. Paa Undervandsbaaden var intet Nummer at se, men den førte det tyske Orlogsflag.

Komparenten fremlægger Bevis for Sænkningen dateret 10. November 1916, underskrevet: Moraht, Kapitainleutnant u. Kommandant eines Deutschen U. Bootes.

Chefen nægtede paa Komparentens Forespørgsel at opgive noget nærmere om, hvad Undervandsbaaden hed eller hvad Nummer den havde.

Det fremlagte Bevis lyder saaledes:

Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 11. December 1916.

Harald Thomsen,
fg. Ass.

10. November 1916.

Von dem Schiffsführer Captain Carl Leopold Ludvig Harboe aus den Schiffspapirer erhalten: 1 Provisional Certificate of Nationality, 1 Ladebrief über 2621 b. Large Steam boat und über 624 b. Small Steam boat.

Moraht,
Kapitainleutnant u. Kommandant
eines Deutschen U. Bootes.

Paa Anledning tilføjer Kaptajnen, at Tonsangivelserne i Undervandsbaads Chefens Kvittering er franske Kilotons, hvorfor Tallene selvfølgelig er andre end de tidligere opgivne engelske Tons.

Angaaende Ladningsejeren kan Komparenten kun opgive, at det var de franske Jærnbaner, men om det var Statsbanerne eller en privat Bane, og da hvilken, ved han ikke.

Ladningsassurandørerne kender han ikke.

Paa Anledning tilføjer Komparenten yderligere, at Vejret var godt og Søen rolig. Der var ca. 10 Kvartmil til Land (la Garrucha). Undervandsbaadens Chef sagde først »jeg kan jo bugsere Dem et Stykke«, men lidt efter sagde han »Vejret er godt, De kan sejle, Kaptajn«.

De naaede Land efter ca. 5 Timers Forløb.

Redningsbaadene m. v. blev overladte den danske Konsul i Almeria, og som antagelig vil sælge dem bedst mulig.

Stedet, hvor Sænkningen skete, var ca. 10 Kvartmil S. O. for la Garrucha.

De mødende bekræftede Kaptajnens Forklaring.

De mødende begæredes ikke yderligere adspurgte.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Ed begæredes ikke aflagt.
Søforhøret sluttet.

Retten hævet.

Poul Hansen.

A. N. Petersen. *V. T. Hein.*

»Frejas«
Rederi: Det Dansk-Russiske Dampskibsselskab. Kbhvn.
Reg. Tonn. Br.: 2168.
Reg. Tonn. Net.: 1158.
Tons DW.: 3980.
Bygningssted: Dunlop, Bremner & Co. Port Glasgow.
Bygningsaar: 1915.
Materiale: Staal.
Klasse: Lloyd's Reg. ✠ 100 A 1.
Assurance: Kr. 315,000. Danske Lloyd m. fl. udenlandske Assurandører.

---

59. S/S »RAGNAR« af Kjøbenhavn.

Sænket i Atlanterhavet den 11. November 1916 paa Rejse fra Barry til Marseille med 2594 Tons Kul. Ingen Omkomne.

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn gør vitterligt:

Aar 1916 den 1. December Eftermiddag Kl. 1 blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand: Kriminalretsassessor Rump og den Medlemmer: Kommandør Maegaard og Kaptajn Larsen og foretoges:

Nr. 191/1916. Søforhør i Anledning af, at Dampskibet *Ragnar* paa Rejse fra Barry til Marseille er sænket af tysk Undervandsbaad.

Af Besætningen mødte:
Kaptajn R. M. Jensen,
1. Styrmand E. Poulsen,
2. Styrmand H. L. Møller,
1. Maskinmester H. P. Sørensen,
2. Maskinmester P. E. J. Sørensen,
3. Maskinmester C. Schønberg Hansen,
Hovmester J. F. O. Nielsen,
Matros R. Tire,
Letmatros J. Hansen Ibsen,
Fyrbøder S. Jensen.
Fyrbøder A. G. Pettersson.
Kullemper J. Chr. Fr. Larsen,
Dreng H. Friberg Jørgensen,
der gjordes bekendt med Vidners Sandhedspligt.

For Rhederiet Dampskibsselskabet Skjold mødte Assistent Zester, der oplyser, at Skibets Kendingsbogstaver var N. H. S. C.; det var krigsforsikret for 747,000 Kr. og kaskoforsikret hos De private Assurandører for 250,000 Kr.

Ladningen var antagelig forsikret hos engelske Selskaber.

For Krigsforsikringen af danske Skibe og for de private Assurandører mødte Kaptajn G. Michelsen.

Der fremlagdes Uddrag, der ved Konference fandtes overensstemmende med den i Retten tilstedeværende Dagbog, oplæstes for de mødende, der vedstod dets Rigtighed.

Det fremlagte Uddrag er saalydende:

Uddrag af S/S »Ragnar«s Skibsdagbog.

Onsdag den 8. November 1916 var Skibet Kl. 4,30 Fm. tillastet i Barry. Lods kom om Bord Kl. 6, og man halede ud i Bøjerne og fortøjede, skalkede Luger og gjorde søklar. Kl. ca. 4 Em. kom Lods om Bord, og man kastede los og manøvrerede hen til Dockgaten, hvor fortøjedes Kl. ca. 5. Kl. ca. 6 fortsattes ud af Dokken, kvitterede Lodsen uden for Havnen.

Rejsen fortsattes uden at noget nævneværdigt indtraf og under vekslende Vejr og Vind indtil

Lørdag den 11. November Kl. 3,10, da Skibet befandt sig paa ca. 44 Gr. 56′ N.B. og 8 Gr. 38′ V.L. Der hørtes et Skud, og samtidig saas en Undervandsbaad i N.V. t. N. i 2 à 3 Kvmls. Afstand, som satte Signaler om at sætte en Baad om Bord. Efter at Skibet var stoppet, sattes en Baad i Vandet, og Kaptajnen gik om Bord i Undervandsbaaden og foreviste paa Opfordring Skibspapirerne.

Chefen erklærede efter at have efterset disse, at Ladningen ifølge tyske Krigslove var Kontrabande, hvorfor han maatte sænke Skibet, men tillod han Besætningen at komme om Bord i Undervandsbaaden, da man var langt fra Land, og der var en Del Sø; dog maatte medtages fornøden Proviant til Brug i Undervandsbaaden, og han gav en halv Times Frist til at komme om Bord. Undervandsbaaden slæbte Skibets

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Baad langs Siden af Ragnar, og 3 Mand fra Undervandsbaaden kom sammen med Kaptajnen om Bord igen. De anbragte Bomber i Skibet og aabnede Lugerne, hvorefter de gik sammen med Skibets Besætning i Redningsbaadene og om Bord i Undervandsbaaden. Fra Undervandsbaaden affyredes 4 à 5 Kanoskud mod Ragnar, som sank Kl. ca. 5 Em. Det bemærkes, at Undervandsbaaden førte tysk Flag og havde Nr. 49.

R. M. Jensen,
Fører.

Eiler Poulsen,
1. Styrmand.

Nr. 191/1916. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 1. December 1916.

Helland,
Ass.

Kaptajnen forklarede, at Undervandsbaadens Chef fik overleveret Konnossement og Manifest, der lød paa Dampkul til en Modtager i Marseille, Navnet er Dutoit eller lignende. Komparenten foreviste ham ligeledes Skibspapirerne. Undervandsbaadens Chef erklærede, at Ladningen var Kontrabande, og at Skibet skulde sænkes.

Komparenten protesterede under Henvisning til, at det var private Afskibere og Modtagere, men forgæves. De var ca. 100 Kvartmil fra Kap Finisterre. Undervandsbaadens Fører tilbød derfor hele Besætningen at komme om Bord i Undervandsbaaden, naar de selv medtog tilstrækkelig Proviant. Hele Besætningen gik derefter i Undervandsbaaden, hvorefter denne sænkede »Ragnar«. Deres egne Baade blev fastsurrede og bundne agter i Undervandsbaaden, men de gik tabt om Natten. Næste Dag blev hele Besætningen sat om Bord i en hollandsk Damper, der førte dem til Vigo. Inden Komparenten forlod Undervandsbaaden, fik han en Erklæring, underskrevet af Undervandsbaadens Chef, Kaptajnløjtnant Garbmann om, at den danske Damper »Ragnar« af Kjøbenhavn var bleven anholdt af ham den 11. November og, da den førte Kontrabande, sænket.

Han foreviser denne Erklæring.

Han bemærker, at Ladningen var indtaget i Barry, og Skibet var paa Rejse derfra til Marseille. Lasten var ca. 2594 Tons Kul.

De øvrige mødende bekræftede Kaptajnens Forklaring.

Søforhøret sluttet.

Retten hævet.

Rump.

C. F. Maegaard. *V. Larsen.*

»Ragnar«s
Rederi: A/S »Dampskibsselskabet Skjold«.
Reg. Tonn. Br.: 2123.
Reg. Tonn. Net.: 1300.
Tons DW.: 3100.
Bygningssted: W. Gray & Co. W. Hartlepool.
Bygningsaar: 1896.
Materiale: Staal.
Klasse: Lloyd's Reg. ✠ 100 A 1.
Assurance: Kr. 1,247,000. Krigsforsikringen for danske Skibe m. fl.

60. S/S »THÉRÈSE« af Kjøbenhavn.

Sænket i Biscaya-Bugten den 12. November 1916 paa Rejse fra Djidjelli til Kirkcaldy med 560 Tons Kork. Ingen Omkomne.

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn gør vitterligt:

Aar 1916 den 27. November Eftermiddag Kl. 3 blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand: Overretsassessor Poul Hansen i Henhold til Konstitution af 28. September 1916 og af den Medlemmer: Kommandør Maegaard og Kaptajn Wrisberg.

Der foretoges:

Nr. 182/1916. Søforhør i Anledning af Dampskibet »*Therese*«s Havari den 12. December 1915, formentlig som Følge af Eksplosion af en Mine, samt i Anledning af, at Skibet den 12. d. M. er blevet sat i Brand af en tysk Undervandsbaad.

Af Besætningen mødte:

Kaptajn C. Izard Pedersen.
1. Styrmand J. S. Langlykke.
2. Styrmand D. C. Noble.
1. Maskinmester M. Hansen.
2. Maskinmester Chr. Laursen.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Maskinassistent Knud Billing.
Tømmermand Mar. A. Larsen.
Matros H. M. Larsen.
Ungmand R. Urban.
Kok E. Rasmussen.
Messedreng Aage Thrane.
Hovmester O. Carstensen.

For de private Assurandører som Kaskoassurandører var ingen mødt.

For Rhederiet mødte Inspektør Matzen og Højesteretssagfører Fenger.

For Krigsforsikringen mødte Overretssagfører Fr. Winther og Kaptajn Friis Rasmussen.

Ladningsassurandørerne kendes ikke.

Der fremlagdes Kopi af S/S »Therese«s Dagbog, der oplæses.

Den fremlagte Dagbogskopi er saalydende:

Kopi S/S »Therese«. Uddrag af Lodbogen.

Paa Rejse fra Valencia til Hull med en Ladning Frugt befandt S/S »Therese« sig den 12. December 1915 i Biscaya Bugten paa ca. 44° 59′ N. B. 8° 13′ V. Lgd. Vind N.N.V. 8.8. Klokken 9 Fmd. mærkedes et voldsomt Stød forude. Skibet krængede stærkt S.B. over, og samtidig slog en Sø over Fordæk og Bro. Der blev konstateret følgende Skader:

I Boven var de tre øverste Pladerækker om B.B. slaaet ind og stod i en Bule indefter. Pladesamlingerne var aabne, Naglerne revet ud, Spanterne revet fra og bøjede, Bjælker og Knæ bøjede eller brækkede, Koojne med Rammer slaaet ind i Tømmermandens Kammer, Fyrbøderlukafet og W.C., Køjer og Garnering delvis splintret. Rendestenen paa Bakken var trykket op efter. Dækket havde begivet sig, saa Naadderne stod aabne. Kraven om B.B. Klyds var revnet midt over, Gelænderet paa Bakken brækket, ligeledes paa Forkant af Overbygningen, og en Del af det opstaaende paa Broen slaaet bort. Nathuset fyldtes med Vand. Nathuskuplen blev beskadiget og Lønningen paa Broen revet løs. Stødet var saa voldsomt, at de to Fyrbødere, der var til Køjs, blev slynget ud af Køjerne og ned paa Dørken. Lukaferne fyldtes med Vand. Der blev straks slaaet »Halv Kraft« til Maskinen og Skibet lagdes op mod Søen, og Nr. 5 Tank blev fyldt. Mandskabet gik i Gang med at udbedre Skaden ved at slaa Propper i Naglehullerne og Kiler i Pladesamlingerne, ligesom der i Maskinen lavedes Plader til at skrue over Koojerne. Pejlede overalt: Læns.

Stødet mærkedes overalt i Skibet, og skønt ingen Miner eller Vraggods blev set, maa det formodes, at noget saadant har tørnet Skibet paa Toppen af en Bølgekam. Paa Skibssiden bemærkedes paa det haverede Sted en graaagtig Farve, som man kunde tænke sig Krudtslam e. lign. Kl. 3,50 Emd. lagdes Skibet igen paa Kurs og Rejsen fortsattes. Der staar stadig Vand i Lukaferne og Tømmermanden og Fyrbødere flyttedes midtskibs. Paa Broen var 2. Styrmand Neble i Færd med at undersøge Deviationen — og Matros Eriksen ved Roret. Kaptajnen, der var agter i Kahytten, hørte et voldsomt Bump, som om noget tørnede under Agterskibet.

Søndag den 19. Kl. 4 Fmd. kom Skibet ind til Hull og fortøjede i Albert Dock.

C. Izard Pedersen,
Fører.
P. J. Kolster,
1. Styrmand.

Nr. 182/1916. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 27. November 1916.

Krøyup Jørgensen,
fg.

Kaptajnen bemærkede, at paa den Rejse var af de i Dag mødte kun 2. Styrmand Neble, 3. Mester Billing, Matros Larsen, Hovmester Carstensen og Ungmand Urban med.

Kaptajnen og de nævnte af Besætningen havde intet at bemærke til det oplæste.

Kaptajnen bemærker, at det efter hans Mening utvivlsomt maa have været en Mine, de er stødt paa. Han bemærker i saa Henseende, at det vel var temmelig svær Sø, men Skibet, der gik med let Last

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

(Frugt), tog ikke Vand over. Paa engang kom saa en svær Vandsøjle for Boven. Vandet kastedes op og faldt ned over Broen, hvorved den omforklarede Ravage skete. Da man stooppede for at undersøge Skaden, opdagedes det, at 3 à 4 Favne af Skibssiden paa Bagbords Side hen ad den sorte Maling havde faaet en graaagtig Farve, som mindede om Krudtslam, og som efter Kaptajnens Mening var et tydeligt Bevis for, at Vandsøjlen stammede fra en Eksplosion.

Paa Anledning tilføjer Kaptajnen, at Beskadigelsens Art efter hans Mening ingenlunde taler imod, at Aarsagen var en Mine. Forholdet kan maaske være det, at Minen har svømmet paa en Bølgetop og derfor er kommen til at ramme Skibet over Vandlinien.

Kaptajnen tilføjer, at de gik med 8 Mils Fart og havde Søen 4 à 5 Streger ind paa Bagbords Bov. Det var højlys Dag. Kl. 9 om Formiddagen og godt Vejr.

Højesteretssagfører Fenger fremlagde forskellige Oplysninger vedrørende Skibet med Tilføjende, at Skibet tilhører Dampskibsselskabet »Heimdal«, og at der var aflagt Søforklaring i Newcastle den 30. December 1915.

De fremlagte Oplysninger lyder saaledes:

Martin Carl, Dampskibsselskabet »Heimdal«.

S/S »Therese«:

Bygget 1898, Staal, hos Sir Raylton Dixon & Co. ltd., Middlesbro.

Netto Register Tonnage 805,60.
Brutto Register Tonnage 1335,12.
Lasteevne ca. 1980 Tons.
Kendingsbogstaver N. J. W. H.
Lloyd's 100 A 1.

Kaskoforsikret for:

De private Assurandører lt.	489,000 Kr.
Rhederiforeng. gens. Kasko Afd.	30,000 —
i alt	519,000 Kr.

Krigsforsikret for:

Krigsforsikringen f. danske Skibe	596,850 Kr.
Interesseforsikring	250,000 —
i alt	846,850 Kr.

Kaptajn, Officerer og Mandskab forsikret i:

Danske Dampskibsrhederes gensidige Forsikring af Søfolk mod Krigsfare.

Officerernes Løsøre forsikret i:

Danske Skibs-Officerers gensidige Krigsforsikring af Løsøre.

Nr. 182/1916. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 27. November 1916.

Krarup Jørgensen,
fg.

Der fremlagdes dernæst Uddrag af »Therese«s Skibsdagbog, der oplæses og konfereres med Skibsjournalen.

Det fremlagte Uddrag af »Therese«s Skibsdagbog er saalydende:

Uddrag af Dampskibet »Therese«s Skibsdagbog.

Paa Rejse fra Djidjelli (Algier) til Kirkcaldy (Skotland).

Skibets Sted: Atlanterhavet.

»Therese« afgik fra Djidjelli den 4. November Kl. 10 p. m. 1916 lastet med Korkshavings saavel i Rum som paa Dæk. Rejsen forløb normalt indtil Søndag den 12. November 1916, da der ca. Kl. 4,30 Emd. hørtes 2 skarpe Skud, der viste sig at komme fra en Undervandsbaad i N.V., ca. 3 à 4 Kml. Afst. Farten blev mindsket fra fuld Kraft ned til halv Kraft og ganske langsomt for at holde Kursen nogenlunde. Undervandsbaaden nærmede sig ganske langsomt med Signaler, som ikke kunde skelnes, hvorefter han morsede, men saa utydeligt, at det ikke kunde aflæses. Kommen paa Prajehold forlangte han Skibets Papirer sendt over. B.B. Redningsbaad blev sat i Vandet, og 1. Styrmand gik over med Skibets Papirer. Undervandsbaadens Chef meddelte saa Styrmanden, at Besætningen skulde forlade Skibet, som saa vilde blive sænket, da Lasten var Krigskontrabande, 3 Mand af Undervands-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

baadens Besætning fulgte med Redningsbaaden tilbage til Skibet medtagende fire Dynamitbomber. S.B. Redningsbaad blev saa sat i Vandet, og Mandskabet forlod Skibet, Kaptajnen som sidste Mand. Paa Grund af Vejrforholdene kunde Mandskabet kun tage lidt Undertøj med, men medtoges Skibets Papirer og Logbogen. Mandskabet kom om Bord i Undervandsbaaden, og Kaptajnen protesterede overfor Undervandsbaadens Chef imod, at »Therese« blev sænket, men fik kun til Svar, at Ladningen var absolut Krigs-Kontrabande, og han havde Ordre til at sænke Skibet. Kort efter hørtes 2 Eksplosioner, og Flammer og Røg steg op fra Maskinen. Derefter saas Dækslasten forude at brænde, og senere brændte det overalt. Undervandsbaaden fjernede sig langsomt og Kl. $1^1/_2$ Nat saas endnu Skæret af den brændende Damper. Ankom til Brest den 16. November 10 a. m. med fransk Patroillebaad »Amerique«.

Det senere passerede vil blive tilføjet, men afsluttes foreløbig, da Tiden ikke tillader en udførlig Beretning.

C. Izard Pedersen.

Nr. 182/1916. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 27. November 1916.

Krarup Jørgensen,
fg.

Det oplæste godkendtes af Kaptajnen og Besætningen.

Der tilføjes dog følgende:

1. Styrmand bemærker, at Undervandsbaadens Chef gav $^1/_2$ Times Varsel. I de 2 Redningsbaade var der Plads nok til Folkene, men meget ringe Plads til Folkenes Tøj og Proviant m. m. Der var nogen Sø og megen Dønning. Det var fuldstændig mørkt, da de gik i Baadene.

Kaptajnen mener, at de var ca. 200 Kvartmil fra nærmeste Kyst. Denne Kyst var Kap Finisterre, og der vilde praktisk talt ikke kunne være Tale om, at forsøge at naa Land ved egen Hjælp. Undervandsbaadens Chef tog dem alle om Bord, et Antal af ialt 17. Der blev de til næste Dags Middag Kl. ca. $12^1/_2$. De fik da Øje paa en Damper, der viste sig at være den norske Damper »Dicto«. Den norske Kaptajn og hans Styrmand kom nu om Bord i Undervandsbaaden. Undervandsbaadens Chef forlangte nu, at den norske Kaptajn skulde blive der, medens Kaptajn Izard Pedersen skulde gaa med tilbage til den norske Damper med hele »Therese«s Besætning. Han skulde dernæst overtage Kommandoen paa »Dicto« og »følge« Undervandsbaaden. Ved Mørkets Frembrud vilde han faa yderligere Instruktion. Han fik ogsaa Besked om, hvilken Kurs han for Natten skulde styre, og han var, som Situationen forelaa, nødt til at rette sig derefter.

Tirsdag den 14. November Kl. 10 Formiddag fik man en engelsk 4 mastet Damper i Sigte. Undervandsbaaden gav Stoppesignal, men Damperen stoppede ikke, men gav sig tværtimod til at sejle Zigzag. Undervandsbaaden brugte nu sine Kanoner i ca. $1^1/_2$ Time og skød 50—60 Granater mod Engelskmanden. Paa »Dicto« havde man Møje med at undgaa at komme i Skudlinien. Engelskmandens Folk gik nu i Baadene. Kaptajn Izard Pedersen, som tænkte sig, at Undervandsbaaden mulig ikke havde bemærket disse Baade, der laa meget lavt, gav Signal om, at Baadene var satte i Søen, hvorved han haabede, at standse Skydningen paa disse.

Om dette blev efterkommet, kan han ikke med Sikkerhed sige. Nu kom paa engang en engelsk Destroyer til Syne i fuld Fart, rimeligvis hidkaldt af den engelske Dampers traadløse Telegraf. Undervandsbaaden dykkede skyndsomst ned. Det engelske Mandskab gik igen om Bord paa den firmastede Damper, der afsejlede ledsaget af Destroyeren.

Om Bord paa »Dicto« holdt man Raad om, hvad der nu var at foretage. Undervandsbaaden kunde man jo ikke mere følge, og Kaptajn Izard Pedersen afgav saa Kommandoen til »Dicto«s 1. Styrmand. Kaptajnen og »Terese«s Besætning kom derpaa om Bord i en fransk Patrouillebaad og blev landsatte i Brest Torsdag den 16.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

November. Man rejste hjem over England, hvor 5 Mand, 3 Udlændinge og 2 danske, blev afmønstrede.

Styrmændene, Mestrene og øvrige Mandskab har i det hele ikke noget at bemærke til Kaptajnens Forklaring.

Paa Anledning tilføjer Kaptajnen, at begge »Therese«s Redningsbaade, da man gik om Bord i Undervandsbaaden, blev satte i Drift, efter at man havde medtaget Proviant m. m.

Efter Eksamination og Kortundersøgelse fandtes det Sted, hvor Skibet blev sat i Brand, at være ca. 45° nordlig Bredde og 9° vestlig Længde.

Kaptajnen bemærker udtrykkelig, at man ikke har set Skibet synke. Han har dog ingen Grund til at tro, at det ikke skulde være gaaet til Bunds.

Paa Anledning pointerer Kaptajnen, at, som det ogsaa fremgaar af det foregaaende, blev der ikke fra »Terese«s Side ydet nogensomhelst Modstand, eller gjort Forsøg paa at undslippe.

Oplæst, vedtaget.

Forhøret sluttet.

Retten hævet.

Poul Hansen.

C. F. Muegaard. *Wrisberg.*

Aar 1917 den 21. Marts Kl. 1 blev Esktraret sat af Rettens Næstformand: Kriminalretsassessor Rump og foretoges:

Nr. 182/1916. Søforhør i Anledning af Dampskibet »Therese«s Havari den 12. Decbr 1915 formentlig som Følge af Eksplosion af en Mine, samt i Anledning af, at Skibet den 12. d. M. er blevet skudt i Brand af en tysk Undervandsbaad.

Søforhøret reassumeredes.

Der fremlagdes Skrivelse fra Justitsministeriet med 1 Bilag af 19. Januar 1917.

Søforhøret paany sluttet.

Retten hævet.

Rump.

»Thérèse«s
Rederi: A/S Dampskibsselskabet »Heimdal«. Kbhvn.
Reg. Tonn. Br.: 1335.
Reg. Tonn. Net.: 806.
Tons DW.: 2000.
Bygningssted: Sir Raylton Dixon & Co. Middelsbro'.
Bygningsaar: 1898.
Materiale: Staal.
Klasse: Lloyd's Reg. ✠ 100 A 1.
Assurance: Kr. 846,850. Krigsforsikringen for danske Skibe og De private Assurandører.

---

61. Bark »FENJA« af Aarhus.

Opbrændt i Skagerak den 16. November 1916 paa Rejse fra Kragerø til St. Nazaire med 201 Stdr. Træ. Ingen Omkomne.

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn gør vitterligt:

Aar 1916 den 23. November blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand: Kriminalretsassessor Rump og dens Medlemmer: Kommandør Maegaard og Kaptajn Olsen, og foretoges

Nr. 174/1916. Søforhør i Anledning af, at Barkskibet »*Fenja*« paa Rejse fra Kragerö til St. Nazaire med en Ladning Battens er skudt i Brand af en tysk Undervandsbaad.

For Rhederiet »Jylland« A/S i Aarhus mødte R. Lohmann Wied.

For Krigsforsikringen for danske Skibe mødte Kaptajn Fenger.

Af Besætningen mødte:

Kaptajn E. Vilandt.

1. Styrmand Martin Nielsen.

Matros Peter Rasmus Larsen.

Letmatros Rudolf Joh. Jørgensen.

Der fremlagdes Udskrift af Skibsdagbogen, der blev sammenholdt med Skibsdagbogen og befunden rigtig.

Den fremlagte Udskrift af Skibsdagbogen lyder saaledes:

Barkskibet »Fenja«.

Uddrag af Skibsdagbogen.

Skibets Opholdssted: Kragerø.

November 1916. Mandag d. 13. Fortsatte Lastningen. Skibet lastet Kl. 3½. Dybg. Agter 17 Fod 2 Tommer. For 16 Fod 4 Tommer. Vinden N.O. med Byger. Indtagendet: 20981 Stkr. Battens, deraf c. 2293 Stkr. paa Dæk. Ialt 201,074 Stdr.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Tirsdag den 14. Gjorde klart til at gaa til Søs. Tegnede Konnossementer.

Paa Rejse fra Kragerø til Nezaire.

Onsdag den 15. Kl. 9½ Aften kom Lods og Slæbebaad. Fortøjningerne gjordes los. Lanternerne sattes, slæbtes til Søs. Satte Sejl. Kl. 11 kvitterede Lods udenfor Havnen. Kl. 12 kvitteredes Slæbebaad. Styrede S. t. W. ud. Satte Log vis. 0, Vinden N.O. 2.

Torsdag den 16. Kl. 1 forandrede Kurs til S.W. Kl. 3,30 pejledes Lyngør Fyr i N.W., knap 4 Kvartmil af. Styrede langs Landet med sikker Kending af Fyrene. Kl. 12 Mdg. pejledes Oxø Fyrtaarn i W. N.W. Log 41 L. v. Pumpen. Styrede W. t. S., Dev. 0°, Misv. 12° 00. Retv. styrede Kurs S. 67° W.

Kl. 1 stoppedes af tysk Ubaad ved Signal og Skud. Blev beordret at bringe Papirerne over. Satte Prammen i Vandet, og Kaptajnen gik til Ubaaden med Skibets Papirer. Chefen for denne erklærede efter at have gennemset disse, at Ladningen ikke var fri. Skibet skulde sænkes, hvorefter Kaptajn Vilandt protesterede derimod, da Ladningen var savede Planker, men Chefen fastholdt sin Ordre og gav Kaptajnen Ordre at praje Styrmanden at sætte Baaden i Vandet, da Skibet skulde sænkes. Dette gjordes. Kaptajnen forlangte en Erklæring af Chefen om, at han havde sænket Skibet, og hvorfor. Fik følgende Erklæring:

»Skagerak, den sechzehnten November 1916.

Dem Kapitän des Dänischen Segler »Fenja« wird hierdurch bescheinigt, dasz sein Schiff versenkt würde, weil es Baumwaare (gesägtes Holz) vom Norwegen nach Frankreich führte.

Beilsen.
Kapitänleutenant und Kommandant eines Deutschen Unterseebootes.

Kaptajnen maatte derefter underskrive en Erklæring om at være bleven godt behandlet af den tyske Ubaad. Efter at alle var fra Skibet, tændte Tyskerne Ild paa Skibet med Brandbomber og gav Skibet senere 3 Kanonskud i Styrbords Side.

»Fenja«s Besætning optoges af norsk Torpedobaad »Ravn«, Chef Karl Schmidt, som senere, da Skibet var drevet indenfor internationalt Farvand paa Kapt.'s Anmodning igen satte dem ombord i »Fenja«. Ved Hjælp af Torpedobaadens Sprøjte forsøgtes det at slukke Ilden. Senere kom norsk Damper »Præsident Christie«, Kaptajn Meinech, ogsaa til Hjælp og førte Brandslangen om Bord.

Da Torpedobaaden igen maatte afgaa, toges »Fenja« paa Slæb af den norske Damper, medens »Fenja«s Besætning maatte forlade Skibet og gaa om Bord i »Præsident Christie«, da det nu var umuligt at være der længere. Men da Slæberen senere sprang, og Ilden paa det Tidspunkt havde grebet saadan om sig, at det var umuligt at faa anbragt Slæber igen, maatte Bjærgning opgives.

Mandskabet landsattes Kl. 10 Aften i Christianssand.

Kaptajnen telegraferede til Rhederiet.

At ovenstaaende er en tro Kopi af Skibets Dagbog bevidnes.

E. Vilandt.
Fører.

M. Nielsen. 1. Styrmand. *J. P. Pedersen.* 2. Styrmand.

Nr. 174/1916. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 23. November 1916.

Halvor Christensen,
fg. Ass.

Uddraget oplæstes for og godkendtes af de mødende.

Kaptajnen forviser den ham af den tyske Undervandsbaads Fører givne Erklæring, der findes overensstemmende med Skibsdagbogen. Han forklarer, at Undervandsbaaden førte tysk Orlogsflag, men intet Mærke havde. De beholdt paa Undervandsbaaden »Fenja«s Papirer: Maalebrev, Nationalitetscertifikat, Certeparti, Konnossement, Oprindelsescertifikat og Toldbrev. Oprindelsescertifikatet var udstedt af den franske Konsul i Kragerø og lød

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

paa, at Ladningen var norsk Fabrikat. Komparenten protesterede over for Undervandsbaadens Fører mod, at Ladningen skulde være Kontrabande, idet den bestod af savede Planker, men Undervandsbaadens Fører fastholdt, at den skulde sænkes. Efter Undervandsbaadens og den norske Torpedobaads Beregning var »Fenja« da ca. 5 Kvartmil fra Land. Komparenten havde efter sit Bestik regnet med det samme. Efter at hele Mandskabet havde forladt »Fenja«, fik Komparenten Tilladelse til at hidkalde den Baad, hvori Mandskabet var gaaet, og gaa om Bord i »Fenja«, hvor han imidlertid atter blev beordret fra Borde, hvorfor han kun fik reddet Skibsdagbogen, Folkenes Papirer, Skibets Regnskab og Skibets Kronometer. Iøvrigt var der ikke Tid til at redde noget nævneværdigt for Mandskabet. Fra Undervandsbaaden blev der samtidig bragt Brandbomber om Bord i »Fenja« og tændt Ild efter at have bjærget Søkort, Sengeklæder og Proviant. Efter at Skibet havde brændt i ca. $1^1/_2$ Time, drev det ind paa norsk Søterritorium. Undervandsbaaden forsøgte da med Slæber at hale »Fenja« til Søs, men da »Fenja« allerede da var kommen ind paa Søterritoriet, forbød den norske Torpedobaad Undervandsbaaden at foretage videre. Komparenten forsøgte derefter med Torpedobaadens Hjælp at slukke Branden. En svensk Damper, der passerede forbi, blev forgæves anmodet om Assistance. Torpedobaaden maatte forlade Stedet ved 4 Tiden, efter at den norske Damper »Præsident Christie« var kommen til, men da denne kun havde en Slange, og det brændte baade for og agter, kunde der ikke udrettes noget med Slukning, og Christie tog da »Fenja« paa Slæb for at hale den hurtig til Land. Det var da umuligt at opholde sig paa »Fenja« for at styre, og Slæberen sprang derfor, idet »Fenja« skar ud til Siden, og det var ikke muligt atter at faa anden Slæber. Næste Dag erfarede Vidnet, at den norske Marine forgæves havde søgt at bjærge »Fenja«, der da var brændt ned til Vandet, og Vidnet har senere læst, at Motorbaade fra Land har forsøgt at hale den ind til Ekeroy. Om dens senere Skæbne har Komparenten intet erfaret.

Mandskabet bekræfter Kaptajnens Forklaring.

Rejsningen maa være falden kort efter, at de forlod »Fenja«, idet Masten da omtrent var brændt over.

Kaptajnen tilføjer paa Anledning, at Skibet tilhørte Rhederiselskabet »Jylland« A/S i Aarhus; det var 433,41 brutto og 397,31 netto Register Tons, bygget i Hernøsand 1854 af Eg og Fyr og kobberforhudet og ifølge Meddelelse fra Bureau Veritas klassificeret 5/6 2. A. 1., udløben Februar 1917.

Kaptajn Fenger foreviser Afskrift af Certeparti, dateret Aarhus 9. Oktober 1916, samt Konnossement, underskrevet af Kaptajnen, Kragerø den 14. November 1916.

Katpajnen bekræfter sin Underskrift paa Konnossementet og forklarer, at dette angik den her omhandlede Ladning, samt at Genparten af Certepartiet er i Overensstemmelse med Certepartiet for denne Rejse.

De mødende forklarede, at Skibet ikke havde anden Ladning end den nu omhandlede om Bord, og Kaptajnen forklarer, at det var navnlig kun Papirerne paa denne Ladning, Undervandsbaaden modtog, foruden Skibets Papirer.

Oplæst. Vedstaaet.

Søforhøret sluttet.

Retten hævet.

Rump.

C. F. Maegaard. *H. S. A. Olsen.*

Aar 1916 den 30. November blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand, Kriminalretsassessor Rump, og foretoges

Nr. 174/1916.

Søforhøret reassumeredes.

Der fremlagdes Udskrift af Søforklaring, afholdt i Christianssand.

Søforhøret paany sluttet.

Retten hævet.

Rump.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

»Fenja«s
Rederi: (Akties.) R. Lohmann-Hvid. Aarhus.
Reg. Tonn. Br.: 433.
Reg. Tonn. Net.: 397.
Bygningssted: Hernøsand.
Bygningsaar: 1854.
Materiale: Eg og Fyr.
Klasse: Bur. Ver. * 10—4 $^{5}/_{6}$,* A 2 1.
Assurance: Kr. 135,000. Krigsforsikringen for danske Skibe m. fl.

Anm. Sag angaaende Erstatning for den ved Sænkningen af Bark »Fenja« forvoldte Skade har været indbragt for tysk Priseret af Krigsforsikringen for danske Skibe, der tabte Sagen.

62. S/S »DANSTED« af Rødby Havn.

Sænket i Atlanterhavet den 23. November 1916 paa Rejse fra Cardiff til St. Nazaire med 1900 Tons Kul. Ingen Omkomne.

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn gør vitterligt:

Aar 1916 den 1. December Eftermiddag Kl. 1 blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand: Kriminalretsassessor Rump og dens Medlemmer: Kaptajn Larsen og Kommandør Maegaard, og foretoges

Nr. 190/1916. Søforhør i Anledning af, at Dampskibet »*Dansted*« paa Rejse fra Barry til St. Nazaire er sænket ved Ushant af tysk Undervandsbaad.

For Retten mødte:
Føreren, Kaptajn P. Th. Bang.
1. Styrmand H. P. Hansen.
2. Styrmand Johs. Hansen.
1. Maskinmester H. Chr. Hansen,
2. Maskinmester A. Sørensen.
Hovmester A. Andersen.
Tømmermand M. A. Petersen.
Matros Thos Paulsen.
Letmatros C. Nielsen.
Letmatros Arn. Jensen.
Dreng O. Mathisen.
Fyrbøder J. Petersen.
Fyrbøder J. Nilsson.
Fyrbøder E. Jensen.
der alle erklærede sig bekendt med Vidners Sandhedspligt.

For Rhederiet mødte Mægler A. Andersen, Rødby Havn.

For Krigsforsikringen og for Kaskoassurandørerne mødte Kaptajn G. Michelsen.

Der fremlagdes en Skrivelse fra Skibets Rhederi af Dags Dato samt Uddrag, der ved Konference fandtes overensstemmende med den i Retten tilstedeværende Dagbog.

Den fremlagte Skrivelse er saalydende:

A. Andersen, Skibsrhederi.

København K, Amaliegade 34,
den 1. December 1916.

Sø- og Handelsretten, København.

I Anledning af S/S »Dansted«s Torpedering ved Ushang af en tysk Undervandsbaad ønskes gerne afholdt Søforklaring.

Skibet var paa Rejse fra Barry til St. Nazaire med en Ladning Kul.

Skibet var bygget i Aaret 1882 i Glasgow hos Nordock & Morry og holdt Klasse ✠ 100 A. 1.

Skibet var søforsikret hos De Private Assurandører samt hos Danske Lloyd's Sø- og Transportforsikring.

Skibet var krigsforsikret i Krigsforsikringen for danske Skibe for Kr. 680,000.

Søforklaringen ønskes afholdt i Overværelse af Assurandørernes Repræsentant Kapt. Michelsen samt Skibets Rheder Mægler A. Andersen, Rødby Havn.

med Højagtelse
pr. *A. Andersen.*
H. Elvstrøm.

Nr. 190/1916. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 1. December 1916.

Helland.
Ass.

Det fremlagte Uddrag af Dagbogen er saalydende:

S/S »Dansted«.

Uddrag af Journalen.

Onsdag den 22. Nov. 1916 Kl. 2,30 Fm. afgik fra Cardiff med en Ladning Kul bestemt til St. Nazaire.

Rejsen forløb normal indtil Torsdag Morgen den 23., da Skibet befandt sig ca. 30 Kvm. N. t. V. misvisende fra Ushant,

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

observeredes en Undervandsbaad om Bb., der blev straks forandret Kurs fra S. $^3/_4$ V. til V. og gaves Ordre til at forcere i Maskinen Kl. 7,15 Fm. blev der sat Stoppesignal paa Undervandsbaaden, hvorefter Maskinen stoppedes.

Det viste sig at være en tysk Undervandsbaad, som beordrede Skibspapirerne om Bord; Kaptajnen gik over med Papirerne, og efter at de var undersøgte, meddelte Undervandsbaadens Chef, at »Dansted« vilde blive sænket. Kapt. protesterede mod dette som neutralt Skib, men fik Ordre at gaa om Bord og sørge for, at alle forlod Skibet i Løbet af 10 Minutter.

Der blev sendt Folk om Bord fra Undervandsbaaden med Sprængbomber, som anbragtes i Lasterne og Maskinrummet. »Dansted« sank straks efter Eksplosionen. Vi blev optaget af en græsk Damper »Thetis«, som var stoppet af Tyskerne for at tage os med til Barry, hvorhen S/S Thetis var bestemt.

sign. *H. P. Hansen*,
Styrmand.

P. Th. Bang.
Fører.

Nr. 190/1916. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 1. December 1916.

Helland.
Ass.

Endvidere fremlagdes Udskrift af en for det kongelige Konsulat i Cardiff aflagt Søforklaring, affattet paa Engelsk.

Den fremlagte Udskrift lyder saaledes:

On the 27th day of November 1916 at 10 a. m. a Maritime Declaration was held in the Danish vice Consulate at Cardiff, the occasion being that the steamership »Dansted« of Rødby Havn, Captain Bang, on a voyage from Cardiff (day of departure 22nd Novbr 1916) to St. Nazaire France with a cargo of coals.

The steamer is 898,9 tons net register and 1491,75 tons gross register.

The steamer was built in 1882 and Classed 100 A 1, English Lloyds, Signal letters N. J. R. D. The steamer was constructed of Iron. Owners Aktieselskabet Dampskibsselskabet Rødby Havn, A. Andersen, Rødby Havn, Manager.

The Captain declares, that his name is Peter Thomas Petersen Bang, born 7th March 1881 at Svendborg Denmark, and that he now resides at Forborggade 15 Copenhagen, and that he has been in command of the steamer since May 1916.

The s/s »Dansted« sailed from Cardiff at 2/30 a. m. with a cargo of coals bound for St Nazaire, with a crew of 17 men all told and the steamer was tight staunch and well and sufficiently fitted provided and manned for the said voyage, and the cargo properly stowed.

Nothing worthy of note occurred until Thursday morning the 23rd November 1916 when I was at 6-45 am just coming from the chart room, the second mate called to me that there was a submarine on our port side, about a cople of lengths from us just coming out of the water. I immediately jumped on the bridge and altered the course of the steamer to WSW and ordered the Second Engineer who was in charge of the engine room to give all power possible. At 7-15 the submarine signalled to us to stop and we immediately stopped. The submarine then signalled us to bring the papers to him. I then put my boat in the water and proceeded with the four men to the submarine. The Commander of the submarine examined the papers and stated the »Dansted« would be sunk. I protester to the Commander of the Submarine, as a neutral steamer, but he ordered me to go and get all hands from the »Dansted« in 10 minutes. The Commander sent 4 of his men with my boat to take 4 bombs to the »Dansted«. The Commander of the submarine refused to return to me the Bill of Lading, Steamers Register, Clearance and Crew List and also refused to give me a receipt for same. The only document I was able to save was the Logbook, a new one issued at Cardiff 21st November 1916 at the Danish vice Consulate, and which I prodice at this enquiry. I proceeded on board the »Danstad« and launched the

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Starboard Lifeboat, the Port Lifeboat being the one I proceeded to the submarine in. The Starboard Lifeboat contained the Mate and 6 men. Port lifeboat contained myself and 9 men. The Starboard Lifeboat left the steamer but I was ordered to remain alongside with the Port Lifeboat until the 4 submarine crew had placed the 4 bombs on the »Dansted«. Two of the bombs were placed aft, alongside oflach hatch, one in the engines and one on the main hatch. The submarine men took from the »Dansted« some provisions and some engine room tools. I took the 4 submarine crew back to the submarine. The submarine then ordered us to go to a steamer which was lying stopped about one mile from us. I ordered the Starboard Lifeboat to also go to the steamer, and we both proceeded accordingly. On boarding the steamer I found it was the Greek steamer »Thetis« bound to Barrydock in ballast. All my crew were taken on board. The Captain of the »Thetis« informed me that his steamer had been stopped by the German submarine and he has been instructed by the Commander to wait and take the crew of the »Dansted« on board. I asked the Captain of the »Thetis« if he would take the 2 Lifeboats on board but he would not do so and we consequently abandoned same. The »Thetis« arrived safely at Barry Dock at 5 pm 24th day of November 1916.

The submarine was grey painted but had nu number and the officers declined to give me any particulars.

The Commander of the submarine spoke with me in the German Language.

When the submarine stopped us we were about 30 miles N by W from Ushant. Wind SW strong breeze. Heavy sea. Weather rather havy.

The »Dansted« was loaded with 1817 tons 17 cwt of small steam coals. Shippers La Compagnie des Charbons et Briquettes de Blanzy et de L'Ouest of Nantes, and consigned to the same firm. The »Dansted« sank in about 5 minutes after we left her in the Port Lifeboat, and before the Port Lifeboat had reached the submarine with the 4 crew of the submarine.

The submarine then left steaming above water in the direction of another steamer sighted in the distance.

The »Dansted« sank owing to the explosion of the bombs placed on board by the submarine.

Signed by the said Peter Thomas Petersen Bang.

Cardiff 27th Novr 1916.

Sd. *P. T. P. Bang.*

Declared before me at Cardiff this 27th day of November 1916.

Sd. *A. M. Thomas,*
v. Consul.

Hans Peter Hansen born Kastrup, 1st. March 1884 now residing at Rødby and has been engaged on the s. s. »Dansted« of Rødby Havn, since August 1915 as Chief (1915) Mate, Declares; —

The s. s. »Dansted« left Cardiff on Wednesday 22nd Nov. 1916 at 2,30 am loaded with a cargo of coals bound for St. Nazaire. The steamer was in every way well fitted and manned for the voyage. All went well until. Thursday morning 23rd. Nov. 1916 when about 7 am I was called from my sleep by the 2nd. Mate, who stated a submarine was sighted but he could not say if British or German. I went on deck and called the crew. The submarine signalled for the steamers papers to be brought to him. The Captain took the papers in the Port lifeboat. The Captain returned in about 30 minutes, and told me to launch the starboard lifeboat, and make ready to leave the steamer as the submarine was going to sink the steamer. I then launched the lifeboat and proceeded on board with Six of the crew and pulled away from the steamer. I received instructions from the Captain to proceed to a steamer that was stopped and I acted accordingly and whilst proceeding to the said steamer, I saw the explosions on the »Dansted« s. s. and she sank. It was then about

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

8,15 am on arriving at the said steamer I found it was the Greek s. s. »Thetis« bound to Barry Dock where we safely arrived on Friday 5 pm 24th. November 1916.

The »Dansted« sank about 30 miles from Ushant. Wind S.W. Strong breeze. Heavy sea.

The »Dansted« sank owing to explosions on board by bombs placed there by the Submarine's crew. It was a German submarine, as I could see Germans on board and a German Flag was afterwards hoisted. There was no number on the submarine but grey painted.

Cardiff 27th. November 1916.

H. P. M. Hansen

1st. Mate.

Johannes Hansen born at Strund on the 7th. Jany. 1894 now residing at Styrnö, Denmark, been engaged on the s. s. »Dansted« since August 1915, as second mate, Declares; —

The »Dansted« left Cardiff 2,30 am 22nd. Nov. 1916 laded with coals for St. Nazaire. Steamer in good order and condition and well manned. Nothing of note happened until Thursday morning 23rd. Nov. 1916, when I was on the Bridge in charge and at about 6.45 am. I saw some distance away a submarine. I at once went and called the Captain. The Captain came on the bridge and altered the course to W.S.W. I saw the submarine signal the »Dansted« to stop, after she had fired two shots. The »Dansted« stopped and the submarine signalled for the »Dansted« to send the papers. The Captain proceded with the papers with the port lifeboat and on returning I entered the Starboard Lifeboat, according to Captains instructions, as he stated the submarine was going to sink the »Dansted«. We then proceeded to a steamer lying stopped, after Captains instructions, and went on board fining the steamer to be the Greek s. s. »Thetis«. I saw the »Dansted« sink whilst we were proceeding to the Greek steamer. The »Dansted« sank by explosions on board after bombs had been placed there by the submarine. I saw the Flag of the submarine a German one. When the submarine stopped us no flag was flying, but when we had stopped she hoisted the German flag. The »Dansted« sank about 30 miles from Ushant. Wind S. W. Strong breeze. Heavy sea.

We arrived at Barry Dock safely on the 24th. Nov. 1916 at 5 pm on board the Greek steamer »Thetis«.

Cardiff 27th. Novr. 1916.

Johannes Hansen,

2nd. Mate.

Karl Kristian Nielsen born at Velsgaard on 12th. Sept. 1899 now residing at Frederiksgade 8, Aalborg, Denmark, has been A/B on the »Dansted« since February 1916, Declares; —

Whilst »Dansted« on passage Cardiff to St. Nazaire with a cargo of coals, at about 6,45 am Thursday 23rd. Novr. 1916 I was on deck taking in the Lights and the second Officer called me on the bridge to the wheel and stated there was a submarine a little distance away. The second mate called the Captain, who immdeiately came on the bridge. The Captain ordered me to alter the course to W.S.W. which I did. I saw the submarine fire two shots for us to stop and a signalled us. The »Dansted« stopped. He saw the signals on the submarine but did not know what they were. The Captain proceeded to the submarine with the port Lifeboat and on his return he told me to enter the port lifeboat as the submarine was going to sink the »Dansted«. Wo proceeded to the submarine with the port lifeboat to put on her the 4 crew that came aboard the »Dansted« and who placed bombs on the steamer, and whilst we were proceeding to the submarine, I saw explosions on the »Dansted« and she sank. We then proceeded to a steamer lying stopped and went on board. I found it was the Greek steamer »Thetis« and we arrived safely at Barry Dock 5 pm Friday 24th. Nov. 1916.

The »Dansted« sank on account of the explosive bombs being placed on board by

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

the Submarine. I saw the Flag of the submarine, which was a German one.

Cardiff 27th, November 1916.

Karl Nielsen,

Ludvig R. M .Andersen, born at Tjaereborgh, 21st. Aug. 1899, now residing at Frederikshavn, Denmark, O/S on board »Dansted« since February 1916, Declares;

At about 6,45 am on the 23rd. Nov. 1916 the »Dansted« was stopped by a Submarine. Captain proceeded to the Submarine in the Port lifeboat, and I was with him. I saw the Commander of the Submarine take the steamer's papers from the Captain, and heard him speak in the German Language, but I did not understand same. I heard two shots fired by the Submarine to stop. I noticed no Flag on the submarine. Four crew from the submarine placed bombs on the »Dansted« and I saw the »Dansted« blow up and sink. I with others of the crew went on board the Greek steamer »Thetis« and we arrived Barry Dock 24th. Nov. 1916.

L. Andersen,
O. S.

Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 1. December 1916.

Helland.
Ass.

Det fremlagte Uddrag og Udskriften blev oplæste for og bekræftede af de mødende.

Kaptajnen forklarede, at Undervandsbaaden havde tysk Flag, og han protesterede mod Sænkningen, som desuagtet blev beordret af Føreren.

Ladningen bestod af Kul bestemt til Cie de Charbon & Briquettes i St. Nazaire.

Der blev saa godt som intet reddet udover Skibsdagbogen. Undervandsbaadens Fører beholdt Skibets Papirer, Nationalitetscertifikat og Folkeliste, Certiparti og Konnossement.

Søforhøret sluttet.

Retten hævet.

Rump.

C. F. Maegaard. *V. Larsen.*

»Dansted«s
Rederi: »Rødby Havn«. Rødby Havn.
Reg. Tonn. Br.: 1492.
Reg. Tonn. Net.: 898.
Tons DW.: 2120.
Bygningssted: Murdoch & Murray. Port Glasgow.
Bygningsaar: 1882.
Materiale: Jern.
Klasse: Lloyd's Reg. ✠ 100 A 1.
Assurance: Kr. 680,000. Krigsforsikringen for danske Skibe m. fl.

---

63. S/S »SIGURD« af Kjøbenhavn.

Sænket i Middelhavet den 28. November 1916 paa Rejse fra Cardiff til Cagliari med 2666 Tons Kul. Ingen Omkomne.

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn gør vitterligt:

Aar 1916 den 18. December Eftermiddag Kl. 2 blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand: Overetsassessor Poul Hansen i Henhold til Konstitution af 28. September 1916 og af dens Medlemmer: Kaptajn Olsen og Kaptajn Wrisberg og foretoges:

Nr. 215/1916. Søforhør i Anledning af, at S/S »*Sigurd*« (Dampskibsselskabet Gorm) er sænket den 28. November 1916 i Middelhavet.

Af Besætningen mødte:
Kaptajn P. L. Petersen.
1. Styrmand P. L. Bastholm.
Tømmermand A. P. Andersen.
Matros S. Nielsen.
Letmatros Aage N. Hansen.
1. Mester I. M. Rander.
2. Mester N. J. Hansen.
Maskinassistent L. Andersen.
Fyrbøder R. S. Schiøtt.
Fyrbøder E. T. Nielsen.
Fyrbøder C. J. A. Nielsen.
Hovmester V. A. L. N. Granzow.
Kok J. E. Andersen.
Messedreng E. M. W. Rasmussen.

For Krigsforsikringen og Interesseforsikringen mødte Kaptajn Michelsen.

For Rhederiet mødte Inspektør Kæmpe.

Der fremlagdes Oplysninger om Skibet, og et Uddrag af Skibsdagbogen, der var til Stede i Retten, og blev konfereret med Skibsdagbogen.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Uddraget oplæstes for og godkendtes af de mødende.

Kaptajnen tilføjer, at noget bestemt Varsel til at gaa i Baadene blev der ikke givet ud over det, at det maatte ske hurtigst muligt.

Komparenten tilføjer, at de ikke gjorde noget Forsøg paa at undslippe og ej heller foretog nogen Manøvre, der kunde foranledige Undervandsbaaden til at tage noget saadant.

Undervandsbaaden viste tysk Orlogsflag; iøvrigt saas intet Mærke. Kvittering for Sænkningen er hverken givet eller forlangt. Navnet paa Undervandsbaadens Chef var Schulz eller Schulze eller sligt.

Iøvrigt kender ingen af de mødende Navnet paa nogen om Bord i Undervandsbaaden.

Den Kvittering for Papirerne, der, som i Uddraget omtalt, blev givet den paagjældende italienske Officer, var netop underskrevet Schulze. Denne Kvittering har Officeren beholdt.

Om Fare for Besætningen var der efter Vejrets og Søens Beskaffenhed samt Sted og Tid ikke Tale.

Kaptajnen anmodede Undervandsbaadens Chef om at bugsere dem et Stykke, men dertil svarede Chefen, at det var ikke nødvendigt.

Redningsbaadene er overgivne til den danske Konsul i Cagliari, hvor de formentlig vil blive solgte.

I Genua er der aflagt Søforklaring for den danske Konsul, men Udskrift heraf er ikke til Stede.

De mødende bekræftede Kaptajnens Forklaring.

Ingen af de mødende begæredes yderligere adspurgt.

Edfæstelse begæredes ikke.

Søforhøret sluttet.

Reten hævet.

Poul Hansen.

H. S. A. Olsen. *Wrisberg.*

De fremlagte 2de Dokumenter lyder efter hinanden saaledes:

S/S »Sigurd« tilhørende Dampskibsselskabet Gorm.

Skibet er bygget hos Wm. Gray & Co., W. Hartlepool, og forlod sin Byggehavn 1. Maj 1896.

Maskinen er bygget hos Central Marine Engineering Works, W. Hartlp.

2119 B. R. T. 1300 N. R. T. 800 I. H. K.

Skibet er bygget til Lloyd's højeste Klasse ✠ 100 A I passerede sidste Survey Marts 1914.

N. H. R. B. Kendingsbogst.

Besætning:

Kaptajn Peter Lauritz Petersen.
1. Styrmand Peter Lauritzen Bastholm.
2. Styrmand Bernhard Anton Nielsen.
Tømmermand Anders P. Andersen.
Matros Søren Nielsen.
Letmatros Aage N. Hansen.
1. Maskinmester Jacob Michael Rander.
2. Maskinmester Niels Johan Hansen.
Maskinassistent Lauritz Andersen.
Fyrbøder Rasmus S. Schiødt.
Fyrbøder Einar T. Nielsen.
Fyrbøder Karl I. A. Nielsen.
Hovmester Valdemar A. L. N. Granzow.
Kok Ingvar E. Andersen.
Messedreng Einar M. V. Rasmussen.

Resten af Besætningen afmønstret i Udlandet (med Undtagelse af 2. Styrmand, der kommer hjem senere).

Skibet afgik den 16. November 1916 fra Barry Docks med en Ladning bestaaende af ca. 2666 Tons Kul bestemt til Cagliari.

Ladningsafskibere: L. Gueret, Ltd.; Barry.

Ladnings Assurandør. Formentlig «Lloyd«s.

Ladningsmodtagere: The Royal Sardinian Railway Co.

Skibet var krigsforsikret for	747,000 Kr.
Interessefors. hos »Private Ass.«	250,000 —
Egen gensidig Assurance . .	250,000 —
	1,247,000 —

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Nr. 215/1916. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 18. December 1916.

Harald Thomsen,
fg. Ass.

Uddrag af S/S »Sigurd«s Skibsdagbog paa Rejse fra Barry Dock til Cagliari.

Torsdag den 16. November 1916 Kl. 7,45 Fm. afgik S/S »Sigurd« fra Barry Dock med 2666 Tons Kul bestemt til Cagliari.

Den 24. Kl. 2,30 Em. havdes Forbindelse med den engelske Kontrol ved Gibraltar og paa Førerens Forespørgsel, om der var nogen særlige Instruktioner med Hensyn til Ruten, blev der svaret Nej, men det vilde anbefales at følge Landet (Afrikakysten) saa tæt som muligt.

Mandag den 27. Kl. 2,05 Em. passeredes Bougaroni i 2,5 Kvmls Afstand. Kl. 6 Cape de Fer tværs om Styrbord, Afstand 10 Kvml. Log 74. Satte Kursen derfra efter Cape Spartivento og i Løbet af Natten passerede intet af Betydning.

Tirsdag den 28. Kl. 10,15 Fm., da Cape Spartivento Fyrtaarn havdes i misv. N.N. Ø. $^3/_4$ Ø. gisset Afstand 15 Kvml., hørte 1. Styrmand, som havde Vagt, et svagt Skud og saa et Projektil falde i Vandet ca. 50 Fod fra Agterenden af Skibet; slog straks Stop til Maskinen. Et Øjeblik efter hørtes næste Skud, og Projektilet faldt i omtrent samme Afstand fra Skibet som det første, uden at der var noget at se Horizonten rundt. Slog fuld Kraft bak paa Telegrafen og gav tre korte Stød i Fløjten. Straks derefter faldt igen to Projektiler, et om Styrbord og et tæt foran Skibet. Føreren var da kommen paa Broen, (havde været beskæftiget med at skrive Toldseddel). Maskinen stoppedes, Skibet havde da drejet ca. 6 Streger til Styrbord og havde ingen Fart. Kendingssignalerne hejstes, og samtidig opdagedes en Undervandsbaad 1 à 2 Streger Agten for tværs om Styrbord i en Afstand af mellem 2 og 3 Kvml. Der saas kun en Del af Taarnet og Bovvandet. Satte Bagbords Jolle i Vandet, og medens dette foregik, blev der fra Undervandsbaaden afskudt 4 Projektiler mod Skibet. Føreren med 3 Mand roede derefter hen imod Undervandsbaaden, og efter at have roet ca. 1 Kvml. forsvandt Undervandsbaaden i Vandet ca $^1/_4$ Kvml. fra Baaden. Roningen fortsattes i samme Retning, og et Øjeblik efter opdagedes Periskopet af Undervandsbaaden, som da kom med tilsyneladende stærk Fart tæt forbi Jollen, styrende i Retning af »Sigurd«. Vendte Jollen og fulgte Retningen, som Undervandsbaaden havde taget; denne saas kort efter liggende stille over Vandet et Stykke fra Baaden.

Da Føreren kom op paa Undervandsbaaden, spurgte Kommandøren om Skibets Ladning og Bestemmelsessted, og da han hørte, at det var Kul til Cagliari, erklærede han, at det var Kontrabande, og at Skibet skulde sænkes. Føreren af »Sigurd« protesterede derimod, hvortil Kommandøren svarede, at Krig var Krig, og bad om at se Skibspapirerne. Efter at have set dem, udtalte han igen, at Skibet skulde sænkes, og at han vilde give Kvittering for Papirerne. Imidlertid havde Undervandsbaaden med Jollen paa Slæb nærmet sig tæt hen til »Sigurd«. Om Bord i »Sigurd« holdt 1. Styrmand skarpt Udkig med Jolle og Undervandsbaaden, og da han opdagede, at Undervandsbaaden passerede Jollen med Fart hen imod »Sigurd«, antog han, at den uden nærmere Varsel vilde skyde Skibet ned, hvorfor han gav Ordre til hele Besætningen om at sætte begge Redningsbaadene i Vandet og gaa ned i dem. Paa Førerens Anmodning blev det ham tilladt at gaa om Bord i »Sigrud«, men kun for et Øjeblik, og Jollen blev bemandet med Folk fra Undervandsbaaden, som tog de tre Mand om Bord midlertidig. Da Undervandsbaadens Folk kom om Bord i »Sigurd«, gjorde de straks Foranstaltninger til at sænke det. Føreren undersøgte om alle var fra Skibet og fik derpaa Ordre til at forlade det og fjerne sig derfra med Baadene og ikke nærme sig det mere. Føreren gik da straks ned i den ene af Baadene, som roede hen til Undervandsbaaden og tog de tre Mand om Bord og fik samtidig Kvittering for

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Skibets Papirer. Kl. 11,25 roede begge Baadene bort fra Skibet og efter at være fjernet noget hørtes et Knald, og Kl. 0,45 Em. forsvandt »Sigurd« hurtig under Vandet. Undervandsbaaden havde holdt gaaende rundt omkring Skibet hele Tiden. Derefter roede og med Sejlene til Hjælp saa hurtig som muligt ind mod nærmeste Land. Vinden østlig, jævn Brise og Søen tilsvarende. Kl. 4,45 Em. ankom begge Baadene ind i Bugten ved Port Teulada, hvor en Landofficer kom ud og ledsagede Baadene ind til Land; dog kom Føreren og Styrmanden først om Bord i et mindre Fartøj, som laa der, og afgav en kort Forklaring til Officeren, som beholdt Kvitteringen for Skibspapirerne.

Saa snart Baadene var trukket op paa Land, kørte Føreren sammen med 1. Styrmand og Officeren til Byen Teulada, hvor der afgaves en kort Forklaring til de stedlige Myndigheder. Besætningen kom senere gaaende til Byen, hvor de alle fik noget at spise og anviste Ophold for Natten, saa godt som det kunde arrangeres.

Onsdag den 29. Kl. 7 om Morgenen kørte 15 Mand med Postautomobilen til Cagliari, og Resten kom i Løbet af Dagen. Ved Ankomsten til Cagliari var den engelske Konsul som Agent for Rhederiet struks til Stede og tog Føreren med op paa Havnekontoret, hvor der afgaves Forklaring til Havnemesteren. Den engelske Konsul gik derefter med Føreren og Officererne, for at anvise dem Opholdssted, medens en af hans Personale gik med det øvrige Mandskab. Med den danske Vice Konsuls Sanktion ordnede den engelske Konsul Forholdene, da den danske Konsul ikke kunde tale Engelsk. Efter at Formaliteterne var ordnet i Cagliari, afrejste hele Besætningen med Jernbanen derfra, Fredag den 1. December om Middagen og ankom til Gulfs Avanci samme Aften og gik straks om Bord i Postdamperen, som skulde tage dem til Civita Vecchia. Denne Damper blev imidlertid opholdt til Søndag Aften.

Mandag den 4. om Morgenen ankom til Civita Vecchia og fortsatte med Toget Kl. 10 til Genua, hvor alle ankom om Aftenen Kl. 9 og blev anvist Opholdssted gennem den danske Konsul.

P. L. Petersen,
Fører.

P. L. Bastholm.
1. Styrmand.

Nr. 215/1916. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 18. December 1916.

Harald Thomsen,
fg. Ass.

»Sigurd«s
Rederi: A/S Dampskibsselsk. »Gorm«. Kbhvn.
Reg. Tonn. Br.: 2119.
Reg. Tonn. Net.: 1300.
Tons DW.: 3100.
Bygningssted: W. Gray & Co. W. Hartlepool.
Bygningsaar: 1896.
Materiale: Staal.
Klasse: Lloyd's Reg. ✠ 100 A 1.
Assurance: Kr. 1,214,000. Krigsforsikringen for danske Skibe og De private Assurandører.

---

64. S/S »EGHOLM« af Kjøbenhavn.

Sænket i Bristol Kanalen den 30. November 1916 paa Rejse fra Cardiff til Marseille med 1566 Tons Kul. Ingen Omkomne.

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn gør vitterligt:

Aar 1916 den 9. December Formiddag Kl. 10 blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand: Kriminalretsassessor Rump og dens Medlemmer: Kommandør Maegaard og Skibsfører Olsen og foretoges:

Nr. 200/1916. Søforhør i Anledning af, at Dampskibet »*Egholm*« den 30. f. M. paa Rejse fra Cardiff til Marseille med en Ladning Kul er sænket af tysk Undervandsbaad.

For Retten mødte:
Føreren Kaptajn K. M. Hjorth.
1. Styrmand R. Chr. Gerhardt.
2. Styrmand K. M. Hansen.
1. Maskinmester V. Lorentzen.
2. Maskinmester H. Drewsen.
3. Maskinmester C. W. Andersen.
Matros S. P. Jensen.
Matros H. H. Juel.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Matros A. F. Nielsen.
Hovmester C. H. C. Wiese.
Kok S. Ch. Jensen.
Messedreng F. A. A. Petersen.

Krigsforsikringen mødte ved Kaptajn Fabricius.

For Rhederiet, A/S Gorm, her af Byen, mødte Firmaet L. H. Carl ved Inspektør A. B. Kæmpe, der bemærkede, at Skibet var forsikret for ialt 1,247,000 Kr. hos De private Assurandører og Krigsforsikringen for danske Skibe.

Ladningsmodtagerne var la Société générale de Transbordements Maritimes, Marseille, Ladningsassurandørerne sandsynligvis Engelsk Lloyds.

Der fremlagdes:

A. Uddrag af en for det kongelige danske Konsulat i Hull afgiven Søforklaring.
B. en Rapport fra Føreren.
C. Uddrag af Skibsdagbogen.

Det fremlagte, hvoraf Uddraget af Skibsdagbogen ved Konference fandtes overensstemende, blev oplæst for og godkendt af de mødende.

Kaptajnen bemærkede, at Undervandsbaaden hejste tysk Orlogsflag, da Komparenten gik fraborde for at gaa over til den, men viste intet Nummer eller Mærke iøvrigt. Komparenten maatte aflevere Skibets danske Certifikat samt Ladningspapirerne, nemlig Konnossement og Manifest. Da Undervandsbaadens Chef erklærede Ladningen for Kontrabande, og at Skibet skulde sænkes, protesterede Komparenten under Henvisning til, at Skibet var neutralt, men Undervandsbaadens Chef, som hverken vilde opgive Undervandsbaadens Nummer eller sit Navn, tog intet Hensyn hertil. Komparenten spurgte, da han atter satte de 2 Mand om Bord i Undervandsbaaden, om dennes Nummer og Navn, hvortil blot spøgende blev svaret, at det var 1085, og at de havde mange flere. Komparenten havde, da han første Gang var om Bord i Undervandsbaaden, spurgt, hvor lang Tid han kunde faa til at forlade Skibet, hvortil blev svaret, at han kunde konferere med de 2 Mand, han fik med og maatte adlyde dem. Efter at de 2 Mand havde anbragt Bomberne om Bord i »Egholm«, erklærede de, at Komparenten, der var tilbage i Skibet, nu maatte gaa fraborde. Der blev kun reddet det nødvendigste af Mandskabets Tøj. Der var ingen engelske Skibe at se i Nærheden. Land kunde derimod ses mod Syd i 8—9 Kvartmils Afstand, og Komparenten mener ikke, der var Fare for, at de ikke skulde naa Land. Vinden var V.S.V., Styrke 3.

Oplæst, vedtaget.

Baadene og det øvrige reddede gik tabt, da de gik om Bord i den spanske Damper, hvor de gik om Bord, fordi det kunde tænkes, at Vinden kunde blæse op. Den spanske Damper tilbød at ændre sin Kurs og sætte dem i Land straks.

De øvrige mødende bekræftede Kaptajnens Forklaring.

Oplæst, vedtaget.

Søforhøret sluttet.

Retten hævet.

Rump.

C. F. Maegaard. *H. S. A. Olsen*

De fremlagte Dokumenter lyder efter hverandre saaledes:

A. Søforklaring.

Aar 1916 den 4. December Kl. 2 Em. optoges efter forudgaaende Berammelse af det danske Konsulat i Hull Søforklaring i Anledning af, at Dampskibet »Egholm« af Kjøbenhavn, Kaptajn Hjorth, undervejs fra Cardiff til Marseille med en Ladning Kul den 30. November blev sænket af en tysk Undervandsbaad.

Konsulen fremlagde Kaptajnens Anmeldelse og den denne bilagte Udskrift af Skibsdagbogen — om hvis Tilstrækkelighed og Overensstemmelse med Dagbogen han i Forvejen havde forvisset sig, givende behørig Paategning om Overensstemmelsen og bemærkede, at han til Forklaringen havde varslet den i Anmeldelsen af Kaptajnen som muligvis interesserede Person, nemlig Kaptajn Fr. Madsen i Newcastle, som Repræsentant for Skibets Assurandører.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Skibsdagbogen samt en Liste over Besætningen var til Stede, ligesaa Kaptajnens Rapport som Fortsættelse af Uddraget af Skibsdabogen.

Kaptajnen anmelder, at Skibet er 822 R. T. N. og er bygget af Staal i Hoboken, Antwerpen i Aaret 1904, samt har Kendingsbogstaverne N. M. W. Q., samt har gennemgaaet Besigtigelse i Kjøbenhavn i Maj Maaned 1916.

Mødt var Kaptajnen og efter forudgaaende Aftale med Konsulen af Besætningen
1. Styrmand Gerhardt,
1. Maskinmester Lorentzen,
Matros Juel og Matros Jensen.

Fremstaar Kaptajn Hjorth, der under Henvisning til den eventuelle Edsaflæggelse og til Lovens strenge Straf for Meined behørigt formanes til Sandhed og navnlig derved ogsaa gøres opmærksom paa, at det er hans uvægerlige Pligt intet at fordølge, som kan tjene til Oplysning.

Kaptajnen forklarer:
at hedde Kristen Møller Hjorth.
at være født i Skagen den 8. Oktober 1877,
at hans Bopæl er Skagen,
at han hverken har været straffet eller tiltalt,
at han har ført Skibet siden 28. April 1916.

Uddraget af Skibsdagbogen og Kaptajnens Rapport som Fortsættelse af Dagbogen gennemgaas Punkt for Punkt med Kaptajnen, der Punkt for Punkt fastholder samme og intet ved at tilføje.

Paa Anledning forklarer Kaptajnen:
1) at han ikke kan tænke sig andre herboende end dem af ham opgivne, der selv eller som Repræsentant for Tredjemand er interesserede i Sagen;
2) at Skibet ved dets Afgang fra Cardiff ikke blot var i fuldt sødygtig, men endog i fortrinlig Stand, og da laa 14 Fod 10 Tomm. for og 18 Fod agter i ferskVand;
3) at han, da han kom om Bord i Undervandsbaaden, protesterede, at »Egholm« var neutralt Skib;
4) at Chefen for Undervandsbaaden beholdt Skibets Nationalitetscertifikat samt Skibets Ladningspapirer;
5) at Maskindagbogen, Skibets Bemandingsliste samt en Del af det reddede Tøj gik tabt ved Optagningen af Besætningen af den spanske Damper;
6) at Damperen forsøgte at slæbe »Egholm«s Baade, men dette forhindredes af Sø og Vind. Fangelinerne brækkede, og Baadene forsvandt i Mørket;
7) at de i Fortegnelsen over Besætningen nævnte 5 Udlændinge afmønstredes i Penzance for at blive sendt til Udmønstringsstedet, Liverpool;
8) at Middagspladsen den paagældende Dag udregnedes, men Bestikbogen er gaaet tabt. Efter Udsætning i Kortet var Pladsen N. til W. $^1/_4$ W. misvisende, ca. 9 Km. af Goodewy Head. Sænkningsstedet var ca. 3 Km. fra Middagspladsen i S.V. til V. $^1/_4$ V. Retning.

Oplæst. Godkendt. Aftraadt.

Konsulen bemærker, at heller ikke han kender andre Interesserede her end den af Kaptajnen opgivne.

Fremstaar Styrmand Gerhardt, som ved den paagældende Tid havde Vagt paa Broen, og som har ført Skibsdagbogen. Under Henvisning til den eventuelle Edsaflæggelse og til Lovens strenge Straf for Meined, formanes han til Sandhed og navnlig derved ogsaa gøres opmærksom paa, at det er hans uvægerlige Pligt, intet at fordølge, som kan tjene til Oplysning.

Komparenten forklarer:
at hedde Robert Christian Gerhardt,
at være født i Skodsborg den 12. Juli 1885,
at hans Bopæl er Hotel Dania, København,
at han hverken har været straffet eller tiltalt,
at han har faret med Skibet som 1. Styrmand fra 6. November 1916,
at han har været i Besiddelse af Styrmandsbevis udstedt i Kjøbenhavns Nordre Birks Politistation den 7. November 1916, som dog er gaaet tabt med Skibet.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Uddraget af Skibsdagbogen og den af Kaptajnen indgivne Rapport, som er skrevet af ham, samt Anmeldelsen og Kaptajnens Forklaring gennemgaas Punkt for Punkt fastholder resp. tiltræder samme og intet ved at tilføje.

Oplæst. Godkendt. Aftraadt.

Fremstaar 1. Maskinmester Lorentzen, der under Henvisning til den eventuelle Edsaflæggelse og til Lovens strenge Straf for Mened behørigt formanes til Sandhed, og navnlig derved ogsaa gøres opmærksom paa, at det er hans uvægerlige Pligt, intet at fordølge, som kan tjene til Oplysning.

Komparenten forklarer:
at hedde Valdemar Lorentzen,
at være født paa Fejø den 9. Juni 1881,
at hans Bopæl er Fejø,
at han hverken har været straffet eller tiltalt,
at han har faret med Skibet som 1. Mester lidt over 3 Aar.

Uddraget af Skibsdagbogen og Kaptajnens Rapport og Anmeldelse gennemgaas Punkt for Punkt med Komparenten, der i alle Dele, saavidt som hans Kendskab strækker, tiltræder samme og intet ved at tilføje.

Paa Anledning forklarer han, at det ved den omhandlede Tid var 2. Mesterens Vagt. Komparenten befandt sig paa Maskintoppen og hørte et Skud, hvorefter Maskinen blev stoppet. Efter at Kaptajnen var kommet tilbage fra Undervandsbaaden og havde meddelt, at Skibet skulde sænkes, sloges atter i Maskinen »Frem«. Maskinen sattes i Gang og ca. 2 Minutter senere stoppedes, og straks efter kom en af Undervandsbaadens Besætning ned og anbragte Bomber i Maskinrummet, og Ordre gaves til at forlade Skibet. Ca. 10 Minutter efter, at Besætningen var kommet i Baadene, sank Skibet ved Eksplosion.

Oplæst. Godkendt. Aftraadt.

Fremstaar Matros Jensen, der under Henvisning til den eventuelle Edsaflæggelse og til Lovens strenge Straf for Mened, behørigt formanes til Sandhed og navnlig derved ogsaa gøres opmærksom paa, at det er hans uvægerlige Pligt intet at fordølge, som kan tjene til Oplysning.

Komparenten forklarer:
at hedde Søren Peder Jensen,
at være født i Saxild den 17. Oktober 1869,
at hans Bopæl er Nyhavn 29, Kjøbenhavn,
at han hverken har været straffet eller tiltalt,
at han har faret med Skibet siden April Maaned 1916.

Uddraget af Skibsdagbogen samt Rapporten og Kaptajnens Anmeldelse og Forklaring gennemgaas Punkt for Punkt med Komparenten, der saavidt hans Kendskab strækker tiltræder samme og intet ved at tilføje.

Paa Anledning forklarede han, at han gik med Kaptajnen i Baaden til Undervandsbaaden.

Oplæst. Godkendt. Aftraadt.

Fremstaar Matros Juel, som ved den omhandlede Tid var Udkigsmand paa Bakken, der under Henvisning til den eventuelle Edsaflæggelse og til Lovens strenge Straf for Mened behørigt formanes til Sandhed og navnlig derved gøres opmærksom paa, at det er hans uvægerlige Pligt intet at fordølge, som kan tjene til Oplysning.

Komparenten forklarer:
at hedde Hans Hansen Juel,
at være født i Øster Skjerninge den 22. September 1879,
at hans Bopæl er Øster Skjerninge,
at han hverken har været straffet eller tiltalt,
at han har faret med Skibet siden i April Maaned 1916.

Uddraget af Skibsdagbogen samt Anmeldelsen og Kaptajnens Rapport og Forklaring gennemgaas Punkt for Punkt med Komparenten, der i alle Dele, saavidt hans Kendskab strækker, tiltræder samme og intet ved at tilføje.

Paa Anledning forklarer han, at han saa 2 mørke Prikker for om Stb., og han varskoede til Broen, at der var noget, der

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

lignede et Par Undervandsbaade, for om Stb. Den ene kom nærmere, og det viste sig, at det var en tysk Undervandsbaad. Den affyrede et Skud og hejste Signalflag, hvorpaa Skibet stoppedes. Kaptajnen paa »Egholm« gik over til Undervandsbaaden, og kort efter kom Baaden tilbage med 2 Mand fra Undervandsbaadens Besætning, som lagde Bomber i Lasten og Maskinen. Alle Mand beordredes at forlade Skibet, som kort derefter sprængtes i Luften.

Oplæst. Godkendt. Aftraadt.

Paa Konsulens Forespørgsel til Kaptajnen, der nu gjordes bekendt med Foranstaaende Forklaringer, om yderligere Spørgsmaal ønskes rettet til de alt afhørte, svarer Kaptajnen benægtende.

Konsulen mener det ikke i Undersøgelsens Interesse nødvendigt at afhøre flere af Besætningen, og heri er Kaptajnen enig.

Samtlige Deponenter, der var bleven afhørt enkeltvis, fremtræder nu samlede og bekræfter — efter samlet at være blevet behørigt formanet til Edsaflæggelse — hver for sig deres Forklaring med Lovens Ed.

Konsulen henleder endnu Kaptajnens Opmærksomhed paa hans Forpligtelse til i sin Tid i Danmark at melde sig til Søforhør.

Søforklaringen sluttet Kl. 4,45 Em.

H. Pattinson,
Konsul.

At Foranstaaende er rigtig Afskrift af Konsulatets Protokol bevidnes herved.

Det kgl. danske Konsulat i Hull, den 4. December 1916.

H. Pattinson,
Konsul.

(Konsulatets Stempel).

Nr. 200/1916. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 9. December 1916.

Helland,
Ass.

B. Rapport pr. S/S »Egholm«.

Torsdag den 30 November Kl. 12,20 observeredes en Undervandsbaad ca. $^1/_2$ Streg om Styrbord og $1^1/_2$ Kvmls. Afstand, som styrede ned mod S/S »Egholm«. Ca. 10 Minutter senere var Undervandsbaaden tæt om Styrbord og løsnede et Skud mod S/S »Egholm«. Maskinen stoppedes, og alle Mand kaldtes paa Dækket.

Undervandsbaaden satte Signalet: T. A. F. (Bring Deres Papirer om Bord). S/S »Egholm« lagdes op mod Søen, og Bagbords Redningsbaad med Kaptajnen, 2. Styrmand og 3 Matroser sattes i Vandet og roede over til Undervandsbaaden, som viste sig at være tysk.

Kaptajn Hjorth ordredes om Bord i Undervandsbaaden og afleverede Papirerne til Undervandsbaadens Chef, som straks erklærede »Egholm«s Ladning for Kontrabande til fjendtlig Nation og beordrede Kaptajn Hjorth til at medtage 2 Mand fra Undervandsbaaden samt Bomber til Sænkning af »Egholm«.

Kaptajn Hjorth forlangte Skibets Papirer tilbage med Kvittering for Sænkningen, men dette nægtede Undervandsbaadens Chef samt nægtede at opgive Baadens Nummer og sit Navn. Ved Bagbords Baads Tilbagekomst til »Egholm« gik Kaptajnen tilligemed Undervandsbaadens Mandskab om Bord i »Egholm«. Maskinen sattes i Gang, og Skibet lagdes atter op imod Søen. Styrbords Redningsbaad sattes i Vandet, og Besætningen fordeltes i begge Redningsbaade samt Jollen.

Undervandsbaadens Mandskab fordelte deres medbragte Bomber; 2 i Maskinrummet, 1 i Nr. 2 Luge og 1 i Nr. 3 Luge. Kaptajn Hjorth og Undervandsbaadens Mandskab gik i Bagbords, og alle tre Baade roede ned mod Undervandsbaaden, hvor sammes Mandskab sattes om Bord. Ca. 10 Minutter efter at Baadene havde forladt »Egholm«, sprængtes Skibet i Luften og kæntrede rundt og sank umiddelbart efter.

»Egholm«s Baade roede nu efter Land, men blev efter 4 Timers Forløb optaget af den spanske Damper S/S »Alu-Mendi« af Bilbao, som landsatte »Egholm«s Besætning i Penzance. Repræsentant fra dansk

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Konsul tilkaldtes af Havnekommandanten, og »Egholm«s Besætning blev anbragt paa et af ham anvist Hotel.

Fredag den 1. December blev efter Konsulens Ordre de i Liverpool mønstrede 5 Udlændinge afmønstrede og sendt til Udmønstringsstedet. Den danske Besætning afrejste om Eftermiddagen til Hull for videre Hjemrejse.

K. M. Hjorth,
Fører af »Egholm« S/S.

Nr. 200/1916. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 9. December 1916.

Helland,
Ass.

C. Uddrag af Skibsdagbogen i S/S »Egholm«.

Mandag 27. November Kl. 8t 00 m Fmdg. ankom Skibet til Cardiff og fortøjede i Yderdokken. Kl. 10 t 00 m Fmdg. kom Lods om Bord og forhalede Skibet til anviste Lasteplads. Kl. 6 t 00 m Efmdg. paabegyndtes Lastningen af Skibet, lastede i Løbet af Natten i Skibets forskellige Luger.

Tirsdag 28. November Kl. 11 t 00 m Eftmdg. begyndte at laste Bunkers.

Onsdag 29. November Kl. 11 t 20 m var Bunkerne inde, indlastede ialt af Bunker 299 Tons. Kl. 5 t 00 m Eftmdg. var Skibet lastet. Ladningen bestaar af 1566 Tons Smaa Kul ialt om Bord 1894 Tons D.W. Kl. 5 t 40 m kom Lods om Bord og forhalede Skibet ud til Dokgeten. Kl. 9 t 20 m Efmdg. afgik fra Cardiff med Lods om Bord og søklart Skib. Amning: For 14′ 10″ Agter 18′ 00″. Styret efter Lodsens Anvisning. Kl. 10 t 00 m kvitterede Lodsen, styrede efter Breaksea Fyrskib. Kl. 10 t 35 m Pass. Breaksea Fyrskib. Udsatte Lg. viste 0. retv. Kurs S. 81° W. — Vind W.S.W. — 3 — Overtrk. Brm. 29 — 82. fortsatte Sejladsen paa almindelig Maade. Holdt Udkig paa Bakken, Lanterne klart brændende.

Torsdag 30. November 2 t 10 m Bull Fyr tv. 5 Kml. Afst. Lg. 23 forandrede Kurs til retv. sejl. Kurs S. 51° W. Vind V.S.V. — 4 — Overtrk. Brm. 29 — 80, 4 t 50 m Hartland Pnt. tv. 7 Kml. Afst. Lg. 39, forandrede Kurs til retv. sejl Kurs S. 39° W. Vind V.S.W. — 3 — Klart Barmt 29 — 76, fortsatte Sejladsen paa almindelig Maade. Holdt Udkig paa Bakken. 9 t 55 m forandrede Kurs, retv. Kurs S. 42 W. Lg. 70, fortsatte Sejladsen paa almindelig Maade. Kl. 12 t 00 m Mdg. viste Log 86. Vind W.S.W. — 3 — klart Barmt. 29 — 75.

Middagspladsen udregnet, men Bestikbogen gaaet tabt med Skibet.

Efter Udsætning af Kortet var Pladsen N. t. W. $^1/_4$ V. c. 9 Kml. fra Goodewy.

At dette er en tro Kopi af Dagbogen bevidnes.

R. Gerhardt, 1. Styrmand. (Dagbogsfører).

K. M. Hjorth, Fører.

E. Hansen, 2. Styrmand.

Nr. 200/1916. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 9. December 1916.

Helland.
Ass.

»Egholm«s
Rederi: »Dampskibsselskabet Codan« A/S. Kbhvn.
Reg. Tonn. Br.: 1348.
Reg. Tonn. Net.: 823.
Tons DW.: 2000.
Bygningssted: Chantier Naval Anversois. Antwerpen.
Bygningsaar: 1904.
Materiale: Staal.
Klasse: Lloyd's Reg. ✠ 100 A 1.
Assurance: Kr. 1,197,000. Krigsforsikringen for danske Skibe m. fl.

---

65. S/S »YRSA« af Esbjerg.

Sænket i den engelske Kanal den 3. December 1916 paa Rejse fra La Garrucha til London med 1200 Tons Frugt og Bly. Ingen Omkomne.

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn gør vitterligt:

Aar 1916 den 11. December Eftermiddag Kl. 2 blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand: Overretsassessor Poul Hansen i Henhold til Konstitution af 28. September 1916 og af dens Medlemmer: Kaptajn Hein og Kaptajn Petersen.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Der foretoges:

Nr. 205/1916. Søforhør i Anledning af, at S/S »*Yrsa*« er sænket af en tysk Undervandsbaad i den engelske Kanal.

Hele Besætningen mødte:

Kaptajn N. T. Degn.
1. Styrmand J. Larsen.
2. Styrmand E. Andersen.
1. Maskinmester C. Frandsen.
2. Maskinmester R. Rasmussen.
Hovmester P. M. Heiberg.
Matros E. A. Erikson.
Matros N. P. Olsen.
Matros P. C. Pedersen.
Fyrbøder K. H. Hansen.
Fyrbøder F. Y. Skardstedt.
Fyrbøder A. W. Pettersen.
Dreng P. P. Hjorth.
Dreng A. E. H. Jørgensen.
Kok H. Heiberg.

For Krigsforsikringen mødte Kaptajn Michelsen.

For Rhederiet mødte Inspektør Christoffersen.

Der fremlagdes Oplysninger fra Rhederiet.

De fremlagte Oplysninger er saalydende:

I. Lauritzen, Kjøbenhavn.

Oplysninger til Brug ved Søforhør i Anledning af, at S/S »Yrsa« den 3. ds. er bleven sænket af en tysk Undervandsbaad.

S/S »Yrsa«, bygget i 1914 af Antwerp Engineering Company, Antwerpen, til Lloyds Klasse 100 A 1, Byggematerialer, Staal.

Rhederi: Dampskibsselskabet »Vesterhavet«.

Damperen var hjemmehørende i Esbjerg.

Netto Reg. Tonnage 493,88, brutto 843,66 Tons.

Signalbogstaver: N.S.W.C.

Damperen var paa Rejse fra La Garrucha i Spanien til London og Newcastle med en Ladning 700 Tons Frugt og ca. 500 Tons Bly.

Nr. 205/1916. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 11. December 1916.

H. Thomsen,
fg. Ass.

Der fremlagdes Uddrag af Skibsdagbogen, der var til Stede i Retten.

Det fremlagte Uddrag af Skibsdagbogen er saalydende:

Uddrag af S/S »Yrsa«s Skibsdagbog under Rejse fra La Garrucha til London og Newcastle med en Ladning Frugt og Bly indtaget i Malaga, Almeria og La Garrucha. Ladningen bestod af ca. 700 Tons Frugt og 500 Tons Bly, ialt ca. 1200 Tons.

Torsdag den 23. November 1916 Kl. 9,45 Em. afgik fra La Garrucha, bestemt til London.

Fredag den 24. November Kl. 11,50 Em. ankrede paa Gibraltar Rhed. Efter at have indtaget Bunker afgik fra Gibraltar den 25. November Kl. 3 Em.

Tirsdag den 28. November Kl. 10,50 Fm. ankrede i Læ af Cabo Carroliro paa Grund af daarligt Vejr.

Onsdag den 29. November Kl. 5,15 Fm. letter Anker og fortsatte Rejsen.

Torsdag den 30. November Kl. 4,40 Em. passerede Villano, Afstand 2 Kml.

Lørdag den 2. December Kl. 4,15 Em. kom en tysk Undervandsbaad pludselig op ca. en Skibslængde fra Bb. Bov og gav Ordre gennem Signaler til at stoppe Maskinen, hvilket straks blev gjort, samtidig saas en fransk Patrouillebaad ca. $1^1/_2$ Kml. om Stb., gav derfor haardt Bb. Ror for at faa Undervandsbaaden agter ud, saaledes at den kunde ses af Patrouillebaaden, hvilket ogsaa lykkedes, idet Patrouillebaaden straks styrede ned efter Undervandsbaaden og affyrede et Skud. Undervandsbaaden forsvandt straks, og Rejsen blev øjeblikkelig fortsat. — Patrouillebaaden fulgte Skibet ca. $1^1/_2$ Time, hvorefter den forsvandt i Mørket, og Rejsen fortsattes alene.

Søndag den 3. December Kl. 7,50 Fm., da Skibet var ca. 35 Kml. V.N.V. for Guernsey, saas en tysk Undervandsbaad ca. 2 Kml. om Stb. Samme affyrede et

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Skud for Boven af »Yrsa«. Maskinen blev øjeblikkelig stoppet. — Undervandsbaaden kom nu nærmere og gav Ordre gennem Signaler at bringe Skibets Papirer om Bord. — Stb. Redningsbaad blev straks firet i Vandet, og Kaptajnen bragte Papirerne om Bord i Undervandsbaaden. — Efter at Chefen paa Undervandsbaaden havde gennemset dem, meddelte han Kaptajnen, at han maatte sænke Skibet og vilde sende to Mand om Bord for at lægge Bomber. — Efter ca. 10 Minutters Forløb forlod alle Mand Skibet i to Redningsbaade. Forinden var Bomberne blevne antændte af de to Mand fra Undervandsbaaden. I Løbet af faa Minutter indtraf Eksplosionen og Skibet sank. — De to Mand blev satte om Bord i Undervandsbaaden, og Kaptajnen erholdt paa Forlangende skriftligt Bevis for, at Skibet var blevet sænket. — Skibets Papirer blev tilbageholdt af Chefen paa Undervandsbaaden. — Efter 16 Timers Sejlads landede begge Redningsbaade med hele Besætningen Kl. 1 om Natten i Guernsey Havn, hvor den blev vel modtaget.

At ovenstaaende er et korrekt Uddrag af S/S »Yrsa«s Skibsdagbog, bevidnes herved.

N. Th. Degn, Fører.
J. Fr. Larsen, 1. Styrmand.
C. L. Frandsen, 1. Mester.
E. H. Andersen, 2. Styrmand.
Niels Peter Olsen, Matros.
E. A. Erichsson, Matros.

Nr. 205/1916. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 11. December 1916.

Har. Thomsen,
fg. Ass.

Uddraget oplæstes og fandtes stemmende med Skibsdagbogen.

Kaptajnen og Besætningen tiltræder Beretningens Rigtighed med følgende Tilføjelse:

Undervandsbaadens Signal den 2. December var »M. N.«. Undervandsbaadens Signaler den 3. December var »T. A. F.«. Den bar intet synligt Mærke eller Flag; i alt Fald bemærkede ingen af de mødende saadanne.

Kaptajnen fremlagde et Bevis for »Yrsa«s Sænkning, overleveret ham af Undervandsbaadens Chef. Hvad denne hed, ved Komparenten ikke, og Navnet, der staar under, kan han ikke med Sikkerhed læse.

Det fremlagte Bevis udelades som affattet i fremmed Sprog.

Retten bemærkede, at ingen af dens Medlemmer med Sikkerhed kunde læse Navnet.

Paa Anledning forklarer Kaptajnen, at de nærmere Omstændigheder ved Sænkningen var disse:

Da Undervandsbaadens Chef havde set Papirerne, sendte han med den Baad, hvori Komparenten, Styrmand Andersen og Matros P. Pedersen var komne over til Undervandsbaaden, to tyske Matroser, forsynede med Bomber, over til »Yrsa«. Matroserne lagde saa Bomberne og tændte dem, idet de sagde, at nu maatte alle gaa fraborde. Komparenten og Besætningen gik da i god Ro i de 2 Redningsbaade. I den ene af disse førtes de to tyske Matroser atter hen til Undervandsbaaden. Vand var der i Redningsbaaden, og de fik Tid til ogsaa at tage Proviant og nogle enkelte Tæpper med. Undervandsbaaden forlod nu de to Redningsbaade, men da Afstanden til Land ansloges til ca. 35 Kvartmil, spurgte Komparenten Undervandsbaadens Chef, om Undervandsbaaden ikke vilde hjælpe dem nærmere til Land. Undervandsbaadens Chef svarede, at han skulde hen til et Sejlskib, men vilde senere komme tilbage og hjælpe dem.

Undervandsbaaden kom dog ikke, men da Vejret var godt og Søen rolig, nærede hverken Komparenten eller Mandskabet nogen egentlig Frygt for ikke at naa Land ved egen Hjælp. Der var frisk Brise; man regnede paa at kunne naa Land paa 24 Timer, men naaede det paa 16 Timer.

I Guernsey landede de, og Komparenten har overdraget Mægler Stickland, der

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

at sælge Redningsbaaden med Inventar bedst muligt.

Kaskoforsikringen er tegnet hos de private Assurandører. Interesse er ikke tegnet.

Ladningsejeren er Robert Mac. Andrew, London. Ialt Fald var denne Agent for en ukendt Ladningsejer.

Paa Anledning tilføjer Kaptajnen, at det efter samtlige foreliggende Omstændigheder var fuldkommen klart for Undervandsbaaden, at »Yrsa« ikke gjorde Forsøg paa Modstand eller paa at undslippe.

De mødende begæredes ikke yderligere adspurgte.

Edfæstelse begæredes ikke.

Søforhøret sluttet.

Retten hævet.

Poul Hansen.

V. T. Hein. *A. N. Petersen.*

»Yrsa«s
Rederi: Dampskibsselsk. »Vesterhavet«. Esbjerg.
Reg. Tonn. Br.: 844.
Reg. Tonn. Net.: 494.
Tons DW.: 1300.
Bygningssted: Antwerpen Engineering Co.
Bygningsaar: 1914.
Materiale: Staal.
Klasse: Lloyd's Reg. ✠ 100 A 1.
Assurance: Kr. 150,000. Krigsforsikringen for danske Skibe.

66. S/S »NEXOS« af Esbjerg.

Sænket i den engelske Kanal den 5. December 1916 paa Rejse fra Cartagena til London med Stykgods. Ingen Omkomne.

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn gør vitterligt:

Aar 1916 den 16. December blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand: Overretsassessor Poul Hansen i Henhold til Konstitution af 28. September 1916 og af dens Medlemmer: Kaptajn Olsen og Kaptajn Wrisberg.

Der foretoges:

Nr. 209/1916. Søforhør i Anledning af »*Nexos*« Sænkning i den engelske Kanal.

Der fremlagdes en Begæring, Oplysninger om Skibet og Uddrag af Skibsdagbogen.

De fremlagte Dokumenter lyder efter hverandre saaledes:

J. LAURITZEN.
Kobenhavn — Esbjerg.

———

Kobenhavn K., 15. December 1916.

Sø- og Handelsretten, her.

Herved tillader jeg mig at andrage om, at der maa blive afholdt Søforhør i Anledning af, at S/S »Nexos« den 5 ds. er bleven sænket i den engelske Kanal af en tysk Undervandsbaad.

Med Højagtelse

J. Lauritzen.

Nr. 209/1916. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 16. December 1916.

Harald Thomsen,
fg. Ass.

J. Lauritzen, Kjøbenhavn.

Oplysninger til Brug ved Søforhør i Anledning af, at S/S »Nexos« den 5. ds. er blevet sænket af en tysk Undervandsbaad.

Bygget i 1901 af Hellerup Skibsværft og Maskinbyggeri til Klasse Bureau Veritas $^{3}/_{3}$ I ✠ I G. A. C. P.

Byggemateriale Staal.

Rederi: Dampskibsselskabet »Vesterhavet«.

Damperens Hjemsted var Esbjerg.

Netto Reg. Tonnage 633,47, Brutto 1013,06.

Signalbogstaver N. L. G. S.

Damperen var paa Rejse fra Barcelona, Tarragona og Cartagena til London med en Ladning Frugt og Stykgods.

Krigsforsikring tegnet hos Krigsforsikringen for danske Skibe.

Kasko- og Interesseforsikring tegnet hos De private Assurandører.

For Krigsforsikringen for danske Skibe mødte: Kaptajn Fabricius.

Agent for Afskibere og Modtagere var Robert Mac. Andrew, London.

For Rhederiet mødte Inspektør G. Christoffersen.

Af Besætningen mødte:

Føreren, Kaptajn N. C. Jensen,

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

1. Styrmand P. Gramstrup Christensen,
2. Styrmand H. Stender,
1. Maskinmester Th. Dam,
2. Maskinmester Kofoed,
Assistent S. Petersen,
Matros Thygesen,
Letmatros Mortensen,
Fyrbøder Carl Ekberg.

Nr. 209/1916. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 16. December 1916.

Har. Thomsen,
fg. Ass.

Uddrag
af S/S »Nexos«s Skibsdagbog under Rejsen fra Cartagena til London med en Ladning Stykgods.

Tirsdag den 28. November 1916 Kl. 4,30 Emd. afgik fra Cartagena bestemt til London.

Torsdag den 30. Kl. 2 Fmd. pass. Gibraltar.

Fredag den 1. December Kl. 6 Fmd. pass. Cap St. Vincent.

Søndag den 3. Kl. 6,10 Fmd. pass. Cap Villano.

Tirsdag den 5. December Kl. 8 Fmd., da Skibet befandt sig ca. 25 Kml. S.V. t. V. af Ushant, observeredes en Undervandsbaad forude i ca. 2 Kml. Afstand.

Undervandsbaaden prajede først den hollandske Damper »Alphard« af Rotterdam, hvorefter den, der viste sig at være tysk, signaliserede til »Nexos« om at standse Farten øjeblikkelig, hvilken Ordre blev udført. »Nexos«s Maskine blev straks standset, Undervandsbaaden kom nærmere og gav Ordre om, at Papirerne skulde bringes over til ham, hvorefter Stb. Redningsbaad blev sat i Vandet, og Kaptajnen begav sig over med Papirerne.

Efter at Officererne paa Undervandsbaaden havde undersøgt Papirerne over Ladningen, der bestod af Stykgods og Frugt, indtaget i Barcelona, Tarragona og Cartagena, gav de Ordre til at man skulde forlade »Nexos«, der vilde blive sænket, da den var lastet med Levnedsmidler til England, Kaptajnen protesterede herimod, men uden Resultat, en Officer og 3 Mand fra Undervandsbaaden gik i »Nexos«s Baad og fulgte med om Bord, hvor de flere Steder placerede Spræng-Granater og ordrede alle Mand fra Borde; man forlod straks Skibet i Redningsbaade og fik kun Tid til at medtage det nødvendigste, hvorpaa man roede over til den hollandske Damper »Alphard«, men allerede før man var kommen saa langt, hørtes flere Eksplosioner om Bord i »Nexos«, der straks begyndte at synke og Kl. 9,30 Fmd. forsvandt.

Kl. 9,30 Fmd. kom man om Bord i S/S »Alphard«, den skulde anløbe Falmouth; hele Mandskabet var uskadte og blev vel modtaget, men da den hollandske Kaptajn ikke ønskede at medtage Baadene, lod man dem i Drift, og Skibet fortsatte sin Rejse til Falmouth.

Undervandsbaaden, der førte tysk Orlogsflag, bar intet Mærke, »Nexos«s Papirer beholdt man der om Bord; de bestod af Manifest, Konnossementer, Maalebrev og Skibsbemandingsliste. Paa Kaptajnens Anmodning om at faa samme tilbage svaredes, at alle senere vilde blive tilbageleveret.

Ulrik Jensen. Fører.
P. G. Christensen. 1. Styrmand.
Th. Dam. 1. Mester.
A. P. Thøgersen. Matros.
H. M. Mortensen. Letmatros.

Nr. 209/1916. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 16. December 1916.

Har. Thomsen.
fg. Ass.

Skibs- og Maskindagbogen var tilstede.

For Rhederiet mødte Skibsinspektør Christoffersen.

For Krigsforsikringen mødte Kaptajn Fabricius.

For Kaskoassurandørerne mødte Kaptajn Fabricius.

Af Besætningen mødte:

Føreren, Kaptajn N. C. Jensen,

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

1. Styrmand P. Gramstrup Christensen,
2. Styrmand H. Stender,
1. Mester Th. Dam,
2. Mester Kofoed,
Assistent S. Petersen,
Matros Thygesen,
Letmatros Mortensen,
Fyrbøder C. Ekberg.

2 Matroser, 2 Fyrbødere, en Dreng, en Kok og en Hovmester er afmønstrede og ikke mødt.

Kaptajnen tilføjede, at det Signal, Undervandsbaaden gav, var M. N.

Yderligere tilføjer han, at der blandt Stykgodset var 13 Baller Uld og et Par Baller Skind, men han mener, det var selve Frugtladningen, der ansaas for Grunden til Sænkningen. Undervandsbaadens Chef nævnte udtrykkelig, at det var Beskaffenheden Frugt og Vin, der var afgørende for ham.

Yderligere tilføjer Komparenten, at der blev givet Varsel af 15 Minutter til at forlade Skibet; foruden Proviant og Vand fik man kun de nødvendige Gangklæder med.

Komparenten tilføjer yderligere, at det var forholdsvis godt Vejr og rolig Sø. Om Fare for Mandskabets Liv var der ikke Tale, da den hollandske Damper var i Nærheden.

Komparenten har ikke faaet noget Bevis fra Undervandsbaadens Fører for Sænkningen. Næstkommanderendes Navn var Weis. Chefens Navn kender Kaptajnen ikke.

Mandskabet bekræftede Kaptajnens Forklaring.

Ingen af de mødende begæredes yderligere adspurgt.

Edsfæstelse begæredes ikke.

Søforhøret sluttet.

Retten hævet.

Poul Hansen.

H. S. A. Olsen. *Wrisberg.*

»Nexoes«
Rederi: Dampskibsselsk. »Vesterhavet«. Esbjerg.
Reg. Tonn. Br.: 1013.
Reg. Tonn. Net.: 633.
Tons DW.: 1400.
Bygningssted: Hellerup Skibsværft og Maskinbyggeri. Kbhvn.
Bygningsaar: 1900.
Materiale: Staal.
Klasse: Bur. Ver. ✠ I $^{2}/_{3}$ G 1 1.
Assurance: Kr. 127,500. Krigsforsikringen for danske Skibe.

67. 3-m. Skonnert »DORIT« af Løgstør.

Opbrændt i Nordsøen den 5. December 1916 paa Rejse fra Uddevalla til W. Hartlepool med 123 Stdr. Træ. Ingen Omkomne.

Byfogden i Skagen Købstad gør vitterligt:

Aar 1916 den 7. December Formiddag Kl. 10 blev Skagen Købstads Søret sat og holdt paa Raadhuset i Skagen af den ordinære Dommer og Skriver med tiltagne Søretsmedlemmer Fyrmester A. T. Friis af Højen Fyr og forhenværende Strandkontrollør Christiansen af Højen, hvor da foretoges:

Nr. 24/1916. Søforklaring og Søforhør til Oplysning om, at Skonnerten »*Dorit*« af Løgstør den 5. ds. i Nordsøen er stukket i Brand af en tysk Undervandsbaad.

Dommeren fremlagde en Dags Morgen modtagen Rekvisition fra Føreren af Skonnerten »Dorit« af Løgstør, Niels Christian Strømberg af Aalborg, indeholdende Fortegnelse over Skibets Mandskab; endvidere fremlagdes en af nævnte Fører affattet Beretning om det Passerede.

Rekvisitionen er saalydende:

»Stempel 1 Krone.

Rekvisition.

Søretten, Skagen.

Paa min forehavende Rejse med min førende Skonnert »Dorit« af Løgstør paa Rejse fra Uddevalla bestemt til W. Hartlepool med en Ladning Props, ca. 123 Stdr., er tilstødt mig det Uheld, at Skibet i Nordsøen Tirsdag den 5. ds. Kl. ca. 8$^{1}/_{2}$ Formiddag er stukket i Brand af en tysk Undervandsbaad. Mandskabet bjerget af Dampskibet »Frans« af Trelleborg, som landsatte det her.

De nærmere Omstændigheder findes

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

beskrevne i en Rejsebeskrivelse, skreven efter Hukommelsen, som hermed vedlægges. Skibets Papirer beholdt Undervandsbaaden.

I denne Anledning tillader jeg mig at anmode om Afholdelse af Søforklaring i Henhold til § 40 i Søloven af 1. April 1892.

Mit Mandskab bestaar af:

Styrmand Alfred Evers, født i Næstved. 20 Aar gammel,

Baadsmand Sydze Wynahold, født i Holland, 20 Aar gammel,

Matros Aage Christensen, født Nykøbing M, 19 Aar gammel,

Letmatros Petrus Johannes Gemst, født i Rotterdam, 17 Aar gammel,

Kok Jens Andersen, født Nykøbing M, 18 Aar gammel.

Skonnert »Dorit« er bygget i Riga Aar 1893 af Fyr og Eg. Den er drægtig 220 Netto Reg. Tons. Korresponderende Rheder er Herr Skibsmægler S. Odgaard, Løgstør. Skibet er forsikret i Norsk Reassuranceselskab. Min Kommissionair er Firmaet P. J. Kall, Frederikshavn.

Skagen, den 7. December 1916.

Ærbødigst

N. K. Strømberg.

Fremlagt i Skagen Købstads Søret, 7. December 1916.

W. Bjørn-Jensen.

Den fremlagte Beretning er saalydende:

Rapport
over 3-mst. Sk.: »Dorit« af Løgstør's
Rejse Uddevalla—West Hartlepool
med Props.

Den 1. December Kl. 1,30 Emd. kvitterede Lodsen ved Bunden, styret Kurs misv. Vest med udløbet Dist: 20 Kml. Vind S.S.V. Diset Luft. Den 2. December Kl. 4 Fmd. forandret Kurs til V.S.V. Vind Syd, Mersejlskuling, Regn og Diset. Kl. 11,30 Emd. Ryvingen Fyr i misv. N.N.V. giss. Afst. 20 Kml. Forandret Kurs til misv. V.S.V. $^1/_2$ V. fortsatte med denne til den 5. December Kl. 8,30 Fmd. blev da overhalet af en tysk Undervandsbaad og beordret at forlade Skibet. Efter først at have udleveret alle Skibspapirer blev der Kl. 8,45 sat Ild paa Skibet, og vi blev ialt 6 Mand sat om Bord i S/S »Frans« af Trelleborg Kl. ca. 10 Fmd. Efter nøjagtig udregnet Bestik var »Dorit« da paa 56° 55′ N. Br. og 5° 17′ Ø. Lgd. Den 6. December Kl. 9 Fmd. blev vi landsatte ved Skagen, hvorefter S/S »Frans« fortsatte til Bestemmelsesstedet København.

N. K. Strømberg.
Fører.

Fremlagt i Skagen Købstads Søret d. 7. December 1916.

W. Bjørn-Jensen.

Mødt var Skibets korresponderende Reder, Skibsmægler Christian Sørensen Odgaard af Løgstør, 37 Aar gammel, der, efterat det i Dag fremlagte var bleven oplæst for ham, forklarer, at Skibets Navn er som anført »Dorit«; det er en Skonnert, hjemmehørende i Løgstør, 218 Reg. Tons Netto, bygget i Riga 1893 af Fyr og Eg, uden Klasse; Rederiets Navn er A/S Sejlskibsselskabet »Vera«; Skibet er krigsforsikret i norsk Reassuranceselskap for 33,000 Kr., han anslaar dets Værdi til 60,000 Kr., det var ladet med Props, ca. 123 Stander; om Ladningens Assurance ved Komparenten intet. Han tilføjer, at Forsikringsselskabets Agent i Aarhus i Gaar er telefonisk underrettet om det passerede, og har denne erklæret, at han ikke ønskede at være tilstede ved Søforklaringen, som Forsikringsselskabet ønskede optaget i Skagen.

Endvidere var mødt det forulykkede Skibs Fører Niels Christian Strømberg, 27 Aar gammel, af Aalborg, der, forelæst den fremlagte Rekvisition og Beretning, ratihaberer disse. Han fremstillede det i Rekvisitionen nævnte Mandskab og bemærkede paa Anledning, at Letmatros Petrus Johannes Gemst kun taler og forstaar Hollandsk, hvorfor han ikke ønskes afhørt, idet det forudsættes, at Dommeren ikke er det hollandske Sprog mægtig.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Efterat Skibets Fører og Mandskab med Undtagelse af den sidstnævnte Letmatros var forberedt til Edsaflæggelse ved Forelæsning af den befalede Edsformaningstale og gjort bekendt med Straffen for Mened, aftraadte Mandskabet og fremstod alene

Skibets Fører Kaptajn Niels Christian Strømberg af Aalborg, 27 Aar gammel, der foreholdt den fremlagte Beretning, godkender denne, idet han paa Anledning yderligere forklarede:

Rejsen forløb som i Beretningen angivet, indtil Komparenten Tirsdag den 5. ds. om Formiddagen Kl. 8½, da Komparenten, som havde Frivagt og var gaaet til Køjs, blev purret ud med Meddelelse om, at der var en Undervandsbaad en halv Kabellængde fra Skibet. Da Komparenten hurtigst muligt havde iført sig sit Tøj og var kommen op paa Dækket, saa han nævnte Undervandsbaad sejle i samme Kurs som Skonnerten i den ovennævnte Afstand fra denne. Undervandsbaaden satte nu Signalflaget »Stop Farten øjeblikkelig«, hvilken Ordre Kaptajnen efterkom, hvorefter han med hele Mandskabet paa Opfordring ved Tegn fra Undervandsbaaden gik i en af Skibets Baade og roede over til Undervandsbaaden. Komparenten medførte alle Skibets og Folkenes Papirer, hvilke han, ankommen til Siden af Undervandsbaaden, aflevorede til en Officer dér om Bord; samtidig blev Komparenten adspurgt, hvorfra Skibet kom, hvor det skulde hen, og hvad det førte. Efter at Komparenten havde oplyst dette, gik en Officer om Bord i Skibets Baad og beordrede Mandskabet til at ro sig over til »Dorit«, hvor han sammen med nogle af Besætningen, blandt andet Komparenten, gik om Bord. Af en medbragt Dunk hældte han Petroleum paa Madrasser og Sengeklæder i de forskellige Lukafer om Bord og stak Ild derpaa, hvorefter Officeren, Komparenten og Mandskabet gik fra Borde og om Bord i Baaden; fra denne saa de kort efter Flammerne slaa ud fra Ruffet foran. Ilden fik hurtigt fat i Skonnertsejlet, der var firet ned, og bredte sig hurtigt til Fokkemasten. Baaden sejlede derefter den tyske Officer tilbage til Undervandsbaaden og satte ham om Bord i denne; en anden Officer om Bord fra Undervandsbaaden gik derefter om Bord i Skibsbaaden og beordrede Komparenten til at sætte ham om Bord i en svensk Damper »Frans« af Trelleborg, som efter Undervandsbaadens Ordre var stoppet op i dennes Nærhed. Officeren gik om Bord i Dampskibet og eksaminerede dennes Besætning, og et Kvarters Tid efter gik han fra Borde, medbringende den svenske Dampers Kaptajn, som Komparenten og hans Mandskab maatte ro til Undervandsbaaden. Medens Tyskeren gik om Bord i denne, blev den svenske Kaptajn af Mandskabet fra Undervandsbaaden spurgt om sin Rejses Bestemmelssted og sin Ladnings Art, ligesom Skibspapirerne blev undersøgt; efter at dette var sket, roede Komparenten med sin Baad med Svenskeren til Damperen »Frans«, hvor de gik om Bord. Paa det Tidspunkt laa »Frans« ca. en Kabellængde fra »Dorit«, og Komparenten kunde se, at dette Skib var angrebet af Ild overalt; fra det Tidspunkt, at Undervandsbaaden kom i Sigte, til Komparenten og hans Mandskab kom om Bord i »Frans«, var der forløbet 1½ Time. Ved Middagstid Kl. 12 kom de fra »Frans« Dorit ud af Sigte, og da brændte det overalt i »Dorit«.

Undervandsbaaden havde intet synligt Navn eller Mærke og førte ikke Nationalitetsflag; alle der om Bord talte Tysk; paa Komparentens Forlangende om at erholde Skibspapirerne tilbageleveret eller en Attest fra Undervandsbaadens Chef om at være i Besiddelse af dem, blev der fra denne svaret, at Papirerne vilde blive sendt til det danske Ministerium for Handel og Søfart. Saavel Komparenten som hele Mandskabet blev behandlet høfligt af Undervandsbaadens Mandskab; af dette var kun én Mand om Bord i »Dorit«; og han medbragte derfra en Del Proviant, men tog det først, efterat Komparenten havde givet ham Anvisning derpaa.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Dampskibet »Frans«, der var ladet med Koks til København, satte Komparenten og hans Mandskab fra Borde udfor Skagens Havn Onsdag Formiddag Kl. 9, og i deres egen Skibsbaad roede de ind til Skagens Havn.

Skibet var, da det forlod Uddevalla, i fuld sødygtig Stand og vel bemandet.

Oplæst. Vedtaget. Aftraadt.

Derefter fremstod Styrmand Alfred Peter Evers af Næstved, 20 Aar gammel, der forelæst den fremlagte Beretning, ratihaberer denne, idet han yderligere forklarer, at han den nævnte Morgen var paa Dækket sammen med Matros Aage Christensen og Kok Jens Andersen, da han i en Afstand af 200 à 300 Alen fra Skibet blev opmærksom paa en stor Undervandsbaad; han løb straks ned og purrede Kaptajnen ud, der øjeblikkelig kom paa Dækket og gav Ordre til, at Sejlene skulde fires ned for at standse Skibet og lettere faa den Baad ud, som de var klar over, skulde sendes ud til Undervandsbaaden. Komparenten saa ikke, at der fra denne blev gjort Tegn til dem om at komme over til den, ligesom han ikke kan erindre, om den havde sat Signal. Paa Anledning forklarer Komparenten, at han fandt det naturligt, at hele Besætningen forlod deres Skib; Situationen viste, at Undervandsbaaden var tysk, og da Skibet var ladet med Props, var de ikke i Tvivl om, at dets Skæbne vilde blive den, som det fik; yderligere var det nødvendigt, at hele Mandskabet var i Redningsbaaden, da der var en Del Sø og Dønning. Iøvrigt forklarer Komparenten fuldstændig overensstemmende med forrige Komparent, hvis Forklaring blev oplæst for ham og af ham godkendt, idet han paa Anledning tilføjer, at de blev behandlet høfligt af Undervandsbaadens Besætning, og at denne i enhver Henseende optraadte mønsterværdigt.

Oplæst. Vedtaget. Aftraadt, med Tilføjende, at Skibet ved sin Afrejse fra Uddevalla var i fuldt sødygtig Stand.

Derefter fremstod Matros Aage Christensen af Nykøbing M., 19 Aar gammel, der, foreholdt den fremlagte Beretning, i et og alt bekræfter denne, idet han paa Anledning tilføjer, at han den nævnte Morgen havde Vagt, da han af Styrmanden blev gjort opmærksom paa Undervandsbaaden; iøvrigt forklarer han fuldstændig som forrige Komparent.

Oplæst. Vedtaget. Aftraadt.

Derefter fremstod Kok Jens Andersen af Nykøbing M, 18 Aar gammel, der, forelæst den afgivne Beretning, bekræfter denne, idet han paa Anledning forklarer, at han den nævnte Morgen af forrige Komparent blev gjort opmærksom paa Undervandsbaaden. Han forklarer iøvrigt fuldstændig som forrige Komparent.

Oplæst. Vedtaget. Aftraadt.

Endelig fremstod Baadsmand Sydze Wynahold af Holland, 24 Aar gammel, der, forelæst den fremlagte Beretning, bekræfter denne, idet han paa Anledning bemærker, at han er det danske Sprog saa mægtig, at han i alt væsentlig forstaar Beretningen. Han forklarer fuldstændig overensstemmende med de forrige Komparenter, hvis Forklaringer blev oplæst for ham og af ham godkendt.

Oplæst. Vedtaget. Aftraadt.

Kaptajnen og Mandskabet, der fremstod paa ny, forklarer, at da de sidst saa »Dorit«, var hele Rigningen falden, saa der kun saas et Stykke af Mesanmasten.

Mandskabet bekræftede derefter de af dem afgivne Forklaringer med Lovens Ed, hvorefter de aftraadte.

Søforklaringen og Søforhøret sluttet.

W. Bjørn-Jensen.

Christiansen. *A. T. Friis.*

»Dorit«s
Rederi: A/S Sejlskibsselskabet »Vera«. Løgstør.
Reg. Tonn. Br.: 247.
Reg. Tonn. Net.: 221.
Bygningssted: Riga.
Bygningsaar: 1893.
Materiale: Fyr og Eg.
Klasse: —
Assurance: Kr. 33,000. Norske Assurandører.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

68. 3-m. Skonnert »CHRISTINE« af Kjøbenhavn.

Opbrændt i Nordsøen den 6. December 1916 paa Rejse fra Halmstad til W. Hartlepool med 88 Stdr. Træ. Ingen Omkomne.

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn gør vitterligt:

Aar 1916 den 9. December Formiddag Kl. 10 blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand, Kriminalretsassessor Rump og dens Medlemmer: Kommandør Maegaard og Kaptajn Olsen, og foretoges

Nr. 204/1916. Søforhør i Anledning af, at Skonnert »*Christine*« er stukken i Brand af tysk Undervandsbaad.

Af Besætningen mødte:
Føreren H. I. Hansen,
Bedstemand J. Jensen,
Matros H. R. Gustafson,
Letmatros N. A. Ahlèn,
Ungmand B. A. R. Gustafson,
Ungmand M. E. Johanson,
Kok Vilh. Uhlmann.

Der fremlagdes Uddrag af Skibsdagbogen, der oplæstes for og godkendtes af de mødende.

Det fremlagte Uddrag af Skibsdogbogen er saalydende:

Uddrag
af Dagbogen for 3-mst. Skn. »Christine« af København. Kapt. H. J. Hansen.

Søndag den 3. December 1916 afgik Skibet fra Halmstad med en Ladning Pitprops 83 Std: bestemt for West Hartlepool; Rejsen forløb uden noget mærkværdigt til

6. ds. Form. Kl. $9^1/_4$, da Skibet befandt sig ca. 100 Sømil retv. V. for Hanstholm, blev vi prajet af en tysk U-Baad, der straks efter sendte en Baad med en Officer fra U-Baaden om Bord i »Christine«. Officeren gav Skibets Kaptajn Ordre, at dette skulde brændes, Besætningen skulde forlade Skibet i Løbet af 5 Minutter, derefter blev Redningsbaaden sat i Vandet, og medtog Skibets Papirer m. m. samt lidt Tøj, roede da over til U-Baaden. Officeren, som var om Bord, satte da Ild paa Skibet ved Hjælp af Petroleum i Kahyt og Kabelrum. U-Baaden tog da Redningsbaaden paa Slæb hen efter Barkskib »Robert« af Randers, som laa ca. 2 Sømil N. Chefen for U-Baaden beordrede 3 Mand om Bord i U-Baaden af »Christine«s Besætning; Resten, 4 Mand, forblev i Redningsbaaden, denne blev beordret om Bord i »Robert« samt 1 Officer fra U-Baaden, som ogsaa blev sat i Brand; Besætningen kom derefter om Bord i U-Baaden, begge Redningsbaadene blev taget paa Slæb. Kl. $1^1/_2$ blev alle Mand beordret paa Dækket og blev sat om Bord i S/S »Flora« af Esbjerg, var her til ca. $4^1/_2$ Eftm., fik da Forbindelse med »St. St. Blicher« af København; den tog da begge Besætninger om Bord og ankom den

8. ds. paa Københavns Inderred, hvor Besætningen blev landsat.

»Christine«s Redningsbaad gik under Slæbningen tabt.

Bevidnes herved:

H. J. Hansen.
Fører af 3/m. Skonnert »Christine«.

J. Jensen.
Bedstemand.

Matros *R. Gustavson.*
Letmatros *N. Ahlèn.*
Ungmand *B. Gustavsson.*
Ungmand *E. Johansson.*
Kok *W. Uhlmann.*

København, den 9. December 1916.

Nr. 204/1916. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 9. December 1916.

Uelland.
Ass.

Kaptajnen forklarer, at »Christine« tilhører Steen Giebelhausen, hjemmehørende i København, bygget i 1869 af Eg, 163 Tons, ikke forsikret og førte en Ladning pit props, 82,916 Standers fra Halmstad til West Hartlepool paa Rhederens egen Regning. Konnossementet var udstedt til Ordre. Ladningen var ej heller forsikret.

Kaptajnen forklarer, at Undervandsbaaden førte tysk Orlogsflag og gav Signal til »Christine« om at stoppe, hvad

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

»Christine« straks gjorde uden Forsøg paa at sejle bort fra Undervandsbaaden, hvilket ogsaa vilde have været umuligt. En Officer fra Undervandsbaaden kom om Bord paa »Christine«. Officeren spurgte, hvortil Skibet var bestemt, og Vidnet opgav West Hartlepool. Han spurgte ikke om Ladningen, men kunde selv se, at det var pitprops. Han spurgte om Skibets Papirer, som Vidnet sagde laa i Kahytten, hvor Vidnet senere saa, at Skibets Maalebrev og Folkeliste var taget. Ladningspapirerne forlangte han ikke at se. Disse havde Vidnet i sin Lommebog; han foreviser Konnossementet, som lyder paa 82,916 Standers pitprops, afskibet af Steen Giebelhausen fra Halmstad til West Hartlepool til Ordre.

»Christine« førte tydelige danske Nationalitetsmærker og Navnet agter, og Officeren kunde ikke være i Tvivl om, at det var et dansk Skib. Officeren gav Ordre til, at Besætningen skulde gaa i Baaden, idet det vilde være i Brand inden 5 Minutter. Han spurgte, hvor der var Petroleum og tændte det selv i Brand i Løbet af faa Minutter og skyndte stadig paa dem om at gaa fra Borde.

De satte Baaden i Vandet og gik fra Borde og fik kun reddet lidt Tøj, der senere gik tabt med Baaden. Vejret var stille; de var ca. 100 Kvartmil vest for Hanstholm, og der var ikke andre Skibe i Sigte end Barkskibet »Robert«, som straks efter blev stukket i Brand af Undervandsbaaden.

De havde ikke tænkt over, hvor de skulde sejle hen, men fik, da de gik i Baaden, Ordre til at ro over til Undervandsbaaden, hvor de blev tagne paa Slæb. Efter at »Robert« var stukket i Brand, kom begge Besætninger om Bord i Undervandsbaaden, hvor de sagde, at de vilde sætte Besætningen om Bord i en neutral Damper. Der blev ikke afgivet nogen Erklæring fra Undervandsbaaden om »Christine«s Opbringelse.

De øvrige mødende bekræftede Kaptajnens Forklaring.

Søforhøret sluttet.

Retten hævet.

Rump.

C. F. Maegaard. *H. S. A. Olsen.*

»Christine«s
Rederi: H. Lehmann. Kbhvn.
Reg. Tonn. Br.: 196.
Reg. Tonn. Net.: 163.
Bygningssted: Svendborg.
Bygningsaar: 1875.
Materiale: Eg.
Klasse: —
Assurance: Ikke assureret. (Værdi opgivet til Kr. 18,000).

---

69. Bark »ROBERT« af Randers.

Opbrændt i Nordsøen den 6. December 1916 paa Rejse fra Halmstad til W. Hartlepool med 168 Stdr. Træ. Ingen Omkomne.

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn gør vitterligt:

Aar 1916 den 9. December Formiddag Kl. 10 blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand, Kriminalretsassessor Rump og dens Medlemmer: Kommandør Maegaard og Kaptajn Olsen, og foretoges

Nr. 203/1916. Søforhør i Anledning af at Bark »*Robert*« den 6. d. M. er sænket af tysk Undervandsbaad.

For Retten mødte:
Fører Chr. Andr. Christensen,
Styrmand V. Hansen,
Baadsmand O. E. Nielsen,
Matros S. L. Weng,
Kok M. Poulsen,
Letmatros I. P. Hansen,
Letmatros B. B. Sørensen,
Ungmand E. J. Eliasson,
der blev gjort bekendt med Vidners Sandhedspligt.

Skibet var hjemmehørende i Randers, men tilhørte nu Lillebælt-Strib, assureret hos Dansk Assurance Co., bestemt til Erik Muhr & Co. i West Hartlepool; hvor det er forsikret, vides ikke. Det var 41 Aar gammelt. 323 Tons netto, dets Kendingsbogstaver N. T. L. R.

Der fremlagdes Rapport, der oplæstes og godkendtes.

Den fremlagte Rapport er saalydende:

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Uddrag of Bark »Robert«s af Randers Skibsdagbog.

Skibet ligger i Halmstad og bestemt til West Hartlepool med en Ladning Props.

Søndag den 3. December Kl. 7 Fmd. tørnede Mandskabet til, kom Lods og Slæbebaad (Ragnar af Gøteborg), tog Fortøjningerne ind og manøvrerede ud af Havnen. Kvitterede Lodsen ved Indsejlingen Fortsætter nord paa langs Landet under Bugsering 10 t 20 m Fmd. pass. Morup Tånge Afst. 1 Sml. Kl. 3 t Emd. Niddingen tv. om Bb. 5 t 55 m Vinga Fyr tv. Afst. 0,5 Sml. 8 t Aften kvitterede Slæbebaaden ved Paternoster (+ Log 0,0) Paternoster i m/v N. 46° Ø. Afst. 3,0 Sml. Tiltagende Kuling og Sø.

Mandag den 4. Kl. 0 t 37 m Fmd. Skagens F. S. tv. Afst. 1 Sml. (Log 26,0) Kl. 8 t Fmd. Hirtshals i m/v S. 16° Ø. Afst. 8,0 Sml. (Log 55,0).

Intet nævneværdigt at bemærke Resten af Rejsen før

Onsdag den 6. December Kl. ca. 9 t 15 m. Fmd., da der observeredes ca. 2 Sml. i sydlig Retning en tysk U. Baad, der løb op langs Siden af 3-m. Skonnert »Christine« af Kbh., som vi havde været i Følge med siden Mandag. Kort efter slog Røg og Flammer ud af »Christine«s Agterskib og ca. 20 m. efter kom U.-Baaden stævnende ned mod os med »Christine«s Redningsbaad paa Slæb. Straks efter kom »Christine«s Redningsbaad op langs Siden af »Robert« med en Officer fra U.-Baaden og denne beordrede nu »Robert« stukket i Brand efter først at have medtaget Skibspapirerne. Kort forinden var Sejlene givet op og Redningsbaaden sat i Vandet, klar til at forlade Skibet.

Officeren forlangte nu al Petroleum udleveret, og efter at der var sat Ild i Kabelrum, Ruf og Kahyt blev Besætningen beordret i Baaden og forlod Skibet for at blive taget om Bord i U.-Baaden, der holdt sig i Nærheden.

Kl. ca. 10 t. 20 m. Fmd. var alle Mand om Bord i U.-Baaden og straks efter forlod denne Skibet med begge Redningsbaadene paa Slæb. Flammerne slog nu meterhøjt i Vejret fra begge Skibe.

Der blev imidlertid ikke Tid til at gøre flere Betragtninger, idet alle Mand blev beordret under Dæk og alt lukket.

Ved ca. halvet Tiden hørtes flere kraftige Skud affyret fra U.-Baaden og kort efter stoppede denne. Ca. 0 t. 45 m. Emd. blev alle Mand beordret paa Dæk for at gaa om Bord i en Damper, der viste sig at være »Flora« af Esbjerg tilh. Rederiet »Dania«.

Under Slæbningen var »Christine«s Redningsbaad gaaet tabt og »Robert«s fuld af Vand og flød paa Luftkasserne.

Efter at alle Mand samt en Del medbragt Tøj var kommen om Bord i »Flora«, lod vi Baaden gaa, da denne havde lidt en Del Skade ved Udsætningen, og Kaptajnen paa »Flora« mente ikke at kunne tage den om Bord.

Da »Flora« var bestemt til Spanien, mente vi, at det vilde være bedst om vi kunne komme om Bord i en hjemgaaende Damper, hvis en saadan kunne træffes.

Hen paa Eftermiddagen observeredes Røg af en Damper i nordvestlig Retning, der blev straks ændret Kurs og styret hen efter samme. Kl. ca. 4t. 45 m. Emd. var vi tæt ved Damperen, der viste sig at være »St. St. Blicher« af Kjøbenhavn, hvor vi alle kom om Bord i god Behold. »St. St. Blicher« var for hjemgaaende bestemt til Kjøbenhavn. Vinden S.S.Ø. Flovt. Søen rolig.

Fredag den 8. ds. om Aftenen ankom alle i vel Behold til Kjøbenhavn.

Ovenstaaende bevidnes herved.

V. Hansen, Styrmand.
C. A. Christensen, Fører.
S. L. Weng, Matros.
Otto Nielsen, Baadsmand.

Kjøbenhavn, den 9. December 1916.

Nr. 203/1916. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 9. December 1916.

Helland,
Ass.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Kaptajnen forklarede, at Undervandsbaaden førte tysk Orlogsflag; men han kunde ellers ikke se noget Nummer eller Kendingstegn; men »Christine«s Besætning sagde, at der stod U. 69. Der blev ikke givet nogen Signaler eller Ordre fra Undervandsbaaden til »Robert«. Vidnet var klar over, da »Christine« blev stukken i Brand, at det samme vilde blive Tilfældet med »Robert«. Han havde ingen Mulighed for at undgaa dette, gjorde heller ikke Forsøg derpaa. Undervandsbaaden løb op paa Siden af »Robert« og satte en Officer om Bord, der forlangte at se Konnossement og Certeparti, som Vidnet leverede ham, og som han beholdt. Papirerne lød paa 168 Standards Pitprops, bestemt til Erik Muhr & Co. i West Hartlepool. Officeren forlangte ikke at se Skibets egne Papirer, men sagde, at Ladningspapirerne var nok, Ladningen var Kontrabande, og Skibet vilde blivè brændt. Skibet havde danske Nationalitetsmærker og tydeligt Navn, og Vidnet protesterede over for Officeren under Henvisning til, at Skibet var dansk, altsaa neutralt. Vidnet havde forinden firet Baaden i Vandet og givet Sejlene op. Officeren forlangte Petroleum og Antændelsen foregik i Løbet af en Snes Minutter. Der havde ikke særligt været nævnt, hvor hurtig de skulde forlade Skibet; men Officeren havde sagt, at de skulde om Bord i Undervandsbaaden, der vilde tage deres Baad paa Slæb og snarest mulig sætte dem om Bord i et andet Skib. Han sagde, at de dog ikke kunde være sikre paa deres egen Baad, hvis Undervandsbaaden maatte dykke under, idet han da maatte kappe Fanglinen. Efter at de alle var komne om Bord paa Undervandsbaaden saa de derfra »Robert« og »Christine« i Brand. Ilden havde godt fat, og han antager, at Skibet er brændt til Vandlinien. De blev derefter beordrede under Dækket. De havde kun faaet lidt Tøj og Proviant med, som blev i Redningsbaaden og senere blev taget om Bord i »Flora«. Paa Tilbagevejen i »St. St. Blicher« saa de paa Afstand 2 brændende Skibe, der efter Stedet kan have været »Robert« og »Christine«. Vejret var stille og Søen rolig. Stedet var ca. 100 Kvartmil Vest af Hanstholm.

Officeren havde advaret dem mod oftere at sejle med Kontrabande den Vej, idet han sagde, at alle propslastede Skibe over Nordsøen fra nu af vilde blive overhalede, idet der vilde blive spærret over Skagerak.

Oplæst, vedtaget.

De øvrige mødende bekræftede Kaptajnens Forklaring.

Søforhøret sluttet.

Retten hævet.

Rump.

C. F. Maegaard. *H. S. A. Olsen.*

»Robert«s
Rederi: (Akties.) C. Foverskov. Randers.
Reg. Tonn. Br.: 353.
Reg. Tonn. Net.: 323.
Bygningssted: Nordmaling.
Bygningsaar: 1875.
Materiale: Fyr.
Klasse: --
Assurance: Kr. 80,000. Dansk Assurance Compagni.

---

70. 3-m. Skonnert »MARIE« af Stubbekøbing.

Sænket i St. Georgskanalen den 6. December 1916 paa Rejse fra Liverpool til Tonnay Charente med 505 Tons Beg og Tjære. Ingen Omkomne.

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn gør vitterligt:

Aar 1916 den 16. December blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand: Overretssagfører Poul Hansen i Henhold til Konstitution af 28. September 1916 og af dens Medlemmer: Kaptajn Olsen og Kaptajn Wrisberg.

Der foretoges:

Nr. 210/1916. Søforhør i Anledning af, at 3-m. Skonnert »*Marie*« af Rønne er sænket i den engelske Kanal.

Der fremlagdes Uddrag af Skibsdagbogen, der var til Stede i Retten.

Det fremlagte Uddrag er saalydende:

Uddrag af Skibsdagbogen for 3-m. Skonnert »Marie«.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Registrerings- (Signal-) Bogstaver N. M. L. G.
Register Tonn. brutto: 325,46.
Register Tonn. netto: 281,16.
Hjemmehørende i Rønne.
Skipperens Navn: Thomsen.

Onsdag den 6. December 1916 Kl. 8 Fmd. Bischof Rock i Øst Afst. 10 Kml. e. f. g. Kl. 10 Fmd. observeredes en Baad tv. om St. Bord 1 Kml. af som lidt efter viste sig at være en Undervandsbaad, der afskød et skarpt Skud tæt foran Skibet, hvorefter vi brasede bak og halede de lette Sejl ned. Der afskødes atter et Skud (Flaget var hejst), hvorfor vi udsatte Redningsbaaden og Besætningen gik i den og roede hen til Undervandsbaaden, som viste sig at være tysk, de spurgte, hvor vi skulde hen, og hvad vi var lastet med (hvilket besvaredes) samt forlangte Skibspapirerne. Føreren overrakte derpaa Papirerne til Undervandsbaaden, men forlangte Maalerbrevet tilbage paategnet, der blev svaret vi skulde faa det senere, hvorefter Undervandsbaaden fortsatte agter om Skibet og affyrede 5 Skud i Bagbordsside af »Marie« og forsvandt umiddelbart derefter under Vandet, da der viste sig 2 engl. Kanonbaade i syd styrende om imod Skibet affyrende Skud paa Skud efter Undervandsbaaden, som dog undslap medtagende Skibets Papirer.

Besætningen blev derefter optaget af en af Kanonbaadene; men da Skibet ikke syntes at synke gik Besætningen om Bord igen, stoppede Hullet, som var i Vandlinien med Korkfender og Presenning udenbords saa godt som Forholdene tillod (2 Skud var gaaet gennem Skanseklædningen). Pumpen pejledes, der var 13 Tommer og Besætningen gik i Gang med at pumpe. Den ene af Kanonbaadene fik en Vejrtrosse fast paa Skibet og begyndte at bugsere for om muligt at slæbe Skibet ind til Schillyøerne. Kl. var da 12 Md., det viste sig dog at Vandet tiltog i Lasten, og det meste blev staaende oven paa Lasten, og Skibet vedblev at synke. Kl. 2 Emd., da Spygatterne næsten var i Vandet, forlod Besætningen atter Skibet og blev optaget af den eskorterende Kanonbaad, den bugserende Kanonbaad vedblev at slæbe omtrent 10 Minutter derefter til Skibet sank ca. 4 Kml. S.V. af Bischof Rock. Besætningen blev derefter landsat i Penrance Kl. 9 Emd.

Ingvar Nielsen, Matros.
A. Jørgensen, Matros.
Chr. Friis, Styrmand.
O. Thomsen, Fører.

(Konsulatspaategning).

Nr. 210/1916. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 16. December 1916.

Harald Thomsen,
fg. Ass.

Uddraget oplæstes for og godkendtes af de mødende af Besætningen.

Af Besætningen mødte:
Føreren O. Thomsen.
Styrmand C. Friis.
Matros Ingv. Nielsen.
Matros Aage Jørgensen.

Stewarten og 2 Matroser er afmønstrede og ikke mødte.

For Rhederiet Stubbekøbing mødte Skibsrheder L. Andersen af Stubbekøbing.

For Krigsforsikringen for danske Skibe og Kaskoassurandørerne, det kgl. oktr. Søassurancekompagni mødte Kaptajn Fabricius.

For Kaskointeresseforsikringen »Wolga«, »Orient« og »II. Russiske« mødte Inspektør Testmann.

Skibsrheder Andersen forklarer, at Skibet i Slutningen af November 1916 blev solgt af Rønne Sejlskibsrhederiforening til Rhederiet Stubbekøbing Rhederi A/S. Skibet har i Juni 1916 faaet forlænget Klasseficeringsklasse Bureau Veritas ($1^3/_3$ for 1 Aar). Signalbogstaverne er N. M. L. G. Skibet er 325 brutto Tons. Det er forsikret foruden i Krigsforsikringen i det kgl. oktrojerede Søassurancekompagni paa Kasko takseret 185,000 Kr.

Yderligere er der hos 2. Russiske Forsikringselskab af 1835, Forsikringsselskabet Wolga og A/S Orient (Petrograd) teg-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

net en Forsikring stor 50,000 Kr. paa Kaskointeresse, de 3 nævnte Forsikringsselskaber henholdsvis med 20,000, 15,000 og 15,000 Kr.

Yderligere er der i Henhold til »Fragtpolice« Nr. 6785 med Baltica tegnet Fragtforsikring paa 16,000 Kr. og i Henhold til Fragt og/eller Interessepolice Nr. 80436 ligeledes i Baltica tegnet Forsikring for 11,000 Kr. paa Fragt af Sejlskibet Marie fra Liverpool med Beg til Roquefort eller la Rochelle.«

Komparenten kender ikke Ladningsejerens Navn.

»Marie«s Fører, Kaptajn O. Thomsen, kender heller ikke Ladningsejerens Navn; men Afskriverens Navn er Bradbury & Hirsch, Dalestreet 11, Liverpool.

Ej heller kendes Ladningsassurandørernes Navn.

»Marie«s Fører bemærker yderligere, at Tonny Charente ligger umiddelbart vest for Roquefort.

Paa Anledning tilføjer Føreren, at Undervandsbaadens Chef nægtede at give noget Bevis for Sænkningen, skønt Føreren anmodede derom. Komparenten kender hverken Navn paa Undervandsbaadens Chef eller andre om Bord, og der var intet Mærke eller Flag.

Komparenten tilføjer, at der er aflagt Søforklaring i Hull og vedtaget Søprotesi mod Sænkningen i Penzanse.

Besætningen tiltraadte Kaptajnens Forklaring.

Ingen af de mødende begæredes yderligere adspurgt.

Edfæstelse begæredes ikke.

Søforhøret sluttet.

Retten hævet.

Poul Hansen.

H. S. A. Olsen. *Wrisberg.*

»Marie«s
Rederi: Rederiakticselsk. »Stubbekjøbing«. Stubbekjøbing.
Reg. Tonn. Br.: 325.
Reg. Tonn. Net.: 281.
Bygningssted: Rønne.
Bygningsaar: 1903.
Materiale: Staal.
Klasse: Bur. Ver. ✠ 1 3/2 L 1 1.
Assurance: Kr. 185,000. Krigsforsikringen for danske Skibe m. fl.

71. S/S »HALFDAN« af Kjøbenhavn.

Sænket i den engelske Kanal den 6. December 1916 paa Rejse fra Newcastle o. T. til Genua med 1404 Tons Koks. Ingen Omkomne.

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn gør vitterligt:

Aar 1916 den 16. December blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand: Overretsassessor Poul Hansen i Henhold til Konstitution af 28. September 1916 og af dens Medlemmer: Kaptajn Olsen og Kaptajn Wrisberg og foretoges:

Nr. 211/1916. Søforhør i Anledning af S/S »*Halfdan*«s Sænkning i den engelske Kanal.

Til Besætningen hører og var mødt:
1. Styrmand P. Jørgensen Pedersen.
2. Styrmand Jon Eriksson.
Letmatros Peter Charles Olsen.
1. Mester Alfr. Andreasen.
3. Mester Alvin Knuppert.
Fyrbøder Søren Sørensen.
Hovmester Sv. Aage Nielsen.
Kok Lauritz Chr. Olin Larsen.
Messedreng Andreas Marius Madsen.

Den øvrige Besætning er afmønstret i England.

For Rhederiet »Skjold« mødte Inspektør A. B. Kæmpe.

For de private Assurandører (Kaskoforsikring) og Krigsforsikringen mødte Kaptajn Fabricius.

Om der er tegnet Interesseforsikring vides ikke.

Kaptajn Kæmpe fremlægger Oplysning om Skibet.

Skibet har gennemgaaet special survey 1914.

Af det i det fremlagte angivne Mandskab inangler 2. Mester Westergaard, der ikke er mødt.

Kaptajn Ørbech er syg og er ikke mødt.

Der fremlægges Uddrag af Skibsdagbogen, der var til Stede i Retten.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Uddraget oplæstes for og godkendtes af de mødende.

1. Styrmand vedstaar Forklaringen, hvortil de mødende slutter sig.

Han tilføjer, at noget bestemt Varsel til at forlade Damperen blev ikke givet. Han forstod i alt Fald Signalet A. B. saaledes: Forlad Skibet øjeblikkelig.

Han forklarer, at efter at Undervandsbaaden havde bugseret dem en god Times Tid kastede den pludselig los og overlod dem til deres Skæbne i en gisnet Afstand fra Land af 20 Kvartmil. Vejret var godt og Søen rolig. Og nogen egentlig Fare for Livet skønnedes ikke at være til Stede.

Undervandsbaadens Chef gav ingen Kvittering; om Kaptajn Ørbech forlangte saadan, ved Styrmanden ikke. Undervandsbaaden havde ingen Flag, men derimod Mærket: 5 inden i en Cirkel eller »nogle Kruseduller«. Der taltes Tysk om Bord. Navn paa Undervandsbaadens Chef eller Næstkommanderende blev ikke oplyst.

Stedet for Sænkningen maa siges at være ca. 20 Kvartmil syd for Eddystone Fyr.

Ingen af de mødende begæredes yderligere adspurgt.

Edfæstelse blev ikke begært.

Søforhøret sluttet.

Retten hævet.

Poul Hansen.

H. S. A. Olsen. *Wrisberg.*

De fremlagte Dokumenter lyder efter hinanden saaledes:

S/S »Halfdan«.

Skibet er bygget hos: Sunderland Shipbuilding Co., Ltd., Oktbr. 1906.

Maskinen bygget hos: North Eastern Marine Engineering Co., Ltd., Sunderland.

1305 B. R. T. 799 N. R. T. J. H. K. 763.

Besætning:

Kaptajn Thorkild Emanuel Otto Ørbech.

1. Styrmand Peder Jørgensen Pedersen.

2. Styrmand Jón Eriksson.

Letmatros Peter Charles Olsen.

1. Maskinmester Alfred Andreasen,

2. Maskinmester Orla Hagbarth Jensen Westergaard.

3. Maskinmester Alvin Knuppert.

Fyrbøder Søren Sørensen.

Hovmester Svend Aage Nielsen.

Kok Lauritz Kristian Olin Larsen.

Messedreng Andreas Marius Madsen.

Resten af Besætningen er afmønstret i England.

Skibet afgik fra Dunston den 1. December 1915 med en Ladning bestaaende af ca. 1404 Tons Koks, hvoraf ca. 250 Tons paa Dækket, Skibet var bestemt til Livorno.

Ladningsafskibere: Adam Bromley & Son, Newcastle.

Ladningsassurandører: Antagelig »Lloyd«s.

Ladningsmodtagere: Ubekendt.

Skibet var ialt forsikret for Kr. 1,197,000.

Nr. 211/1916. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 16. December 1916.

Har. Thomsen,
fg. Ass.

Uddrag af S/S »Halfdan«s Skibsdagbog.

Fredag den 24. November 1916 Kl. 10,20 Fm. ankom Skibet til Tynen.

Tirsdag den 28. November kom Lodsen om Bord, og efter hans Anvisning manøvreredes op ad Floden til Dunston, hvortil Skibet ankom Kl. 11,40 Fm., og Lastningen begyndtes med det samme.

Torsdag den 30. November havde Skibet indtaget ca. 1404 Tons Koks, hvoraf ca. 250 Tons Koks paa Dækket. Amning For 15′ 2″, Agter 17′ 6″. Lodsen kom om Bord, og der forhaledes ud i Bøjerne.

Fredag den 1. December kom Lodsen atter om Bord. Kl. 6,30 Fmd. Fortøjningerne toges ind og med Assistance af Slæbebaad manøvreredes ned ad Tyne. Kl. 8,50 kvitteredes Lodsen ved Tynemouth, og Rejsen fortsattes med Sølods om Bord.

Søndag den 3. December Kl. 8,40 Fm.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

kvitteredes Sølodsen, og Kl. 9,15 Fm. kom Trinity Lods om Bord, og under dennes Ledelse fortsattes Rejsen indtil den 5. December Kl. 7,05 Fm., da Gull Stream Fyrskib passeredes, og Lodsen Kl. 7,20 kvitteredes.

Onsdag den 6. December Kl. 3,10 Em. blev der fra en tysk Undervandsbaad i ca. 1½ Kvmls. Afstand affyret 2 Skud foran Skibet, hvorefter der straks stoppedes. Kaptajnen gav derefter Ordre til at gøre Baadene klar og sætte Styrbords Baad i Vandet og roede derpaa sammen med 2den Styrmand og 4 Matroser over til Undervandsbaaden og afleverede Papirerne, som Chefen beholdt. Derefter gav Chefen Ordre til Kaptajnen om, at Skibet skulde forlades øjeblikkelig, da det vilde blive torpederet. Selv blev Kaptajnen i Undervandsbaaden til den øvrige Besætning var fra Borde. Kl. ca. 4 Em. blev der afskudt en Torpedo mod S/S »Halfdan«s Styrbords Side ud for Nr. 3 Luge, og Skibet sank i Løbet af ca. 10 Minutter. Undervandsbaaden tog derefter begge Baadene paa Slæb og slæbte dem i Retning af Start Point til ca. Kl. 5,40 Em., hvorpaa den kastede los. Derefter roedes ind mod Land. Kl. 10,40 Em. observeredes 2 Dampere, som viste sig at være 2 Patrouillebaade »Lois« og »Whyre« og disse tog Besætningen om Bord og tog begge Baadene paa Slæb ind til Plymouth Rhed.

Den følgende Morgen landsattes Besætningen i Plymouth.

P. J. Pedersen. 1. Styrmand. *O. Ørbech.* Fører.

Nr. 211/1916. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 16. December 1916.

Har. Thomsen,
fg. Ass.

»Halfdan«
Rederi: A/S. »Dampskibsselskabet Skjold«. Kbhvn.
Reg. Tonn. Br.: 1305.
Reg. Tonn. Net.: 799.
Tons DW.: 2200.
Bygningssted: Sunderland Shipbuilding Co.
Bygningsaar: 1906.
Materiale: Staal.
Klasse: Lloyd's Reg. ✠ 100 A 1.
Assurance: Kr. 1.197,000. Krigsforsikringen for danske Skibe m. fl.

72. S/S »ROLLO« af Kjøbenhavn.

Sænket i den engelske Kanal den 8. December 1916 paa Rejse fra Tyne til Oran med 3560 Tons Kul. Ingen Omkomne.

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn gør vitterligt:

Aar 1916 den 27. December blev Retten sat af dens Næstformand, Kriminalretsassessor Rump og dens Medlemmer: Kaptajn Olsen og Kaptajn Larsen, og foretoges

Nr. 223/1916. Søforhør i Anledning af, at S/S »*Rollo*« er blevet torpederet den 8. December i den engelske Kanal.

Af Besætningen mødte:
Føreren, Kaptajn O. Christiani,
1. Styrmand P. Svarrer,
1. Mester A. Rasmussen,
2. Mester J. Hansen,
3. Mester P. Klausen,
Matros P. Paulsen,
Kok S. Larsen,
Messedreng S. Petersen.

For Rhederiet Rødby Havn mødte Maskininspektør Tuxen.

Der oplæstes et Uddrag af Skibsdagbogen for 8. og 9. December, der godkendtes af de mødende af Besætningen.

Kaptajnen forklarer, at Skibet var N. for Cherbourg, maaske i en Afstand af ca. 30 Kml., da Skibet blev standset. »Rollo« førte dansk Flag og danske Nationalitetsmærker. Komparenten kom ikke om Bord i Undervandsbaaden, men rakte blot Skibets Papirer om Bord; disse bestod af Maalebrev og midlertidigt Nationalitetscertifikat udstedt af den danske Konsul i Rotterdam, Konnossement, Manifest og de engelske Udklareringspapirer samt Mandskabsliste. Disse Papirer beholdt de paa Undervandsbaaden. De lød paa en Ladning Kul paa ca. 3800 Tons fra Tyne til Oran.

Der blev intet sagt fra Undervandsbaaden, men blot med Tegn tilkendegivet, at Skibet vilde blive sænket. Der gik 3 Mand

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

fra Undervandsbaaden ned i Baaden, og disse sagde, at Besætningen maatte gaa fra Borde i Løbet af 10 Minutter, og skyndede gentagne Gange paa dem. Der blev kun reddet foruden Skibsdagbogen noget Tøj og lignende.

Undervandsbaadens Folk anbragte Sprængbomber udenbords og forlangte Nøglerne til Proviantrummet, som Hovmesteren imidlertid kastede over Bord.

Undervandsbaadens Mandskab undersøgte derefter Kahytterne. Efterat hele Besætningen var gaaet fra Borde i de 2 Baade, blev de 3 Mand endnu omtrent en Timestid om Bord i »Rollo«. De satte en tredje Baad af »Rollo«s i Vandet og anbragte forskellige Ting fra Skibet deri. Komparenten kunde ikke se, hvad det var.

Den Baad saa de senere drive omkring, efter at de 3 Mand var vendt tilbage til Undervandsbaaden.

Vejret og Søen var rolig, men i Nattens Løb blæste det op. Der saas kun Røg af en Damper i Nærheden, som vistnok senere blev sænket.

Hele Besætningen blev reddet ind til den franske Kyst.

Inspektør Tuxen meddeler, at Skib og Ladning var søforsikret i den københavnske Søassuranceforening, var krigsforsikret i Krigsforsikringen for danske Skibe og i Dansk Krigs-Søforsikring for Varer eller Interesse.

Skibet standsede, saa snart der blev givet Varselsskud om at stoppe.

Kaptajnen forklarer, at Skibet endnu ikke er registreret her i Landet. De 2 Baade, hvori de kom ind til Kysten, ligger der og venter paa Ordre.

De mødende bekræfter Rigtigheden af Kaptajnens Forklaring.

Ingen af de mødende begæredes yderligere adspurgt.

Edsfæstelse blev ikke begæret.

Søforhøret sluttet.

Retten hævet.

Rump.

H. S. A. Olsen. *V. Larsen.*

Aar 1916 den 29. December blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand, Kriminalretsassessor Rump og foretoges

Nr. 223/1916. Søforhøret reassumeret.

Der fremlagdes Uddrag af Skibsdagbogen.

Det fremlagte Uddrag er saalydende:

Uddrag af Skibsdagbogen for Skruedampskibet »Rollo«.

Fredag den 8. December 1916. Emd. Kl. 1,10 saas et Fartøj for om Bb., der lignede en Sejlbaad, men straks efter hørtes et Skud, og det viste sig at være en tysk Undervandsbaad, slog stop og afventede Baadens Ankomst. Da den kom langs Siden Kl. 1,30 hejste den Signal om at bringe Skibets Papirer over. Stb. Redningsbaad sattes i Vandet, og Kaptajnen gik over med Papirerne, men kom straks efter tilbage med Ordre til at forlade Skibet i Løbet af 10 Minutter, med Redningsbaaden fulgte 3 Mand af Undervandsbaadens Besætning, og de havde Sprængbomber med. Kaptajnen gik i Stb., Styrmand gik i Bb. Redningsbaad med 10 Mand. Kl. ca. 3 synker. Kl. 3,45 gik Skibet ned med Agterenden først.

Lørdag den 9. Kl. ca. 9 Fmd. kom 1. Styrmands Baad ind til Perros, og den 10. Kl. ca. 11 Fmd. afholdtes Søforklaring for Marine Autoriteterne, tilstede ved Forklaringen var 1. Stmd. Svarrer, 2. Maskinmester Hansen, Tømmermand Andersson og Matros Mortensen, og 1. Styrmand forklarede som ovenfor anført.

Lørdag den 9. Kl. ca. 11 Fmd. ankom Kaptajnens Baad til Paimpol, og Kl. 3 samme Dags Emd. afholdtes Søforklaring for Marine Autoriteterne; tilstede ved Forklaringen var Kaptajn Christiani, 1. Maskinmester Rasmussen, 3. Maskinmester Clausen, 2. Styrmand Eggers og Baadsmand West, og Kaptajnen forklarede som ovenfor anført.

Christiani, Fører.
P. Svarrer, 1. Styrmand.
E. Eggers, 2. Styrmand.
Alex Rasmussen, 1. Mester.
Johannes Hansen, 2. Mester.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Peder Clausen, 3. Mester.
William West, Baadsmand.
Gustav Andersson, Tømmermand.
P. Mortensen, Matros.

Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 29. December 1916.

Har. Thomsen,
fg. Ass.

Søforhøret sluttet.
Retten hævet.
Rump.

»Rollo«s
Rederi: Dampskibsselsk. »Gylfe«. Kbhvn.
Reg. Tonn. Br.: 3182.
Reg. Tonn. Net.: 2043.
Tons DW.: 4550.
Bygningssted: R. Thompson & Sons. Sunderland.
Bygningsaar: 1890.
Materiale: Staal.
Klasse: Lloyd's Reg. ✠ 100 A 1.
Assurance: Kr. 3,000,000. Krigsforsikringen for danske Skibe m. fl.

---

73. S/S »NORA« af Esbjerg.

Minesprængt i Nordsøen den 10. December 1916 paa Rejse fra Hernösand til Gijon med 368 Stdr. Træ. 4 Omkomne.

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn gør vitterligt:

Aar 1916 den 18. December Eftermiddag Kl. 2 blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand, Overretsassessor Poul Hansen i Henhold til Konstitution af 28. September 1916 og af dens Medlemmer: Kaptajn Olsen og Kaptajn Wrisberg.

Der foretoges:

Nr. 214/1916. Søforhør i Anledning af, at S/S »*Nora*« den 10. ds. er blevet minesprængt i Nordsøen.

Der fremlagdes en Begæring om Søforhør.

Der fremlagdes Oplysninger om Skibet.

Af Besætningen møder:
Kaptajn Hansen,
1. Styrmand Brinck,
2. Styrmand A. Albertsen,
1. Mester H. G. E. Godtfredsen,
2. Mester C. J. P. Ljungquist,
Hovmester C. G. H. Meisner,
Matros L. A. N. Ranthe,
Fyrbøder T. L. Sørensen,
Messedreng P. Jepsen.

For Rederiet mødte Inspektør G. Christoffersen.

For Krigsforsikringen og Kaskoassurandørerne, de private Assurandører, mødte Kaptajn Michelsen.

Der fremlagdes Kopi af Søforklaring aflagt for den danske Konsul i Hull. Kopien oplæstes for og godkendtes af de mødende.

De fremlagte Dokumenter lyder efter hinanden saaledes:

J. LAURITSEN.
Steamship Owner
Copenhagen - Esbjerg.

Copenhagen K., 18. December 1916.
Grønningen 15.

Sø- og Handelsretten, her.

Herved tillader jeg mig at andrage om, at der maa blive afholdt Søforhør i Anledning af, at S/S »Nora« den 10. ds. er bleven minesprængt i Nordsøen.

Med Højagtelse.
J. Lauritzen. *P. Nielsen.*

Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 18. December 1916.

Har. Thomsen.
fg. Ass.

J. Lauritzen, Copenhagen.

Oplysninger
til Brug ved Søforhør i Anledning af, at S/S »Nora« den 10. ds. er minesprængt i Nordsøen.

Bygget i 1910 af Antwerp Engineering Company, Ltd., Antwerpen, til Klasse Lloyd's ✠ 100 A I. Byggemateriale: Staal.

Rederi: Dampskibsselskabet »Vesterhavet«.

Damperens Hjemsted var Esbjerg.

Netto Reg. Tonnage 435,6, Brutto 772,11.

Signalbogstaver N. R. L. K.

Damperen var paa Rejse fra Hernösand til Gijon med en Ladning Træ.

Krigsforsikring tegnet hos Krigsforsikringen for danske Skibe.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Kasko- og Interesseforsikring tegnet hos de private Assurandører.

Mandskabet ulykkesforsikret i danske Skibsrederes gensidige Forsikringsforening for Søfolk og hos danske Dampskibsrederes gensidige Forsikring af Søfolk mod Krigsfare.

Ved Minesprængningen mistede følgende Livet:

Matroserne H. A. H. Bergmann og P. Hansen.

Ungmand H. E. Petersen.

Fyrbøder E. V. Westergaard.

Fyrbøder B. J. Halvorsen, der blev saaret, henligger paa Hospitalet i Grimsby.

Den øvrige Besætning mødte:

Føreren, Kaptajn P. M. Hansen,
1. Styrmand J. J. Brinck,
2. Styrmand A. Albertsen,
1. Maskinmester H. G. E. Gotfredsen,
2. Maskinmester C. J. P. Ljungquist,
Hovmester C. G. H. Meisner,
Matros L. L. A. N. Ranthe,
Fyrbøder T. L. Sørensen,
Messedreng B. Jepsen.

For Krigsforsikringen mødte Kaptajn Michelsen.

For Rederiet mødte Inspektør C. Christoffersen.

Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 18. December 1916.

Harald Thomsen.
fg. Ass.

Copy of maritime declaration made before the Danish Consul in Hull by the master and some of the crew of the Danish steamship »Nora« concerning the loss of the said vessel by explosion in the North Sea while one voyage from Hernösand to Spain, and the consequent loss of life of 4 men of the crew.

Søforklaring.

Aar 1916 den 13. December Kl. 1,30 optoges efter forudgaaende Berammelse paa det danske Konsulat i Hull Søforklaring i Anledning af, at Dampskibet »Nora«, Kaptajn P. M. Hansen, af Esbjerg, undervejs fra Hernøsand til Gijon (Spanien) med en Ladning Træ den 10. ds. er stødt paa en Mine og sunket.

Konsulen fremlagde Kaptajnens Anmeldelse og den denne bilagte Udskrift af Kladde til Skibsdagbogen, om hvis Tilstrækkelighed og ordrette Overensstemmelse med Dagbogen han forvissede sig, givende fornøden Paategning om Overensstemmelsen, og bemærkede, at han til Forklaringen havde varslet den i Anmeldelsen af Kaptajnen som muligvis interesserede opgivne Person, nemlig Kaptajn Fr. Madsen i Newcastle-on-Tyne, som Repræsentant for Assurandørerne for Skibet.

Kladde til Skibets nye Dagbog og den udskrevne Skibsdagbog samt Bemandingslisten var tilstede, ligesaa Skibets Nationalitetscertifikat, hvorefter det maaler 435,60 R. T. N. og er bygget af Staal i Hoboken, Antwerpen, i Aaret 1910, samt har Kendingsbogstaverne N. R. L. K.

Mødt var Kaptajnen og, efter forudgaaende Aftale med Konsulen, af Besætningen: 1. Styrmand Brinck, 2. Styrmand Albertsen, Matros Ranthe og 1. Maskinmester Gotfredsen.

Fremstaar Kaptajn Hansen, der under Henvisning til den eventuelle Edsaflæggelse og til Lovens strenge Straf for Meed behørigt formanes til Sandhed og navnlig derved gøres opmærksom paa, at det er hans uvægerlige Pligt intet at fordølge, som kan tjene til Oplysning.

Kaptajnen foreviser sit Næringsbevis som Skibsfører, dateret Nordby paa Fanø den 24. Maj 1912.

Kaptajnen forklarer:
at hedde Peder Møller Hansen,
at være født paa Manø den 13. Februar 1883,
at hans Bopæl er Nordby paa Fanø,
at han hverken har været straffet eller tiltalt,
at han har ført Skibet fra i September Maaned 1915.

Uddraget af den udskrevne Dagbog og Kladde til den nye Skibsdagbog samt Anmeldelsen gennemgaas Punkt for Punkt

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

med Kaptajnen, der Punkt for Punkt fastholder samme og intet ved at tiføje.

Det ovennævnte Uddrag var som følger:

»Uddrag af S/S »Nora«s Skibsdagbog over Tiden fra den 2. December til den 10. December 1916 paa en Rejse fra Hernøsand til Gijon med Trælast.

Lørdag den 2. December Kl. 1,50 Emd. afgik fra Hernøsand med Lods om Bord. 2,30 Emd. kvitterede Lodsen.

Onsdag den 6. December Kl. 5,30 Fmd. passerede Sandhammeren.

Onsdag den 6. December Kl. 6,05 Emd. ankrede ved Helsingør.

Onsdag den 6. December Kl. 11 Emd. fortsatte Rejsen.

Torsdag den 7. December Kl. 2,15 Emd. passerede Skagens Rev.

Søndag den 10. December Kl. 6,10 Fmd. Flamborough Fyrtaarn i misv. V. $^1/_2$ S. Afst. 2 Sml. Satte Kursen dev. S. $^3/_4$ Ø. Dev. 2°. Misv. 16° V. Kl. 9,35 Fmd. Spurn Pt. tv. Afst. 7 Sml. Kl. 10 Fmd. stødte Skibet paa en opankret Mine, hvorved det meste af Forskibet blev knust. Besætningen gik straks i Baadene, men da det viste sig, at 5 Mand savnedes, sejlede Bb. Redningsbaad hen til Forskibet for at søge efter dem i Lukafet, da det var umuligt at komme forud over den oprovne Dækslast og Ilden, som var opstaaet under Eksplosionen. Af de 5 Mand, som opholdt sig i Lukafet i Eksplosionsøjeblikket, fandtes kun 1 Mand i Live, og han bragtes ned i Bb. Redningsbaad i saaret Tilstand. Ved nærmere Undersøgelse af Lukafet fandtes Ligene af Matros P. Hansen og Matros Bergmann. Af de øvrige 2 Mand, Ungmand Hjalmar Petersen og Fyrbøder Westergaard fandtes intet Spor. Kort efter Eksplosionen ankom Torpedojager »Ness« Nr. 26 til Ulykkesstedet og optog Besætningen, samt gjorde Forsøg paa at slukke Ilden, hvilket ikke lykkedes. Kl. ca. 12 Fmd. gik Kaptajnen om Bord sammen med en Officer fra Torpedojageren og fandt da Vandet staaende ca. 3 Fod over Maskindørken og Ilden bredt over største Parten af Fordækslasten.

Kl. 0,30 Emd. afgik Torpedojageren med Besætningen til Grimsby, hvortil den ankom Kl. ca. 2,30 Emd.

Undertegnet:

J. Jensen Brinck, 1. Styrmand.
Albert Albertsen, 2. Styrmand.
Gottfredsen, 1. Mester.
P. M. Hansen, Fører.

At Foranstaaende er rigtig Afskrift af Dampskibet »Nora«s den 7. December udskrevne Skibsdagbog og derefter af Kladde til den nye Skibsdagbog for samme Skib, bevidnes herved.

Det kgl. danske Konsulat i Hull den 13. December 1916.

(undertegnet) *H. Pattinson*, Konsul.«

Paa Foranledning forklarer Kaptajnen:

1) at han ikke kan tænke sig andre herboende end den af ham opgivne, der selv eller som Repræsentant for Trediemand er interesserede i Sagen,

2) at Skibet ved dets Afgang fra Hernøsand ikke blot var i fuldt sødygtig, men endog i fortrinlig Stand og da laa 13 Fod 10 Tomm. for og 16 Fod 10 Tomm. agter (engelsk Maal),

3) at Skibet var lastet med 368 Std. Planker og Bræder, hvoraf ca. 90 Stds. paa Dæk,

4) at Kaptajnen, da Eksplosionen skete, befandt sig paa Agterdækslasten,

5) at 2. Styrmand var paa Broen tilligemed Matros Ranthe som Rorsmand,

6) at Vejret var stille og klart,

7) at Skibet ikke havde Lods om Bord,

8) at Skibet den paagældende Dag passerede en af Rutebøjerne tæt forbi paa Bb. Side,

9) at Skibet, da Eksplosionen skete, gik med fuld Fart,

10) at Skibet efter Eksplosionen maatte forlades i stor Hast, da man frygtede for Kedeleksplosion, samt at der som Følge heraf ikke var Tid til at bjerge mere af Mandskabets Tøj, end hvad de

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

stod og gik i, og af Skibets Papirer kun den den 7. ds. udskrevne Dagbog, Kladde til den nye Skibsdagbog, Nationalitetscertifikat, Bemandingsliste, Mandskabets Søfarts- og Afregningsbøger og Ladningspapirer, hvorimod den nye Skibsdagbog, Maskindagbogen og Skibets Klassifikationspapirer gik tabt,

11) at Aarsagen til Ulykken formenes at have været, at Skibet har stødt paa en opankret Mine, da der ikke har været set nogen Genstand paa Vandets Overflade.

Oplæst. Godkendt.

Fremstaar 1. Styrmand Brinck, der den omhandlede Dag havde Frivagt fra Kl. 8 Fmd., og da Eksplosionen skete befandt sig i sit Kammer, og som under Henvisning til den eventuelle Edsaflæggelse og til Lovens strenge Straf for Mened, behørigt formanes til Sandhed og navnlig derved ogsaa gøres opmærksom paa, at det er hans uvægerlige Pligt intet at fordølge, som kan tjene til Oplysning.

Komparenten foreviser sin Søfartsbog, som indeholder Paategning om, at han har forevist Skibsførerbevis, dateret Nordby paa Fanø den 7. December 1915.

Komparenten forklarer:
at hedde Jens Jensen Brinck,
at være født i Nordby paa Fano 24. April 1888,
at hans Bopæl er Nordby paa Fanø,
at han hverken har været straffet eller tiltalt,
at han har faret med Skibet siden 4. Oktober 1916.

Uddraget af Kladde til Skibsdagbog, som er skrevet af ham, samt Anmeldelsen og Kaptajnens Forklaring gennemgaas Punkt for Punkt med Komparenten, der Punkt for Punkt fastholder, resp. tiltræder samme og intet ved at tilføje. Dog bemærker han, at han ikke har Kendskab til det i Kaptajnens Forklaring under Punkt 8 anførte.

Paa Foranledning forklarer han:

12) at han straks, da Eksplosionen skete, forsøgte at komme til Folkene forude i Lukafet, men fandt dette at være umuligt.

Oplæst. Godkendt. Aftraadt.

Fremstaar 2. Styrmand Albertsen, som den paagældende Dag fra Kl. 8 Fmd. havde Vagt paa Broen, og som under Henvisning til den eventuelle Edsaflæggelse og til Lovens strenge Straf for Mened, behørigt formanes til Sandhed og navnlig derved ogsaa gøres opmærksom paa, at det er hans uvægerlige Pligt intet at fordølge, som kan tjene til Oplysning.

Komparenten foreviser sin Søfartsbog, som indeholder Paategning om, at han er i Besiddelse af Styrmandsbevis.

Komparenten forklarer:
at hedde Albert Albertsen,
at være født i Marstal 2. December 1887,
at hans Bopæl er Marstal,
at han hverken har været straffet eller tiltalt,
at han har faret med Skibet i 20 Maaneder.

Uddraget af Kladde til Skibsdagbogen samt Anmeldelsen og Kaptajnens Forklaring gennemgaas Punkt for Punkt med Komparenten, der Punkt for Punkt tiltræder samme og intet ved at tilføje.

Oplæst. Godkendt. Aftraadt.

Fremstaar Matros Ranthe, der, da Eksplosionen skete, stod til Rors, og som under Henvisning til den eventuelle Edsaflæggelse og til Lovens strenge Straf for Mened behørigt formanes til Sandhed og navnlig derved ogsaa gøres opmærksom paa, at det er hans uvægerlige Pligt intet at fordølge, som kan tjene til Oplysning.

Komparenten forklarer:
at hedde Læiver Lykke Andreas Norden Rathe,
at være født i Korsør 12. December 1892,
at hans Bopæl er Korsør,
at han hverken har været straffet eller tiltalt,
at han har faret med Skibet i godt 2 Maaneder.

Uddraget af Kladde til Skibsdagbogen samt Anmeldelsen og Kaptajnens og de foregaaende Vidners Forklaringer gen-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

nemgaas Punkt for Punkt med Komparenten, der Punkt for Punkt tiltræder samme og intet ved at tilføje.

Paa Foranledning forklarer han:

13) at han var en af de 3 Mand, som gik i Baaden til Forenden af Skibet og kom om Bord, og at han overbeviste sig da om, at der af de 5 Mand, som havde været i Lukafet, kun var den ene, norsk Sømand Halvorsen, som var i Live.

Oplæst. Godkendt. Aftraadt.

Fremstaar 1. Maskinmester Gotfredsen, der ved den paagældende Tid som vagthavende Officer befandt sig i Maskinrummet, og som under Henvisning til den eventuelle Edsaflæggelse og til Lovens strenge Straf for Mened, behørigt formanes til Sandhed og navnlig derved ogsaa gøres opmærksom paa, at det er hans uvægerlige Pligt intet at fordølge, som kan tjene til Oplysning.

Komparenten forklarer:

at hedde Hans Georg Elius Gotfredsen,
at være født i Nakskov den 23. December 1881,
at hans Bopæl er Helsingør,
at han hverken har været straffet eller tiltalt.
at han har faret med Skibet i 2 Maaneder.

Uddraget af Kladde til Skibsdagbogen samt Anmeldelsen og Kaptajnens Forklaring gennemgaas Punkt for Punkt med Komparenten, der Punkt for Punkt, saavidt hans Kendskab strækker, tiltræder samme og intet ved at tilføje.

Paa Forespørgsel forklarede han:

14) at han, da Eksplosionen skete, straks stoppede Maskinen og derefter gik paa Dækket.

Oplæst. Godkendt.

Paa Konsulens Forespørgsel til Kaptajnen, om yderligere Spørgsmaal ønskes rettet til de alt afhørte, svarer Kaptajnen benægtende.

Konsulen mener det ikke i Undersøgelsens Interesse nødvendigt at afhøre flere af Besætningen, og heri er Kaptajnen enig.

Samtlige Deponenter, der var bleven afhørt enkeltvis, fremtræder nu samlede og bekræfter — efter samlet at være blevet behørigt formanet til Edsaflæggelse — hver for sig deres Forklaring med Lovens Ed.

Konsulen henleder endnu Kaptajnens Opmærksomhed paa hans Forpligtelse til i sin Tid i Danmark at melde sig til Søforhør.

Søforklaringen sluttet Kl. 4,30 Emd.

H. Pattison,
Konsul.

Det bevidnes herved, at Foranstaaende er rigtig Afskrift af Konsulatets Protokol.

Det kgl. danske Konsulat i Hull., den 14. December 1916.

H. Pattison,
Konsul.

Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 18. December 1916.

Harald Thomsen,
fg. Ass.

Kaptajnen tilføjede, at den stærke Ild i Forskibet, som Eksplosionen foraarsagede, antagelig var foraarsaget ved, at der forude var en Petroleumstank. Minen har antagelig ramt paa et Sted ca. 20 Fod fra Forstavnen. Ved Eksplosionen faldt Fokkemasten. Han har ikke set Skibet synke, men fra det engelske Admiralitet fik han Mandag den 11. December Besked om, at »Nora« var sunket.

Paa sin Rejse herover med 1. C. la Cour passerede han Stedet og saa en Mast rage op over Vandet. Det maa have været »Nora«s.

Kaptajnen mener, at Minen maa have været mindst 10 Fod under Vandets Overflade og sandsynligvis forankret. Han tænker sig, at det er en Mine, som er lagt af tyske Undervandsbaade.

Paa Anledning siger han, at Vejr og Sø var saaledes, at havde Minen ligget i Overfladen, vilde den aldeles utvivlsomt være blevet observeret i god Tid.

Fremstaar Albertsen og Ranthe, der forklarer, at de stod paa Broen, Albertsen havde Kommandoen, Ranthe til Rors. De kan ganske tiltræde Kaptajnens Forkla-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

ring. Man kunde fra Broen med Lethed se en Mine, hvis den laa i Overfladen.

Paa Anledning tilføjede Kaptajnen, at der var ingen Udkig forude; det ansaa han dels for unødvendigt, dels forøvrigt forbundet med Fare for Udkigsmanden.

Paa Anledning siger Kaptajnen, at han i Eksplosionsøjeblikket var 8 Kml. fra Spurn points Fyrtaarn, som han havde misvisende V til N $^1/_4$ N.

Stedet bestemtes ved Kortundersøgelse m. v. Kaptajnen bemærker yderligere, at Redningsbaadene har de sat i Drift.

At Eksplosionen er foraarsaget af en Mine og ikke af en Torpedo eller deslige er aldeles givet. Der var engelske Torpedobaade og Minetrawlere paa begge Sider af Løbet.

Ingen af de mødende begæredes yderligere adspurgt.

Edsfæstelse blev ikke begæret.

Søforhøret sluttet.

Retten hævet.

Poul Hansen.

H. S. A. Olsen. *A. W. Wrisberg.*

Aar 1916 den 29. December Formiddag Kl. 10, blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand ifølge Konstitution af 28. September 1916 Overretsassessor Poul Hansen. Der foretoges:

Nr. 214/1916. Søforhøret reassumeret.

Der fremlægges Skrivelse fra Rhederiet af 20. December med Oplysninger om de ved Minesprængningen omkomne 4 Mand.

Den fremlagte Skrivelse er saalydende:

J. LAURITZEN.
Steamship Owner
Copenhagen — Esbjerg.

Copenhagen K., 20. December 1916.

Til Sø- og Handelsretten. Hersteds.

S/S »Nora«.

I Henhold til Anmodning tillader jeg mig hermed at fremsende Adresserne paa de 4 Mand, som omkom ved denne Dampers Forlis den 10. ds.

Matros P. Hansen, Nedergade 19 Mellemb., Odense.

Matros H. Bergman, Ryesgade 103 F. Baghuset 4. S., her.

Jungmand Hjalmar E. Petersen, Mathæusgade 42 St., her.

Fyrbøder Emil Westergaard har, saavidt jeg har kunnet opspore, sidst boet hos Frk. Anna Nielsen, Christiansgade 1, 1. S. Aalborg, men hans fraskilte Hustru og hans Datter bor her i Byen, men hvor, er det ikke lykkedes mig at udfinde.

Med Højagtelse

J. Lauritzen.

Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 29. December 1916.

Harald Thomsen,
fg. Ass.

Søforhøret paany sluttet.

Retten hævet.

Poul Hansen.

»Noraæs
Rederi: Dampskibsselsk. »Vesterhavet«. Esbjerg.
Reg. Tonn. Br.: 772.
Reg. Tonn. Net.: 436.
Tons DW.: 1250.
Bygningssted: Antwerpen Engineering Co.
Bygningsaar: 1910.
Materiale: Staal.
Klasse: Lloyd's Reg. ✠ 100 A 1.
Assurance: Kr. 150,000. Krigsforsikringen for danske Skibe.

---

74. Bark »GERDA« af Randers.

Opbrændt i Nordsøen den 10. December 1916 paa Rejse fra Gøteborg til Newcastle o. T. med 144 Std. Træ. Ingen Omkomne.

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn gør vitterligt:

Aar 1916 den 12. December Kl. $1^1/_2$ blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand: Kriminalretsassessor Rump og dens Medlemmer: Kaptajn Schmidten og Kaptajn Olsen og foretoges:

Nr. 207/1916. Søforhør i Anledning af, at Bark »*Gerda*« (N. T. S. G.) er stukken i Brand den 7. December 1916 paa Rejse fra Gøteborg til Tynen.

Af Besætningen var mødt:

Føreren, Kaptajn, A. Petersen.

Styrmand Petersen Svan.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Matros Niels Rasmussen.
Matros Eriksen.
Matros Starck.
Matros Sørensen.
Letmatros Knudsen.
Letmatros Bülow Andersen samt
Stewart Petersen.

For Kaskoassurandørerne mødte Ditz Schweitzer ved Kaptajn Mikkelsen.

Kaptajnen forklarede, at han intet ved om Skibets eller Ladningens Forsikring. Skibet tilhører Mæglerfirmaet Hviid & Evensen i Aarhus.

Skibsdagbogen var til Stede i Retten.

Der fremlagdes Udtog deraf, der ved Konference fandtes overensstemmende, og som oplæstes for og gennemgaas med de mødende, der henholdt sig dertil som rigtigt.

Det fremlagte Uddrag af Skibsdagbogen er saalydende:

Uddrag af Bark »Gerda«s Journal.

Den 7. December Kl. $8^1/_2$ Frmd. forlod Bark »Gerda« af Randers Gøteborg for at gaa med en Ladning Props af 144, 21 Stdr., bestemt til Tynen til Merss. Pyman Bell & Co. Lmtd. Vinden var sydlig. Bramsejlskuling og Regndis. Kl. 6,25 Eftmdg. passeredes Skagens Fyrskib og Kl. ca. 1

Fredag Morgen Hirtshals. Vinden skagede nu mere til Vestkanten, og der styredes Bidevind V. t. N. Vejret var afvekslende overtrkt. og Regn. Vinden skagede senere til Østkanten igen, og der styredes m/v. W.S.W. og senere W.S.

Søndag Mdg. var Skibet efter Bestikket paa 56° 13′ N. Brd. og 3° 53′ Ø. Ldg.

Kl. 1 Efmdg. fik vi en Undervandsbaad at se forude ca. $^3/_4$′ Afst., den havde hejst Flag M. Den styrede nu ned mod os og vendte tværs af os, men sagde ingen Ting, saa vi troede, den var engelsk; men paa en Gang forandrede den Kurs og styrede klods langs Siden paa os og hejste det tyske Flag. Han prajede nu over, at vi skulle brase Bak og fire St. Bramsejl samt sætte Baaden i Vandet, hvilket ogsaa blev gjort. Samtidig satte U.-Baaden ogsaa en Baad i Vandet, og 3 Mand kom om Bord til os og beordrede os til at gaa i vor Baad med det samme. Jeg spurgte dem om, hvad Meningen var med det; men der blev svaret, at det vidste jeg godt selv, at Skibet skulde brændes, da det var lastet med Props. Der var temmelig høj Sø af S.Ø., saa Besætningen fik kun bjærget meget lidt af deres Tøj. Kronometer, et Kompas samt Loggen havde vi taget med i Baaden. Jeg gik nu hen i Kahytten for at hente et Par Vanter, men fik Ordre med det samme at gaa i Baaden og ro over til U.-Baaden, de havde da kastet en Del af Provianten ud paa Dækket og hældt Petroleum ud over Kahytten. Da vi kom langs Siden af U.-Baaden, blev vi taget der om Bord med samt det bjergede Tøj og fik straks Ordre til at forsvinde ned under Dækket, hvor 5 Mand blev anbragt i det forreste Torpedorum og 4 Mand i det agterste, og vi saa ikke mere til »Gerda«. Skibets samt Ladningspapirerne tog Chefen og sagde, at dem fik jeg ikke mere. Kl. var da ca. $1^1/_2$. Lidt efter at vi var komne om Bord begyndte Baaden at gaa Fart; men hvor stærkt den løb eller hvad Kurs, ved vi ikke. Da vi havde været om Bord i U.-Baaden en Times Tid, kom en Mand ned til os og sagde, at vi ville blive sat om Bord i en Damper, som skulle komme for østgaaende, han sagde tillige, at de laa og ventede paa 2 Dampere, der skulle komme fra Gøteborg med Props, og at de havde brændt 3 danske Sejlskibe i Torsdags. Kl. ca. 5 standsede U.-Baaden, og vi fik Ordre at gaa op paa Dækket. U.-Baaden havde da standset svensk Damper »Thule«, som var ved at sætte en Baad ud. Vi fik nu vort bjergede Tøj udleveret, men flere af Sækkene vare aabne, og der manglede forskellige Ting; men Tyskerne paastod, det passede ikke. Kronometer, Kompas og Log maatte vi heller ikke faa. Jeg bad Chefen om en Erklæring paa, at han havde brændt »Gerda«; men han svarede, at det havde han ikke nødig at give mig. Vi stod paa Dækket i ca. 20 Minutter med Resterne af vort Tøj, medens

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Søen stadig skyllede over U.-Baaden. Da »Thules« Baad kom langs Siden, kom vi i den og blev sat om Bord i »Thule«, hvor vi i alle Maader blev vel modtaget. »Thule« havde passeret »Gerda«, som var i Brand.

Vi undertegnede bevidner, at Ovenstaaende er et sand Uddrag af Journalen.

A. Petersen, Fører.
O. Petersen Svan, Styrmand.
Niels Rasmussen, Matros.
Adry Starck, Matros.

Nr. 207/1916. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 12. December 1916.

G. Thorup,
fg. Ass.

Kaptajnen forklarede, at Ladningen bestod af Props, indladet i Gøteborg fra Firmaet With til Firmaet Peymann Bell & Co. til Tyne. Da de fik Øje paa Undervandsbaaden, var de ikke straks paa det rene med dens Nationalitet. De kunde i alt Fald intet gjøre for at undgaa den. De fik Ordre fra Undervandsbaaden om at standse, og 3 Mand fra Undervandsbaaden kom om Bord. Der blev ikke spurgt hverken om »Gerda«s Nationalitet, Ladning eller Bestemmelsessted; men de kunde se, at »Gerda« førte dansk Flag, ligesom der var malet Nationalitetsmærke paa Siderne, og de kunde se, at Ladningen bestod af Props. Den af de 3 Mand, de kaldte Styrmanden, beordrede Komparenten til at hale det danske Flag ned, og da Vidnet protesterede, sagde han, at Vidnet jo godt vidste, at Skibet skulde brændes, da det var ladet med Props, der var Kontrabande, til England. Hele Besætningen blev derfor beordret til straks at gaa i Baadene. De fik kun Tid til at medtage noget Tøj, og Vidnet medtog Journal og Papirer samt Flaget, Kompas, Barometer, Kronometer og Loggen. Der var ingen andre Skibe i Sigte. Da Vidnet vilde gaa ned i Kahytten for at faa sine Vanter med fra Skibet, blev det ham nægtet, og der blev sagt, at de skulde ro over til Undervandsbaaden. Vidnet saa ikke, hvad Undervandsbaadens Folk foretog sig paa »Gerda« ud over at de hentede Proviant ud paa Dækket og hældte Petroleum ud i Kahytten. Saa snart de var naaet over til Undervandsbaaden, fik de Ordre til at gaa ned under Dækket med deres Ting og saa ikke, hvad der derefter foregik. En Officer paa Undervandsbaaden havde, da de kom om Bord, forlangt Skibets Papirer af Vidnet, og Vidnet gav ham Skibets Nationalitetscertifikat, Konnossement, Certeparti, som han sagde Vidnet ikke fik tilbage. Efter at have været nede i Undervandsbaaden ca. $2^1/_2$ Time, fik de Ordre til at gaa op paa Dækket, og der blev sagt, at deres Tøj skulde blive bragt op. Det var, da de gik ned under Dækket, at der blev sagt, at de skulde blive satte om Bord i en østgaaende Damper. Da Tøjet blev langet op, saa de, at Kaptajnens Sæk var løst op, og at et Par af de andre var skaarne op i Siden, og der manglede forskellige Ting, hvad Kaptajnen foreholdt de Mænd, der bragte det op, ligesom han klagede herover til Chefen. Folkene sagde, det passede ikke, og Chefen sagde noget lignende som, at der ikke manglede noget. Vidnet forlangte at faa Skibets Instrumenter udleverede, men dette nægtede Chefen, idet han sagde, at Skibet nu var tysk. Komparenten forlangte derefter en Erklæring om, at »Gerda« var brændt, hvad Chefen ikke vilde give ham. Om den Baad, de havde roet over i, var det blevet sagt, at Undervandsbaaden tog den paa Slæb. Da de kom op, saa de den ikke, men senere erfarede de paa »Thule«, at Undervandsbaadens Folk havde roet over i denne til »Thule« og en svensk Bark. Senere saa de den fra »Thule« drive omkring fuld af Vand. Det var en gammel Baad, hvor et Par Bord var knuste, da de lagde til Undervandsbaaden. De kom over i »Thule« ved Hjælp af »Thule«s Baad. Paa »Thule« sagde de, at de havde passeret tæt om »Gerda«, og at der var Ild i begge Ender, og at der intet var at gøre ved den. Det foregik omtrent halvvejs

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

mellem Jylland og England. De kom derefter til Gøteborg med »Thule«.

De øvrige mødende bekræftede Kaptajnens Forklaring.

Kaptajnen forklarer, at i hans Sæk manglede, da de kom op fra Undervandsbaaden, det danske Flag; han kan ikke sige, om der ellers manglede noget.

Matros Bülow Andersen forklarede, at hans Sæk var skaaret op, og i den manglede 1 Sæt Olietøj, Barberkniv og andre Smaating.

Matros Niels Rasmussen forklarer, at han havde i en Olietrøje indpakket et Par Støvler, Barbermaskine, noget Tobak og andet. Denne Bylt manglede helt, uagtet han paatalte det.

Matros Sørensen forklarer, at han til sin Sæk havde bundet en Regnfrakke, og den manglede.

Matros Starck forklarer, at i hans Sæk manglede en lang Kappe, 1 Sæt Olietøj og andet.

Letmatros Knudsen forklarer, at hans Sæk var skaret op, og der manglede en Harmonika.

Matros Eriksen forklarer, at hans Bylt var løst op, og der manglede 1 Par Landgangssko og 3 Par Arbejdsbenklæder.

I Stewart Petersens Sæk manglede 1 Sæt nyt Olietøj, 4 Sæt Undertøj og Strømper.

De mødende forklarer, at Undervandsbaaden havde intet Mærke.

Oplæst og vedstaaet.

Søforhøret sluttet.

Retten hævet.

Rump.

H. S. A. Olsen. ***Schmidten.***

»Gerda«
Rederi: Hvid & Evensen. Aarhus.
Reg. Tonn. Br.: 288.
Reg. Tonn. Net.: 262.
Bygningssted: Drammen.
Bygningsaar: 1873.
Materiale: Eg og Fyr.
Klasse: Bur. Ver. * 10-3 $^5/_6$ G. 2. 1.
Assurance: Kr. 85,000. Norske Assurandører.

75. S/S »INGER« af Esbjerg.

Sænket i den engelske Kanal den 11. December 1916 paa Rejse fra Gandia til London med Frugt. Ingen Omkomne.

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn gør vitterligt.

Aar 1916 den 18. December Eftermiddag Kl. 2 blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand, Overretsassessor Poul Hansen i Henhold til Konstitution af 28. September 1916 og af dens Medlemmer: Kaptajn Olsen og Kaptajn Wrisberg og foretoges:

Nr. 213/1916. Søforhør i Anledning af

A. at S/S »*Inger*« den 18. November d. A. under Losning i Palma er blevet paasejlet af tysk Damper »Tangturen« samt

B. at S/S »Inger« den 11. ds. er blevet sænket af en tysk Undervandsbaad i den engelske Kanal.

For Rhederiet mødte Inspektør G. Christoffersen.

For Krigsforsikringen og Kaskoforsikringen, De private Assurandører, mødte Kaptajn Michelsen.

Hele Besætningen mødte:
Føreren, Kaptajn M. Skou.
1. Styrmand Søren Winther.
2. Styrmand Hans Thøgersen.
1. Mester Axel Lund.
2. Mester Jaques Chr. Holst.
Hovmester Albin Eriksson.
Matros Einar Nielsen.
Matros Thorvald Christiansen.
Matros A. G. Stephensen.
Fyrbøder J. Mathias Jensen.
Fyrbøder Ernst Chr. Nielsen.
Fyrbøder Laust Nielsen.
Dreng Hans Chr. Olsen.
Dreng Niels Lundholm Nielsen.
Messedreng A. V. Larsen.

A. — — — — — — — — — — — — —
— — — — — — — — — — — — —

B. Der fremlagdes en yderligere Begæring om Søforhør.

Der fremlagdes Oplysninger om Skibet.

Der fremlagdes Uddrag af Skibsdagbogen, der var til Stede.

Uddraget oplæstes for og godkendtes af de mødende.

Kaptajnen tilføjer, at Vejret var godt og Søen nogenlunde rolig, da de gik i Baadene; men Barometret saa truende ud, de spurgte Undervandsbaadens Chef, om han ikke vilde bugsere dem nærmere mod Land. Han sagde, det kunde han ikke. Undervandsbaadens Chef anslog Afstanden fra Land til 23 Kvartmil; men det viste sig i Virkeligheden kun at være mellem 12 og 15. Da man gik i Baadene, tog man med saa meget, man kunde have af Proviant, Tøj o. s. v. Man var paa Søen $3^1/_2$ Time, inden »Anna Mærsk« optog Besætningen.

Undervandsbaaden førte tysk Orlogsflag, men ellers ingen Mærker af nogen Art. Kvittering for Sænkning blev ikke givet og er heller ikke forlangt.

Ingen af de mødende kender Undervandsbaadens Chefs eller Næstkommanderendes Navne. Hvor Skibspapirerne er blevne af, ved Komparenten ikke. Paa den ene Side anser han det sandsynligt, at Undervandsbaadens Chef har beholdt Konnossementet, men paa den anden Side husker han, at da han kom tilbage til »Inger«, havde han nogle Papirer i Haanden; dem lagde han paa Kahytsbordet, men saa blev der raabt, at nu sprængte de Bomberne, og han maatte skynde sig bort.

Det Sted, hvor »Inger« blev sænket, var med St. Cathrine Point i N.N.O., 15 Kvartmils Afstand.

Ladningsejerens Navn er Robert Mac Andrew. London. Han var i alt Fald Agent. Ladningen bestod kun af Frugt.

Der var ingen særskilt Interesseforsikring.

Besætningen tiltræder Kaptajnens Forklaring.

Kaptajnen tilføjer, at Redningsbaadene er overgivne den danske Konsul i Dartmouth.

Ingen af de mødende begæredes yderligere adspurgt.

Edfæstelse blev ikke begært.

Søforhøret sluttet.

Retten hævet.

Poul Hansen.

H. S. A. Olsen. *Wrisberg.*

De fremlagte Dokumenter lyder efter hverandre saaledes:

B.

J. LAURITZEN.

Kjøbenhavn K., 18. December 1916,
Grønningen 15.

Sø- og Handelsretten, her.

Herved tillader jeg mig at andrage om, at der maa blive afholdt Søforhør i Anledning af, at S/S »Inger« den 11. ds. er bleven sænket i den engelske Kanal af en tysk Undervandsbaad.

Med Højagtelse

J. Lauritzen. *P. Nielsen.*

Nr 213/1916. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 18. December 1916.

Harald Thomsen,
fg. Ass.

B.

J. Lauritzen, København.

Oplysninger til Brug ved Søforhør i Anledning af, at S/S »Inger« den 11. ds. er blevet sænket af en tysk Undervandsbaad.

Bygget i 1908 af Kjøbenhavns Flydedok & Skibsværft til Klasse Lloyd's 100 A 1, Byggemateriale Staal.

Rhederi: Dampskibsselskabet »Vesterhavet«.

Damperens Hjemsted var Esbjerg.

Netto Reg. Tonnage 442,93 brutto 785,79.

Signalbogstaver N. Q. S. L.

Damperen var paa Rejse fra Gandia til London med en Ladning Appelsiner.

Krigsforsikring tegnet hos Krigsforsikringen for danske Skibe.

Kasko- og Interesseforsikring hos de private Assurandører.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Nr. 213/1916. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 18. December 1916.

Harald Thomsen,
fg. Ass.

B.

Udtog af S/S »Inger«s Skibsdagbog paa Rejsen fra Gandia til London med en fuld Ladning Appelsiner.

1916, December.

Fredag den 1. Kl. 9,10 Em. var Skibet tillastet med en fuld Ladning Appelsiner i Rummene og paa Dækket. Dybg. for 13′, agter 14′ 10″. Skibet er i sødygtig Stand og i enhver Henseende skikket til at udføre Rejsen. Gjorde søklar og dækkede Dækslasten med Presenninger.

Kl. 10,30 Em. afgik fra Gandia med Lods om Bord, bestemt til London.

Kvitterede Lodsen lige udenfor Havnen.

Vinden østlig, laber Kuling, skyet Luft, Bar. 756 m/m. L.v. P.

2., 3., 4., 5., 6., 7., 8. og 9. forløb Rejsen godt, uden at noget nævneværdigt indtraf.

Søndag den 10. Kl. 6,50 Fm. passerede Ushant N.V. Fyr i misv. S.O. t. O. Afstand 7 Sml. Log 12. L. v. P.

Mandag den 11. Middagsplads efter Bestikket 50° 23′ N. Brd. 1° 34′ v. Lgd. Skibets Kurs var retv. N. 78 Øst.

Kl. 1,15 Em. fik en Undervandsbaad i Sigte tværs om Stb., Afst $1^1/_2$ Sml. — Undervandsbaaden førte 3 Flag, men da disse var meget smaa kunde de ikke aflæses; kort efter afskod Undervandsbaaden et skarpt Skud lige forbi »Inger«s Stævn. Maskinen blev straks stoppet, og da Undervandsbaaden kom nærmere, aflæstes Signalet til at være T. A. F. (Bring Deres Papirer om Bord). Der blev straks sat en Baad i Vandet, og Kaptajnen med to Mand roede over til U.-Baaden medbringende Skibets Papirer. — Da Chefen paa U.-Baaden saa, at »Inger« skulde til London med Frugtladningen, sagde han, at Skibet skulde skydes ned, hvilket Kaptajnen protesterede imod og sagde, at Frugt ikke var Kontrabande, men Luksuslast. Chefen paa U.-Baaden sagde, at Frugt var Levnedsmidler, og Skibet fik under ingen Omstændigheder Lov at passere, men straks skulde sænkes. 1 Officer og 2 Mand fra U.-Baaden sprang ned i »Inger«s Baad og roede med tilbage medbringende Bomber. »Inger«s Besætning fik Ordre til at forlade Skibet inden ti Minutter. Redningsbaadene sattes straks i Vandet, og Besætningen forlod Skibet. Straks efter eksploderede Bomberne, men da »Inger« kun sank ganske langsomt, affyredes yderligere 7 Kanonskud imod denne, hvorefter den sank. — Redningsbaadene satte Kursen efter den engelske Kyst. — Kl. 5,30 Em. blev optaget af den danske Damper »Anna Mærsk« af Svendborg. — Denne Damper var bestemt for Barcelona, og Kaptajnen besluttede at sætte Kursen for Dartmouth.

Tirsdag den 12. Kl. 9,00 Fm. ankom »Anna Mærsk« uden for Dartmouth, »Inger«s Redningsbaade sattes i Vandet, og Kursen sattes efter Dartmouth, hvor vi ankom Kl. 10 Fm.

S. Winther, 1. Styrmand.
M. Skou, Fører.
A. Lund, 1. Mester.

Nr. 213/1916. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 18. December 1916.

Harald Thomsen,
fg. Ass.

»Inger«s
Rederi: Dampskibsselsk. »Vesterhavet«. Esbjerg.
Reg. Tonn. Br.: 786.
Reg. Tonn. Net.: 443.
Tons DW.: 1200.
Bygningssted: Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.
Bygningsaar: 1908.
Materiale: Staal.
Klasse: Lloyd's Reg. ✠ 100 A 1.
Assurance: Kr. 150,000. Krigsforsikringen for danske Skibe.

---

76. Sk. »SOLON« af Kolding.

Sænket i Skagerak den 13. December 1916 paa Rejse fra Gøteborg til Tyne med 64 Stdr. Træ. Ingen Omkomne.

Udskrift af Søforhørsprotokollen ved Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Aar 1917 den 16. December blev Ekstraret sat af Rettens konstituerede Næstformand: Overretsassessor Poul Hansen og dens Medlemmer: Kaptajn Olsen og Kaptajn Wrisberg og foretoges:

Nr. 212/1916. Søforhør til Oplysning om Sænkning af Skonnert »*Solon*«.

Af Besætningen mødte:

Føreren N. Madsen.

Styrmand P. N. Larsen.

Letmatros P. J. C. Johansen.

Til Besætningen hørte iøvrigt 2 Skibsdrenge, der ikke er mødte.

For Krigsforsikringen mødte Kaptajn Fabricius.

Skibet tilhørte Skibsmægler Damkier Petersen i Kolding, der i Sommeren 1916 har købt det saa vidt vides for 21,000 Kr. af Skibsbygmester Jensen i Svendborg. Dengang var Skibet hjemmehørende i Troense.

Ladningen var Props og Sleepers fra J. T. White, Gøteborg til Tynen og Ordre. Ladningsmodtageren kender Føreren ikke. Det stod paa Konnossementet; men han kan ikke huske det. Han ved ikke, hvor Skib eller Ladning er assureret, men assureret var begge Dele.

Skibets Dagbog er gaaet ned med Skibet; men der fremlægges et Uddrag underskrevet af Føreren og Styrmanden.

Uddraget lyder saaledes:

Paa Rejse fra Gøteborg til Tynen i England.

Udtog af Skn. »Solon«s Dagbog, hjemmehørende i Kolding.

Tirsdag den 12. Decbr. 1916 hen paa Formiddagen kom Lodsen om Bord, fik Damper for og slæbte Skibet ud til Vinga. Kl. 4 Eftermiddag pass. samme, kvitterede Lods og Damper. Stormende Kuling, diset Luft, tilsatte tjenlige Sejl og styrede efter Skagen. Kl. 8 Aften pass. Skagens Fyrskib, styrede Kurs V., Kl. 12 Midnat pass. Højens Fyr. Afstand 6 Km. Vinden sydlig, Regnrusk.

Onsdag den 13. ds. Kl. 4 Morgen Hirtshals Fyr i S.Ø. gis. 10 Km. Kl. 8 Fm. havde Retv. sejlet Kurs S. 73 V. Dist. 18. Kl. 12 Middag Retv. sejlet Kurs S. 73 V. Dist. 18. Paakommende gisset N. Br. 57,30. Ø. Lgd. 8,36. Eftermiddag Kl. 3½ hørtes et Skud og straks kom en Undervandsbaad til, og beordrede alle Mand fra Borde og tage Skibets Papirer med sig, da Skibet skulde brændes, der gaves ingen Frist, saa Mandskabet mistede alt sit Tøj. U.-Baaden tog Mandskabet om Bord, hvor vi blev lukket ned straks, saa der var ingen, som saa, hvorledes Skibet blev tilintetgjort. Kl. 10 Aften blev Mandskabet beordret op, for at blive sat om Bord i S/S »August« af Landskrona, som landsatte os i Landskrona.

Fredag den 15. ds. Morgen, efter at have været hos den danske Konsul der, fortsattes Rejsen til Kjøbenhavn, hvor vi ankom Fredag Aften.

Dette bevidnes.

København 16. Dec. 1916.

Fører *M. Madsen.*

Styrmand *P. Larsen.*

Nr. 212/1916. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 16. December 1916.

Helland,
Ass.

Det fremlagte oplæses og vedstaas.

Kaptajnen tilføjer, at Undervandsbaaden førte tysk Orlogsflag ellers var intet Mærke synligt. Selve Sænkningen af Skibet har ingen af de mødende set fuldbyrdet, men om Bord i Undervandsbaaden sagde Folkene, at »Solon« var gaaet ned.

Noget bestemt Varsel til at gaa fraborde blev ikke givet, der blev sagt: øjeblikkelig. De fik intet med, andet end hvad de gik og stod i, dog et Rugbrød og et Par Flasker Øl. »Solon«s Jolle blev sat i Drift, da Besætningen gik om Bord paa »August«, Undervandsbaaden havde i Mellemtiden haft den paa Slæb.

Ingen af de mødende har yderligere at tilføje eller spørge om.

Oplæst, vedtaget.

Søforhøret sluttet.

Retten hævet.

Poul Hansen.

H. S. A. Olsen *Wrisberg.*

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

»Solon«s
Rederi: Damkjær Petersen. Kolding.
Reg. Tonn. Br.: 137.
Reg. Tonn. Net.: 121.
Bygningssted: Troense.
Bygningsaar: 1872.
Materiale: Eg.
Klasse: Bur. Ver. ✠ 16-3 5/6 G 1 1.
Assurance: Kr. 28,000. Norske Assurandører.

---

77. S/S »CHASSIE MÆRSK« af Svendborg.

Sænket i Atlanterhavet den 16. December 1916 paa Reise fra Barry Dock til Lissabon med 2266 Tons Kul. Ingen Omkomne.

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn gør vitterligt:

Aar 1917 den 25. Januar blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand: Kriminalretsassessor Rump og dens Medlemmer: Kaptajn Olsen og Kaptajn Tidemand og foretoges:

Nr. 24/1917. Søforhør i Anledning af, at »*Chassie Mærsk*« er sænket.

Af Besætningen mødte:

Kaptajn O. Hansen.
1. Styrmand S. M. Pedersen.
2. Styrmand N. A. Pedersen.
1. Mester H. P. Borbye.
2. Mester V. H. Poulsen,
Assistent C. M. Johansen,
Tømmermand Axel Hansen,
Matros J. Hansen,
Letmatros A. J. Jørgensen.

For Rhederiet mødte Inspektør Nielsen.

For Krigsforsikringen mødte Kaptajn Fenger.

Der fremlagdes en Rapport, som oplæstes for og blev gennemgaaet med de mødende.

Den fremlagte Rapport er saalydende:

Rapport
over S/S »Chassie Mærsk«s Torpedering i Biscaya Bugten den 16. December 1916.

Torsdag den 14. December 1916 Kl. 1 p. m. afgik Skibet fra Barry Dock bestemt til Lissabon med en Ladning Kul.

Den 15. December Kl. 6 Fmd. passeredes Wolf Rock Fyr om Bb. i 3 Kml. Afstand og styrede derefter misv. S.V.

Den 16. December Kl. 11,30 Fmd., da Skibet efter Bestikket befandt sig paa 47° 05′ N. Br. 7° 49′ V. Lgd., kom en Undervandsbaad i Sigte om Bb. i ca. 3 Kml. Afstand, samtidig hørtes et Knald, og en Kugle passerede Boven af Skibet i ca. 1 Kabellængdes Afstand. Der blev straks slaaet »stop« til Maskinen, og kort efter saas Undervandsbaaden, som førte tysk Flag, sætte Signaler om at komme om Bord med Skibspapirerne. Bb. Jolle blev straks sat i Vandet, og Føreren med 2 Matroser gik derefter langs Siden af Undervandsbaaden, hvor Skibspapirerne blev afleverede til Undervandsbaadens Fører. Efter at denne havde undersøgt Papirerne, meddelte han, at Skibet skulde sænkes. Føreren protesterede mod Sænkningen af Skibet, da dette var dansk og Ladningen bestemt til et privat Firma. Føreren paa U-Baaden nægtede at tilbagelevere Skibspapirerne og gav Besætningen paa »Chassie Mærsk« 10 M. til at gaa i Baadene og derefter at ro om Bord i S/S »Gerda« af Esbjerg, som under tysk Flag opholdt sig i Nærheden. Efter at Føreren var kommen tilbage til »Chassie Mærsk«, blev Redningsbaadene satte i Vandet, og alle Mand gik i dem og roede derefter om Bord i S/S »Gerda«, hvor Føreren med hele Besætningen blev indespærret i Kahytten efter i Forvejen at have frataget Føreren Skibsjournalerne samt Besætningens Søfartsbøger inklusive Pas. Efter med S/S »Gerda« at have krydset i Biscaya og Atlanterhavet i 3 Dage blev Besætningen fra S/S »Chassie Mærsk« og S/S »Gerda« samt en engelsk Besætning landsat i Finisterre ved Hjælp af Redningsbaade. Ved Afgangen fra S/S »Gerda« nægtede den tyske Fører at udlevere Skibsjournalerne og øvrige Papirer, som Grund angaves, at Baadene var overfyldte, og intet maatte medtages.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Den 19. December 1916 Kl. ca. 3,30 Emd. var alle Mand velbeholdne landsat i Finisterre.

S. M. Pedersen. *O. Hansen.*
Styrmand. Fører.

Nr. 24/1917. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 25. Januar 1917.

Harald Thomsen,
fg. Ass.

Rapporten godkendtes.

Der forevises en Protest afgivet for den danske Konsul i Coronja.

Kaptajnen forklarer, at Skibet førte en Ladning Kul fra Barry Dock til Lissabon til privat Firma. Han maatte efter Ordre aflevere Skibets Maalebrev, Konnossement og Udklareringspapirer til Undervandsbaadens Chef, der trods hans Protest erklærede, at Skibet skulde sænkes. De fik 10 Minutter at forlade Skibet og fik Ordre til at gaa om Bord i det af Undervandsbaaden allerede beslaglagte Skib »Gerda«, der var i Nærheden. Kaptajnen fik medtaget Skibsdagbog og Instrumenter og Mandskabets Søfartsbøger, men dette maatte han straks aflevere til Prisemandskabet paa »Gerda«. Iøvrigt fik de intet reddet.

Paa »Gerda« blev de behandlede som Fanger af Prisemandskabet og fik kun af og til Lov at gaa paa Dækket.

Komparenten troede, at »Chassie Mærsk« var bleven beskudt af Undervandsbaaden, og saa ogsaa gennem en Sprække, at Skibet laa kæntret og synkefærdigt.

Der var sagt, at de skulde blive en halv Snes Dage om Bord i »Gerda«. Der var intet sagt om, hvor de skulde i Land, men da der manglede Vand og Proviant, fik de den tredie Dags Morgen Ordre til at gøre sig klare til at gaa i Land, og ved Middagstid blev de landsatte ved Finisterre.

»Chassie Mærsk«s Baade gik tabt, idet den ene straks blev opgivet af Prisemandskabet, og den anden gik tabt ved Slæbningen om Natten.

Komparenten foreviser en Tilstaaelse, som han straks efter sin Anmodning modtog af Undervandsbaadens Fører, dateret Atlantic 16. December. Dampfer »Chassie Mærsk«. Gemäss Pr. O. versenkt, underskrevet med hans Navn med Tilføjende: Kapitänleutnant, Kommandant eines d. Useebotes.

De øvrige mødende bekræftede Kaptajnens Forklaring.

Søforhøret sluttet.

Retten hævet.

Rump.

H. S. A. Olsen. *O. Tidemand.*

»Chassie Mærsk«s
Rederi: A/S »Dampskibsselskabet Svendborg«. Svendborg.
Reg. Tonn. Br.: 1387.
Reg. Tonn. Net.: 813.
Tons DW.: 2250.
Bygningssted: A. Vuijk en Zonen. Capelle a. d. Ysel.
Bygningsaar: 1910.
Materiale: Staal.
Klasse: Lloyd's Reg. ✠ 100 A 1.
Assurance: Kr. 1,247,500. Krigsforsikringen for danske Skibe m. fl.

---

78. S/S »MICHAIL ONTCHOUKOFF« af Kjøbenhavn.

Minesprængt i Nordsøen den 17. December 1916 paa Rejse fra Rosario til Aarhus med 3640 Tons Majs. Ingen Omkomne.

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn gør vitterligt:

Aar 1916, den 27. December blev Retten sat af dens Næstformand, Kriminalretsassessor Rump og dens Medlemmer: Kaptajn Olsen og Kaptajn Larsen, og foretoges

Nr. 224/1916. Søforhør i Anledning af, at S/S »*Michael Outschoukoff*« er blevet minesprængt ud for Themsen.

Af Besætningen mødte:
Foreren, Kaptajn J. S. Nielsen,
2. Styrmand J. Christensen,
1. Mester G. Iversen,
2. Mester C. Olsen,
Maskinassistent N. Høy,
Matros P. C. Nielsen,
Tømmermand S. Kjeldsen,

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Letmatros J. Møller,
Matros N. Nielsen,
Hovmester A. Harbo,
Kok A. Hansen.

For Rhederiet Dansk Russisk Dampskibsselskab mødte Inspektør G. Stoltenberg.

For Krigsforsikringen mødte Kaptajn Fabricius.

Der fremlagdes Skrivelse fra det dansk-russiske Dampskibsselskab og Fortsættelse af Skibsdagbogen, der var til Stede i Retten. Uddraget oplæstes for og godkendtes af de mødende.

Kaptajnen forklarer, at han efter Ordre styrede Nord paa langs Kysten. Der var Lods paa Broen og Udkig efter Miner paa Bakken. Udkigsmanden var en Russer, der har erklæret ikke at have set den Mine, Skibet stødte paa.

De forudsejlende Skibe havde ikke stødt paa Miner. De fulgte nøjagtig i de andres Kølvand, men disse var ballastede og laa derfor ikke saa dybt. Der var 3—4 Kvartmil ind til Grunden, og straks efter Eksplosionen forsøgtes at naa derind bl. a. ved Patrouillebaades Hjælp, uden at dette lykkedes.

Ingen kom til Skade ved Eksplosionen, og alle blev reddede, inden Skibet sank.

Kaptajnen forklarer, at det erklæredes fra Patrouillebaadene, at det maatte være en Mine, de er stødt paa, idet Torpedobaade og Undervandsbaade formentlig ikke kunde være naaet derud, da der laa mange Patrouillebaade. Det er udelukket, at Eksplosionen kan hidrøre fra Skibets Indre, da der ikke fandtes Sprængstoffer om Bord. Der var strøget efter Miner om Morgenen, forinden der var givet Signal til at sejle; Kaptajnen antager, at Minen har været forankret saa dybt, at Nettet var gaaet over, og at den var blevet udlagt den foregaaende Dag eller Nat, da det var stille og taaget.

Ladningen var bestemt til Eriksen og Christensen i Esbjerg, at udlades i Aarhus. Hvor den var forsikret, vides ikke.

De mødende bekræftede Kaptajnens Forklaring.

Ingen af de mødende begæredes yderligere adspurgt.

Edsfæstelse blev ikke begæret.

De fremlagte Dokumenter lyder efter hinanden saaledes:

Aktieselskabet
DET DANSK-RUSSISKE DAMPSKIBSSELSKAB.
Direktionen.

———

Kjøbenhavn (Børsen), den 27. December 1916.

Til
Sø- og Handelsretten, hersteds.

S/S »Michail Ontchoukoff«.

Dette Skibs Besætning er hjemkommen, efter at Skibet den 17. December i Farvandet udenfor Thames Floden er stødt paa en Mine og sunket. Skibet var paa Rejsen fra Rosario til Aarhus med en fuld Last Korn, og anmoder vi herved den høje Søret om idag i den Anledning at lade afholde Søforhør.

Til nærmere Oplysning for Søretten tjener, at Skibet var bygget og kom i Fart i April 1905. Dets Grosstonnage er 2118 Tons, og Nettotonnagen 1353 Tons, Registreringsbogstaverne er NPGL. Skibet var klassificeret i Lloyds Register A 1.

Skibet var kaskoforsikret mod Sørisiko for Kr. 315,000, hvoraf 30 pCt. Selvrisiko, og Resten dækket hos følgende Selskaber: »Albingia«, Hamburg-Düsseldorf, 20 pCt., »Allianz«, Berlin, 10 pCt., »Norddeutsche Versicherungsgesellschaft«, Hamburg, 12½ pCt., »Deutsche Lloyd«, Berlin, »Germanische Versicherungsgesellschaft«, Mannheim, »Schlesische Versicherungsgesellschaft«, Berlin, »Danske Lloyd«, København, hver 5 pCt. og »Hansa«. Stockholm, 7½ pCt.

Aktieselskabet
Det Dansk-Russiske Dampskibsselskab.
Kay Reinhard.

Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 27. December 1916.

Harald Thomsen,
fg. Ass.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Fortsættelse af Skibsdagbogen om Bord i S/S »Michail Ontchoukoff« fra Kl. 9,15 Fmd. Søndag den 17. December 1916.

Kl. 9,15 Fmd. fik Ordre fra Patroljebaaden pr. Signal til at fortsætte Rejsen. Kl. 9,30 Fmd. lettede Anker og fortsatte Rejsen efter Trinitz Hause Pilots Anvisning. Sunk Fyrskib pejledes i mv. N.Ø. gis. Afst. ca. 7 Sml. Samtidig med os lettede ca. 20 andre Dampskibe, der ligeledes havde været opholdt; S/S »Michail Ontchoukoff« var en af de sidste i Rækken. Kl. 10 Fmd. gik 2. Styrmand efter Kaptajnens Ordre paa Bakken og gav Udkigsmanden streng Ordre til at holde god Udkig efter Miner. Vinden N. V. flov Kuling, sigtbart Vejr. Kl. 10,20 observeredes 1 drivende Mine om Stb. Afst. ca. $^1/_2$ Sml. Kl. 10,30 stødte Skibet mod en under Vandet værende Mine; der skete en voldsom Eksplosion, Lugerne over Nr. 1 og Nr. 2 Lastrum blev slaaet af og Korn fra Lastrummet op paa Dækket. Bb. Jolle blev fuldstændig splintret, og en uhyre stor Vandsøjle stod højt i Vejret fra Bb. Side og faldt ind over Broen og Overbygningen midtskibs. Der blev straks slaaet Stop i Maskinen og derefter fuld Kraft bak, thi Skibet begyndte straks at krænge over til Bb. og synke med Forskibet. Alle Mand blev beordret til Redningsbaadene, som blev sat i Vandet og bemandet og holdt klar ved Skibssiden. 2 Patroljebaade, som havde set Eksplosionen, kom langs Siden til Assitance.

Kaptajnen, 1. Styrmand, 1. Maskinmester, 2. Maskinmester og 2 Matroser forblev om Bord for, om det lod sig gøre, at sætte Skibet ind paa Grunden. Styrmanden pejlede Nr. 1 og Nr. 2 Lastrum, i Nr. 1 var 19′, Nr. 2 6′.

1 Vire blev fra Bakken ført over og gjort fast i Patroljebaaden, men Skibet sank med Forskibet hurtigere og hurtigere ned, og Forsøget paa at faa Skibet ind paa grundt Vande maatte opgives, og da de ombordværende gik fra Borde slog Vandet ind over Rælingen paa Forskibet, og 2 Minutter efter at Kaptajnen som sidste Mand forlod Skibet, krængede det om paa Stb. Side og forsvandt Kl. 10,55 Fmd.

Den Del af Besætningen, som gik i Redningsbaadene, blev optaget af en Patroljebaad og ført ind til Harwich, og Redningsbaadene overtoges af Marine Autoriteterne; noget senere indkom til Harwich Kaptajnen og Resten af Besætningen med den anden Patroljebaad, derefter blev hele Besætningen sendt til Skandinavisk Sømandshjem i London.

A. Hyde, 1. Styrmand.
J. Christensen, 2. Styrmand.
Chr. Iversen, 1. Maskinmester.
Charles Olsen, 2. Maskinmester.
P. Nielsen, Matros.
A. Abnors, Letmatros.
S. N. Høy, Maskinassistent.
J. S. Nielsen, Fører.

Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 27. December 1916.

Harald Thomsen,
fg. Ass.

Søforhøret sluttet.

Retten hævet.

Rump.

H. S. A. Olsen. *V. Larsen.*

»Michail Ontchoukoff«s
Rederi: Det Dansk-Russiske Dampskibsselsk. Kbh.
Reg. Tonn. Br.: 2118.
Reg. Tonn. Net.: 1354.
Tons DW.: 3700.
Bygningssted: The Clyde Shipbuilding & Engineering Co. Port Glasgow.
Bygningsaar: 1905.
Materiale: Staal.
Klasse: Lloyd's Reg. ✠ 100 A 1.
Assurance: Kr. 315,000. Danske Lloyd m. fl.

---

79. Skonnert »CHR. SCHOU« af Aalborg.

Minesprængt i Drogden den 18. December 1916 paa Rejse fra Kalmar til Aalborg med 37 Stdr. Træ. 1 Omkommen.

Udskrift af Aalborg Købstads Søreisprotokol:

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Aar 1916 den 28. December Formiddag Kl. 10 blev Aalborg Købstads Søret sat paa Tingstedet i Aalborg og beklædt af Sørettens Formand samt af Søretsmedlemmerne Konsul Kauffeldt og Fabrikant Im. Stuhr, hvor da foretoges:

Søsag Nr. 51/1916. Søforklaring og Søforhør i Anledning af, at Skonnert »*Chr. Schou*« af Aalborg paa Rejse fra Kalmar til Aalborg med en Ladning Træ er minesprængt i Nærheden af Stevns, hvorved Føreren omkom.

Der fremlagdes a Rekvisition med b omnevnte Rapport, saalydende:

Stempel 1 Krone.

Aalborg den 23. December 1916.

Som Reder for Skonnert »Chr. Schou« af Aalborg, Kaptajn Hansen, beder jeg den ærede Formand for Aalborg Søret lade afholde Søforklaring i Anledning af, at nævnte Skib paa Rejse fra Kalmar til Aalborg med en Ladning Træ er minesprængt i Nærheden af Stevns, hvorved Føreren omkom. Rapport fra de reddede vedlægges.

Aalborg, den 23. December 1916.

Ærbødigst

for A/S Chr. Schou.

C. A. Søgaard.

Kielsen.

Til Formanden for Aalborg Søret, Aalborg.

Fremlagt i Aalborg Købstads Søret, d. 28. December 1916.

Ole Kirk.

Aalborg, den 21. December 1916.

Rapport

af 2 Reddede fra Skonnert »Chr. Schou«.

Den 17. December om Morgenen afgik fra Kalmar med god Vind, og Skibet var i god og forsvarlig Stand og lastet med Træ bestemt til Aalborg.

Vinden var N.O. jævn frisk Brise, og Rejsen forløb under normale Forhold.

Mandag den 18. Kl. ca. 6 passeredes Sandhammeren, styrede langs Kysten til Trelleborg og derfra sattes Kursen efter Stevns.

Kl. ca. 7 Eftm. da Distancen mentes at være udløbet, og det efter Kending fra Land antoges at være tilstrækkelig udenfor Minefeltet, forandredes Kursen til N. op igennem Sundet. Kaptajnen, som havde givet denne Ordre, havde udtalte sig om, at vi nu var klar af Minefeltet og derfor skulde styre Nord, som vilde holde godt klar, da Kursen ellers er N. t. O. Vinden var O.N.O., saa Skibet vilde blive sat yderligere vestover. Kaptajnen gik da ned i Kahytten. Ca. 1 Kvarter efter mærkedes et stærkt Drøn, hvorved vi slyngedes til Vejrs og omkuld. Dæklasten flød rundt omkring, og Skibet begyndte at synke, da Agterskibet var bortsprængt, og vi var klar over, at vi var stødt paa en Mine.

Vi forsøgte at komme hen agter til Kaptajnen, men hele Agterskibet var aldeles bortsprængt, og vi saa intetsomhelst eller hørte nogen Lyd fra Kaptajnen; vi raabte efter ham, men fik intet Svar og var klar over, at han var forulykket. Vi gik saa forud for at kalde paa Letmatrosen, som var i Lukafet, og han kom straks op.

Baaden, som hængte under Davidorne agter, var slaaet udenbords og var fuld af Vand, da vi halede denne op og vilde øse den læns, sprang der en anden Mine ligeledes agter, og Matros Sørensen og Letmatros Block slyngedes udenbords, hvorved Block blev noget forslaaet paa den ene Haand og Fod, Sørensen fik nogle mindre Skrammer, men kunde dog selv entre op paa Dækket igen.

Vi forholdt os nu paa Dæklasten til Kl. 5 om Morgenen, da en svensk Skonnert »Virgo« passerede, og vi raabte om Hjælp. Vi tog ikke i Betænkning at forlade Skibet, da Vandet stod over Dæklasten, og vi kunde vente hvert Øjeblik, at Skibet vilde synke, og Jollen var kæntret. »Virgo« satte en Baad ud og tog os om Bord og med til Helsingør, hvor vi ankom den 19. Kl. 9 Aften og fik en ud-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

mærket Behandling. Letmatrosen indlagdes paa Hospitalet, medens vi blev indlogeret paa Hotel. Onsdag den 20. afgav vi Forklaring til Politiet i Helsingør og rejste til Aalborg om Aftenen.

Ejnar Johannes Birch.
Kok.

Peder Dusinius Sørensen,
Matros.

Fremlagt i Aalborg Købstads Søret, den 28. December 1916.

Ole Kirk.

For Rederiet A/S Chr. Schou mødte dettes korresponderende Reder C. A. Søgaard ved Skibsinspektør Peter Clausen Nielsen, der anmodede om, at Matros Peter Dusinius Sørensen og Kok Ejnar Johannes Birch maa blive stedede til at afgive Søforklaring. Han oplyste, at disse 2 Personer tilligemed den paa Hospitalet i Helsingør henliggende Letmatros Bloch er de eneste reddede fra Skonnerten »Chr. Schou«s Forlis.

Rettens Formand bemærkede, at ifølge Skrivelse af 23. ds. fra Køge Byfogedkontor er der til Køge Politi af 4 Fiskere fra Bøgeskov Ladeplads overgivet et i aaben Sø ca. $1^1/_2$ Mil fra Land uden Mandskabs Følge bjerget, med Træ lastet Skib, hvis Agterende var borte; paa et Navnebrædt fandtes Navnet Chr. Schou af Aalborg. En af Switzers Dampere har bistaaet ved Bjergningen. Skibet er slæbt til, men ikke ind i Køge Havn.

Inspektør Nielsen erkendte, at Rederiet gennem herværende Byfogedkontor er gjort bekendt med denne Skrivelses Indhold, og har Rederiet til Køge oversendt de fornødne Legitimationer.

Fremstod Matros Peter Dusinius Sørensen, 18 Aar gammel, der foreholdt Vidnepligten, godkendte Rigtigheden af Rapporten *b*, der forelæstes ham. Han var paa Dækket, da den første Minesprængning fandt Sted; han forklarer nærmere, at han opholdt sig agter ved Stormasten, og at han blev slynget til Vejrs.

Oplæst. Vedtaget under Edstilbud. Aftraadt.

Fremstod Kok Ejnar Johannes Birch, 16 Aar gammel(der foreholdt Vidnepligten godkendte Rigtigheden af Rapporten *b*, der forelæstes ham. Han opholdt sig, da den første Minesprængning foregik, i Kabyssen og slyngedes omkuld, men ikke til Vejrs.

Oplæst. Vedtaget under Eds Tilbud. Aftraadt.

Inspektør Nielsen foreviste for Retten et Skøde paa Skonnerten »Alfa« og en Skrivelse af 28. Marts d. A., hvorved Handelsministeriet har tilladt, at dette Skib under Navnet »Christian Schou« optages i dansk Skibsregister. Skibets Drægtighed 80,41 Netto Register Tons, Skibet er købt fra Sverrig. Maalebrevet er om Bord, og han kan ikke nøje give Oplysning om Skibets Bygningssted m. v. Ladningen bestod af ca. $36^1/_2$ Standard Trælast betinget til Aalborg eller Nr. Sundby.

Skibet var krigsforsikret for 12,000 Kr. og kaskoforsikret for 8000 Kr. Ladningens Værdi er ham ubekendt.

Oplæst. Vedtaget. Aftraadt.

Retten besluttede at indhente Oplysninger fra Helsingør vedrørende Letmatros Blochs Fremstilling af det passerede og fra Køge vedrørende den Skibet og Ladningen tilføjede Skade.

Søforklaringen udsat.

Søretten hævet.

Ole Kirk.

Im. Stuhr. *Axel Kauffeldt.*

Aar 1917 den 16. Februar Fm. Kl. 11,50 blev Aalborg Købstad Søret sat paa Byfogedkontoret i Aalborg og beklædt af Sørettens Formand i Overværelse af nedentegnede Vidner, hvor da foretoges:

Søsag Nr. 51/1916, fortsat.

Der fremlagdes *c* Skrivelse af 5. f. M. fra Helsingør Byfogedkontor, saalydende:

Helsingør Byfogedkontor,
den 5. Januar 1917.

I Henhold til Hr. Byfogdens Skrivelse af 30. f. M. — J. Nr. VI 1489/16 — frem-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

sendes vedlagt Udskrift af Helsingørs Politiprotokol tilligemed de til Sagen fremlagte Bilag.

Gad.

Til Byfogden i Aalborg.

Fremlagt i Aalborg Købstads Søret d. 16. Februar 1917.

Ole Kirk.

med Bilag *d*, saalydende:

Udskrift
af Helsingør Købstads Politiprotokol.

Aar 1917 den 3. Januar Formiddag Kl. 10½ blev Helsingør Købstads Politiret sat paa Tinghuset af den ordinære Dommer i de ordinære Retsvidners Forfald med nedennævnte Vidner, hvor da foretoges:

Nr. 2/1917. Subsidiært Forhør efter Begæring af Aalborg Byfogedkontor.

Der fremlagdes Skrivelse fra Aalborg Byfogedkontor af 30. f. M. med Udskrift af Aalborg Købstads Søretsprotokol.

Dommeren bemærkede, at den i Sagen omeldte Begivenhed havde været Genstand for Søforklaring og Søforhør i Helsingør Søret den 20. f. M., og fremlagde Aktsbeskrivelse af bemeldte Søforklaring og Søforhør.

I Retten mødte Letmatros Lars Christian Pedersen Bloch, der blev gjort bekendt med det fremlagte. Han forklarer, at han den 2. eller 3. November i Aalborg blev forhyret med »Chr. Schou« som Letmatros for en Rejse fra Sverige og videre.

Han forklarer, at han Kl. 7 om Morgenen var gaaet til Køjs og nogen Tid efter blev vækket af sine to Kammerater, Birch og Sørensen, med hvem han straks fulgte op paa Dækket. Skibets Agterpart var da sprængt væk. Komparenten og Sørensen gik agter ud, men kort efter sprang der en ny Mine, hvorved Komparenten slyngedes udenbords og beskadigede den ene Haand og Fod.

Komparenten forklarer iøvrigt i Overensstemmelse med, hvad der i Sagen er forklaret af hans to Kammerater, Birch og Sørensen. Komparenten blev straks efter Ankomsten her til Helsingør indlagt paa Øresundshospitalet, hvor han endnu henligger som Patient.

Oplæst. Vedtaget. Aftraadt.

Forhøret sluttet her ved Retten.

Retten hævet.

Gad.

Retsvidner:

Darmgaard. *E. Hansen.*

Udskriftens Rigtighed bekræftes.

Helsingør Byfogedkontor, den 5. Januar 1917.

Gad.

Fremlagt i Aalborg Købstads Søret d. 16. Februar 1917.

Ole Kirk.

Bilag *e*, saalydende:

Aalborg Byfogedkontor,
den 30. December 1916.

Ved at fremsende hoslagte Udskrift af Søforklaring og Søforhør Nr. 51/1916 skal jeg anmode om, at den paa Hospitalet i Helsingør indlagte Letmatros Bloch inden Retten maa blive afhørt efter den Anledning, Sagen giver, hvorhos den Politirapport, til hvilken de reddede den 20. ds. i Helsingør har afgivet Forklaring, bedes mig tilstillet tilligemed Udskrift af det passerede.

Ole Kirk.

Til Byfogedkontoret i Helsingør.

Fremlagt i Helsingørs Politiret den 3. Januar 1917. Nr. 2/1917.

Gad.

Fremlagt i Aalborg Købstads Søret d. 16. Februar 1917.

Ole Kirk.

Bilag *f*, Udskrift af Aalborg Søretsprotokol af Søforklaringen den 28. December 1916 og Bilag *g*, der er saalydende:

Nr. 2/1917. Fremlagt i Helsingørs Politiret den 3. Januar 1917.

Søretten i Købstaden Helsingør gør vitterligt:

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Aar 1916 den 20. December Eftermiddag Kl. 1½ blev Helsingør Købstads Søret sat paa Tinghuset af den ordinære Dommer med fhv. Havnemester Mortensen og Disponent E. G. Jensen som Bisiddere, hvor da foretoges:

Søforklaring og Søforhør i Anledning af, at Skonnert »Christian Schou« af Aalborg er minesprængt ved Falsterbo.

Der fremlagdes Rapport af 19. ds. saalydende:

Helsingør Politistation den 19. December 1916.

P. R. Nr. 84/1916.

Fremlagt i Helsingør Købstads Søret, den 20. December 1916.

Gad.

Rapport.

Fører af Motorskonnert »Virgo« af Sverige, H. Svendsson, indfandt sig Dags Aften Kl. 8,45 her paa Stationen og meddelte, at han i Morges Kl. 4,15, ca. 5 Sømil Ø.N.Ø. for Stevns havde bjerget 3 Søfolk, hvis Skib var forlist ved Minesprængning i det tyske Minefelt. Da Anmelderen havde optaget dem, drev de paa Lasten, der bestod af Brædder. Anmelderen forklarede, at de reddede indtil nu var blevet plejet saa godt det lod sig gøre; de to af dem var temmelig raske, hvorimod den tredie var noget forslaaet paa den ene Arm og det ene Ben.

De nævnte Søfolk blev straks efter afhentet her til i Droske. De to blev indlogeret i Hotel Skibet, og den tredie, der var syg, blev bragt til Hospitalet.

De forklarede alle, at de har været forhyret med »Christian Schou« af Aalborg. Da de i Mandags Aftes Kl. ca. 8 var ca. 5 à 6 Sømil fra Stevns, stødte Skibet paa en Mine fra det tyske Minefelt. Skibet blev fuldstændig Vrag, og de reddede dem kun med stort Besvær paa Lasten, der bestod af Brædder. Føreren, der paa det Tidspunkt, Sprængningen foregik, laa i sin Kahyt og sov, har de ikke set noget til, saa de maa formode, at han er gaaet ned med Agterskibet, der sank.

Der var kun de her tre reddede og Kaptajnen om Bord. Kaptajnens Navn er Hansen og er fra Aalborg.

O. J. Hansen.
Politibetjent.

Søfolkene fremstod derefter og forklarer, at deres fulde Navne er Peter Dusinius Sørensen, f. i Thisted den 10. Januar 1898. Ejnar Johannes Birch, født i Dronninglund den 17. November 1900.

Den tredie Sømand, som er bragt paa Hospitalet, hedder: Lars Petersen Block, født 23. Juni 1899 i Aalborg.

Sørensen forklarer, at han den 4. f. M. blev forhyret med Skonnert »Christian Schou«, Kapt. Hansen, af Aalborg, tilhørende Handelsrejsende Søgaard i Aalborg. Komparenten blev forhyret som Matros og var Bedstemand om Bord. Besætningen bestod foruden af Kaptajnen kun af Komparenten, Birch og Bloch.

Skibet var over 50 Aar gammelt, bygget i Danmark, hvor ved Komparenten ikke.

De sejlede fra Aalborg den 7. f. M. uden Last til Kalmar for at laste Træ. Efter at have taget Last om Bord, sejlede de Søndag den 17. ds. fra Kalmar for at vende tilbage til Aalborg. Han ved ikke, til hvem Lasten var bestemt.

I Mandags Aftes Kl. 7½ gik Kaptajnen, som da stod til Rors, ned i Kahytten. Han sagde til Komparenten, som skulde tage Vagten, at han skulde styre ret Nord i, idet han mente, at de var klar af Minefeltet. Skibet var paa dette Tidspunkt ca. 9 Sømil fra Stevns og laa vistnok Ø. til S. Komparenten adlød Kaptajnens Ordre, men efter nogen Tids Forløb satte han Roret fast, da Skibet kunde styre sig selv. Han bakkede derhos Klyveren. Vinden var Ø.N.Ø., lille Brise. Ved 8 Tiden om Aftenen hørte Komparenten et stærkt Drøn, han blev løftet i Vejret og faldt ned paa Ryggen. Han befandt sig paa dette Tidspunkt paa Stormasten. Han var da straks klar over, at Skibet var stødt paa en Mine i det tyske Minefelt. Kokken, Ejnar Birch, kom straks ud fra Kabyssen, hvor han havde siddet. Skibet sank straks, og de forsøgte at gøre Jollen klar, men i

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

det samme sprang der endnu en Mine, hvorved Komparenten og Letmatrosen — Bloch — som havde ligget i Lukafet forude, men som de straks havde purret ud — blev slynget i Vandet. De svømmede tilbage til Skibet, som var sunket saa langt, det kunde (paa Grund af Trælasten), saaledes at Vandet slog over det. Her tilbragte Komparenten, Birch og Bloch Natten indtil Kl. 5 Tirsdag Morgen, da de prajede en svensk Skonnert, som sejlede tæt forbi, og som derefter optog dem.

Komparenten forklarer, at den første Mine ramte Skibets Agterstavn og splintrede denne fuldstændig. Det var derfor umuligt at faa Kaptajnen purret, og Komparenten antager, at Kaptajnen maa være bleven slaaet ihjel straks.

Alt, hvad Komparenten og hans Kammerater ejede gik tabt ligesom alle Skibspapirer.

Oplæst. Vedtaget.

Ejnar Birch forklarer, at han blev forhyret med Skibet som Jungmand og Kok i Aalborg den 2. f. M.

Han godkender i et og alt forrige Komparents Forklaring.

Han har faret til Søs 4—5 Maaneder. Han sad i Kabyssen, da den første Mine sprang, han faldt om paa Gulvet og fik en Del Træsplinter m. m. over sig. Han kravlede straks ud paa Dækket og sammen med Bedstemanden raabte de paa Kaptajnen, men da han ikke svarede, antog de, at han var død, og de purrede saa Letmatrosen ud.

Oplæst. Vedtaget.

Sørensen forklarer paa Anledning, at han har faret til Søs i godt $2^1/_2$ Aar som Letmatros og Matros. »Christian Schou« var det første Skib, som han har været paamønstret som Matros.

Oplæst. Vedtaget.

Det bemærkes, at Letmatros Block, efter hvad der er oplyst fra Hospitalet, ikke for Tiden kan afhøres og næppe vil kunne udskrives før om mindst 14 Dage.

Ørsted.

Vidne: *O. Hansen.*

I Retten mødte Fører af Motorskibet »Virgo«, Herman Svensson, der vedtager sin ham forelæste Forklaring til den fremlagte Rapport med Tilføjende, at han traf det forulykkede Skib svømmende paa Læsten 6 Kvartmil -- ikke som til Rapporten forklaret 5 Kvartmil — Ø.N.Ø. misvisende for Stevns Fyr.

Han antager, at det forulykkede Skib har sat Kursen Nord efter for tidligt og derved er kommet til at runde det vestlige Hjørne af det tyske Minefelt.

Han antager, at Skibet flyder fremdeles paa Læsten.

Oplæst. Vedtaget under Eds Tilbud. Aftraadt.

I Retten mødte Sømand Peter Dusinius Sørensen, der vedtager sin ham forelæste Forklaring til den fremlagte Rapport.

Oplæst. Vedtaget under Eds Tilbud. Aftraadt.

Fremstod Jungmand Ejnar Birch, der vedtager sin ham forelæste Forklaring til den fremlagte Rapport, idet han iøvrigt vedtager foregaaende Komparents Forklaring til denne, der blev oplæst for ham. Han havde opholdt sig i Kabyssen ca. 5 Minutter, da den første Mine sprang. Han havde indtil da været paa Dækket.

Komparenterne forklarer begge overensstemmende, at Letmatros Block var gaaet til Køjs omtrent en Time før den første Mine sprang.

Oplæst. Vedtaget under Eds Tilbud. Aftraadt.

Søforklaringen og Søforhøret sluttet.

Retten hævet.

Gad.

Jensen. *R. Mortensen.*

Rettens Formand bemærkede, at der ikke er modtaget Svar fra Byfogedkontoret i Køge paa en til dette den 30. December f. A. rettet Henvendelse, men at Registrerings- og Skibsmaalings Bureauet den 31. f. M. har meddelt, at Skonnerten »Chr. Schou« under 26. f. M. er udslettet af Skibsregistret som forlist.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Sagen sluttet.

Søretten hævet.

Ole Kirk.

Vidner:

Dahl. *Sønderup.*

»Chr. Schous«
Rederi: A/S »Chr. Schou«. Aalborg.
Reg. Tonn. Br.: 90.
Reg. Tonn. Net.: 76.
Bygningssted: Marstal.
Bygningsaar: 1866.
Materiale: Eg.
Klasse: —
Assurance: Kr. 25,000. Krigsforsikringen for danske Skibe m. fl.

Anm.: »Chr. Schou« blev den 20. December 1916 som Vrag indbjerget til Køge.

---

80. Skonnert »EVA« af Gilleleje.

Opbrændt i Nordsøen den 19. December 1916 paa Rejse fra Frederiksværk til W. Hartlepool med 66 Stdr. Træ. Ingen Omkomne.

Gustaf Valentiner-Branth, Borgmester og Byfoged samt By- og Raadstueskriver i Fredericia Købstad, Ridder af Dannebroge, gør vitterligt:

Aar 1916 den 30. December Klokken 10½ Formiddag blev Fredericia Købstads Søret sat paa Thingstedet, og i Formandens Fraværelse beklædt af cand. juris P. Schäffer i Henhold til Vejle Amts Konstitution af 23. ds. samt Søretsmedlemmerne Mægler W. Brøchner-Mortensen og Havnefoged P. M. Schmidt og foretoges:

168/1916. Søforhør i Forbindelse med Søforklaring til Oplysning i Anledning af at Skonnert *Eva* af Gilleleje den 19. d. M. er brændt i Nordsøen.

For Retten mødte Skonnertens Kaptajn Christian Peter Westh af Rønne, som bemærkede, at Skibets Mandskab foruden ham bestod af:

Styrmand Theodor Maro Christensen af Mariager,

Letmatros Hermann Pedersen, Frederikshavn,

Letmatros Hans Laurits Jørgen Larsen, Odense.

Kok Lorents Georg Sørensen, Aalborg, hvilke han alle fremstillede.

De mødte blev forberedte til den forestaaende Forklaring ved Oplæsning af Lovens Edsformaningstale, hvorefter Mandskabet aftraadte og fremstod som første Vidne:

1. Kaptajn Christian Peter Westh som afleverede en af ham affattet og underskrevet kort Beretning om Begivenheden, hvilken Beretning oplæstes og godkendtes af Kaptajnen, der nærmere forklarede følgende:

Skibets Navn var Skonnerten Eva tidligere af Marstal, men nu af Gilleleje, idet den i afvigte Juni Maaned var købt af Direktør Brüel af Hillerød.

Komparenten kender ikke Skibets Registreringsbogstaver.

Skibet var paa 109 Brutto Register Tons, 90 Netto, Topsejlsskonnert.

Den var bygget paa Øland i Arildsborg i 1903 og bestod af Træ og var klassificeret i Bureau Veritas 1 Kl.

Ejeren var selv Rheder for Skibet, Skibet var købt for 20,000 Kr. var ved Rejsens Paabegyndelse assureret for 25,000 Kr., men led paa Vejen til England Havari og blev repareret i Frederikshavn i Løbet af November Maaned, hvorefter Assurancen formentlig er forhøjet. Assuranceselskabet er formentlig Københavns Søassurancekompagni.

Søforklaring er i sin Tid afgivet i Frederikshavn angaaende dette Haveri.

Ladningen bestod af danske Props, som var indtaget i Frederikshavn og Gilleleje i et Antal af 66 Stander, Ladningen var assureret i England; men Assurancesummen kender Komparenten ikke. Ej heller kender han Ladningens Værdi; men Fragten var 110 sh. pr. Stander.

Paa Skibet fandtes ikke andre Personer end foran nævnt.

Skibet forlod Gilleleje den 30. September d. A. og efter Reparationen i Frederikshavn den 15. ds. for at gaa til West Hartlepool, idet Ladningen var bestemt til Firmaet E. A. Caspar, Edgar & Co. i West Hartlepool. Da Skibet var ca. 130 kvart Mil Østnordøst for West Hartle-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

pool paa ca. 56 Gr. Bredde og ca. 2 Gr. vestlig Længde den 19. ds. Kl. 9 om Formiddagen blev Skibet standset af en forfra kommende tysk Undervandsbaad, som havde Nr. 40, hvilken beordrede dem til at standse ved at afgive Varselsskud, idet den samtidig signaliserede om at komme over med Skibets Papirer. Komparenten lod med det samme Skonnerten standse, hvorefter han med 2 Mand i Redningsbaaden roede over til Undervandsbaaden, som var standset ca. $^1/_2$ Sømil derfra, medbringende Skibets Papirer nemlig Mandskabsliste, Maalebrev, Konnossement og Certeparti, medens Dagbøgerne forblev om Bord. Undervandsbaadens Chef beordrede Skonnerten brændt, og to Mand fra Undervandsbaaden fulgte med Redningsbaaden tilbage, og efter at Mandskabet var kommet om Bord i Baadene, blev Skonnerten overhældt med Petroleum paa Dækslast, i Kahyt og Lukaf, hvorpaa der blev stukket Ild paa flere Steder af Skibet bl. a. i selve Kahytten.

Der blev givet rigelig Tid til at samle Værdisager samt Skibets Proviant, Folkenes Olietøj, Skibets Kompas og Kikkerter og Barometer. De personlige Ejendele undtagen Olietøj fik Manskabet Lov til at beholde, medens Resten blev bragt om Bord i Undervandsbaaden, hvorefter Komparenten og Mandskabet blev sat om Bord i Dampskibet Bretland, som kom til Stede med tysk Prisemandskab. Redningsbaaden lod man sejle. Paa Bretland opholdt de sig i 8 Dage, og der blev saa efterhaanden samlet Besætninger fra 4 andre sænkede Skibe (svenske og norske), hvorefter Skibet blev beordret til at sejle til Cuxhaven, hvortil de kom den 27. ds. om Eftermiddagen. Om Bord paa Skibet fik de god Behandling og Forplejning. I Cuxhaven blev de anbragt paa en Kaserne til den 28. ds. om Eftermiddagen, hvorefter de over Hamborg blev sendt til Grænsen.

Komparenten havde ingen Penge, men fik 50 Mark af den danske Vicekonsul i Cuxhaven, men kunde ikke faa Forbindelse med den danske Konsul i Hamborg, skønt der fra Cuxhaven var telefoneret til ham om at komme ned paa Banegaarden. Komparenten har derefter ikke haft Penge til at komme længere end hertil.

Komparenten fik fra Priseofficeren paa Bretland en Attest om, at Skonnerten var brændt.

Komparenten fik ingen af Skibets Papirer tilbageleverede, Vejret var stille og klart, Vinden S.S.O.

Oplæst, vedtaget.

Den fremlagte Beretning er saalydende:

Fremlagt i Fredericia Købstads Søret, den 30. December 1916.

P. Schäffer,
cst.

Den 15. December forlod Skonnerten »Eva« af Gilleleje Frederikshavn, for at begive sig paa en Rejse til West Hartlepool, England, med en Ladning Props.

Intet nævneværdigt passerede indtil Tirsdag Morgen den 19. December. Skibet befandt sig ca. 130 kml. af Hartlepool, da det blev stoppet af en tysk Undervandsbaad. Signaler blev sat om at komme over med Skibets Papirer. Redningsbaaden blev sat ud, og Føreren med 2 Mand roede over til Undervandsbaaden med Papirerne. Skibet blev erklæret for Prise og skulde brændes. To Mand fra Undervandsbaaden gik med Redningsbaaden tilbage til Skibet, og efter at have hældt Petroleum over Dækslast, Kahyt og Lukaf, blev der sat Fyr.

Besætningen fik Ordre til at gaa om Bord i S/S Bretland af København, som styrede ned mod Skibet. S/S Bretland var beslaglagt og havde Prisemandskab om Bord. Den 27. December ankom Skibet til Cuxhaven, Mandskabet blev bragt i Land og under Militærbevogtning afsendt til den danske Grænse, hvortil vi ankom den 29. December.

K. P. Westh,
Fører.

Derefter fremstod 2. Styrmand Theodor Maro Christensen, som forklarer, at han blev paamonstret Skonnerten i Frederikshavn den 11. ds., hvilket fandtes at

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

være stemmende med Komparentens Søfartsbog.

Han forklarer, at Skibet den 19. ds. om Formiddagen ved 10 Tiden i klart og stille Vejr blev standset af en tysk Undervandsbaad, og efter at Komparenten havde været om Bord i Undervandsbaaden med Papirerne, kom to tyske Marinesoldater om Bord, og disse stak Ild paa Skibet efter at have overhældt det med Petroleum. Tyskerne tilegnede sig Matros Larsens Olietøj, men ikke noget af Komparentens Tøj. Komparenten fik med sig et Sæt Jakketøj, 1 Sæt Undertøj og Søstøvler; men Resten blev brændt med Skibet. Komparentens Tøj var assureret for 400 Kr. paa Rhederens Foranstaltning.

Oplæst, vedtaget, aftraadt.

Derefter fremstod 3 Letmatros Hermann Petersen, som oplyser, at han den 11. ds. i Frederikshavn er udmønstret med Skonnerten, hvilket stemmer med hans Søfartsbog.

Han forklarer, at Skibet den 19. ds. om Morgenen blev standset af en tysk Undervandsbaad, hvorefter det blev brændt, idet to tyske Marinesoldater fra Undervandsbaaden, efter at Kaptajnen havde afleveret Skibets Papirer, overhældte Skibet med Petroleum og satte Ild paa. Komparenten fik med sig et Sæt Tøj, Undertøj og Støvler, medens det øvrige brændte. Tøjet var assureret for 200 Kr. paa Rhederens Foranstaltning. Der blev givet rigelig Tid til at skifte Tøj.

Oplæst, vedtaget, aftraadt.

Derefter fremstod 4. Letmatros Hans Laurits Jørgen Larsen, som forklarede, at han den 7. ds. er paamønstret Skibet, hvilket stemmer med hans Søfartsbog.

Komparenten forklarer, at Skibet den 19. ds. om Morgenen i klart og stille Vejr blev standset af en tysk Undervandsbaad, hvorpaa Kaptajnen foreviste Papirerne paa Undervandsbaaden. To tyske Marinesoldater kom derefter over paa Skibet, overhældte det med Petroleum og stak Ild paa det.

For Komparenten brændte der to Sæt Undertøj, 1 Par Støvler og Køjetøj, medens han forlod Skibet i sit Arbejdstøj. Komparenten havde Olietøj; men det tog Tyskerne. Komparentens Tøj var forsikret for 200 Kr. paa Rhederens Foranstaltning.

Oplæst, vedtaget, aftraadt.

Derefter fremstod 5. Kok Lorents Georg Sørensen, som forklarede, at han den 7. ds. er paamønstret Skibet, hvilket stemmer med hans Søfartsbog.

Komparenten forklarer, at Skibet den 19. ds. om Morgenen i klart og stille Vejr blev standset af en tysk Undervandsbaad, hvorpaa Kaptajnen foreviste Papirerne paa Undervandsbaaden. To tyske Marinesoldater kom derefter over paa Skibet overhældte det med Petroleum og stak Ild paa det.

For Komparenten brændte Arbejdstøj, 2 Sæt Undertøj, Træsko og Køjetøj, medens Tyskerne tilegnede sig hans Olietøj. Komparenten reddede 1 Sæt Tøj samt Undertøj og Støvler. Komparentens Tøj var assureret for 200 Kr. paa Rhederens Foranstaltning.

Oplæst, vedtaget, aftraadt.

Kaptajnen, som havde paahørt Mandskabets Forklaringer, oplyser, at den danske Konsul i Cuxhaven forsynede Mandskabet med noget Tøj.

Iøvrigt har Kaptajnen intet at bemærke til Folkenes Forklaringer.

Samtlige Vidner fremstod, hvorefter Kaptajnens Forklaring blev oplæst. Ingen af dem havde noget at bemærke til dette.

Saavel Kaptajnen som Mandskabet bekræftede derefter deres Forklaringer med Lovens Ed.

Aftraadte.

Søforhøret sluttet.

Søretten hævet.

P. Schäffer.

cst.

W. Brøchner-Mortensen. *P. M. Schmidt.*

»Evaes

Rederi: E. Brüel. Hillerød.
Reg. Tonn. Br.: 109.
Reg. Tonn. Net.: 90.
Bygningssted: Arensburg.
Bygningsaar: 1903.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Materiale: Fyr og Eg.
Klasse: Bur. Ver. 9-4 3/3 G. 1. 1.
Assurance: Kr. 50,000. Krigsforsikringen for danske Skibe m. fl.

---

81. S/S »GERDA« af Esbjerg.

Sænket i den biscayiske Havbugt den 19. December 1916 paa Rejse fra Sevilla til London med 900 Tons Frugt, Vin m. m.

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn gør vitterligt:

Aar 1917 den 25. Januar blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand: Kriminalretsassessor Rump og dens Medlemmer: Kaptajn Olsen og Kaptajn Tidemand, og foretoges

Nr. 21/1917. Søforhør i Anledning af, at S/S »*Gerda*« er sænket.

Af Besætningen mødte:
Kaptajn N. Iversen,
1. Styrmand P. H. Brinck,
2. Styrmand K. I. I. Nielsen,
1. Mester A. K. T. Sundblad,
2. Mester C. F. Nielsen,
Matros N. S. Pedersen,
Matros P. J. Christoffersen,
Fyrbøder E. W. Andersen.

For Rederiet mødte Inspektør Christoffersen.

For Krigsforsikringen mødte Direktør Dreyer og Kaptajn Fenger.

Der fremlagdes Oplysninger om S/S »Gerda«.

Der fremlagdes Uddrag af Skibsdagbogen og Maskindagbogen, der ikke er tilstede i Retten.

Uddraget oplæstes for og godkendtes af de mødende.

Der forevises en Protest for den danske Konsul.

Kaptajnen forklarer, at Skibs- og Maskindagbogen samt Ladesedler var reddede fra Skibet og paa Hjemrejsen afsendte hertil fra Rotterdam, men er endnu ikke komne hertil.

Undervandsbaaden førte tysk Orlogsflag og havde Nr. 46, og han maatte gaa om Bord i denne medbringende Skibets Nationalitetscertifikat, Konnossementer og Manifest og aflevere disse til Føreren.

Konnossementerne lød paa Frugt, Læg, Olivenolie, Harpiks, Kanariefrø og Vin til forskellige private Modtagere i London.

Kaptajnen protesterede mod, at Frugt var Kontrabande, men Føreren erklærede, at alt var Kontrabande, og at Skibet blev taget.

Komparenten blev holdt tilbage i Undervandsbaaden i 3 Dage, og det blev sagt, at Skibet skulde føres til Hamborg. Der styredes imidlertid vestlige og sydlige Kurser, hvad Komparenten kunde iagttage.

Komparenten tilbød engang at kaste Lasten overbord for at faa Skibet frigivet, hvad Undervandsbaadens Fører ikke vilde høre noget om.

1. Styrmand forklarede, at han var bleven om Bord i »Gerda«, til Undervandsbaaden sendte Prisemandskab om Bord, 7 Mand, overtog Kommandoen og hejste det tyske Flag; senere var iøvrigt atter det danske Flag hejst. De anbragte Bomber forskellige Steder paa Skibet klar til at benyttes, men foreløbig uden Fængsnor.

Skibet sejlede derefter med sydlige og vestlige Kurser og maatte i de følgende Dage optage Besætningerne fra de af den tyske Undervandsbaad sænkede Dampere »Chassie Mærsk« og »Boyhall«.

»Gerda«s Besætning vedblev at udføre Tjeneste om Bord, idet blot Kommandoen var overtaget af Prisemandskabet.

Kaptajnen forklarer, at han flere Gange havde talt med Undervandsbaadens Fører om at komme i Land, og det var sagt, at de skulde komme i Land et Sted paa Spaniens Kyst, og da der ikke var mere Drikkevand paa »Gerda«, blev alle Besætninger satte i Land den 19. December i Finisterre.

Da de var omtrent en Kvartmil fra Land i Bugten øst for Finisterre, blev alle Mand fra »Gerda« beordrede i Baadene, og Kaptajnen havde da noget forinden faaet Lov at gaa om Bord i »Gerda«.

Den ene af »Gerda«s Baade var da taget i Brug af Undervandsbaaden til forskellige Ting, de vilde bringe fra »Gerda«

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

over til Undervandsbaaden, og Komparenten hørte, at den senere var gaaet i Drift. De havde da kun 1 af »Gerda«s Redningsbaade og 1 af »Boyhall«s Baade at komme i Land i, og det blev derfor forbudt dem at taget noget med i Baadene fra »Gerda«, idet en af Prisemandskabet med Revolver i Haanden paasaa dette ved Faldrebet og sagde, at den blev skudt, som medtog noget.

Der var 62 Mand i de 2 Baade.

Redningsbaaden gik iøvrigt itu ved Landgangen og blev liggende paa Stedet.

Styrmanden forklarer, at Undervandsbaadens Mandskab havde beordret Besætningen fra »Chassie Mærsk« og »Boyhall« om Bord i Redningsbaaden.

Forinden de skulde forlade »Gerda«, havde Undervandsbaadens Mandskab anbragt Proviant fra »Gerda« samt Kronometre og Sekstanter fra »Gerda« og de andre Skibe i Skibets Redningsbaad for at bruge det ovre paa Undervandsbaaden, men Redningsbaaden gik tabt, idet Slæberen sprang.

1. Mester forklarede, at han, inden de forlod »Gerda« saa, at Prisemandskabet anbragte Fængsnore paa Bomberne.

Kaptajnen forklarer, at Føreren af Undervandsbaaden meddelte, da Komparenten forlod Baaden, at »Gerda« nu vilde blive sænket, og de saa den fra Land sejle ud fra Bugten, men kunde ikke se den blive sænket, da den kom bag Pynten.

Det blev senere meddelt dem af Fyrpasseren paa Finisterre, at han havde set »Gerda« synke.

Styrmanden forklarer, at han havde forlangt Bevis fra Prisemandskabets Løjtnant for, at Skibet skulde sænkes, hvad han nægtede at give.

De øvrige mødende bekræftede Kaptajnens Forklaring.

Ingen af de mødende begæredes yderligere adspurgt.

Søforhøret sluttet.

Retten hævet.

Rump.

H. S. A. Olsen. *O. Tidemand.*

De fremlagte Dokumenter lyder efter hverandre saaledes:

Oplysninger til Brug ved Søforhør i Anledning af, at S/S »Gerda« den 19. December 1916 blev sænket af en tysk Undervandsbaad udfor Finisterre.

Skibet er bygget i 1916 af Københavns Flydedok og Skibsværft til Lloyds Klasse ✠ 100 A. I, Byggemateriale Staal.

Rederi: Dampskibsselskabet »Vesterhavet«.

Damperen var hjemmehørende i Esbjerg.

Netto Reg. Tonnage: 455,27, Brutto: 755,18 Tons.

Signalbogstaver N. P. W. R.

Damperen var paa Rejse fra Sevilla til London med en Ladning Frugt.

Krigsforsikring tegnet hos Krigsforsikringen for danske Skibe og Danske Dampskibsrederes gensidige Krigsinteresseforsikring for Skibe.

Kasko- og Interesseforsikring tegnet hos de private Assurandører.

For Krigsforsikringen mødte Direktør Dreyer og Kaptajn Fenger.

For Rederiet mødte Inspektør Christoffersen.

Af Besætningen mødte:

Føreren, Kaptajn N. Iversen,
1. Styrmand P. H. Brinck,
2. Styrmand K. J. J. Nielsen,
1. Maskinmester A. K. T. Sundblad,
2. Maskinmester C. F. Nielsen,
Matros N. S. Pedersen,
Matros P. J. Christoffersen,
Fyrbøder E. W. Andersen.

Nr. 21/1917. Fremlagt i Sø- og Handelsretten 25. Januar 1917.

Harald Thomsen,
fg. Ass.

Det Kongelige danske Konsulat.
Rotterdam den 20. Januar 1917.

Udtog
af S/S »Gerda«s Skibsdagbog.

Søndag den 10. December 1916 Kl. 7,20 Emd. afgik Skibet fra Sevilla med Lods.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Lørdag den 16. December Kl. 10,10 Emd. observeredes en tysk Undervandsbaad lidt om Styrbord. Kl. 10,15 standsedes af den tyske Undervandsbaad. Kaptajnen fik Ordre til at komme om Bord med Skibspapirerne og blev holdt tilbage som Gidsel paa Undervandsbaaden. Der blev derefter sat 7 Mand af Undervandsbaadens Besætning om Bord paa »Gerda« som Prisemandskab og for at overtage Skibets Navigering. Skibets Sted, da det stoppedes af Undervandsbaaden, var ifølge Bestikket 47° 07′ N. Br. og 7° 45′ V. Lgd. Skibets Navigering overtaget af Prisemandskabet. Nøjagtig Indførelse i Journalen angaaende Sejladsen forbudt af Løjtnanten for Prisemandskabet. Styrende sydlige og vestlige Kurser. Fulgtes af Undervandsbaaden. Optog Besætningen fra »Chassie Mærsk« af Svendborg, da dette Skib blev sprængt i Luften af Undervandsbaaden. Kastede en Del af Ladningen over Bord for at gøre Plads til de af Undervandsbaaden eventuelt sænkede Skibes Besætninger.

Søndag den 17. December Kl. 2,30 sprængtes den engelske Damper »Boyhall« af London, hvis Besætning ialt 29 Mand optoges af »Gerda«.

Tirsdag den 19. December Kl. 2,20 Emd. stoppede udfor Fiskerlejet paa Østsiden af Cap Finisterre, hvorefter »Chassie Mærsk«s, »Boyhall«s og »Gerda«s Besætninger fik Ordre til at forlade Skibet i Baadene. »Gerda« blev derefter af Prisemandskabet bragt til Søs og efter Sigende sænket.

Udskriftens Rigtighed bekræftes.

Kongeligt Dansk Konsulat.

Rotterdam, den 20. Januar 1917.

H. H. M. Borregaard,
Generalkonsul.

(Konsulatsstempel.)

Nr. 21/1917. Fremlagt i Sø- og Handelsretten 25. Januar 1917.

Harald Thomsen,
fg. Ass.

Uddrag af S/S »Gerda«s Maskindagbog.

Søndag den 10. December Kl. 7,20 Emd. afgik Skibet fra Sevilla med en Ladning Stykgods bestemt til London.

Lørdag den 16. December Kl. 10,15 Fm. stoppede efter Ordre fra en tysk Undervandsbaad — (U-Baaden dykkede) Kl. 10,45 F. Kr. Kl. 11,00 stp. Undervandsbaaden kom igen til Syne og beordrede Baad i Vandet. — Prisemandskabet kommer om Bord.

Skibets Navigering overtages af Prisemandskabet.

Forskellige Manøvrer dels Fk — Hk — L.

Kl. 3,00 stp. Optaget Besætningen fra den danske Damper S/S »Chassie Mærsk« Kl. 3,10 F-Kr. — Styrende efter Nord-Spanien.

Forskellige Manøvrer i Nattens Løb.

Søndag den 17. December Kl. 2,36 Emd. stp., optog Besætningen fra den engelske Damper S/S »Boyhall« af London. — Kl. 6,00 F. Kr. H. K. Reduceret Fart.

Forskellige Manøvrer Resten af Eftermiddagen.

Mandag den 18. December. Forskellige Manøvrer i Løbet af Etmaalet.

Tirsdag den 19. December 16 Kl. 2,20 Stp. Em. udfor Fiskerlejet Finisterre paa Østsiden af Cap Finisterre, hvorefter S/S »Chassie Mærsk«s, S/S »Boyhall«s og S/S »Gerda«s Besætning fik Ordre til at forlade Skibet i Baadene.

S/S »Gerda« blev derefter af Prisemandskabet bragt til Søs og efter Sigende sænket.

Alb. Sundblad. 1. Maskinmester. *C. F. Nielsen.* 2. Maskinmester.

Nr. 21/1917. Fremlagt i Sø- og Handelsretten 20. Januar 1917.

Harald Thomsen,
fung. Ass.

»Gerda«s
Rederi: Dampskibsselskabet »Vesterhavet«. Esbjerg
Reg. Tonn. Br.: 775.
Reg. Tonn. Net.: 455.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Tons DW.: 1200.
Bygningssted: Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.
Bygningsaar: 1906.
Materiale: Staal.
Klasse: Lloyd's Reg. ✠ 100 A 1.
Assurance: Kr. 1,000,000. Krigsforsikringen for danske Skibe.

82. S/S »DANSBORG« af Kjøbenhavn.

Sænket i den engelske Kanal den 22. December paa Rejse fra Sunderland til Lissabon med 3046 Tons Kul. Ingen Omkomne.

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn gør vitterligt:

Aar 1917 den 3. Januar blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand, Kriminalretsassessor Rump og dens Medlemmer: Kaptajn Olsen og Kaptajn Tidemand, og foretoges

Nr. 2/1917. Søforhør i Anledning af Dampskibet »*Dansborg*« den 22. December f. A. er sænket af tysk Undervandsbaad.

For Retten mødte:
Føreren, Kaptajn L. K. Nielsen,
1. Styrmand A. P. A. Harming,
2. Styrmand L. H. Rose,
1. Mester Th. G. Munch,
2. Mester O. Westh,
3. Mester N. P. Kanstrup,
Tømmermand A. H. Christensen,
Matros P. C. S. Iversen,
Matros H. R. Rasmussen,
Matros H. N. G. Petersen,
Matros S. E. Koppang,
Letmatros E. Jensen,
Ungmand L. C. K. Larsen,
Fyrbøder E. Svensson Holmer,
Fyrbøder N. C. Christensen,
Fyrbøder J. G. S. Nielsen,
Lemper P. H. Jensen,
Hovmester S. J. Sørensen,
Kok E. J. Stephensen,
Dreng A. E. Christensen.

For Rhederiet mødte Firmaet C. K. Hansen ved Kaptajn Neergaard, der bemærker, at Skibets Rhederi var Dampskibsselskabet »Neptun«; det var kaskoforsikret hos De private Assurandører og krigsforsikret hos Krigsforsikringen af danske Skibe. Ladningen var bestemt til Firmaet D. A. Knudsen & Co., Lissabon; hvor den var assureret, kan han ej opgive.

For Krigsforsikringen af danske Skibe og for De private Assurandører mødte Kaptajn Michelsen.

Der fremlagdes Rapport, der blev oplæst for og gennemgaaet med de mødende.

Den fremlagte Rapport er saalydende:

Plymouth d. 25. Decbr. 1916.

Rapport

over S/S »Dansborg«s Sænkning ved tysk Undervandsbaad i Kanalen den 22. December 1916.

Den 10. December Kl. 4 Fmd. afsejlede S/S »Dansborg« fra Sunderland, bestemt for Lissabon.

Den 20. December Kl. 5 Emd. passerede Skibet The Downs, hvor Lodsen kvitteredes, og Instruktioner for Sejladsen indtil Owers Fyrskib modtoges af den engelske Patrouillebaad.

Den 21. December Kl. 7 Emd. passeredes St. Catherine Pt. i 3 Kml. Afstand, hvorfra der blev styret misv. V. t. S. $^3/_4$ S. for Quessant og

den 22. Kl. 5,30 Fmd. var Skibet tværs af Casquet Fyr, Afstand 13 Kml. Kl. 11,40 Fmd. samme Dag, da Skibet befandt sig 25—30 Kml. misv. N.V. for Øen Guernsey, Vinden N.Vestlig, Styrke 5, Sø 5, hørtes et Knald og den hvislende Lyd af et Projektil, som gik over Skibet. Der blev straks stoppet, og efter nogen Søgen opdagedes tværs om Stb. en Undervandsbaad, der førte tysk Orlogsflag, og som havde Signalet T. A. F. (bring Deres Papirer om Bord) hejst. Bb. Redningsbaad blev firet af, og Føreren med 4 Mand roede over til U-Baaden og afleverede Papirerne. Efter at have spurgt Føreren, hvor Skibet kom fra, hvorhen det var bestemt, og hvilken Ladning det havde inde, og derefter gennemset Papirerne, erklærede Føreren af U-Baaden, at »Dansborg« skulde sænkes, da den var lastet med Kul, som var Kontrabande, og 3 Mand af U-Baadens Besætning sprang derefter ned i Redningsbaaden, medbringende en Sæk med Bom-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

ber. Kl. 0,20 Emd. kom Baaden tilbage til »Dansborg«, hvor kort forinden Stb. Redningsbaad efter Ordre fra U-Baaden var firet af og stødt fra Skibet med Resten af Besætningen. U-Baadens Folk anbragte nu Bomberne og gik atter fra Borde i Bb. Baad, medbringende i deres Sæk forskellige Ting, som de havde taget i Skibet. Kl. 0,35 hørtes og saas 3 Eksplosioner, en ved Bb. og to ved Stb. Side, og kort efter begyndte Skibet at krænge Stb. over og sank Kl. 1,0 Emd. Efter at »Dansborg«s Besætning var fordelt i de to Redningsbaade, tog U-Baaden efter Anmodning begge Fartøjerne paa Slæb, styrende en S. Østlig Kurs ind mod Guernsey, men efter ca. 45 Minutters Slæbning, i hvilken Tid Fanglinerne paa Grund af den høje So var sprunget 4 Gange, fortsatte Baadene for Sejlene alene. Efter nogen Tids Sejlads saas Damperen »Hroptatyr« forude noget til Stb., og der blev holdt ned mod denne. Kl. 4 Emd. var Baadene naaet frem til »Hroptatyr«, der var i Færd med at blive sænket af samme U-Baad, som havde sænket »Dansborg«, og det lykkedes her Stb. Redningsbaad at bjærge en Mand, Matros H. Frandsen, der ved et Ulykkestilfælde med »Hroptatyr«s ene Baad, var bleven saaret og laa hjælpeløs i Vandet. Bb. Redningsbaad tog »Hroptatyr«s Stb. Baaad paa Slæb, og de tre Fartøjer holdt nu ned mod en engelsk Regeringsdamper, der kom op fra S.Ø., og alle Mand blev bjærget om Bord i denne Kl. 5 Emd.

Den 24. December Kl. 12 Emd. blev »Dansborg«s Besætning og de fra »Hroptatyr« reddede Folk landsatte i Plymouth. Skibets Skibs- og Maskindagbog, der var medtaget i den ene Redningsbaad, maatte efterlades i denne.

L. K. Nielsen.
Fører.

Nr. 2/1917. Fremlagt i So- og Handelsretten den 3. Januar 1917.

Helland,
Ass.

Kaptajnen bemærker, at »Dansborg« førte en Ladning 3025 Tons Kul fra Sunderland til Lissabon; han husker ikke, hvem Afskiberen var. »Dansborg« førte dansk Flag og danske Neutralitetsmærker.

Undervandsbaaden førte tysk Orlogsflag. »Dansborg« standsede straks efter Varselsskuddet, og Kaptajnen gik over til Undervandsbaaden, hvor han afleverede Skibets Nationalitetscertifikat og Konnossement samt Udklareringsbevis. Undervandsbaadens Chef erklærede, at Skibet skulde sænkes, hvad Vidnet protesterede mod, under Henvisning til, at Skibet var neutralt, men Chefen erklærede, at Skibet maatte sænkes, da Ladningen var bestemt til Portugal, altsaa til et fjendtligt Land.

Der fulgte 3 Mand fra Undervandsbaaden med til »Dansborg«, hvor der imidlertid ved Tegn fra Undervandsbaaden var givet Ordre til at sætte Baadene i Vandet. Mens de 3 Mand anbragte Bomber paa Skibet, gik Vidnet igen om Bord, hvor alle Mand dengang var gaaet fraborde i Styrbords Redningsbaad. Vidnet fik samlet nogle Instrumenter og Bøger. Skibsdagbogen havde Styrmanden allerede taget om Bord i Styrbords Baad. Da de 3 tyske Matroser var færdige med at anbringe Bomberne, skyndede de paa Vidnet, at han nu maatte gaa fraborde, og de gik derefter atter i Bagbords Baad og roede over til Undervandsbaaden. Et Par Minutter efter skete den 1. Eksplosion paa »Dansborg« og kort efter 2 Eksplosioner til, hvorefter »Dansborg« sank. De tre Mand fra Undervandsbaaden havde i deres Sæk medtaget forskelligt fra »Dansborg«, deriblandt Høns.

Da der var en Afstand af 25—30 Kvartmil til Guernsey, anmodede Vidnet Undervandsbaaden om at tage dem paa Slæb, hvad denne ogsaa gjorde. Vidnet antager, at de ellers, da det blæste op om Natten, vilde have haft vanskeligt ved at naa ind til Guernsey. Da Slæberen sprang 4 Gange, og Slæbningen blev for farlig opgav de den og søgte for Sejl ind til Guernsey; de var da slæbt formentlig 5

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Kvartmil. De saa derefter Damperen »Hroptatyr« blive standset, og fra Styrbords Baaad saa de, at det var den samme Undervandsbaad, der havde anbragt Bomber paa denne. Besætningen paa »Dansborg« kom senere om Bord i en engelsk Patrouillebaad; der kunde ved den Lejlighed intet reddes fra Baadene, der gik tabt tillige med Skibsdagbøgerne. Fra »Dansborg« blev alle reddede og bragte i Land i Plymouth.

De øvrige mødende bekræftede Kaptajnens Forklaring.

Søforhøret sluttet.

Retten hævet.

Rump.

O. Tidemand. *H. S. A. Olsen.*

»Dansborg«s
Rederi: Dampskibsselskabet »Neptun«. Kbhvn.
Reg. Tonn. Br.: 2242.
Reg. Tonn. Net.: 1394.
Tons DW.: 3600.
Bygningssted: Blyth Shipbuilding Co.
Bygningsaar: 1904.
Materiale: Staal
Klasse: Lloyd's Reg. ✠ 100 A 1.
Assurance: Kr. 1,146,000. Krigsforsikringen for danske Skibe.

83. S/S »HROPTATYR« af Kjøbenhavn.

Sænket i den engelske Kanal den 22. December 1916 paa Rejse fra Tynen til Oran med 1750 Tons Kul. 2 Omkomne.

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn gør vitterligt:

Aar 1917 den 3. Januar blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand, Kriminalretsassessor Rump og Medlemmerne Kaptajn Tidemand og Kaptajn Olsen, og foretoges

Nr. 1/1917. Søforhør i Anledning af, at S/S »*Hroptatyr*« er sænket i den engelske Kanal, hvorunder Skibets Fører og en Letmatros er omkomne, og Matros Hans Frandsen er blevet kvæstet.

For Krigsforsikringen mødte Kaptajn Michelsen.

For Rhederiet Dampskibsselskabet Gefion mødte Skibsreder Sass samt Skibsinspektør Kaptajn Hagedorn.

Der fremlagdes Rapport.

For Retten mødte:

1. Styrmand Andr. Hansen Jacobsen,
2. Styrmand H. Larsen,
1. Mester Fr. Vald. Jensen,
2. Mester H. Vald. Johansson,
Assistent H. E. Petersen,
Hovmester L. H. Frøsig,
Matros O. F. R. Nielsen,
Matros O. F. J. Christiansen,
Ungmand V. P. Christiansen,
Fyrbøder A. H. Rasmussen,
Fyrbøder R. Rasmussen.

Kaptajn Hagedorn fremlagde statistiske Oplysninger vedrørende S/S »Hroptatyr« samt en Rapport og oplyste, at Skibets Fører, Kaptajn Hemming Ibsen Hemmingsen, der var hjemmehørende paa Bogø, og Letmatros Ludvig Petersen af Thorøhuse ved Assens, begge er omkomne.

Den fremlagte Rapport blev oplæst og gennemgaaet med de mødende, der vedstod dens Rigtighed.

1. Styrmand forklarede, at Skibsdagbogen faldt i Vandet, da Bagbords-Redningsbaad stødte imod. »Hroptatyr« førte dansk Flag og havde danske Neutralitetsmærker, den standsede straks efter Varselsskud fra Undervandsbaaden, der viste sig at være tysk. Komparenten gik over til Undervandsbaaden og rakte Skibspapirerne om Bord, nemlig Skibets Nationalitetscertifikat, Bemandingsliste og Konnossement; Ladningen bestod af 1600 Tons Kul fra N. Shields til Oran. Chefen paa Undervandsbaaden beholdt Papirerne og erklærede, at Skibet skulde sænkes; han kunde ikke være i Tvivl om, at det var et dansk Skib. 3 Mand blev sendt over fra Undervandsbaaden med Bomber, som de anbragte om Bord paa »Hroptatyr«. I Løbet af 1 Kvarters Tid fik de derefter Baadene i Vandet, ved hvilken Lejlighed der skete det i Rapporten beskrevne Uheld med Bagbords Redningsbaad, fra hvilken alt det løse Gods faldt i Vandet. Da Bagbords Redningsbaad var omtrent fuld af Vand, nærmede Undervandsbaaden sig, formentlig for at hjælpe. Undervandsbaa-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

den kom imidlertid for nær, idet »Hroptatyr« drev af for Søen, Bagbords Redningsbaad kom derved i Klemme mellem Undervandsbaaden og »Hroptatyr«.

Ved denne Lejlighed blev Kaptajn Hemmingsen klemt mellem Baadens Lønning og Skibssiden, saaledes at Nakkehvirvlerne, der kom i Klemme, formodentlig er brækkede. Flere af de andre fik mindre Stød; Letmatros Ludvig Petersen blev kvæstet over Maven og Brystet, og Matros Hans Frandsen fik knækket 1 Ribben og beskadiget Bækkenet. »Hroptatyr«s Styrbords Redningsbaad laa allerede da et Par Kabellængder derfra. Undervandsbaaden havde haft 2 Baade fra det torpederede Dampskib »Dansborg« paa Slæb, og den ene af dem kom nu til og bjørgede Frandsen om Bord.

De, der reddede sig om Bord i Undervandsbaaden. blev straks beordrede ned under Dækket og saa ikke videre, hvad der skete.

2. Maskinmester forklarede, at Ludvig Petersen, der ogsaa var bleven klemt mellem Baaden og Skibssiden og efter at være bragt om Bord i »Hroptatyr« derfra kom over i Undervandsbaaden og senere fortalte, at han havde set Kaptajnens Lig flyde i Vandskorpen. Ludvig Petersen laa derefter hen i ca. $1^1/_2$ Døgn og klagede over indre Kvæstelser og døde derefter.

Hovmester Frøsig forklarede, at Marinerne paa »Hroptatyr« kastede en Stormlejder ud, og ad denne kom Komparenten og Ludvig Petersen, den sidste ved Marinernes Hjælp, om Bord i »Hroptatyr«. Komparenten kom slet ikke til Skade. Komparenten saa straks efter at være kommen om Bord Kaptajn Hemmingsen flyde i Vandskorpen og var straks klar over, at han var død. Kaptajnen var omgivet af Blod; han rørte sig ikke og laa ganske slapt. Komparenten saa ikke, at der blev gjort noget Forsøg paa at faa hans Lig om Bord. Komparenten var derefter med Marinerne tagne ombord i Undervandsbaaden sammen med Ludvig Petersen.

1. Styrmand forklarede, at straks efter at de sidste var komne om Bord i Undervandsbaaden, dykkede denne ned. De hørte der en Eksplosion, som, blev der sagt, hidrørte fra en Mine, der var kastet ud efter dem, og senere en Eksplosion, som, blev der sagt, hidrørte fra Torpederingen af »Hroptatyr«. De kom først op igen, efter at Undervandsbaaden var kommen til Land i Brügge.

2. Styrmand Larsen forklarede, at man fra Styrbords Redningsbaad, der var drevet et Stykke bort fra Skibet, nok kunde se, at Bagbords Baad kom i Klemme, men ikke hvad der iøvrigt skete ved den Lejlighed. De saa derimod en Baad fra »Dansborg«, som Undervandsbaaden havde haft paa Slæb, komme til Hjælp og saa derefter en engelsk Patrouillebaad styre hen imod Stedet, og Undervandsbaaden gik da ned. Patrouillebaaden kastede en Mine efter Undervandsbaaden; Minen eksploderede, og de troede, den havde ramt Undervandsbaaden. Patrouillebaaden tog derefter saavel Mandskabet i »Hroptatyr«s Styrbords Baad som Mandskabet i »Dansborg«s 2 Baaade om Bord. Baadene blev ikke reddede. Mandskaberne landsattes i Plymouth. Der var ca. 1 Snes Kvartmil til Guernsey, og han antog, at de i værste Fald kunde have reddet sig ind dertil. Fra Patrouillebaaden saas næste Morgen, at »Hroptatyr« var forsvunden, selve Sænkningen var derimod ikke iagttaget.

Fyrbøder Rich. Rasmussen forklarede, at der i Undervandsbaaden blev sagt, at den havde Nr. 18.

1. Styrmand foreviser en Erklæring fra det tyske Marinekorps's Pasmyndighed i Brügge, udstedt 26. December 1916 vedrørende de 6 Mands Hjemsendelse, i hvilken det kaldes »Besætningen fra den den 22. December 1916 Em. Kl. 2 af en Undervandsbaad sænkede danske Damper »Hroptatyr«.

1. Styrmand forklarede, at den danske Vicekonsul i Brügge, der talte Fransk og tildels Tysk, bebrejdede dem, at de havde sejlet med Kontrabande og vist sig uvillig til at sørge for dem. De tyske Myndig-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

heder maatte derimod tage sig af dem og maatte flere Gange sende Bud efter Konsulen, for at han kunde sørge for Mandskabets Anbringelse.

Oplæst. Vedstaaet.

Kaptajn Hagedorn bemærkede, at der var afgivet Søforklaring for de kongelige Konsulater i Hamborg og Plymouth.

1. Styrmand paa »Dansborg«, Harming, fremstod og forklarede, at da han fra »Dansborg«s Baad kunde se, at der paa »Hroptatyr« var sket et Uheld med Redningsbaaden skyndte han sig at komme ned imod Stedet, og da de kom derhen, laa Undervandsbaaden ved Siden af »Hroptatyr«, og Redningsbaaden laa mellem disse. Paa Afstand havde de endnu kunnet se et Par Mænd i Redningsbaaden, men da de kom til Stedet, var der ikke flere i Baaden, og de saa da kun, at de fra Undervandsbaaden søgte med en Line at faa Forbindelse med en Mand, der flød i Læ, men kunde ikke naa ham. »Dansborg«s Baad gik da hen og fik ham op.

Hans Navn var Frandsen. Han var meget medtaget, og han blev senere landsat i Plymouth, hvor han laa paa Hospitalet, da de rejste.

2. Maskinmester forklarede, at han mente fra »Dansborg«s Baad at have set 2 Mand flyde i Vandet, men da de kom til Stedet saa de kun den ene, som de reddede om Bord, men der flød 2 Kasketter.

1. Styrmand bemærkede, at der, da de kom til Stedet endnu var nogen fra Undervandsbaaden paa »Hroptatyr«, men denne gik kort efter under Vandet. Ingen fra »Dansborg« har set noget Lig i Nærheden eller overhovedet flere Personer i Vandet.

Oplæst. Vedtaget.

Søforhøret sluttet.

Retten hævet.

Rump.

O. Tidemand. *H. S. A. Olsen.*

De fremlagte Dokumenter lyder efter hverandre saaledes:

Forklaring over S/S »Hroptatyr«s Sænkning. Kaptajn Henningsens og Letmatros Pedersens Død. Paa Rejsen fra Nth. Shields Hovden Dock til Oran.

S/S »Hroptatyr« afgik fra Nth. Shields Hovden Dock den 13. December 1916 Kl. 6 Morgen med en Ladning Kul, ca. 1600 Tons, bestemt for Oran.

Alt gik vel indtil den 22. Dec. Kl. 2 Eftm., da der hørtes Varsel-Skud. 1. Styrmand, som da havde Vagt, bemærkede da en tysk Undervandsbaad, der havde Signal oppe om at bringe Skibets Papirer om Bord. Skibet befandt sig da ca. tværs af Guernsey Isle i den direkte Kurslinie fra St. Chaterine Pt. til vel klar af Ushant. Skibet blev øjeblikkelig standset, og Stb. Redningsbaad blev bemandet med 4 Mand og 1. Styrmand Jacobsen, der udførte det forlangte Paabud. Efter at Skibets Papirer var undersøgte, betydede Chefen paa Undervandsbaaden, at Skibet skulde sænkes. En Løjtnant samt 2 andre tyske Mariner kom derpaa over i Redningsbaaden medbringende Eksplosionsstoffer til at sænke Skibet med, og der roedes derpaa tilbage til Skibet.

Efter Tilbagekomsten fordeltes Mandskabet til Baadene, 8 Mand i Stb. Redningsbaad, som derefter roede bort fra Skibet. For at skaffe Læ for Bb. Redningsbaad sattes Maskinen en kort Tid i Gang for at bringe Skibet gennem Vinden, da dette var sket, blev Maskinen stoppet, og det resterede Mandskab gik til Bb. Redningsbaad, som nu var i Læ. Vinden var moderat, men var der temmelig høj Sø efter forudgaaende Storm, og Skibet slingrede en Del. Surringen, som holdt Redningsbaaden, gjordes los, og alt var klar til at sætte Baaden i Vandet. 5 Mand foruden 1. Styrmand gik ind i Baaden, tilbage om Bord var 2 Mand foruden Kaptajn Henningsen samt de forannævnte 3 tyske Mariner. Af hvilken Aarsag vides ikke, men pludselig huggede agterste Talje ud, saaledes at Baaden blev hængende i forreste Talje, alt og alle, som befandt sig i Redningsbaaden, styrtede i Søen.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Forreste Talje gjordes los, og Baaden kom paa ret Køl, saa det lykkedes forholdsvis hurtig for det i Vandet svømmende Mandskab at bjærge sig ind i Redningsbaaden, og Kaptajn Hemmingsen samt de 2 Mand af Skibets Besætning, som endnu var om Bord, kom ind i Redningsbaaden. Om Bord i Skibet befandt sig endnu de forannævnte 3 tyske Mariner, som imidlertid havde anbragt Bomber eller andre Eksplosionsstoffer omkring i Skibet.

Under dette Uheld med Redningsbaaden samt Bjærgning af Mandskab var Baaden kommen hen til Skibets Laaring om Bb.; pludselig saas Undervandsbaaden nærme sig i Læ, saaledes at dennes Kurslinie dannede en Vinkel med Skibets Diametralplan paa 10 à 15° agten om Skibet, men i ubyggelig Nærhed af dette. Redningsbaaden laa imellem Skibet og Undervandsbaaden. Da en Kollision saaledes var uundgaaelig, forsøgte Mandskabet at redde sig over paa Undervandsbaaden. Dette lykkedes ikke for Kaptajn Hemmingsens, Letmatros Pedersens, Matros Frandsens og Hovmester Frøsigs Vedkommende.

Undervandsbaadens Runding eller Skibsside gik ind under Redningsbaaden, løftede, kæntrede og knuste denne mod »Hroptatyr«s Skibsside, hvilket igen havde til Følge Kaptajn Hemmingsens øjeblikkelige Død samt Letmatros Pedersens stærke indre Kvæstelser og senere Død, idet disse kom i Klemme mellem Redningsbaadens Lønning og Skibets Side. Hovmester Frøsig og Letmatros Pedersen reddedes om Bord i »Hroptatyr« igen af de ombordværende tyske Mariner, som i Forening satte Jollen i Vandet og roede over til Undervandsbaaden.

Matros Frandsen blev reddet af en anden tilstedekommende Skibsbaad.

Der hørtes en Del Eksplosioner om Bord i »Hroptatyr«, men ingen af »Hroptatyr«s Besætning om Bord i Undervandsbaaden saa Skibet synke, da alle beordredes under Dæk, og Undervandsbaaden dykkede ned under Vandet.

Der fortaltes, at »Hroptatyr« ikke vilde synke hurtig nok, og begrundet paa en tilstedekommende Patrnillebaad torpederedes »Hroptatyr«, og Undervandsbaaden gik frem under Vandet.

Letmatros Pedersen, som sikkert havde faaet stærke indre Kvæstelser over Maven og underste Del af Brystet, klagede over stærke Smerter i hele Legemet og var meget urolig, han afgik ved Døden den 24. Dec. Kl. 3 Morgen. Liget førtes med til Brügge, hvor Undervandsbaaden ankom ca. Kl. 10 Fmd., landsattes under militær Honnør og bragtes til Militær Lazarettet samme Sted. De militære Myndigheder lovede at besørge Begravelsen paa en hæderlig og sømmelig Maade og ønskede, at dette maatte blive bekendt for Familien. Den danske Vicekonsul i Brügge paaser Begravelsen.

Jeg kan tilføje, at det absolut ikke var Undervandsbaadens Hensigt at ødelægge Redningsbaaden, dog kunde det have været beregnet, at »Hroptatyr« havde Afdrift, hvorimod Vind og Sø ingen Indflydelse kunde have paa Undervandsbaaden, der kom i Læ af Skibet.

Iøvrigt har saavel Chefen som Mandskabet om Bord i Undervandsbaaden været yderst forekommende og hjælpsomme, ligesom de militære Myndigheder i Brügge har gjort alt for at fremme vor Hjemrejse.

Derimod føler jeg mig foranlediget til at rette en Klage over den danske Vicekonsul i Brügge, der viste sig meget uvillig til at hjælpe og kun gennem de tyske Myndigheder var at formaa til at gøre sin Pligt, og dette blev gjort paa en for os meget utilfredsstillende Maade.

A. Jacobsen.

1. Styrmand i S/S »Hroptatyr«.

Fremlagt i Sø- og Handelsretten. 3. Januar 1917.

Helland.

S/S »Hroptatyr«.

S/S »Hroptatyr« var bygget i København 1913.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Den maalte 1300,73 B. T. og 785,64 N. T., havde Kendingssignalerne N. S. K. P., var hjemmehørende her i Byen og tilhørte Dampskibsselsk. »Gefion«, Akts., bestyrende Redere Holm & Wonsild.

Skibet var paa Rejse fra Tyne til Oran med en Ladning Kul.

Skibet er søassureret hos de private Assurandører med flere, krigsassureret i Statens Krigsforsikring for Kr. 575,000 og yderligere hos andre for ca. Kr. 500,000.

Fremlagt i Sø- og Handelsretten. 3. Januar 1917.

Helland.

Rapport over S/S »Hroptatyr«s Sænkning ved tysk Undervandsbaad i Kanalen den 22. December 1916.

Den 13. December Kl. 6,30 Fmd. afsejlede S/S »Hroptatyr« fra North Shields bestemt for Oran. Den 20. December Kl. 7,15 Emd. passerede Skibet The Downs, hvor Lodsen kvitteredes, og Instruktioner for Sejladsen modtoges af den engelske Patrouillebaad. Den 21. December ca. Kl. 10,30 Emd. passereed Sct. Katerin Point, hvorfra der blev styret misv. V.S.V. for Ushant, og den 22. Kl. 9,45 Fmd. var Skibet tværs af Casquet Fyr. Afstand ca. 10 Kml. Kl. ca. 2,30 Emd. samme Dag, da Skibet befandt sig ca. 20 Kvml. N.V. for Øen Guernsey. Vinden N.V., Styrke 4, Sø 5, hørtes et Knald om Stb. Der blev straks stoppet, og umiddelbart efter opdagedes lidt foran for tværs en Undervandsbaad, der førte tysk Orlogsflag, og som havde Signalet T.A.F. hejst (bring Deres Papirer om Bord). Styrbords Redningsbaad blev firet af og 1. Styrmand samt 4 Matroser roede over til U-Baaden og afleverede Papirerne og kom tilbage med Baaden ca. 20 Minutter efter med 3 eller 4 Mand af U-Baadens Besætning, som medbragte en Sæk med Bomber, som de placerede udenbords, og alle Mand gik op af Stb. Redningsbaad, hvorefter undertegnede fik Ordre af Skibets Fører til at gaa i Baaden med dens Besætning og gaa bortfra Skibet. Kl. 3,45 hørtes 2 Eksplosioner ved Skibet og Kl. ca. 4 en tredie. Stb. Baad blev af Vind og Sø efterhaanden drevet længere og længere fra Skibet, og da Stb. Baad var ca. 2 Kabellængder i Læ, iagttoges Bb. Redningsbaad ved et Ulykkestilfælde at blive klemt mellem U-Baaden og Skibet, hvad derved skete, kunde paa Grund af Afstanden ikke nøjagtig ses, og straks efter Sammenstødet kom en Baad, der senere viste sig at være S/S »Dansborg«s Stb. Redningsbaad, tilstede paa Ulykkesstedet. »Hroptatyr«s Baad kunde paa Grund af den høje Sø og lange Afstand ikke komme til Hjælp i rette Tid og holdt derefter sammen med de 2 Baade fra »Dansborg« ned mod en sig nærmende engelsk Damper, som Kl. 5 Emd. optog Folkene fra alle 3 Baade. Kl. 12 Fmd. den 24. landsattes de reddede i Plymouth. Da Besætningen optoges af den engelske Damper, var »Hroptatyr« endnu ikke sunken, men laa betydelig lavere paa Vandet, og den følgende Morgen var den ikke at se paa Ulykkesstedet.

Matros Frandsen, der blev optaget i saaret Tilstand af »Dansborg«s ene Redningsbaad. førtes til Navy Hospital i Plymouth.

De reddede fra S/S »Hroptatyr« er:
K. Larsen, 2. Styrmand,
F. V. Jensen, 1. Mester,
Petersen, Assistent,
Dambman, Kok,
O. Nielsen, Matros,
O. Christiansen, Matros,
H. Frandsen, Matros (syg),
W.Christiansen, Ungmand,
Aa. Rasmussen, Fyrbøder.

K. H. Larsen,
2. Styrmand.

Fremlagt i Sø- og Handelsretten. 3. Januar 1917.

Helland.

»Hroptatyr«s
Rederi: Dampskibsselsk. »Gefion«, A/S. Kbhvn.
Reg. Tonn. Br.: 1301
Reg. Tonn. Net.: 786.
Tons DW.: 2170.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Bygningssted: Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.
Bygningsaar: 1913.
Materiale: Staal.
Klasse: Bur. Ver. ✠ 1 ²/₃ A. 1. 1. PR.
Assurance: Kr. 575,000. Krigsforsikringen for danske Skibe.

Anm. Som Svar paa en gennem Udenrigsministeriet foretaget Henvendelse om Erstatning til de Omkommes Efterladte har dette Ministerium — ifølge sammes Skrivelse af 1. Oktober 1917 til Handelsministeriet — modtaget nedenstaaende Verbalnote af 24. September 1917 fra Auswärtiges Amt til det danske Gesandtskab i Berlin:

Das Auswärtige Amt beehrt sich, der Königlich Dänischen Gesandtschaft auf die Verbalnote von 22. v. M. über die Versenkung des dänischen Dampfers »Hroptatyr« durch ein deutsches Unterseeboot nachstehendes mitzuteilen.

Die Kaiserlich Deutsche Regierung ist bereit, als Zeichen der Teilnahme für den bedauerlichen Unfall der bei der Versenkung des »Hroptatyr« den Tod zweier dänischer Seeleute zur Folge gehabt hat, den Hinterbliebenen auf deren Bitte eine angemessene Entschädigung zu zahlen. Sie nimmt dabei von der Erklärung der Königlich Dänischen Regierung Akt, dass diese die Zahlung nicht etwa künftig als Präzedenzfall geltend machen wird.

Als angemessene Entschädigung bietet die Deutsche Regierung für die Hinterbliebenen des Schiffsführers H. J. Hemmingsen 5000 Kr. und für die Hinterbliebenen des Leichtmatrosen L. Petersen 2000 Kr. an. Die Beträge werden der Königlich Dänischen Gesandtschaft in 2 Schecks auf eine dänische Bank zur Verfügung gestellt werden.

---

84. Bark »JOHAN« af Marstal.

Sænket i den engelske Kanal den 26. December 1916 paa Rejse fra Jamaica til Havre med 828 Tons Træ. Ingen Omkomne.

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn gør vitterligt:

Aar 1917 den 8. Januar blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand, Kriminalretsassessor Rump og dens Medlemmer: Kaptajn Olsen og Kaptajn Tidemand, og foretoges

Nr. 8/1917. Søforhør i Anledning af, at Bark »*Johan*« af Marstal (N. S. P. L.) er sænket.

Af Besætningen mødte:
1. Styrmand Willy Poul Hansen,
Matros Thomas Anton Bager.

Der fremlagdes en Skrivelse fra Kaptajnen og et Uddrag af Skibsdagbogen, hvilket sidste oplæstes for og godkendtes af de mødende og fandtes overensstemmende med den tilstedeværende Dagbog.

De fremlagte Dokumenter lyder efter hinanden saaledes:

London, d. 4. Januar 1917.

Sø og Handelsretten,
København.

Sø- og Handelsretten bedes herigennem modtage Søforklaring over Mandskab fra Bark »Johan« af Marstal, der blev sænket i Kanalen den 26. December 1916 af en tysk U-Baad.

1. Styrmand vil medbringe Skibsdagbogen samt et Uddrag deraf og give Møde med 4 Mand; jeg selv vil først indtræffe til København nogle Dage senere herfra London, og da selv møde.

Ærbødigst
O. H. Bøye.
Fører.

Nr. 8/1917. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 8. Januar 1917.
Krarup Jørgensen,
fg. Ass.

Uddrag
af Skibsdagbogen for sænket Bark »Johan«, hjemmehørende i Marstal, paa Rejse fra Jamaica til Havre.

Ifølge Certerparty indtog Bark »Johan« i Dagene fra den 18. September 1916 til 12. Oktober 1916 i Port Marie — Ocho Rio og Montego Bay (Jamaica) en Ladning, bestaaende af 829 Tons Logwood og Logwood Rots, hvoraf 56 Tons paa Dækket, bestemt for Havre. Skibet udklareredes den 13. Oktober 1916 og afsejlede den 14. Oktober 1916 Kl. 8 Morgen. Skibets Dybgaaende 14′ 0″ For og 14′ 9″ Agter, og var ved Afsejlingen tæt, hægt og stærkt, vel bemandet og udrustet for Rejsen, Navn og Danmark samt danske Flag opmalede paa Skibssiden, Vinden var østlig, og der styredes fornødne vestlige Kurser efter Cap St. Antonie, som passeredes den 19. Oktober Kl. 8 Aften efter at være

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

kommen ud i Florida Stræde fik N.Ø. og Nordlige Vinde, saa Skibet den 22. Oktober Kl. 12 havde Havanna i dev. Ø.S.Ø. giss. Afst. 20 Kvml. Nord efter ud af Florida Stræde havde nordlig nordøstlig Vinde med Byger den 29. Oktober Jupiter Inlet i S.V. giss. 20 Kvml. derefter havde N.Ø. østlige i 8—10 Dage og meget kortvarigt med Byger, senere fik S.-S.V. Vinde d. 16. November, da Skibet befandt sig paa 34° 59 N. Brd. 61° 13 V. Lgd., havde stormende Kuling med Sø af S.V. Skibet løb 10—11 Knob. Kl. 7½ Fmd. kom en haard Byge, der kastede Skibet over paa Siden, tog flere Søer over, der bortrev en Del af Dækslasten samt knuste Jollen, der havde sin Plads paa Ruftaget, fastgjorde begge Overmerssejl, Fok og lagde Skibet for Stumperne, gik derefter i Gang med at lempe Dækslasten og surre saa godt som muligt, hvorefter der styredes af igen. Rejsens videre Forløb var meget kontrarig med meget østlige Vinde, saa Skibet først var ved Kanalen og havde Lodskud Kl. 4 Emd. den 23. December. Kl. 4 Morgen den 24. December havde Bichop Rock i dev. Ø. t. N. giss. 28 Kvml. Vinden vestlig senere S.V. flovt. Kl. 10 Fmd. havde en engelsk Patrouillebaad, der forespurgte om Skibets Navn, Bestemmelsessted og Ladning, han underrettede os derefter, at tyske U-Baade havde været meget paa Færde den senere Tid i Kanalen, hvorefter han gik fra os. Vinden halede sig S.-S.Ø. med tiltagende Kuling med Regn. Kl. 8 vendte syd over Lizard Ø.N.Ø. ½ Ø. Afst. ca. 14 Kvml. Kl. 12 Nat Stille. Kl. 2 N.V. Vind, og Kursen sattes efter Casquet. Mandag den 25. December Kl. 8 Aften havde Casquet i S.Ø. t. Ø. giss. Afst. 22 Kvml.; Resten af Natten Stille med Regn. Kl. 6 Morgen den 26. December Vinden S.Ø. flovt vendte Ø.N.Ø. over, hen imod Middag østlig. Kl. 12 Md., da Skibet befandt sig ca. 22 Kvml. N.N.V. af Casquet, dukkede en U-Baad op ca. 2 Kvml. forude, der førte et stort fransk Flag samt to smaa Signalflag, som ikke kunde skelnes, samtidig affyrede han et Skud, som vandede agter for Skibet, brasede Bak for at afvente videre Ordre; samtidig hejstes Skibets Kendingssignaler; omtrent 6 Minutter efter affyrede han atter et Skud, som gik forbi Boven. U-Baaden førte stadig fransk Flag, men Signalerne kunde ikke skelnes grundet paa Afstanden og diset Vejr; han styrede derefter ned i Læ af Skibet og affyrede et tredie Skud, som vandede agter for Skibet. Vi satte da Redningsbaaden i Vandet. Kaptajnen med 4 Mand roede over til U-Baaden med Skibets Papirer. Paa Vejen over blev det franske Flag strøget og det tyske Marineflag hejset. Efter at være kommen paa Siden af U-Baaden bad Officeren om Skibets Papirer og efter at have gennemset dem, erklærede han, at Skibet skulde sænkes. Kaptajnen protesterede derimod, da Logwood ikke er Kontrabande, men de tyske Officerer erklærede Lasten for Kontrabande. Baaden gik derefter tilbage til Skibet medbringende en Officer og tre Matroser for at undersøge Skib og Ladning, medens Kaptajnen blev holdt tilbage paa U-Baaden; Kl. 1½ fik Kaptajnen Lov til at gaa om Bord igen for at tage nødvendige Ejendele, da Skibet skulde sænkes. Kaptajnen protesterede igen, men der var intet at gøre. Samtidig nedlagdes der Bomber for og agter i Skibet. Kl. 2 gik hele Mandskabet fra Borde i begge Baade. Det tyske Mandskab havde imidlertid overhældt Kahytten med Petroleum og stukket Ild til, hvorefter vi maatte sætte dem om Bord i U-Baaden. Noget efter hørtes Bomberne eksplodere. U-Baaden affyrede derefter paa langs af Skibet flere Skud, hvorefter den begyndte at synke. Kl. 2½ sank Skibet. U-Baaden styrede derefter i vestlig Retning og overlod os til vor Skæbne. Da Vinden var Ø. S.Ø. besluttedes at sejle Nord efter for muligt at naa den engelske Kyst. Kl. var nu bleven 3¼ med Regn og tiltagende Vind, sejlede stadig N. efter med begge Baade bundet sammen; gjorde Signal med Lanternen til flere forbigaaende Dampere, men blev ikke observeret, sejlede stadig

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

N.N.V. efter, Kl. $6^1/_2$ fik Start Point Fyr i Sigte ret forude, noget efter observerede en østgaaende Damper, gjorde igen Signal med Lanternen og blev observeret. Damperen svingede derefter rundt og stoppede, hvorefter vi roede op paa Læsiden og bad om at blive optaget, hvilket vi blev. Det var Kl. $9^1/_2$ ca. 17 Kvml. Ø.S.Ø. af Start Point. Damperen var »Nordwijls« af Rotterdam, kommende fra Philadelphia, bestemt til Rotterdam. Efter at være kommen om Bord afsendtes fra Damperen traadløs Telegram til Rederen R. Bager Marstal. Kaptajnen lovede at landsætte os ved Downs, hvortil Damperen ankom den 28. December Kl. 2 Morgen, vi blev landsat samme Aften ved Deal, hvor vi maatte aflægge Rapport til Marinemyndighederne. Næste Dag besørgede Konsulen i Deal os videre til London for at melde os paa Generalkonsulatet, som skaffede Logi til os, til Hjemsendelse kunde finde Sted.

At ovenstaaende er i Overensstemmelse med Skibsdagbogen bekræftes herved.

Ole Hansen Boye, Fører.
W. P. Hansen, 1. Styrmand,
N. K. Nielsen, Baadsmand.
L. Isidor Petersen, Matros.
Thomas Anton Bager, Matros.
M. W. Holger Madsen, Matros.

Nr. 8/1917. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 8. Januar 1917.

Krarup Jørgensen,
fg. Ass.

Styrmand Hansen forklarer, at Ladningen kun bestod af Farvetræ, Lockwood, som ikke er Kontrabande. U-Baaden førte til at begynde med det franske Flag, som ikke blev strøget, før Kaptajnen efter Ordre var paa Vej over til U-Baaden med Skibets Papirer. Først da hejste U-Baaden det tyske Marineflag. Kaptajnen havde medtaget Skibets Papirer, deriblandt Konnossementerne, som lød paa le Havre. Medens Kaptajnen blev holdt tilbage paa U-Baaden, kom en Officer med 3 Mand derfra over til Barken for nærmere at undersøge Lasten, idet Kaptajnen havde protesteret mod, at denne skulde være Kontrabande.

Komparenten maatte da forevise ham Ladningen, og han erklærede derefter, at Skibet skulde sænkes, skønt Komparenten protesterede mod, at denne skulde være Kontrabande.

Officeren affyrede derefter et Signal til U-Baaden og gav Besætningen Ordre til at forlade Skibet i Løbet af 15 Minutter.

Kaptajnen blev derefter hentet tilbage til Barken, og da de gik i Baadene fik de kun reddet de nødvendigste Klæder, Skibets Dagbog og nogle Instrumenter.

De Tyske medtog Skibets Papirer samt Kort, det danske Flag, Signalflag etc.

»Johan« blev derefter beskudt fra U-Baaden, efter at de alle var gaaet fra Borde, og sank Kl. $2^1/_2$, ca. $2^1/_2$ Time efter, at de var blevet standsede. De var da i en Afstand af ca. 22 Kml. N.N.V. af Casquet. Vinden var S.Ø., ikke ret stærk; det regnede. U-Baaden sagde, at de kunde styre efter den engelske Kyst. Der var formentlig ikke større Fare for, at de ikke skulde blive reddede. Efter at være kommen indenfor Dampskibslinien, passerede mange Dampere uden at ville stoppe. De blev om Aftenen optaget af Damperen »Nordwijk« af Rotterdam.

Den ene af »Johan«s aBade gik tabt ved Ophejsningen, den anden ved Slæbningen.

Hele Besætningen blev reddet.

Matros Bager bekræftede Styrmandens Forklaring.

Oplæst. Godkendt.

Søforhøret udsat.

Retten hævet.

Rump.
Tidemand. *Olsen.*

Aar 1917 den 9. Januar Kl. $2^1/_4$ Emd. blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand, Kriminalretsassessor Rump, og foretoges

Nr. 8/1917. Søforhøret fortsat.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Mødt var Baadsmand paa »Johan«, Niels Christian Lauritz Jensen, der bekræftede de tidligere afgivne Forklaringer, der blev oplæst for ham.

Oplæst. Godkendt.

Søforhøret udsat.

Retten hævet.

Rump.

Aar 1917 den 13. Januar blev Ekstraret sat af Rettens Formand: J. Koch og dens Medlemmer: Kaptajn Wrisberg og foretoges

Nr. 8/1917. Søforhøret fortsat.

Af Besætningen mødte Kaptajn Ole Hansen Bøje og 1. Styrmand Hansen.

Kaptajnen bekræftede de tidligere afgivne Forklaringer, der oplæstes for ham, idet han bemærkede, at Damperen hed »Noordwijk«.

Søforhøret sluttet.

J. Koch. *Wrisberg.*

»Johan«s
Rederi: R. K. Bager. Marstal.
Reg. Tonn Br.: 828.
Reg Tonn. Net.: 793.
Bygningssted: Port Glasgow.
Bygningsaar: 1883.
Materiale: Jern.
Klasse: Lloyd's Reg. ✠ 100 A 1.
Assurance: Kr. 30,000. Søassurance-Foreningen »Ærø«

Anm. Sag angaaende Erstatning for den ved Sænkningen af Bark »Johan« forvoldte Skade har været indbragt for tysk Priseret af Krigsforsikringen for danske Skibe, der tabte Sagen.

---

85. S/S »DANMARK« af Kjøbenhavn.

Sænket i den biscayiske Havbugt den 30. December 1916 paa Rejse fra Tunis til Leith med 2780 Tons Fosfat. Ingen Omkomne.

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn gør vitterligt:

Aar 1917 den 5. Februar Kl. 12¹/₄ blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand, Kriminalretsassessor Rump og dens Medlemmer: Kaptajn Schou og Kaptajn Larsen, og foretoges

Nr. 33/1917. Søforhør i Anledning af, at S/S »*Danmark*« er sænket.

Af Besætningen mødte:
Kaptajn C. L. Christensen,
1. Styrmand J. J. Meier,
2. Styrmand C. Hansen,
1. Mester M. Th. Madsen,
2. Mester N. Chr. Jensen,
3. Mester C. P. Sonne,
Hovmester P. S. Thomsen,
Kok H. J. Jørgensen,
Tømmermand F. G. Jespersen,
Matros M. Christensen,
Fyrbøder H. Jørgensen.

For Rhederiet »Skjold« mødte Inspektør Kæmpe.

For Assurandørerne mødte Kaptajn Michelsen.

Skibets Kendingsbogstaver var N. G. C. R.

Der fremlagdes Uddrag af Skibsdagbogen, der sammenholdtes med Skibsdagbogen, der var tilstede i Retten. Uddraget oplæstes og godkendtes af de mødende.

Det fremlagte Uddrag er saalydende:

S/S »Danmark«.

Uddrag

af Skibsdagbogen paa Rejsen fra Tunis til Leith.

Torsdag den 21. December 1916 Kl. 0,30 Em. afgik fra Tunis.

Fredag den 29. December 1916 omtrent Kl. 11,30 Fm. blev der afgivet et Skud i Nærheden af S/S »Danmark«; der saas da en Undervandsbaaad komme op mod Skibet Agter fra. Maskinen stoppedes straks; der afgaves derefter flere skarpe Skud, og Skibet drejedes rundt mod Undervandsbaaden, som imidlertid havde sat Signal om at komme om Bord med Skibets Papirer. Bagbords Redningsbaad blev straks gjort klar, bemandet og firet i Vandet og med Kaptajnen roedes over til Undervandsbaaden. Kommende i Nærheden af denne forespurgtes der om Ladningens Art samt Bestemmelsessted, hvortil svaredes Fosfat og Leith; der blev da givet Besked

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

om at gaa tilbage til Skibet og videre, hvorefter Undervandsbaaden dykkede. Paa Tilbagevejen til Skibet saas en Damper kommende S.V. fra og viste sig at være en Brasilianer med to Skorstene; Navnet kunde ikke skelnes. Ankommen til Skibet blev Baaden hejst med megen Besvær, da Skibet slingrede og satte meget voldsomt i den høje Sø, saa den ofte slog meget haardt ind mod Skibssiden. Kl. var da ca. 1 Em. og Skibet atter klar til at fortsætte Rejsen. Brasilianeren var da gaaet, da Undervandsbaaden atter saas over Vandet kommende hen mod Skibet med Signal oppe (Stop øjeblikkelig), hvorefter han igen ved Signal spurgte om Ladningens Art, hvilket besvaredes korrekt. Der gik da en Tid, hvorefter den atter satte Signal om at komme over med Baad. Bagbords Redningsbaad blev atter gjort klar og bemandet; under Nedfiringen blev forreste Talje uklar, medens agterste Talje var bleven firet helt af, saa Baaden hang meget paa Enden og fyldtes kort efter med Vand. Mandskabet blev da nødsaget til at forlade den og lade den drive væk. Undervandsbaaden havde imidlertid hejst Signal om at forlade Skibet hurtigst muligt. Styrbords Redningsbaad, som var svinget ud, blev da firet i Vandet og bemandet med de fleste af Mandskabet, samt forsøgte Resten at svinge Styrbords Jolle ud og gaa i denne. Skibet slingrede imidlertid saa voldsomt, at det var umuligt at faa den svinget ud, hvorefter der forsøgtes med Bagbords Jolle, hvilket lykkedes med meget Besvær at faa i Vandet, og Resten af Besætningen gik da i denne, hvorefter den styredes bort fra Skibet og efter Baaden hen mod Undervandsbaaden; kommende i Nærheden af denne gaves der atter Besked om at gaa om Bord og derefter følge en af Undervandsbaaden given Kurs. Kommende tilbage til Skibet, blev Baadene med megen Besvær hejst. Jollen var nogenlunde uskadt, hvorimod Redningsbaaden fik den ene Side slaaet ind ved de voldsomme Stød mod Skibssiden, da det i den høje Sø var umuligt at lægge Skibet i nogenlunde bekvem Stilling. Da Baadene var surrede, gaves der fra Undervandsbaaden Signal om at styre S. 18° Ø., hvilket lidt efter rettedes til retv. Syd med Fart af 5 Kvml. i Timen. Kl. 3,30 Em. sattes Loggen og styrede ovennævnte Kurs. Skibets Plads var da ca. 45° 55′ N. Br. og 8° 0′ V. Lg. Der styredes da denne Kurs Natten igennem til næste Dags Formiddag Kl. ca. 11 Fm., da der fra Undervandsbaaden sattes Signal (Stop øjeblikkelig) og kom over med Baaad, hvilken Ordre udførtes. Medens Kaptajnen var om Bord i Undervandsbaaden med Bagbords Jolle, gaves der fra Undervandsbaaden Signal om at forlade Skibet. Styrbords Jolle og Redningsbaaden, som var bleven lappet lidt sammen med Presenninger og Brædder, blev da firet i Vandet, og den ombordværende Del af Besætningen forlod da Skibet. Om Bord paa Undervandsbaaden blev Skibets Papirer forlangt udleveret og efterset, hvoraf Maalerbrev og Konnossement blev taget i Besiddelse og Skibet erklæret at skulle sænkes. Kaptajnen protesterede under Henvisning til, at der i Tunis var bleven sagt, at Fosfat ikke var Kontrabande, samt andre af Selskabets Skibe med samme Slags Ladning var bleven prajet af Undervandsbaade og havde faaet Lov til at sejle videre, hvilket der dog ikke toges noget Hensyn til. En Del af Undervandsbaadens Besætning gik med Jollen tilbage til Skibet, medbringende 2 Bomber. Bomberne blev anbragt paa Bagbords Side af »Danmark«, 1 For og 1 Agter. Kl. var da ca. 12 Middag. Jollen roedes tilbage til Undervandsbaaden, hvis Besætning afsattes, medbringende »Danmark«s Kronometer. Kl. ca. 0,18 Em. sank S/S »Danmark«. Skibet befandt sig da ret Nord for Viverobugten, ca. 4 à 5 Kvml. af nærmeste Land. S/S »Danmark«s Fartøjer roede ind mod Land, senere assisteret af tililende Fiskerbaade, ind til Vivero, hvor Baadene ankom mellem Kl. 5 til 6 Aften. Der aflagdes Rapport til Havnekaptajnen og afsendtes Telegram til dansk Konsul i La Coruna, samt

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

afsendtes Telegram til »Danmark«s Rederi om Skibets Sænkning.

J. J. Meyer,
1. Styrmand.

C. L. Christensen,
Fører.

Nr. 33/1917. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 5. Februar 1917.

Harald Thomsen,
fg. Ass.

Kaptajnen forklarer, at Ladningen bestod af Fosfat til navngiven Modtager i Leith. Komparenten havde udtrykkelig forhørt sig i Tunis, om denne Last var Kontrabande, hvilket var blevet benægtet. Straks efter første Skud fra Undervandsbaaden stoppedes Maskinen i »Danmark«, men da der gik nogen Tid, inden Farten løb af, affyredes fra Undervandsbaaden 5—6 skarpe Skud, der slog i Vandet rundt omkring »Danmark«. Undervandsbaaden førte ikke Nationalitetsflag fra Begyndelsen, men viste senere tysk Orlogsflag.

Første Gang Kaptajnen efter Ordren roede over mod Undervandsbaaden, blev der blot paa Afstand spurgt om Ladningens Beskaffenhed og Bestemmelsessted og givet Ordre til at gaa tilbage til Skibet, efter hvad Komparenten senere formoder, fordi den hurtigsejlende Brasilianer kom i Sigte. Efter at denne var gaaet af Sigte, fik de atter Ordre til at komme over med Papirerne til Undervandsbaaden, men da Nedfiringen af Baaden mislykkedes, blev der givet Signal om at forlade Skibet hurtigst mulig.

Efter at de var komne i Nærheden af Undervandsbaaden, blev der raabt, at de kunde gaa om Bord igen og følge Undervandsbaadens Kurs, hvad de derefter gjorde.

Komparenten antager, at Grunden til denne Ordre skyldtes enten, at Undervandsbaaden ikke vilde have Besætningen om Bord eller det haarde Vejr. De var nemlig da 120 Kvartmil nord for den spanske Kyst og ingen Skib i Sigte. Efter at de næste Formiddag var komne i Sigte af Land, blev der givet Signal om at komme over med Papirerne, og Kaptajnen gik da over og afleverede Maalebrev og Konnossementet.

Føreren erklærede da, at Skibet skulde sænkes og fastholdt dette trods den af Komparenten derimod anførte Protest.

Der blev givet Signal om, at hele Besætningen skulde gaa fraborde, og de kom uden Fare i Land paa den spanske Kyst.

De fik kun reddet de nødvendigste Gangklæder, Skibsdagbogen og Instrumenterne.

Kronometret spurgte Officeren fra Undervandsbaaden, om han maatte tage med mod Kvittering, hvad han fik Lov til, og Komparenten foreviser Kvitteringen. De 3 Baade, hvormed de kom i Land, blev overgivne den danske Konsul i Ferrol. Redningsbaaden var omtrent ødelagt.

De øvrige mødende bekræftede Kaptajnens Forklaring.

Ingen af de mødende begæredes yderligere adspurgt.

Søforhøret sluttet.

Retten hævet.

Rump.

I. Chr. Schou. *V. Larsen.*

»Danmark«s
Rederi: A/S »Dampskibsselskabet Skjold«. Kbhvn.
Reg. Tonn. Br.: 1875.
Reg. Tonn. Net.: 1186.
Tons DW.: 3020.
Bygningssted: Burmeister & Wain. Kbhvn.
Bygningsaar: 1893.
Materiale: Staal.
Klasse: Lloyd's Reg. ✠ 100 A 1.
Assurance: Kr. 1,247,000. Krigsforsikringen for danske Skibe m. fl.

Anm. S/S »Danmark« blev priscdømt ved Overpriseretten i Berlin den 26. Marts 1918.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Søforklaringer over krigsforliste danske Skibe i 1917.

86. S/S »VIKING« af Kjøbenhavn.

Sænket i den biscayske Havbugt den 3. Januar 1917 paa Rejse fra Sunderland til Setubal med 600 Tons Kul. Ingen Omkomne.

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn gør vitterligt:

Aar 1917 den 1. Februar Kl. 2 blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand: Overretsassessor Olrik i Henhold til Konstitution af 30. December 1916 og af dens Medlemmer: Kaptajn Larsen og Kaptajn Schou.

Der foretoges:

Nr. 29/1917. Søforhør i Anledning af, at S/S »*Viking*« er sænket.

Af Besætningen mødte:

Kaptajn A. P. Sundvig.

1. Styrmand C. Godtfredsen.

1 Mester Thorlacius.

For Krigsforsikringen mødte Kaptajn Fabricius.

For Dampskibsselskabet det forenede Dampskibsselskab, mødte Fuldmægtig H. Westrup.

Der fremlagdes Udskrift af Skibsdagbogen, der var til Stede i Retten.

Den fremlagte Udskrift af Skibsdagbogen er saalydende:

S/S »Viking«. Uddrag af Skibsdagbogen.

Den 3. Januar Kl. 7,30 Fmd., da Skibet befandt sig i den Biskaiske Bugt paa 46° 22′ N. Brd. 8° 27′ V. Lgd., blev der gentagne Gange skudt efter Skibet, hvorfor Maskinen straks blev stoppet, der blev ikke desto mindre sendt flere Skud i Nærheden og over Skibet, og det viste sig at være fra en tysk Undervandsbaad. Der blev fra Viking straks sat en Baad i Vandet bemandet med 3 Mand og 1. Styrmand, som bragte Skibets Papirer til Undervandsbaaden. Efter at Papirerne var undersøgt, erklærede Chefen, at Viking skulde sænkes, og Signaler blev hejst paa Undervandsbaaden, forlad Skibet straks, Baadene blev derfor sat i Vandet, og hele Besætningen beordret op og at gaa i Baadene. Efter at være kommen i Baadene viste der sig et andet Skib i Horisonten, hvorfor der blev sendt en Officer og en Mand fra Undervandsbaaden, som beordrede Besætningen fra Viking til at gaa om Bord igen, for som tysk Prise at tage Besætningen fra det i Sigte værende Skib om Bord i Viking, da det skulde sænkes, og derefter bringe Skibet ind til en spansk Havn. Imidlertid kom Undervandsbaaden tilbage, da det andet Skib viste sig at være et engelsk Hospitalsskib, og beordrede os til atter at forlade S/S Viking, da det skulde sænkes straks. Besætningen gik atter i Baadene, og efter at Prisebesætningen havde taget en Del Proviant og nedlagt Bomber i S/S Viking begyndte Beskydningen fra Undervandsbaaden paa S/S Viking og efter 7 Skud og Bomber gik Skibet ned med Forenden først og forsvandt helt Kl. 10,10 Fmd. Baadene med Besætningen styrede efter det engelske Hospitalsskib »Wandella«, som havde overværet Katastrofen, og efter at S/S Viking var forsvunden kom Baadene imøde og tog Besætningen om Bord. Under Katastrofen var Vinden West med høj W.N.W. Dønning, og Baadene blev før Afgang fra Skibet en Del beska-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

diget. Besætningen fik kun Lejlighed til at tage det mest nødvendige Tøj med i Baadene. Efter at være kommen om Bord i det engelske Hospitalsskib blev, hele Besætningen behandlet med udsøgt Imødekommenhed. Chefen besluttede at anløbe Gibraltar for at landsætte os dersteds. Fra Captajnen paa Viking blev der protesteret mod Sænkningen, men Svaret var, at Skibet var lastet med Kontrabande, og Krig er Krig. Chefen paa Undervandsbaaden beholdt alle Skibets Papirer, samtidig meddelte Officeren, at de havde fulgt Skibet hele Natten fra Kl. 11 Aften.

Nr. 29/1917. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 1. Februar 1917.

Aage Jacobsen,
Ass.

Uddraget oplæstes for og blev gennemgaaet med de mødende, der i et og alt vedstod det.

Uddraget viser sig at stemme med den i Retten værende Skibsdagbog.

Kaptajn Sundvig og 1. Styrmanden forklarer nærmere, at Skibet befandt sig i ca. 180 Sømils Afstand fra Land, da der blev fyret skarpe Skud henimod det og tildels over det fra Undervandsbaaden. Undervandsbaaden var da i en Afstand af ca. 5 Sømil. Kaptajnen stoppede straks Skibet og lod Skibets Jolle sætte i Vandet og bemande med 1. Styrmand og 3 Matroser, idet han medgav 1. Styrmand Skibets Papirer. Skydningen ophørte først, da Baaden havde lagt ud fra Skibet. Jollen sejlede hen til Undervandsbaaden, der samtidig nærmede sig noget, og efter at Chefen havde gjort sig bekendt med Papirerne, erklærede han, at »Viking« skulde sænkes, fordi dets Ladning (Kul) var Kontrabande.

En af Undervandsbaadens Officerer og en af Mandskabet gik derpaa om Bord i »Viking«s Jolle tilligemed Vikings 3 Matroser og sejlede hen til »Viking« for at sænke dette. Efter at Baaden havde forladt Undervandsbaaden, blev der prajet fra denne, hvorpaa Baaden vendte tilbage, og den i Baaden værende Officer fik nu Ordre til i Stedet for at sænke »Viking« at lade den optage Besætningen fra en fremmed Damper, der var kommen til Syne, og som Undervandsbaaden nu vilde sænke. Efter at »Viking«s Styrmand ogsaa var kommen i Jollen, sejlede denne tilbage til »Viking«, hvor de gik om Bord; men Undervandsbaaden styrede hen imod det i Sigte værende Skib. Undervandsbaaden vendte imidlertid atter om og signalerede nu til den Officer fra Undervandsbaaden, der var om Bord i »Viking«. Komparenten forstod ikke Signalet; men Officeren sagde til dem, at nu skulde »Viking« alligevel sænkes, da det havde vist sig, at det i Sigte værende Skib, var et Hospitalsskib, som ikke kunde sænkes. Kaptajnen protesterede ligesom tidligere mod Sænkningen, men hertil blev intet Hensyn taget, skønt Kaptajnen paaberaabte sig baade den danske Nationalitet, Rhederiets Navn og Stilling, samt at Skibet skulde tilbage med Last her til Landet og ikke kunde faa saadan Last uden at gøre den Pligtrejse, hvorpaa Skibet var. Kaptajnen beordrede derefter Mandskabet i de 2 Redningsbaade; men Officeren fra Undervandsbaaden forbeholdt sig Jollen, for at kunne komme tilbage til Undervandsbaaden. Efter at Redningsbaaden var sat i Vandet, saa Kaptajnen og Styrmanden, Undervandsbaadens Mandskab bringe forskellige Ting op fra Kahytten, det har ikke kunnet være andet end Proviant.

Begge Redningsbaade holdt sig nær hinanden og styrede hen imod Hospitalsskibet, hvor de blev optagne efter at have været paa Vandet i henved $1^1/_2$ Time. Der var nogen Dønning, men ikke Braad paa Søen og ikke synderlig Vind.

De mødende mener, at under de foreliggende Forhold, navnlig fordi Hospitalsskibet var saa nær ved, ikke var nogen Livsfare for de om Bord i Redningsbaaden værende.

»Viking« tilhører det forenede Dampskibsselskab og var paa Rejse med en Ladning Kul fra Sunderland til Setubal.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Vidnerne ved ikke, hvem der var Ladningsmodtager, eller hvem der var Assurandør af Ladningen. Om Skibet var kaskoforsikret, vides ikke; men det var krigsforsikret.

De mødende forklarer, at »Viking« stoppede straks ved første Skud og ikke har gjort Forsøg paa at undslippe. Hele Mandskabet blev 3 Dage efter landsat i Gibraltar, hvor Forklaring blev afgivet for dansk Konsul og Notarius.

Af Skibets Besætning, der ialt er 18 Mand, gik 11 Dagen efter Ankomsten til Gibraltar med en engelsk Baad til London. Kaptajnen, 1. Styrmand og 1. Mester er rejst hjem hertil over Land. En af Mandskabet blev udmønstret med et engelsk Skib, og de tre sidste er for Tiden under Hjemrejse med Dampskibet »Beira«, der ligeledes tilhører det forenede Dampskibsselskab.

»Viking« er bygget 1883 og er paa 761 Register Tons. Skibet har Klasse A 1. Bureau Veritas.

Undervandsbaaden var uden Mærke og Nationalitetstegn. Officeren optraadte som Tysker og udtalte udtrykkelig, at »Viking« var tysk Prise.

Maskinmester Thorlacius bekræfter det tilførte.

Søforhøret sluttet.

Retten hævet.

Olrik.

J. Chr. Schou. *V. Larsen.*

»Vikings«
Rederi: Det forenede Dampskibs-Selskab. Kbhvn.
Reg. Tonn. Br. 761.
Reg. Tonn.Net.: 453.
Tons DW.: 900.
Bygningssted: Løbnitz & Co. Renfrew.
Bygningsaar: 1883.
Materiale: Jern.
Klasse: Bur. Ver. ✠ I ³/₃ G. 1. 1.
Assurance: Kr. 118,000. Krigsforsikringen for danske Skibe m. fl.

---

87. S/S »NÆSBORG« af Kjøbenhavn.

Sænket i den engelske Kanal den 4. Januar 1917 paa Rejse fra Sunderland til Bayonne med 1792 Tons Kul. Ingen Omkomne.

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn gør vitterligt:

Aar 1917 den 16. Januar blev Ekstraret sat af Rettens Formand: J. Koch og dens Medlemmer: Kaptajn Olsen og Kaptajn Tidemand og foretoges:

Nr. 12/1917. Søforhør i Anledning af at S/S »*Næsborg*« er sænket paa Rejse fra Sunderland til Bayonne.

Af Besætningen mødte:
Kaptajn A. Andersen.
1. Styrmand J. Sønnichsen.
2. Styrmand S. Egmose.
1. Mester Chr. Larsen.
2. Mester V. Stolze.
Asistent P. Thomassen.
Tømmermand H. Ipsen.
Matros Møller.
Matros Andersen.
Ungmand A. Unget.
Dreng O. Nielsen.
Fyrbøder H. Vinzentzen.
Fyrbøder Petersen.
Hovmester Krabbe.
Kok Bondesen.

For Krigsforsikringen for danske Skibe og for De private Assurandører mødte Kaptajn Fabricius.

For Rhederiet C. K. Hansen mødte Kaptajn Neergaard.

Der fremlagdes 2 Uddrag af Skibsdagbogen, der var til Stede i Retten, og i Hovedpunkterne godkendtes af de mødende.

Der fremlagdes Skrivelse fra C. K. Hansen med Anmodning om Afholdelse af Søforhør.

De fremlagte Dokumenter lyder efter hverandre saaledes:

Uddrag af Skibsdagbogen i S/S »Næsborg«:

Afsejlede fra Sunderland den 29. December 1916 med en Ladning Kul bestemt for Bayonne. Med Kystlods om Bord styredes Kurserne syd over langs Englands Kyst, og ankom paa Yarmouth Red den 30. December Kl. 2,30 Efmd. for der at skifte Lods. Begrundet paa Mangel af Trinity Lods kom vi ikke fra Yarmouth

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Red førend den 1. Januar Kl. 10,20 Fmd. og fortsatte da Rejsen videre syd over. Ankrede i Black Deep for Natten den 1. Januar, Kl. 4,30 Eftmd. Lettede igen den 2. Januar Kl. 7,50 Fmd. Ankrede igen ved Downs Kl. 2 Eftmd. efter at have kvitteret Lodsen, afventende Tilladelse til atter at fortsætte Rejsen. Kl. 4,10 Eftm. lettede Anker og Rejsen fortsattes.

Passerede Dover Kl. 6 Eftmd. Dungeness Kl. 8,50 Efmd. og Ovns Fyrskib den 3. Januar Kl. 10,10 Fmd., da Vejret begyndte at blive uroligt med vestlig Vind og Regn. Den 3. Januar Kl. 1,10 Emd. passeredes St. Catharine Pt. i en Afstand af $1^1/_2$ Sml., hvor vi hejste vore Kendingssignaler. Styrede herfra V.S.Vestlig Kurs og havde Kl. 12 om Natten Casquet Fyr i Sigte i Kimningen i S.S.O. Omtrent Kl. 2 Eft. den 4. Januar, da Skibet befandt sig paa omtrent 49° 26′ N. Brd. og 3° 40′ V. Lgd. observeredes forude i en Afstand af 2 Sml. en Undervandsbaad, som holdt lige ned mod »Næsborg«. Slog straks klar i Maskinen og kort efter halv Kraft, i det samme affyrede Undervandsbaaden et Kanonskud, og vi stoppede øjeblikkelig Maskinen.

Undervandsbaaden, som havde tysk Flag vajende, hejste Signal om at bringe Skibets Papirer om Bord. Bb. Redningsbaad blev affiret og Kapt. med fire Mand i Baaden begav sig hen til Undervandsbaaden, dennes Chef undersøgte da Papirerne, og hejste Signal at forlade Skibet øjeblikkelig, hvilket 1. Styrmand da gjorde med Resten af Mandskabet i Stb. Redningsbaad. To af Undervandsbaadens Besætning kom nu i vor Baad medbringende tre Sprængbomber, og beordredes sat om Bord paa »Næsborg«, hvor de anbragte Bomberne, og kom ned i Baaden igen, og blev atter sat om Bord til Undervandsbaaden. Ca. 5 Minutter efter eksploderede Bomberne en efter anden og »Næsborg« begyndte at synke og krængede langsomt Bb. over, og i Løbet af et Kvarters Tid forsvandt S/S »Næsborg« med Forenden nedefter fra Havets Overflade. Undervandsbaaden forsvandt i østlig Retning medtagende alle Skibets Papirer. Efter Samraad besluttedes at holde syd over for muligt at træffe paa Patrolje- eller Fiskerbaade, da der var ingen Skibe i Nærheden, og det blæste temmelig haardt fra N.N.V. med tilsvarende Søgang. Kl. 6 Emd. observeredes en klar Lanterne forude, der blev stadigt ihærdig roet og blusset fra begge Baade, og Lanternen kom nærmere, og da vi observerede først grøn og senere rød Lanterne, vidste vi, at man havde observeret os. Kl. $6^1/_2$ var vi i Nærheden af Skibet, som viste sig at være S/S »Daisy« af Kjøbenhavn, hvor vi saa blev tagne om Bord. Det lykkedes at faa vor Bb. Redningsbaad hejst om Bord paa S/S »Daisy«, men den anden blev af Søen slaaet i Drift. Kl. 8. Fmd. den 5. Januar signaleredes fra S/S »Daisy« ind til Ushant Signalstation angaaende S/S »Næsborg«s Sænkning, og kort efter ankom en fransk Patrolliebaad, som tog »Næsborg«s Besætning om Bord og bragte os ind til Brest, hvor vi ankom Kl. 4 Emd.

A. Andersen,
Fører.

A. Sonnichsin,
1. Styrmand.

Nr. 12/1917. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 16. Januar 1917.

Harald Thomsen,
fg. Ass.

Afskrift af S/S »Næsborg«s Skibsdagbog. Rejse Sunderland—Bayonne.

Den 29. Decbr. 1916 Kl. 5 Eftm. afgik fra Sunderland.

Tirsdag den 2. Jan. 1917 Kl. 6 Eftm. passerede Dover.

Torsdag den 4. Jan. 1917: Omtrent Kl. 2 Eftm. observeredes forude en Undervandsbaad, som med fuld Kraft holdt op mod Skibet. Slog klar i Maskinen, kort efter halv Kraft. I det samme affyrede Undervandsbaaden et Varselsskud, hvorpaa der øjeblikkelig sloges Stop i Maskinen.

Undervandsbaaden, som førte tysk Marineflag, hejste Signal om at bringe Skibspapirerne om Bord. B. Redningsbaad blev firet af og bemandedes med 4 Mand og

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Kaptajnen begav sig da med Skibets Papirer hen til Undervandsbaaden, som tog Papirerne om Bord ved Hjælp af en Line og Sejldugspose. Undervandsbaadens Chef undersøgte derpaa Papirerne og hejste derefter Signal om at øjeblikkelig forlade Skibet hurtigst muligt. Styrbords Redningsbaad blev sat i Vandet, og Resten af Mandskabet gik i denne. — To af Undervandsbaadens Besætning fulgte med Kaptajnens Baad om Bord i Næsborg, hvor de anbragte nogle Bomber paa Skibets B.B. Side. De forlod derpaa Skibet og blev sat tilbage til Undervandsbaaden. Ca. 5 Minutter efter eksploderede Bomberne. Skibet begyndte at fylde og krængede langsomt B.B. over, og i Løbet af et Kvarters Tid sank Skibet, og Undervandsbaaden forsvandt i østlig Retning medtagende alle Skibets Papirer. Efter afholdt Samraad besluttedes at holde syd efter, for muligt nærmere ind under Kysten at træffe Patrouille eller Fiskerbaad, da der ingen Skibe var i Sigte, da Skibet blev sænket. Efter ihærdig Roning observeredes omtrent Kl. 6 Eftm. en klar Lanterne forude. Der blev stadig blusset fra Baadene, og Lanternen kom stadig nærmere, og endelig kom den røde Lanterne til Syne.

Efter en Tids Roning kom vi saa nær Skibet, at vi kunde se, at det var en dansk Damper, som laa stoppet og ventede. Baadene gik langs Siden af Damperen, der viste sig at være »Daisy« af Kjøbenhavn, og Mandskabet kom om Bord i Daisy. Det lykkedes at faa B.B. Redningsbaad om Bord i Daisy, men den Styrbords Baad knækkede Fortøjningerne paa Grund af den høje Sø og gik tabt.

Sænkningen af »Næsborg« fandt Sted ca. 30 Kml. misv. N. t. V. for Sept. Iles.

Fredag den 5. Jan. Kl. 8 Fmd. signaleredes med Ushant Signalstation angaaende »Næsborg«s Sænkning, og kort efter ankom en fransk Patrouillebaad, som tog os Alle om Bord og landede os i Brest.

Underskrevet:

A. Andersen,
Fører.

Nr. 12/1917. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 16. Januar 1917.

Harald Thomsen,
fg. Ass.

C. K. HANSEN.
Skibsrederi.

Kjøbenhavn K., den 16. Jan. 1917.
Toldbodvej 15.

Til
Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn.

I Anledning af Dampskibet »Næsborg«s Sænkning ved tysk Undervandsbaad den 4. Januar d. A. i den engelske Kanal, tillader jeg mig at anmode Sø- og Handelsretten optage Søforhør.

Dpsk. »Næsborg« tilhørte Dampskibsselskabet »Neptun« af Kjøbenhavn og var paa Rejse fra Sunderland til Bayonne med en Ladning Kul.

Skibets Størrelse 1462 Tons Brutto. Alder 10 Aar. Lloyd's ✠ 100 A 1. Skibet var krigsforsikret for Kr. 575,000.

Ærbødigst
C. K. Hansen.
Skibsinspektionen.
ulæseligt Navn.

Nr. 12/1917. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 16. Januar 1917.

Harald Thomsen,
fg. Ass.

Kaptajnen forklarer, at Rhederiets Navn er A/S »Neptun«, C. K. Hansen.

Skibet var assureret hos De private Assurandører og tillige i Krigsforsikringen for danske Skibe.

Ladningen var en fuld Ladning (ca. 1810 Tons) Kul bestemt til Firmaet Worms & Co. i Bayonne. Hvem der havde assureret Ladningen ved Vidnet ikke. Interessen i dens Fremkomst ved Vidnet ikke.

Samtlige de mødende gentager, at det var den 4. Januar om Eftermiddagen omtrent ved 2 Tiden, at man fik Øje paa Undervandsbaaden forude i en Afstand af et Par Sømil. Undervandsbaaden holdt lige ned mod »Næsborg«, der uden Ordre fra denne slog halv Kraft.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Efter at Undervandsbaaden, medens den nærmede sig, havde affyret et Kanonskud, stoppede »Næsborg«s Maskine. Undervandsbaaden, der havde tysk Flag, hejste Signal om at bringe Skibets Papirer om Bord. Kaptajnen gik med 4 Mand i Bagbords Redningsbaad over til Undervandsbaaden med Papirerne. Undervandsbaaden hejste derefter Signal om, at man skulde forlade Skibet øjeblikkelig, og Styrmanden med Resten af Besætningen gik i Styrbords Redningsbaad.

Kaptajnen og hans Baad maatte bringe 2 af Undervandsbaadens Besætning og nogle Bomber om Bord i »Næsborg«, og efter at Bomberne var anbragte, maatte Kaptajnen ro disse 2 Mand tilbage til Undervandsbaaden, der efter at »Næsborg« var sunket forlod Stedet. Mandskabet blev overladt til »Næsborg«s 2 Redningsbaade til deres Skæbne.

Det var ret haard Søgang, men Redningsbaadene kunde dog klare sig, dels roende og dels ladende sig drive for Vinden med Aarene sat ud.

Vinden var N.N.V., og Kursen sattes lige for Vejret ind mod den franske Kyst. Baadene blev i Nærheden af hinanden.

Samtlige de mødende erklærer, at der ikke paa nogen Maade fra »Næsborg«s Side var gjort Forsøg paa at undslippe fra Undervandsbaaden.

De gentager, at de, efter at det var blevet mørkt, blev optagne af S/S »Daisy« og senere af en fransk Patrouillebaad bragte i Land i Brest.

Ingen af de mødende har set Nummer eller Navn paa Undervandsbaaden.

Kaptajnen forklarede, at han anmodede Undervandsbaaden om at slæbe dem nærmere ind mod Land, inden han gik sin Vej; men uden at Undervandsbaaden svarede derpaa.

Kaptajn Andersen forklarer, at Skibet »Næsborg« er bygget i 1907 i Helsingør. Dets Bruttotonnage var 1547, Nettotonnagen 966.

Ingen af de mødende begæredes yderligere adspurgte.

Edfæstelse blev ikke begært.

Søforhøret sluttet.

Retten hævet.

J. Koch.

O. Tidemand. *H. S. A. Olsen.*

»Næsborg«s
Rederi: »Dampskibsselskabet Neptun«. Kbhvn.
Reg. Tonn. Br.: 1547.
Reg. Tonn. Net.: 966.
Tons DW.: 2078.
Bygningssted: Helsingør Jernskibs- og Maskinbyggeri.
Bygningsaar: 1907.
Materiale: Staal.
Klasse: Lloyd's Reg. ✠ 100 A 1.
Assurance: Kr. 825,000. Krigsforsikringen for danske Skibe og De private Assurandører.

---

88. S/S »EBRO« af Kjøbenhavn.

Sænket i den biscayske Havbugt den 5. Januar 1917 paa Rejse fra Tyne til Livorno med 1226 Tons Kul og Koks. Ingen Omkomne.

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn gør viterligt:

Aar 1917 den 20. Januar blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand: Kriminalretsassessor Rump og dens Medlemmer: Kaptajn Larsen og Kaptajn Olsen og foretoges:

Nr. 18/1917. Søforhør i Anledning af, at S/S »*Ebro*« den 5. Januar 1917 er sænket af tysk Undervandsbaad.

Af Besætningen mødte:

Kaptajn O. Müller.
1. Styrmand A. M. Petersen.
2. Styrmand N. Nielsen.
1. Mester P. Sand.
2. Mester G. Kjær.
3. Mester Bager.
Hovmester K. Andersen.
Matros A. Svendsen.
Matros T. Christensen.
Fyrbøder V. Christoffersen.
Fyrbøder V. Nielsen.
Fyrbøder C. W. Hansen.
Fyrbøder H. Frandsen.
Fyrbøder M. Poulsen.
Kok H. Svensson.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

For Krigsforsikringen mødte Kaptajn Michelsen.

For Rhederiet, det forenede Dampskibsselskab mødte Fuldmægtig Westrup.

Der fremlagdes Oplysninger om »Ebro«.

Der fremlagdes Uddrag af Skibsdagbogen, der var til Stede i Retten. Uddraget oplæstes for og godkendtes af de mødende.

De fremlagde Dokumenter er saalydende:

S/S »Ebro« hjemmehørende i Kjøbenhavn.

Bygget: 1912.

Byggested: Helsingør.

Brutto-Tons: 1027.58.

Netto-Tons: 502.83.

Kendingssignal: N. S. D. T.

Ejer: Det forenede Dampskibs-Selskab, Aktieselskab.

By: Kjøbenhavn.

Paa Rejse fra: Kjøbenhavn — Tynen — Italien — Marseille — Spanien — Portugal — Kjøbenhavn.

Krigskasko: Kr. 433,500.

Krigsinteresse: Kr. 150,000.

Sø-Kasko: Kr. 137,000 — til Takst Kr. 386,000.

Sø-Interesse: Kr. 46,500.

Ladningsassurandeurer: ubekendt.

Skibet fragtet til: Genua fra: Tynen.

Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 20. Januar 1917.

Harald Thomsen,
fg. Ass.

Udtog af S/S »Ebro«s Skibsdagbog.

Fredag den 5. Januar 1917 Emd. Kl. 12,05 hørte Skud, observerede en Undervandsbaad om Bb. i ca. 2 Sml.s Afstand. Stoppede straks Maskinen. Han viste nu Signalet H. J. N. bring Skibspapirerne om Bord.

Kaptajnen, 2. Styrmand og 3 Mand gik i Baaden medbringende Skibspapirerne. Da Baaden kom paa Siden af Undervandsbaaden blev Skibspapirerne givet om Bord i Undervandsbaaden. Samtidig spurgtes: »hvorfra kommer De, hvor skal De hen, og hvad Slags Ladning har De inde«.

Svaret blev givet af Kaptajnen »Newcastle, Livorno, Kul og Koks. Svaret derpaa lød: »Deres Skib skal sænkes«.

En Underofficer og en Mand blev beordret om Bord i S/S »Ebro«s Baade, der blev firet agter ud og taget paa Slæb af Undervandsbaaden, der satte Kurs mod S/S »Ebro«. Samtidig sattes Signalet om Bord i Undervandsbaaden A. B. Forlad Skibet. Da Undervandsbaaden kom hen til »Ebro« var Styrbords Redningsbaad og Jolle sat i Vandet og den tilbageblevne Del af Besætningen deri. Baaden med Kaptajnen og de to Tyskere gik paa Siden af S/S »Ebro«. Besætningen i Baadene fik Tilladelse til at springe om Bord, og i Hast medtage det nødvendigste, blev derpaa beordret i Baaden igen og til at gaa fra Skibet. Dette blev udført, og Baadene laa nu alle tre ca. 3 Skibslængder fra S/S »Ebro«. Det saas nu, at de to Tyskere satte Bagbords Jolle i Vandet og tog en Del Proviant, der var sat klar, om Bord i Jollen, hvormed de gik tilbage til Undervandsbaaden. Straks derpaa affyrede Undervandsbaaden et Skud mod S/S »Ebro«. Dette gik tæt agten om, det paafølgende Skud ramte S/S »Ebro« ved Nr. 3 Luge; men Skadens Omfang kunde ikke ses. Medens dette foregik havde en Damper nærmet sig. Undervandsbaaden forlod nu S/S »Ebro« og gik hen imod Damperen. S/S »Ebro«s Baade satte nu Kurs imod Damperen ligeledes. Damperen viste sig at være S/S »Anna« af Esbjerg, der ligeledes ved Skud blev stoppet og maatte bringe sine Papirer i Undervandsbaaden, som frigav S/S »Anna«, og gav den Ordre til at optage S/S »Ebro«s Bseætning, der kom om Bord i S/S »Anna«, og Baadene blev taget om Bord. Det saas nu, at Undervandsbaaden laa nogen Tid paa Siden af S/S »Ebro«, fjernede sig atter og gav yderligere S/S »Ebro« 2 Skud. Søen var i Aftagende; men der stod svær Dønning fra Nordvest. S/S »Anna« satte Kursen mod Brest for at landsætte S/S »Ebro«s Be-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

sætning. Da S/S »Ebro« tabtes af Sigte laa den dybt med Agterskibet og Bagbords Slagside. Undervandsbaaden havde intet Mærke; men Skroget var graamalet.

Lørdag den 6. Kl. 9½ Fmd. fik S/S Anna Lods om Bord ved Brest Red. Han tog Skibet noget længere ind og signalerede derpaa en Torpedobaad. Denne tog S/S »Ebro«s Mandskab om Bord og tog begge »Ebro«s Redningsbaade paa Slæb og gik til Brest. S/S »Anna« beholdt S/S »Ebro«s Jolle om Bord og stod til Søs.

Ved Ankomsten til Brest Kl. 12 blev »Ebro«s Officerer og Mandskabet bespist af Marineautoriteterne. Kl. 2 Emd. aflagde S/S »Ebro«s Kaptajn og 1. Styrmand Forklaring for Marine-Autoriteterne angaaende Sænkningen af S/S »Ebro«. Dernæst begav Kaptajnen og hele Mandskabet sig til Det Danske Konsulat. Kaptajnen indberettede Sagen til Konsulen og afsendte Telegram til Selskabet. Saavel Officerer som Mandskabet blev derefter af Konsulen anvist Kvarter paa forskellige Hoteller. Blev samtidig af Konsulen beordret til at have Udtog af Skibsdagbogen samt Folkeliste udskrevet til Mandag Formiddag Kl. 9.

Søndag den 7. blev det af Konsulen beordrede Udtog af Skibsdagbogen samt Folkelisten skrevet.

Mandag den 8. Januar fremstod Kapt. Müller, 1. Styrmand Petersen, 1. Mester Sand, Tømmermand Sørensen og Matros Svendsen for Tribunalet medbringende Skibets Dagbog samt Udskrift af denne. Udskriften oplæstes og blev godkendt af de Tilstedeværende.

J. M. Sand, 1. Mester.
A. Petersen, 1. Styrmand.
A. Svendsen, Matros.
P. Sørensen, Tømmermand.

Nr. 18/1917. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 20. Januar 1917.

H. Thomsen,
fg. Ass.

Kaptajnen forklarer, at Ladningen bestod af ca. 500 Tons Kul og ca. 726 Tons Koks til Livorno. Konnossementet var udfærdiget i Overensstemmelse hermed.

Da Skibet stoppede, var det i en Afstand omtrent 75 Kvartmil V. ½ S. af Lucien. Der havde været stærk N.V. Vind, der var begyndt at lægge sig, men endnu svære Dønninger. Man havde derfor vanskeligt ved at faa Forbindelse og gøre sig forstaaelig overfor Undervandsbaaden. Efter at de om Bord paa denne havde set Skibets Folkeliste, Maalebrev og Ladningspapirer samt det engelske Clearing-oard, som de beholdt, erklærede de, at Skibet skulde sænkes.

Komparenten fik kun lige Tid at gaa om Bord og medtage sit nødvendige Tøj.

Det øvrige Mandskab var imedens efter Signal fra Undervandsbaaden gaaet i de andre Baade, hvortil de havde haft maaske en Snes Minutter.

Der er sagt paa Undervandsbaaden, at de enten kunde komme om Bord paa den anden Damper, hvorfra Røgen allerede var rapporteret, mens Komparenten var paa Undervandsbaaden, eller, hvis denne skulde sænkes, var der sagt, at begge Besætninger kunde komme om Bord i Undervandsbaaden.

Næste Dag blæste det atter op, saa det vilde have været vanskeligt at naa Land i Baadene.

Hele Besætningen kom derefter om Bord i S/S »Anna« og blev landsat i Brest.

De to Redningsbaade blev der bragt om Bord i Selskabets Skib S/S »Tiber«.

Jollen forblev paa »Anna«.

Paa Afstand kunde man ikke fra »Anna« se, hvad der foretoges fra Undervandsbaaden, medens den laa paa Siden af »Ebro«.

Komparenten saa, at 2 Skud fra Undervandsbaaden ramte »Ebro«, mulig har det været Bomber.

Sidste Gang Komparenten fra »Anna« saa efter »Ebro« i Kikkert, laa baade den og Undervandsbaaden paa Vandet, og »Ebro« laa da meget dybt med Agterskibet og Bagbords Slagside. Da Komparenten nogle Minutter efter atter saa derhen, var

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

»Ebro« forsvundet og maa altsaa være sunket. Undervandsbaaden var heller ikke at se. Den førte tysk Orlogsflag.

Den Officer, der fulgte med om Bord paa »Ebro« sagde, at de havde sænket »Viking«, Selskabets Skib, 2 Dage forinden.

1. Styrmand forklarer, at de efter Signal fra Undervandsbaaden gik i Baadene fra »Ebro« og fik kun reddet deres Tøj, Journalen og Sekstanten.

De øvrige mødende bekræftede Kaptajnens Forklaring.

Søforhøret sluttet.

Retten hævet.

Rump.

H. S. A. Olsen. *V. Larsen.*

»Ebro«s
Rederi: Det forenede Dampskibs-Selskab. Kbhvn.
Reg. Tonn. Br.: 1028.
Reg. Tonn. Net.: 503.
Tons DW.: 1535.
Bygningssted: »Helsingør Jernskibs- og Maskinbyggeri«.
Bygningsaar: 1912.
Materiale: Staal.
Klasse: Bur. Ver. ✠ I ²/₃ G. 1. 1. PR.
Assurance: Kr. 583,000. Krigsforsikringen for danske Skibe m. fl.

---

89. S/S »DANEVIRKE« af Kjøbenhavn.

Sænket i den engelske Kanal den 5. Januar 1917 paa Rejse fra Newcastle o. T. til Gibraltar. Ingen Omkomne.

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn gør vitterligt:

Aar 1917 den 16. Januar blev Ekstraret sat af Rettens Formand: J. Koch og dens Medlemmer: Kaptajn Olsen og Kaptajn Tidemand og foretoges:

Nr. 13/1917. Søforhør i Anledning af, at S/S »*Danevirke*« er sænket.

Af Besætningen mødte:

Kaptajn Chr. Andersen.
1. Styrmand C. Poulsen.
2. Styrmand R. Andersen.
1. Mester C. E. Knudsen.
Letmatros J. Nielsen.

Der fremlagdes en Rapport fra Kaptajnen.

Den fremlagte Rapport er saalydende:

Rapport over S/S »Danevirke«s Forlis.

Lørdag den 30. December 1916 Kl. 9 Fmd. afsejlede med Lods om Bord fra Tynen med en Ladning Kul, bestemt til Gibraltar. Havnelodsen kvitteredes ved Tynepier Kl. 10 Fmd., og Kursen sattes langs den engelske Kyst Syd efter efter Kystlodsens Anvisning.

Søndag den 31. December Kl. 1 Fmd. ankrede ved Inner Dowsing, afventende Dagens Frembrud. Kl. 7 Fmd. lettede Anker og fortsatte Sejladsen inden om Race Bank efter Lodsens Anvisning og videre til Yarmouth Rhed, hvor ankredes Kl. 3 Eft. Paa Grund af Mangel paa Lodser kunde Rejsen først fortsættes Tirsdag Morgen.

Tirsdag den 2. Januar 1917 Kl. 8 Fmd. Lettede Anker og fortsatte Rejsen med Lods om Bord til Black Deep, hvor ankredes Kl. 4 Eft. for Natten.

Onsdag den 3. Januar Kl. 8 Fmd. Lettede Anker og fortsatte Rejsen til The Downs, hvor ankredes Kl. 2 Eft. Kl. 3 Eft. kvitterede Lodsen. Kl. 4 Eft. inspiceredes Skibets Papirer af Vagtskibet. Ordre modtoges til at kunne fortsætte Sejladsen Kl. 6 Eft., og vi modtog Anvisning paa Sejlrute fra The Downs til Royal Sovereigns Fyrskib. Kl. 6 Eft. Lettede Anker og fortsatte Rejsen.

Torsdag den 4. Januar Kl. 2 Fmd. passeredes Dungenæs i Afstand 2 Kml. Kl. 8 Fmd. passerede Royal Sovereigns Fyrskib, og Kursen sattes V. t. S. Vinden var V.N.V., stiv Kuling med tilsvarende Sø.

Fredag den 5. Januar Kl. 2 Fmd. havde Portland Bill i N. t. V. afst. 14 Kml. Kursen holdtes V. t. S. til Kl. 4. — Kl. 4 Fmd. sattes Kursen S.V. t. V. ¹/₂ V. 10 Kml. uden om Ushant Fyr. Sejladsen foregik uhindret Dagen over til Kl. 4 Eft., da et Kanonskud hørtes i nordlig Retning og straks efter et Projektils Susen i Luften over Skibet. Projektilet vandede ca. 30 Favne om B. B. Straks efter hørtes et Kanonskud til. Ved det første Skud sloges straks Stop til Maskinen, og Skibets

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Fart stoppedes. Alle Mand beordredes paa Dækket. Kort efter saas en Undervandsbaad i nordlig Retning, styrende ned imod os. — Da denne nærmede sig, hejste den Signalet: Bring Skibspapirerne om Bord. Styrbords Redningsbaad sattes straks i Vandet, og Styrmanden med 3 Mand i Baaden roede over til Undervandsbaaden med Papirerne. Da Chefen paa samme saa Papirerne, meddelte han straks Styrmanden, at Skibet skulde sænkes, og at alle Mand hurtigst maatte forlade det. Paa Styrmandens Anmodning om en Erklæring fra Chefen for at have sænket Skibet svaredes, at denne vilde vi faa, naar Skibet var gaaet ned, samtidig lovede han at ville slæbe Baadene ned til en Damper, der saas Sønden for os. 2 Mand af Undervandsbaadens Besætning blev beordret med om Bord i »Danevirke« for at sænke denne. Imidlertid blev B. B. Redningsbaad sat i Vandet, og hele Besætningen forlod Skibet, der ca. 5 Minutter senere gik til Bunds.

Stedet var 49° 14′ N. Br. — 4° 17′ V. Lgd. — Klokken var da ca. 5 Eft.

Straks efter forlod Undervandsbaaden Stedet.

Efter forgæves i ca. 1 Time at have ventet paa dens Tilbagekomst, sattes Sejlene paa Baadene og styrede mod Kysten af Frankrig.

Lørdag den 6. Januar. Ved Midnatstid toges Sejlene ind, og Baadene holdtes op imod Vind og Sø for Natten, med 2 Fyr i Sigte paa Kysten. Vejret var koldt. Vinden N.V. — Stiv Kuling med tilsvarende Sø. Flere Regnbyger i Løbet af Natten. Ved Dagens Frembrud ca. Kl. 7,30 Fmd. sattes atter Sejl og styredes Østen om et Skær. Kl. 8,30 Fmd. kom en Fisker fra en Fiskerbaad om Bord i S.B. Baad og lodsede os ind til en lille By ved Navn Plumenack, hvortil vi ankom ca. Kl. 9,50 Fmd. — Vi blev her paa bedste Maade modtaget af Kystboeborne, fik Klæderne ordnede lidt og fik noget at spise. — Da der ikke her fandtes nogen dansk Konsul, afrejste hele Besætningen til Saint-Brieux, hvortil vi ankom

Søndag den 7. Januar Kl. 10 Fmd.

Chr. Andersen, Fører.
R. Andersen, 2. Styrmand.
C. Poulsen, 1. Styrmand.

Nr. 13/1917. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 16. Januar 1917.

Harald Thomsen,
fg. Ass.

For Rhederiet (Suenson & Jespersen) mødte Kaptajn Suenson.

For Krigsforsikringen og de private Assurandører mødte Kaptajn Fabricius.

Kaptajn Andersen forklarede, at Skibets Journal er gaaet tabt ved Forliset, og den ikke mødende Del af Besætningen afmønstret.

De mødte af Besætningen henholdt sig i et og alt til Kaptajnens Rapport.

Kaptajnen forklarede, at Rhederiet er Suenson & Jespersen.

Skibet var forsikret hos de private Assurandører og i dansk Søkrigsforsikring.

Ladningen var en fuld Ladning Kul (ca. 1920 Tons), bestemt til Lambert Cooling Co. i Gibraltar.

Hvem der havde assureret Ladningen eller Interessen, ved Vidnet ikke.

Samtlige de mødende gentager, at Undervandsbaaden affyrede 2 Kanonskud paa Vejen hen mod »Danevirke«, at Skibet ved det første Skud straks slog stop uden Forsøg paa at undslippe, at Undervandsbaaden efter at være kommen nærmere, signalerede, at Skibspapirerne skulde bringes om Bord, at Styrmanden med 3 Mand i Skibets Redningsbaad roede Papirerne over til Undervandsbaaden, at der kom 2 Mand fra Undervandsbaaden om Bord i Styrbords Redningsbaad, der derefter roede tilbage til »Danevirke« med den Besked, at Skibet skulde sænkes, og alle skulde forlade Skibet. Undervandsbaadens 2 Mand anbragte Bomber, og »Danevirke«s Besætning forlod Skibet i begge Redningsbaade.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

De 2 Mand blev roede tilbage til Undervandsbaaden, og Kaptajnen fik Kvittering for, at »Danevirke« var sænket.

Kort efter eksploderede Bomberne, og »Danevirke« sank.

1. Styrmand Poulsen forklarede, at Undervandsbaadens Chef havde lovet at bugsere Baadene ned mod en Damper, der saas i Horisonten i Syd. Efter at Skibet var sænket, forlod Undervandsbaaden imidlertid Skibet.

Samtlige de mødende forklarer, at man ventede en Times Tid paa, om Undervandsbaaden skulde komme tilbage, og at man derefter satte Sejl. Vinden var V.N.V. Man styrede mod den franske Kyst i S.S.O. Baadenes Fangliner var sammenbundne, for at Baadene ikke skulde skilles.

Kaptajn Andersen forklarer, at Skibet er bygget paa Howalds Værk i 1907, at dets Brutto Register Tonnage er 1431 Tons og Netto Register Tonnage af 876 Tons.

Samtlige de mødende forklarer, at Redningsbaadene kunde klare sig trods det noget haarde Vejr, men at det højst sandsynligt var gaaet galt, hvis Vejret havde forværret sig. Det Sted, hvor Undervandsbaaden forlod dem, er 32 miles fra Kysten og — som alle de mødende af Besætningen forklarer — man fandt det inhumant af Undervandsbaaden at forlade dem paa den Maade, som den gjorde det.

Kaptajn Andersen forklarer, at det var stiv til haard Kuling, da Undervandsbaaden forlod dem. Vidnet vil sætte Vindstyrken til 6—7 efter Beaufords Skala.

Ingen af de mødende begæredes yderligere adspurgte.

Edsfæstelse blev ikke begæret.

Søforhøret sluttet.

Retten hævet.

J. Koch.

O. Tidemand. *H. S. A. Olsen.*

»Danevirke«
Rederi: Dampskibsselsk. af 1915. Kbhvn.
Reg. Tonn. Br.: 1433.
Reg. Tonn. Net.: 873.
Tons DW.: 2600.
Bygningssted: Howaldtswerke. Kiel.
Bygningsaar: 1907.
Materiale: Staal.
Klasse: Bur. Ver. ✠ I ²/₃ G. 1. 1.
Assurance: Kr. 1,750,000. Krigsforsikringen for danske Skibe m. fl.

---

90. S/S »TUBORG« af Kjøbenhavn.

Sænket i den engelske Kanal den 10. Januar 1917 paa Rejse fra Sunderland til Lissabon med 2815 Tons Kul. Ingen Omkomne.

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn gør vitterligt:

Aar 1917 den 22. Januar Middag Kl. 12 blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand, Kriminalretsassessor Rump og dens Medlemmer: Kaptajn Olsen og Direktør Schmidten, og foretoges

Nr. 19/1917. Søforhør i Anledning af, at Dampskibet »*Tuborg*« den 10. d. M. er sænket af tysk Undervandsbaad.

For Retten mødte:

Føreren Kaptajn H. Winther,
1. Styrmand C. Wendt,
2. Styrmand B. D. Larsen,
1. Maskinmester L. Pedersen,
2. Maskinmester H. Lyhne Nielsen,
3. Maskinmester Johs. Hansen,
Styrmandselev L. Mathiesen,
Matros V. Valgren,
Matros A. Hansen,
Matros L. Mortensen,
Matros Johs. Seebech,
Letmatros E. Østergaard,
Letmatros C. Olsen,
Lemper M. Kleiner,
Hovmester N. Hansen,
Kok L. Holst,
Dreng Hunsom,
Fyrbøder Jørgensen,

der gjordes bekendt med Vidners Sandhedspligt.

For Rhederiet mødte Firmaet C. K. Hansen ved Hr. Neergaard, der meddelte, at »Tuborg«, der tilhørte Dampskibsselsk. af 1896, var paa Rejse fra Sunderland til Lissabon med en fuld Ladning Gaskul ca. 2810 Tons til Ordre Sociedadareunida de gazes et d'electriçeta.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Skibet havde Kendingsbogstaverne N. T. D. K., det var bygget i 1915 i Alblasserdam, maalte 2056 brutto Register Tons og var klassificeret i Lloyds Register under ✠ 100 A 1 og var krigsforsikret i Krigsforsikringen for danske Skibe; der vides intet yderligere om Forsikringen.

For Krigsforsikringen for danske Skibe mødte Kaptajn Fabricius.

Der fremlagdes Rapport og Afskrift af en til det kongelige Vicekonsulat i Bristol afgiven Rapport; det fremlagte blev oplæst for og gennemgaaet med de mødende.

Kaptajnen forklarer, at »Tuborg« førte dansk Flag og Kontorflag og Nationalitetsmærker som foreskrevet. Ladningen var som anført bestemt til de forenede Gas- & Elektricitetsværker i Lissabon.

Efter at være standset af Undervandsbaaden, der førte tysk Orlogsflag, gik Styrmanden over til Undervandsbaaden med Skibets Maalebrev og samtlige Ladningspapirer samt en Forklaring fra Rhederiet om, at Skibet allerede var sluttet for næste Rejse til Danmark.

Styrmanden forklarede, at han afleverede alle Papirerne til Undervandsbaadens Chef, der beholdt dem, og Komparenten erklærede, at det kun var nødtvunget, Skibet gik paa denne Rejse til Lissabon, og han protesterede derfor mod Sænkningen.

Kaptajnen forklarede, at der blev raabt tilbage til »Tuborg«, at Mandskabet skulde gaa fra Borde i Løbet af 10 Minutter, hvad de derefter gjorde, medens 2 Mand, der var fulgt med fra Undervandsbaaden, anbragte Bomber om Bord. Straks efter at alle Mand havde forladt »Tuborg«, blev Bomberne antændte af Undervandsbaadens Folk, hvorefter de sprang ned i Baaden, og straks efter begyndte Bomberne at eksplodere. I Løbet af et Kvarter var Skibet sunket. Der blev kun foruden de 2 Baade reddet, hvad Besætningen gik og stod i.

Vinden var nordlig, og der var nogen Søgang, og de vilde derfor ikke kunne ro op mod Vinden de 30 Kvartmil til den engelske Kyst, men Undervandsbaaden havde selv tilbudt at tage Baaden paa Slæb ud i Sejlruten fra Ushant, og han slæbte den ogsaa S.S.V. over i 7 Timer uden Uheld. Det har været ca. 30 Kvartmil. De fik derefter den norske Damper »Cuba« i Sigte, og medens Undervandsbaaden tog sig af denne, satte »Tuborg«s Baade Sejl for at naa nærmere Ruten, efter at det var forment dem at gaa om Bord i »Cuba«. Der var da næsten ingen Vind, og de var kun komne et kort Stykke af Sted, inden de blev optagne af »Cuba«, hvis Fører meddelte, at »Cuba« var blevet fritaget for Sænkning bl. a. mod at opsøge og optage »Tuborg«s Besætning. »Cuba« maatte heller ikke mere sejle med Kontrabande mellem England og Frankrig. Undervandsbaadens Fører havde derhos paalagt »Cuba«s Fører at skynde sig, saa at den kun havde faaet deres ene Redningsbaad med, mens den anden var gaaet tabt; de var nemlig alle beordrede i Baadene fra »Cuba«.

Hele »Tuborg«s Besætning kom om Bord i »Cuba«, hvor de fik den ene af »Tuborg«s Baade om Bord til Gengæld for den tabte. »Tuborg«s 2 Baade blev tagne paa Slæb af »Cuba«, men Slæberen sprang om Natten, og Baadene gik tabt.

De øvrige mødende bekræftede de afgivne Forklaringer.

Søforhøret sluttet.

Retten hævet.

Rump.

Schmidten. *H. S. A. Olsen.*

Den fremlagte Rapport er saalydende:

Rapport.

Fredag 5. Januar 2 Em. afgik fra Sunderland med en Ladning Gaskul, bestemt til Lissabon. Styrede sydpaa langs Kysten efter Lodsens Anvisning.

Mandag 8. Januar 2 Em. blev inspiceret i The Downs og fik Ordre til at gaa til Ankers. Kl. 10 Em. lettede Ankeret og styrede gennem Kanalen efter de engelske Autoriteters Instrukser.

Onsdag 10. Januar 1,35 Fm. passeret

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Start Point i 5 Kml. Afstand, styrede derfra misv. V.S.V. $^1/_2$ V. Vinden var nordlig, det havde hele den foregaaende Dag blæst en Storm, men Vinden var nu stærkt aftagende. Kl. 8 Fm. blev stoppet ved Kanonskud af en tysk U-Baad, som beordrede Papirerne bragt om Bord. 1. Styrmand C. Wendt bragte Papirerne over med B. B Redningsbaad, og efter at Chefen havde undersøgt dem, beordrede han, at »Tuborg« skulde sænkes. Styrmanden protesterede mod Sænkningen, men uden Resultat. Styrmanden blev holdt tilbage i U-Baaden, og Skibsbaaden medbragte to af U-Baadens Mandskab, som anbragte 8 Bomber uden paa Skibssiden. Vi fik 10 Minutter til at forlade Skibet i. Kl. $8^3/_4$ antændtes Bomberne, og Kl. 9 Fm. var Skibet sunket. Mandskabet mistede deres Ejendele, og Skibsdagbogen blev ikke bjærget. Vinden var nordlig, let Kuling, klar Luft, og der stod nogen Søgang. Sænkningen foregik paa 49° 38′ N. Brd. og paa 4° 45′ V. Lgd. omtrent 30 Kml. fra den engelske Kyst.

U-Baaden (den havde intet Nummer) tog begge Baadene paa Slæb S.S.V over for at bringe os ind i Ruten, saa at vi kunde blive optagne af et andet Skib. Kl. 4 Em. slap U-Baaden os og dykkede under. Nogen Tid efter kom en nordgaaende ballastet Damper »Cuba« af Porsgrund hen imod os, men da vi kom hen langs Siden af den, dukkede U-Baaden op og forbød os at gaa om Bord. U-Baadens Chef undersøgte Nordmandens Papirer og beordrede derpaa Nordmanden sænket, hvorefter den norske Besætning forlod Skibet i Baadene. Der var saaledes intet Haab for os om at komme om Bord der, hvorfor vi satte Sejlene, og med den ganske lette Brise styrede vi S.S.Ø. over for at komme nærmere Ruten til Ushant. Henimod 6-Tiden saas en Dampers Toplanterne; vi afbrændte Blaalys fra begge Baadene, og da vi kom paa Siden af den, viste det sig, at det var »Cuba«, som var sluppet for denne Gang paa visse Betingelser og mod at tage os op. Kl. var 7 om Aftenen, da vi alle var taget om Bord i »Cuba«; det var paa 49° 10′ N. Brd. og 5° 03′ V. Lgd. omtrent 35 Kml. fra den franske Kyst. »Cuba« var paa Rejse fra Brest til Bristol i Ballast. Vi var der om Bord i 2 Døgn, og alt, hvad der stod i Kaptajnens, Officerernes og Mandskabets Magt, blev gjort for at gøre det saa bekvemt som muligt for os, og alle blev beværtede godt.

Fredag 12. Januar 9 Fm. ankom til Bristol, og Kl. 2,30 Em. gik vi alle fra Borde og blev samme Dag af den danske Vicekonsul i Bristol sendt til Hull for der at afvente Skibslejlighed til Danmark.

Hull, den 15. Januar 1917.

H. Winther,
Fører.

Nr. 19/1917. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 22. Januar 1917.

Helland,
Ass.

Den fremlagte Rapport-Afskrift udelades som affattet i fremmed Sprog.

»Tuborg«s
Rederi: »Dampskibsselskabet af 1896«. Kbhvn.
Reg. Tonn. Br.: 2056.
Reg. Tonn. Net.: 1217.
Tons DW.: 3350.
Bygningssted: Sheepswerf voorheen Jan Smit & Cz. Alblasserdam.
Bygningsaar: 1915.
Materiale: Staal.
Klasse: Lloyd's Reg. ✠ 100 A 1.
Assurance: Kr. 1,250,000. Krigsforsikringen for danske Skibe m. fl.

---

91. S/S »NORMA« af Kjøbenhavn.

Sænket i den engelske Kanal den 14. Januar 1917 paa Rejse fra Valencia til London med 2000 Tons Frugt og Stykgods. Ingen Omkomne.

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn gør vitterligt:

Aar 1917 den 22. Januar Middag Kl. 12 blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand: Kriminalretsassessor Rump og dens Medlemmer: Kaptajn Olsen og Direktør Schmidten, og foretoges

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Nr. 20/1917. Søforhør i Anledning af, at Dampskibet »*Norma*« er sænket af tysk Undervandsbaad.

Af Besætningen mødte:
Kaptajn Jens Nielsen Jepsen,
1. Styrmand M. N. Svarrer,
1. Mester F. V. Hansen,
2. Mester A. Christensen.

Der fremlagdes Skrivelse til Retten af Dags Dato samt Uddrag vedrørende Skibets Sænkning, hvilket blev sammenholdt med Dagbogen, oplæst for og gennemgaaet med de mødende.

De fremlagte Dokumenter er saalydende:

C. P. JENSEN.
Shipowner & Agent.

Bornholmsgade 2.
København, K., d 22. Januar 1917.

Sø- og Handelsretten,
hersteds.

Ifølge Aftale afholdes i Dag Kl. 12½ Søforhør med den Del af Dampskibet »Norma«s Besætning, som i Gaar kom hertil med S/S »Ficaria« fra Hull.

»Norma« blev sænket den 14. Januar af en tysk Undervandsbaad i den engelske Kanal.

I Anledning heraf skal vi meddele:

S/S »Norma« (tidligere »Vulcan«) er bygget i Middlesbro i 1884 og lastede ca. 2750 Tons Dødvægt. Netto Register 1177, Brutto Register 1998.

Skibet, der var sluttet paa Time-Charter for engelsk Regning var paa Rejse fra Valencia til London med Sydfrugter og Stykgods. Det havde været inde i Falmouth for at tage Bunkers.

Med Højagtelse.
Aktieselskabet
Dampskibsselskabet »Orion«
pr. C. P. Jensen.
Sigurd Cort.

Nr. 20/1917. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 22. Januar 1917.

Helland.
Ass.

Uddrag
af S/S »Norma«s Skibsdagbog paa Rejse fra Valencia til London.

Den 30. December 1916 Kl. 1,45 am. afgik fra Valencia med Lods om Bord. 2,15 am. kvitterede Lods + Log = 00. Vind S.V. 4—4. Samme Dags Emd. Kl. 8,10 pas. Cap Palos 15′ af.

Mandag 1. Januar 1917 Kl. 7,35 am. pas. Europa Pt. 3′ af. Kl. 8,20 am. fik Ordre fra en engelsk Kontrolbaad at gaa ind til Gibraltar for Inspektion. Stod ind i Bugten og holdt gaaende, indtil Inspektionsskibet havde undersøgt Papirerne. Kl. 0,20 pm. fik Lov at fortsætte Rejsen.

Tirsdag den 2. Januar Kl. 1,45 pm. pas. St. Vincent 2′ af.

Onsdag den 3. tiltagende Vind og Sø 6—6. Vind N.N.Ø.

Torsdag den 4. Vind N.N.Ø. 9, Sø 9.

Fredag den 5. Januar Kl. 6 am. pas. Cap Finisterre 10′ af. Vind N.Ø. 10—10. Skibet arbejder haardt i den svære Sø og tager meget Vand over Dæk og Luger.

Lørdag den 6. Januar aftagende Vind og Sø.

Søndag den 7. Januar tiltagende Vind og Sø med orkanagtige Byger. Kl. 11 pm. holdt op mod Vind og Sø. Forskellig Fart Dækslasten slaaet sig løs. Skibet tager meget Vand over Dæk og Luger. Nogle Kasser af Dækslasten slaaet i Stykker og antagelig en Del skyllet over Bord. Surrede Dækslasten saa godt, det lod sig gøre.

Mandag den 8. Januar Kl. 5,40 am. pejlede Ushant i misv. N.Ø. t. Ø. Skibet tager meget Vand over Dæk og Luger. Vind N.V. 10—10. Holdt gaaende med afvekslende Fart til

Onsdag den 10. Januar Kl. 4,50 am., da Ushant pas. 23′ af. Fuld Kraft. Vind N.N.Ø. 8—8. Aftagende Vind og Sø.

Det bemærkes, at

Tirsdag den 9. Januar paa Vagten fra Midnat til 4 Fmd. arbejdede Dækslasten sig løs igen, og en Del Kasser sloges i Stykker, og det maa antages, at en Del Kasser er gaaet om Bord.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Onsdag den 10. Januar Kl. 10 pm. pas. Lizard Head. Holdt gaaende for at afvente Dag.

Torsdag den 11. Januar Kl. 8,30 am. fik Lods om Bord. Kl. 10,30 am. ankrede paa Falmouths Rhed. Indtog 50 Tons Bunker og afgik med Lods om Bord fra Falmouth.

Den 13. Januar Kl. 4 Emd. Kl. 4,45 pm. kvitterede Lods. 5 pm. pas. St. Anthony Pt. + Log = 00. Kl. 12 Midnat pas. Start Pt. 6′ af Lg. 50. Styrede derefter Ø. 1/4 S. misv., indtil Kl. 10 am.

den 14. Januar da 1. Styrmand Svarrer, som havde Vagt, fik en Undervandsbaad i Sigte paa Stb. Boug, varskoede Kaptajnen, som straks kom paa Broen. Forinden havde dog Undervandsbaaden, som havde Signalflag oppe, (men disse kunde endnu ikke skelnes), affyret et Skud. Straks derefter affyredes endnu et Skud, og »Norma« stoppede og gav 2 Stød (lange) i Fløjten. Dette var ca. Kl. 10,20 am. Imidlertid kunde Undervandsbaadens Signaler nu aflæses, og disses Betydning var: Bring Deres Papirer om Bord. Kaptajnen gik derefter i Stb. Redningsbaad over med Skibets Papirer til Undervandsbaaden, som viste sig at være tysk; dog var der intet Nummer at se. Efter at have undersøgt Papirerne gav Chefen paa Undervandsbaaden Kaptajnen Ordre til at blive om Bord i samme og satte 2 Marinesoldater i »Norma«s Baad, som derefter fik Ordre til at ro tilbage til »Norma«. Samtidig varskoede Chefen gennem sin Raaber den tilbageværende Besætning om at gaa i den anden Baad og forlade Skibet. Kaptajnen protesterede mod Sænkning af Skibet, men uden Resultat. De tyske Marinesoldater hængte derefter Bomber, 4 paa hver Side, udenbords. Tændte Fængtraaden og forlod Skibet og vendte tilbage til Undervandsbaaden, medtagende blandt andet Kronometret, Kontorflag samt Nautical Almanak og Skibets Papirer. Kaptajnen fik derefter Lov at gaa i »Norma«s Redningsbaad. Efterat Bomberne var eksploderede, affyrede Undervandsbaaden ca. 4 Skud mod Skibet. Undervandsbaaden styrede derefter i sydlig Retning ned mod en anden Damper. »Norma« sank i Løbet af ca. 15 Minutter med Agterenden først. Kl. 11,25 am. fik en engelsk Patrouillebaad i Sigte. Denne styrede ned mod Baadene og optog Stb. Redningsbaads Besætning, paa ca. 50° 13′ N. 2° V., medens Bagb. Redningsbaads Besætning blev optaget af en engelsk Trawler. Imidlertid var flere engelske Krigsskibe kommen til, og Patrouillebaaden, hvis Navn var »Maid of Honour«, gik derefter hen til Trawleren og optog den øvrige Besætning og bragte hele Mandskabet ind til Portsmouth.

Efter Henvendelse til den danske Konsul ydede denne fornøden Assistance. Ved »Norma«s Afgang fra Falmouth lød Sejlordren paa ikke mindre end 8′ af Bill of Portland. Baadene er formodentlig indbragt til Portland, da førnævnte Trawler havde Station i Portland.

J. Jepsen,
Fører.

Nr. 20/1917. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 22. Januar 1917.

Helland.
Ass.

For Rederiet Dampskibsselsk. »Orion« mødte Hr. Manicus.

For Krigsforsikringen mødte Kaptajn Fabricius.

Kaptajnen bemærker, at Skibets Kendingsbogstaver var N.J.T.C. Skibet førte dansk Flag og danske Nationalitetsmærker. Papirerne lød paa privat Modtager i London. Ladningen bestod af Appelsiner, Læg, Vin m. m. Undervandsbaaden førte slet intet Nationalitetsflag eller Mærker, men Ordrerne derfra blev givne paa Tysk. Komparenten protesterede mod Sænkningen under Henvisning til, at Sydfrugter ej var Kontrabande, hvortil blot blev svaret, at Englænderne godt kunde spise Appelsiner. Der blev raabt fra Undervandsbaaden, at »Norma«s Besætning skulde gaa fraborde i Løbet af 10 Minutter, hvilket skete, uden at der blev reddet

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

andet end Skibsdagbøgerne samt nogle Instrumenter.

Efter at Mandskabet var kommet fraborde, sprang de af Undervandsbaadens Folk anbragte Bomber, og »Norma« saas synke i Løbet af et Kvarters Tid, efter at den tillige var bleven beskudt af Undervandsbaaden. Undervandsbaadens Folk havde fra »Norma« medtaget en Sæk med forskellige Ting. Chefen havde blandt andet givet Ordre til, at de skulde tage Skibets Kronometre og Kontorflag; der blev ikke fra Undervandsbaadens Side talt om, hvorledes »Norma«s Baade skulde klare sig; de havde 15—20 Kvartmil til den engelske Kyst; Vinden var ca. 4—5. Kaptajnen antager dog, at de paa egen Haand kunde have naaet Land. Undervandsbaaden forlod dem, inden »Norma« var sunken, idet den styrede efter en anden Damper, der viste sig at være norsk. De var paa Sejlruten og fik snart efter de engelske Skibe i Sigte, som optog Besætningen. Trawleren talte om, at han vilde medtage Baadene i Land, men de mødende har ikke hørt noget om Baadenes videre Skæbne.

De øvrige mødende bekræftede Kaptajnens Forklaring.

Rederiets Repræsentant bemærkede, at Skibet var forsikret i den danske Krigsforsikring og i den danske Genforsikring samt i norske Selskaber.

Der er afgivet Forklaring for det kgl. Konsulat i Hull.

Kaptajnen bemærker, at de Papirer, han maatte aflevere til Undervandsbaadens Chef, var Nationalitetscertifikat, Fribordscertifikat, Konnossementer, Folkelister samt engelske Kvitteringer for Fyrpenge.

Kaptajnen forklarer videre, at han havde i Bestiklukafet staaende en ny Sekstant, som han ej fik med sig.

Styrmanden forklarer, at han vidste, hvor Sekstanten stod, og havde været nede i Bestiklukafet efter Kontorflaget og Kronometret; efter at Undervandsbaadens Folk havde været der, var Sekstanten forsvunden.

Kaptajnen tilføjer, at da han kom over paa Undervandsbaaden, erklærede Chefen, at hvis han skulde have skudt for 3. Gang for at faa Skibet til at standse, vilde han have skudt paa Broen.

Oplæst. Vedtaget.

Søforhøret udsat.

Retten hævet.

Rump.

H. S. A. Olsen. *Schmidten.*

Aar 1917 den 16. Februar Middag Kl. 12 blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand, Kriminalretsassessor Rump, og foretoges

Nr. 20/1917. Søforhøret fortsat.

Der fremlagdes Afskrift af en for det kongelige Konsulat i Hull afgiven Søforklaring.

Søforhøret derefter sluttet.

Retten hævet.

Rump.

»Normas«
Rederi: A/S Dampskibsselsk. »Orion«. Kbhvn.
Reg. Tonn. Br.: 1999.
Reg. Tonn. Net.: 1177.
Tons DW.: 2800.
Bygningssted: Sir Raylton Dixon & Co. Middlesborough.
Bygningsaar: 1884.
Materiale: Jern.
Klasse: Lloyd's Reg. ✠ 100 A 1.
Assurance: Kr. 810,000. Krigsforsikringen for danske Skibe m. fl.

---

92. S/S »OMSK« af Kjøbenhavn.

Sænket i Atlanterhavet den 15. Januar 1917 paa Rejse fra Leith til Genua med 1450 Tons Kul og Stykgods. Ingen Omkomne.

Søe- og Handelsretten i Kjøbenhavn gør vitterligt:

Aar 1917 den 30. Januar blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand Kriminalretsassessor Rump og dens Medlemmer: Kaptajn Olsen og Kaptajn Tidemand, og foretoges

Nr. 26/1917. Søforhør i Anledning af, at S/S»*Omsk*« er sænket.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Af Besætningen mødte:
Kaptajn Kyllesbech,
1. Styrmand P. Aggerholm,
2. Styrmand J. Hansen,
Matros N. P. Poulsen,
Matros J. Larsen,
Letmatros O. Christensen,
Fyrbøder J. A. H. Carlsson,
Fyrbøder K. J. Olsen,
2. Mester E. Gjertsen.

For Rhederiet, Det forenede Dampskibsselskab, mødte Fuldmægtig Westrup.

For Krigsforsikringen mødte Kaptajn Fenger.

Der fremlagdes Rapport.

Den fremlagte Rapport er saalydende:

Kopi.

DET FORENEDE
DAMPSKIBS - SELSKAB.
Aktieselskab.

København, den 28. Januar 1917.

Rapport fra Kapt. A. Kyllesbech S/S »Omsk« angaaende Skibets Sænkning i Atlanterhavet den 15. Januar af en tysk Undervandsbaad.

Til
Det forenede Dampskibsselskab,
hersteds.

Det indberettes herved til Direktionen, at S/S »Omsk« den 7. Januar afgik fra Leith med en Ladning Kul og Stykgods bestemt for Genoa. Efter at være kommet Kanalen ud styrende de Kurser, der var afgivne fra Inspektions Skibet ved Deal og ca. 93 Sømil Vesten for Bishop Bock observeredes den 15. Januar Kl. ca. 1 Eftmd. en Undervandsbaad og en Damper, der senere viste sig at være S/S »Morild« af Kristiania. Undervandsbaaden, der var tysk, affyrede 2 løse og derefter et skarpt Skud efter Skibet, som landede tæt ved Bangen, der stoppedes. Og da U.-Baaden kom paa Praishold, blev der beordret Baad sendt over med Skibets Papirer. 1. Styrmand Aggerholm blev sendt over med Papirerne, og da disse var undersøgte, blev Ladningen erklæret for Kontrabande, og fra U.-Baadens Chef givet Ordre til, at S/S »Omsk« skulde sænkes. En af Officererne fra U.-Baaden og 3 Mand gik med Baaden tilbage til Skibet. Ankommen om Bord blev der givet Ordre til at forlade Skibet. Officeren forlangte en Del Proviant, Tovværk samt forskillige andre Ting udleveret, ligesom der blev givet Ordre til, at den ene Baad skulde holdes tilbage for U.-Baadens Besætning til Transport af de Ting, som blev dem udleveret. Den anden Baad blev beordret til at bringe »Omsk«s Besætning tilligemed Proviant om Bord i S/S »Morild I«, som manglede Proviant. Kl. ca. 4 Emd. blev der fra U.-Baaden givet Ordre, at de sidste ombordværende skulde forlade Skibet. Kl. ca. 5 Emd. blev der fra S/S »Morild« observeret, at der fra U.-Baaden affyredes 3 Skud, og »Omsk« saas synkende.

Ærbødigst
A. Kyllesbech,
Fører.

Nr. 26/1917. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 30. Januar 1917.

Harald Thomsen,
fg. Ass.

Der fremlagdes Uddrag af Skibsdagbogen, der var til Stede i Retten.

Det fremlagte Uddrag af Skibsdagbogen er saalydende:

Uddrag af S/S »Omsk«s Skibsdagbog.

Mandag den 15. Januar 1917 Emd. Kl. 1,30 blev stoppet af en tysk U.-Baad og Baad blev beordret om Bord med Papirerne. Da Papirerne var emtersete, blev Lasten erklæret for Kontrabande, og Besætningen blev beordret om Bord i norsk Damper Morild I, hvorefter Skibet Kl .ca. 5 Emd. blev skudt i Sænk af Undervandsbaaden, ca. 95 Sml. af Bishop Rock St.

S. A. Kyllesbech,
Fører.

Nr. 26/1917. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 30. Januar 1917.

Harald Thomsen,
fg. Ass.

Uddraget oplæstes for og bekræftedes af de mødende.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Kaptajnen forklarer, at Ladningen bestod af Kul, salt Klipfisk og Olie til Genua.

Styrmanden blev efter Ordre sendt over i Undervandsbaaden med Konnossement og Manifest, som de beholdt paa Undervandsbaaden. Undervandsbaaden førte intet Flag, og der var intet Nummer eller Mærke at se. Undervandsbaadens Folk var iført tyske Uniformer. Løjtnanten, der blev sendt over i »Omsk«, sagde til Komparenten, at han vel vidste, hvad Ladning Skibet havde inde, og at Skibet skulde sænkes.

»Omsk« førte danske Nationalitetsmærker, Maalebrevet gik tabt med Skibet.

»Omsk«s Kendingsbogstaver var N. V. J. B.

1. Styrmand forklarer, at han efter Signalet fra Undervandsbaaden gik over til denne med Ladningspapirerne og rakte disse om Bord, hvorefter Officeren der om Bord sagde, at »Omsk« skulde sænkes.

Der blev sagt, at Besætningen maatte gøre sig rede til at gaa fraborde med Proviant, og at de skulde gaa om Bord i den norske Damper »Morild I«, der laa i Nærheden, og hvor Undervandsbaaden allerede havde anbragt Besætningen fra et engelsk Skib. Hele Besætningen gik derefter over i »Morild I«, hvortil de maatte medbringe Proviant ogsaa til de andre Besætninger. Den øvrige Del af Provianten og noget Tovværk forlangte Undervandsbaadens Folk udleveret til sig selv. »Morild I« landsatte dem derefter den 17. Januar om Eftermiddagen i Berry Dock.

Kaptajnen forklarer, at den ene Baad blev taget af Undervandsbaaden og gik i Drift, den anden blev ødelagt, da de gik over til »Morild I«.

Der forevises Udskrift af Søforklaring, afgiven i Cardiff, der oplæstes for de mødende.

Ingen af de mødende begæredes yderligere adspurgt.

Søforhøret sluttet.

Retten hævet.

Rump. *O. Tidemand.* *H. S. A. Olsen.*

»Omsk«s
Rederi: Det forenede Dampskibs-Selskab. Kbhvn.
Reg. Tonn. Br.: 1574.
Reg. Tonn. Net.: 990.
Tons DW.: 2092.
Bygningssted: Burmeister & Wain. Kbhvn.
Bygningsaar: 1884.
Materiale: Jern.
Klasse: Bur. Ver. ✠ I 3/3 A. 1. 1.
Assurance: Kr. 205,000. Krigsforsikringen for danske Skibe m. fl.

---

93. S/S »DAGMAR« af Esbjerg.

Minesprængt i den engelske Kanal den 18. Januar 1917 paa Rejse fra Trouville til Methil i Ballast. Ingen Omkomne.

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn gør vitterligt:

Aar 1917 den 30. Januar blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand Kriminalretsassessor Rump og dens Medlemmmer: Kaptajn Olsen og Kaptajn Tidemand, og foretoges:

Nr. 25/1917. Søforhør i Anledning af, at S/S »*Dagmar*« har haft Kollision og er sænket.

Af Besætningen mødte:
Kaptajn H. M. Sørensen.
1. Styrmand S. Kallesen.
2. Styrmand M. L. Jensen.
1. Mester H. Høybye.
2. Mester I. C. Rasmussen.
Hovmester Th. Thøgersen.
Messedreng J. Jensen.
Matros S. Sindalsen.
Matros J. Abrahamsen.
Matros Aa. Knudsen.
Matros N. J. Nielsen.
Fyrbøder L. Nielsen.
Fyrbøder H. C. Pedersen.

For de private Assurandører mødte Kaptajn Fabricius.

For Krigsforsikringen mødte Kaptajn Fenger.

For Rederiet »Skagerak« mødte Inspektør Kaae.

Der fremlagdes Skrivelse fra Rederiet »Skagerak«.

»Dagmar«s Kendingsbogstaver var N. P. C. G.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Kaptajnen forklarer, at Skibsdagbogen er gaaet tabt.

Der fremlagdes Uddrag af Skibsdagbogen, der oplæstes for og godkendtes af de mødende.

Kaptajnen forklarer, at »Dagmar« havde Lods. Lodsen og 1. Styrmand var paa Broen. Der var derimod ingen særlig Udkigsmand. Der saas Vrag forskellige Steder, og Lodsen havde sagt, at der var Minefare hele Vejen. Der var adskillige Dampere i Sigte sejlende paa samme Rute. »Dagmar« var den næstsidste. Ingen af de andre Skibe led nogen Skade. Der var ingen Undervandsbaad at se, og man havde heller ikke bemærket Miner.

1. Styrmand forklarer, at han var paa Broen og intet havde bemærket til Undervandsbaade eller Miner. Eksplosionen foregik aldeles uventet og ødelagde straks hele Agterskibet.

Matros Nielsen forklarer, at han var til Rors og havde intet bemærket til Undervandsbaade eller Miner inden Eksplosionen.

Kaptajnen forklarer at Skibet gik i Ballast, og intet medførte, der kunde forvolde Eksplosion. Ingen af Besætningen havde været paa Agterskibet, og alle blev reddede. Den ene Redningsbaad gik i Drift, da de gik om Bord i »Morsø«, den anden blev taget paa Slæb af Minedamperen, men gik tabt undervejs.

Der fremlægges Udskrift af Søforklaring, afgiven for Konsulatet i Hull.

Uddraget oplæstes for og godkendtes af de mødende.

Ingen af de mødende begæredes yderligere adspurgt.

Søforhøret sluttet.

Retten hævet.

Rump.

O. Tidemand. *H. S. A. Olsen.*

De fremlagte Dokumenter lyder efter hverandre saaledes:

MARIUS NIELSEN & SØN.
Rederi- og Skibsmægler - Forretning. Dampskibsselskaberne »Progress«, »Skjalm Hvide« — »Skagerak«.

———

København Ø., 29. Januar 1917.
Østbanegade 3. Mandag.

Til
Sø- og Handelsretten, hersteds.

I Anledning af Søforhøret, som skal afholdes, tillader vi os herved at meddele Dem, at S/S »Dagmar« afgik den 14. ds. fra Trouville ballastet til Methil, hvor den skulde indtage en Ladning Kul til Korsør.

Damperen var bygget i 1888 hos Howaldtswerke, Kiel og lastede ca. 1127 Tons inklusive Bunkers, Register Tonnage 768 Brutto, 468 Netto, var klassificeret i Lloyds Register 100 A 1.

Skibet var krigsforsikret for Kr. 840,000 — fordelt saaledes:

Krigsforsikringen for danske Skibe Kr. 690,000.,

Danske Dampskibsrederes gensidige Krigsinteresseforsikring for Skibe Kr. 150,000,

og har vi givet samtlige interesserede Parter fornøden Underretning om Afholdelsen af Søforhøret. — Rederiet repræsenteres ved Søforhøret af Inspektør J. Kaae.

Med Højagtelse
Dampskibs-Aktieselskabet »Skagerak«
(ulæseligt Navn).

Nr. 25/1917. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 30. Januar 1917.

Harald Thomsen,
fg. Ass.

Hull, den 20. Januar 1917.

Udtog af »Dagmar«s Dagbog for Rejsen Trouville—Methil.

Søndag den 14. Januar. Efter at have losset en Ladning Træ afgik Kl. 12 Md. i Ballast fra Trouville bestemt til Methil. Kl. 2 Emd. kvitterede Lodsen paa Havre Red, fortsatte Rejsen.

Mandag den 15. Januar Kl. ca. 3 Fmd. passerede Dungeness. Kl. 3,30 Fmd. blev

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

af et engelsk Vagtskib ordret til Ankers. Kl. ca. 2 Emd. fik Tilladelse til at fortsætte Rejsen. Kl. ca. 5 Emd. blev af Vagtskibet i Downs ordret til Ankers.

Tirsdag den 16. Januar Kl. ca. 2 Emd. fik Lods om Bord med Tilladelse til at fortsætte Rejsen. Kl. ca. 5,30 Emd. Ankrede efter Lodsens Ordre i Edinbourgh Channel.

Onsdag den 17. Januar Kl. 8,30 Fmd. lettede Anker og fortsatte Rejsen. Vind N.O. Storm. Kl. ca. 2 Emd. ankrede begrundet paa Storm i Black Deep.

Torsdag den 18. Januar Kl. ca. 8 Fmd. lettede Anker og fortsatte Rejsen. Kl. 8,30 Fmd. blev ordret til Ankers af Vagtskibet. Kl. ca. 10,30 Fmd. fik Tilladelse til at fortsætte Rejsen. Kl. ca. 2 Emd. passerede Shipwash F/S. Vind N.O. haard Kuling og høj Sø. Fyldte Vand paa Agterdækket for bedre at holde Skruen i Vandet. Kl. ca. 3,30 Emd. ramtes Skibet antagelig af en Mine. Eksplosionen skete under Agterskibet. Hele Agterskibet blev fuldstændig afrevet, og Maskinen stoppede selv. Hele Besætningen mødte straks ved Redningsbaadene, som hurtigst muligt blev firet i Vandet, ca. 3 Minutter beregnes at være forløbet, fra Eksplosionen indtraf, til begge Redningsbaade med hele Besætningen og Lodsen om Bord forlod Skibet. Skibet var da allerede sunket saa dybt, at Vandet var ved at gaa op paa Overbygningen. Straks efter at Baadene havde forladt Skibet, rejste dette sig ret op paa Agterenden, i hvilken Stilling det blev staaende i en ca. $^1/_4$ Time, hvorefter det pludselig sank. Da Skibet sank saa hurtigt, blev der ingen Tid til at bjærge Skibspapirerne eller Dagbøgerne. Den Del af Besætningen, som havde Frivagt, maatte i en meget mangelfuld Paaklædning løbe til Baadene. Kaptajnen fik netop Tid til at tage Besætningens Søfartsbøger med. Ellers er intet bjærget. Sejlede med begge Baadene over til S/S »Morsø« af Kjøbenhavn, som var stoppet op ved Ulykkesstedet. Straks efter kom en engelsk Minesweper hen til Morsø og optog hele Dagmars Besætning, som samme Dags Aften blev taget ind til Harwich, hvor de overnattede om Bord i et Krigsskib.

Fredag den 19. Januar. Blev hele Besætningen ved den danske Konsuls Foranstaltning sendt til Hull.

L. N. Kallesen, 1. Styrmand.
H. Høybye, 1. Mester.
H. M. Sørensen, Fører.

Nr. 25/1917. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 30. Januar 1917.

Harald Thomsen,
fg. Ass.

Søforklaring. Dpsk. »Dagmar« af Esbjerg sunket ved Eksplosion.

Konsulatet i Hull den 25. Januar 1917.

Konsulatspaategning.

Søforklaring.

Aar 1917 den 25. Januar Kl. 11,30 Fmd. optoges efter forudgaaende Berammelse paa det danske Konsulat i Hull Søforklaring i Anledning af, at Dampskibet »Dagmar« af Esbjerg, Kaptajn H. M. Sørensen, undervejs fra Trouville til Methil i Ballast, den 18. ds. som Følge af Eksplosion er sunket.

Konsulen fremlagde Kaptajnens Anmeldelse og den denne bilagte Rapport og bemærkede, at han til Forklaringen havde varslet den i Anmeldelsen af Kaptajnen som muligvis interesseret opgiven Person, nemlig Kaptajn Fr. Madsen, Repræsentant for Skibets Assurandører.

Tilstede var Kaptajn Fr. Madsen.

Mødt var endvidere Kaptajnen og efter forudgaaende Aftale med Konsulen af Besætningen: 1. Styrmand Søren Nielsen Kallesen, 1. Maskinmester A. H. A. Højbye og Matros N. J. Nielsen.

Kaptajnen forklarede, at Skibet er bygget i Kiel i Aaret 1888 af Staal og Jern og maalte 467,75 R.T.N. og har Kendingsbogstaverne N.P.C.G.

Den af Kaptajnen fremlagte Rapport var som følger:

Udelades her, da den er enslydende med den for Sø- og Handelsretten under Søforhøret den 30. Januar 1917 fremlagte Rapport.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Fremstaar Kaptajn Sørensen, der under Henvisning til den eventuelle Edsaflæggelse og til Lovens strenge Straf for Mened behørigt formanes til Sandhed og navnlig derved ogsaa gøres opmærksom paa, at det er hans uvægerlige Pligt intet at fordølge, som kan tjene til Oplysning.

Komparenten forklarer at have været i Besiddelse af Næringsbevis som Skibsfører, udstedt i Nordby paa Fanø, som dog er gaaet tabt med Skibet.

Komparenten forklarer:
at hedde Hans Mortensen Sørensen,
at være født i Korsør den 3. November 1880,
at hans Bopæl er Korsør,
at han hverken har været straffet eller tiltalt,
at han har ført Skibet siden i November Maaned 1913.

Kaptajnens skriftlige Rapport samt Anmeldelsen gennemgaas Punkt for Punkt med Kaptajnen, der Punkt for Punkt fastsamme og intet ved at tilføje.

Paa Foranledning forklarer Kaptajnen:

1) at han ikke kan tænke sig andre herboende end den af ham opgivne, der selv eller som Repræsentanter for Tredjemand er interesserede i Sagen,

2) at Skibet ved dets Afgang fra Trouville var i fuldstændig god og sødygtig Stand og da laa 7 Fod for og 10 Fod agter,

3) at Skibet var i Ballast, og at der ikke fandtes om Bord noget Gods af nogensomhelst Art,

4) at Lodsen og 1. Styrmand befandt sig paa Broen, da Eksplosionen indtraf, og Matros J. Nielsen var til Rors,

5) at Skibet blev navigeret efter Lodsens Ordre og fulgte Trackbøjerne,

6) at han, da Eksplosionen skete, befandt sig i Kahytten, just i Færd med at forlade denne for at gaa paa Broen,

7) at han fik fat i Folkenes Søfartsbøger, som laa paa Bordet, hvorimod der ikke var Tid til at medtage Journaler og Skibspapirerne, som derfor gik tabt med Skibet.

Oplæst. Godkendt. Aftraadt.

Konsulen bemærker, at heller ikke han kender andre interesserede her end den af Kaptajnen opgivne.

Fremstaar 1. Styrmand S. N. Kallesen, som ved den omhandlede Lejlighed stod paa Broen sammen med Lodsen, og som, under Henvisning til den eventuelle Edsaflæggelse og til Lovens strenge Straf for Mened behørigt formanes til Sandhed og navnlig derved ogsaa gøres opmærksom paa, at det er hans uvægerlige Pligt intet at fordølge, som kan tjene til Oplysning.

Komparenten foreviser sit Bevis som Styrmand, dateret Fanø Birk 15. August 1912.

Komparenten forklarer:
at hedde Søren Nielsen Kallesen,
at være født i Nordby paa Fanø den 20. Marts 1888,
at hans Bopæl er Nordby paa Fanø,
at han hverken har været straffet eller tiltalt,
at han har faret med Skibet i 3 Maaneder.

Kaptajnens Rapport samt Anmeldelsen og Kaptajnens Forklaring gennemgaas Punkt for Punkt med Komparenten, der Punkt for Punkt tiltræder samme og intet ved at tilføje.

Paa Foranledning forklarer Komparenten:

8) at han og Lodsen stadig holdt god Udkig for eventuelle flydende Genstande paa Søen, men har ingen set.

Oplæst. Godkendt. Aftraadt.

Fremstaar Rorsmanden, Matros Niels J. Nielsen, der under Henvisning til den eventuelle Edsaflæggelse og til Lovens strenge Straf for Mened behørigt formanes til Sandhed og navnlig derved ogsaa gøres opmærksom paa, at det er hans uvægerlige Pligt intet at fordølge, som kan tjene til Oplysning.

Komparenten forklarer:
at hedde Niels Jepsen Nielsen,
at være født i Ydby den 19. Juli 1896,
at hans Bopæl er Thisted,

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

at han hverken har været straffet eller tiltalt,
at han har faret med Skibet i 4 Maaneder.

Den af Kaptajnen indgivne Rapport og Anmeldelse samt Kaptajnens Forklaring gennemgaas Punkt for Punkt med Komparenten, der Punkt for Punkt tiltræder samme og intet ved at tilføje.

Paa Foranledning forklarer Komparenten:

9) at heller ikke han havde set nogen Mine eller Undervandsbaad, skønt han samtidig med at passe sin Styring stadig havde set udover Horisonten.

Oplæst. Godkendt. Aftraadt.

Fremstaar 1. Maskinmester Højbye, som ved den omhandlede Tid som vagthavende Officer befandt sig i Maskinrummet, og som under Henvisning til den eventuelle Edsaflæggelse og til Lovens strenge Straf for Mened behørigt formanes til Sandhed og navnlig derved ogsaa gøres opmærksom paa, at det er hans uvægerlige Pligt intet at fordølge, som kan tjene til Oplysning.

Komparenten forklarer:
at hedde Aage Henry Alexius Højbye,
at være født i Sundby den 3. Juni 1885,
at hans Bopæl er Ballerup,
at han hverken har været straffet eller tiltalt,
at han har faret med Skibet som Maskinmester siden 24. April 1915.

Den af Kaptajnen indgivne Rapport og Anmeldelse samt Kaptajnens Forklaring gennemgaas Punkt for Punkt med Komparenten, der Punkt for Punkt tiltræder samme, saavidt ham bekendt, og intet ved at tilføje.

Paa Foranledning forklarer Komparenten:

10) at han, da Eksplosionen skete, lukkede Hoveddampventilen og løb straks paa Dæk,

11) at Maskindagbogen, som laa i hans Kammer, blev efterladt om Bord, da Maskinrummet fyldtes med Vand, hvorfor Skibet maatte forlades hurtigst muligt, og Maskindagbogen gik tabt med Skibet.

Forelæst. Godkendt. Aftraadt.

Paa Konsulens Forspørgsel til Kaptajn Madsen samt til Kaptajnen — der var bleven gjort bekendt med foranstaaende Forklaringer — om yderligere Spørgsmaal ønskes rettet til de alt afhørte, svarer begge benægtende.

Konsulen mener det ikke i Undersøgelsens Interesse nødvendigt at afhøre flere af de af Besætningen mødte, og heri er saavel Kaptajn Madsen samt Skibets Fører enige.

Samtlige Deponenter, der var bleven afhørt enkeltvis, fremtræder nu samlede og bekræfter — efter samlet at være blevet behørigt formanet til Edsaflæggelse — hver for sig deres Forklaring med Lovens Ed.

Konsulen henleder endnu Kaptajnens Opmærksomhed paa hans Forpligtelse til i sin Tid i Danmark at melde sig til Søforhør.

Søforklaringen sluttet til Kl. 1.

(Undertegnet) *H. Pattinson.*
Konsul.

At foranstaaende er rigtig Afskrift af Konsulatets Protokol over Søforklaring for Dampskibet »Dagmar« bevidnes herved.

Det kgl. danske Konsulat i Hull, den 25. Januar 1917.

Pattinson.
Konsul.

(Konsulatsstempel).

Nr. 25/1917. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 30. Januar 1917.

Harald Thomsen,
fg. Ass.

»Dagmar«s
Rederi: Dampskibs-Aktieselskabet »Skagerak«. København.
Reg. Tonn. Br.: 768.
Reg. Tonn. Net.: 468.
Tons DW.: 1127.
Bygningssted: G. Howaldt. Kiel.
Bygningsaar: 1888.
Materiale: Staal.
Klasse: Lloyd's Reg. ✠ 100 A 1.
Assurance: Kr. 840,000. Krigsforsikringen for danske Skibe m. fl.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

94. S/S »KLAMPENBORG« af Kjøbenhavn.

Sænket i Atlanterhavet den 19. Januar 1917 paa Rejse fra Tyne til Bordeaux med 2285 Tons Kul. Ingen Omkomne.

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn gør vitterligt:

Aar 1917 den 5. Februar Kl. 12¼ blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand, Kriminalretsassessor Rump og dens Medlemmer: Kaptajn Schou og Kaptajn Larsen, og foretoges

Nr. 31/1917. Søforhør i Anledning af, at S/S »*Klampenborg*« er blevet sænket.

Af Besætningen mødte:

Kaptajn R. B. Larsen,

1. Styrmand Hans Alfred Hansen,

2. Styrmand Vilhelm Erhard Jørgensen,

1. Maskinmester Theophil Hegelund,

2. Maskinmester Niels Petersen,

3. Maskinmester Niels Barlebo,

Hovmester Marius Knudsen.

For Krigsforsikringen mødte Kaptajn Michelsen.

For Rhederiet mødte Kaptajn Neergaard.

Der fremlagdes Rekvisition fra Rhederiet og 2 Udskrifter af Skibsdagbogen, som var tilstede i Retten.

De fremlagte Dokumenter lyder efter hverandre saaledes:

C. K. HANSEN.
Skibsrederi.

Kobenhavn K, den 3. Januar 1917.
Toldbodvej 15.

Til Sø- og Handelsretten,
København.

I Anledning af Dampskibet »Klampenborg«s Torpedering ved tysk Undervandsbaad den 19. Januar d. A. ved Kysten af Bretagne, tillader jeg mig herved at anmode Sø- og Handelsretten at optage Søforhør i Sagen.

S/S »Klampenborg« tilhørte Dampskibsselskabet af 1896, C. K. Hansen, København; var paa Rejse fra Tyne til Bordeaux med en Ladning Kul, var bygget i Newcastle i Aaret 1889 og maalte 1785 Brutto Tons.

Skibet var klassificeret i Lloyds' Register ✠ 100 A. 1.

S/S »Klampenborg« var krigsforsikret for 825,000 Kr.

Ærbødigst
pr. C. K. Hansen.
Skibsinspektionen.
H. Neergaard.

Nr. 31/1917. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 5. Februar 1917.

Aage Jacobsen,
Ass.

Uddrag
af Skibsdagbogen.

Lørdag den 13. Januar Kl. 5 pm. afgik S/S »Klampenborg« fra Tyne Dock med en Ladning Kul, bestemt til Bordeaux med Lods om Bord.

Mandag den 15. Januar Kl. 1,15 pm. skiftede Lods ved Yarmouth-roods, ankrede for Natten. Kl. 7,20 am. næste Morgen fortsatte Rejsen.

Onsdag den 17. Januar Kl. 4 am. kvitterede Lodsen ved Minespærringen ved Downs, fortsatte Rejsen efter det engelske Admiralitets Ordre.

Torsdag den 18. Januar Kl. 2,10 pm. pass. Lizard ca. 3 Kml. Afst., holdt gaaende med langsom Maskine til Kl. 5,40 pm., hvorefter Rejsen fortsattes.

Fredag den 19. Januar Kl. 3,40 am. pass. Lajument Afst. 4 Kml. Kl. 6,37 am. pass. Armen Rks. 5 Kml. Afst. derfra styredes misv. S.O. ca. 20 Kml. til Kl. 8,50 am., da blev Skibet stoppet af en tysk Undervandsbaad ved et Varselsskud. Kl. 9,30 am. kom Undervandsbaaden langs Siden, hvorefter Kaptajnen i Redningsbaaden gik langs Siden af Undervandsbaaden og afleverede Papirerne. Der blev givet Ordre til at forlade Skibet, da dette skulde sænkes. Mandskabet gik i Redningsbaadene, hvorefter en Torpedo affyredes mod Skibet, der straks efter sank.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Kl. 11 am. blev Mandskabet tillige med Redningsbaadene tagne om Bord i S/S Castleford af Cardiff.

Lørdag den 20. Januar Kl. 11 am. landsattes Mandskabet tillige med Redningsbaadene i St. Nazaire.

H. A. Hansen. 1. Styrmand. *R. Larsen.* Fører.

Nr. 31/1917. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 5. Februar 1917.

Aage Jacobsen.
Ass.

Afskrift
af S/S »Klampenborg«s Skibsdagbog.

Lørdag den 13. Januar Kl. 5 Eftrmd. afgik fra Shields med Kul, bestemt til Bordeaux, passerede Dungeness Onsdag den 17. Januar Kl. 7,45 Fmd.

Fredag den 19. Kl. 8,50 Fmd. Stoppet af en Tysk Undervandsbaad ved et Varselsskud.

Kl. ca. 9,30 kom Undervandsbaaden langs Siden, hvorefter Kaptajnen i Redningsbaaden gik langs Siden af Undervandsbaaden og afleverede Papirerne. Der blev givet Ordre til at forlade Skibet, da dette skulde sænkes. Mandskabet gik i Redningsbaadene, hvorefter en Torpedo affyredes mod Skibet, der straks efter sank.

Kl. ca. 11 Fmd. blev Mandskabet optaget af S/S »Castleford« af Cardiff. Redningsbaadene blev taget paa Dækket.

Lørdag den 20. Kl. 11 Fmd. blev Mandskabet tilligemed Redningsbaadene landsat i Saint Nazaire.

Forevist og befunden daglig ført fra 1. til 19. ds.

Det kgl. danske Konsulat i Hull, den 29. Januar 1917.

H. Pattinson,
Konsul.

Søforklaring afholdt idag.

R. Larsen.
Fører.

Nr. 31/1917. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 5. Februar 1917.

Aage Jacobsen.
Ass.

Uddraget oplæstes.

Kaptajnen forklarer, at Skibets Kendingsbogstaver var N.H.Q.F. Ladningen bestod af Kul. Skibet var adresseret til Henry Ferrière, Bordeaux. Konnossementet lød til Ordre. Skibet førte dansk Flag og danske Mærker. Undervandsbaaden førte intet Flag eller Nationalitetsmærker. »Klampenborg« stoppede straks efter Undervandsbaadens Varselsskud, og efter at Undervandsbaaden var kommen nærmere, gik Kaptajnen i Redningsbaaden, der gik langs Siden af Undervandsbaaden og afleverede der til Officeren Skibets Maalebrev, Konnossement og Manifest. Officeren havde allerede inden Redningsbaaden var kommen derover, og inden han havde set nogle Papirer eller hørt noget, raabt, at Skibet skulde sænkes. Saa snart Officeren havde modtaget Papirerne, gik han ned og vilde ikke høre paa, hvad Komparenten vilde sige. Der blev derimod varskoet fra Undervandsbaaden, at de straks maatte forlade Skibet og gaa i Baadene. Der blev ingen bestemt Tidsfrist nævnt, men sagt, at det maatte ske hurtigst muligt, da de skød. Det var stille Vejr. De var ca. 7 Kvartmil fra den franske Kyst. Der var Dampere i Sigte baade forude og agter.

Efter den udsejlede Distance var Skibets Plads 20 Kvartmil sydost fra Armen Rocks. De skyndte sig derefter i Redningsbaaden fra »Klampenborg« og fik kun medtaget de nødvendigste Klædningsstykker samt Skibsdagbogen, og straks efter at de var komne klar af Skibet, blev det beskudt med en Torpedo fra Undervandsbaaden og sank med Forskibet først efter et Kvarters Forløb. De roede derefter ind mod Land 1 Times Tid og blev optagne af S/S »Castlefort«, som havde været i Sigte agter. Undervandsbaaden forsvandt straks. Officeren var i Uniform

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

og talte Tysk, og Mandskabet i Olietøj. Der var ingen Tvivl om, at det var en tysk Marinebaad.

Begge Redningsbaade, der var tagne om Bord i »Castlefort«, blev afleverede til den danske Konsul i St. Nazaire.

Kaptajnen forklarer, at alle blev reddede. Mandskabet er endnu ikke kommet hjem.

De øvrige mødende bekræftede Kaptajnens Forklaring.

Søforhøret sluttet.

Retten hævet.

Rump.

J. Chr. Schou. *V. Larsen.*

»Klampenborg«s
Rederi: »Dampskibsselskabet af 1896«. Kbhvn.
Reg. Tonn. Br.: 1310.
Reg. Tonn. Net.: 1137.
Tons DW.: 2584.
Bygningssted: Tyne Iron S. B. Comp. Newcastle.
Bygningsaar: 1889.
Materiale: Staal.
Klasse: Lloyd's Reg. ✠ 100 A 1.
Assurance: Kr. 825.000. Krigsforsikringen for danske Skibe.

---

95. 3-m. Skonnert »STANDARD« af Svendborg.

Sænket i den engelske Kanal den 20. Januar 1917 paa Rejse fra Fowey til Leith med 347 Tons Ler. Ingen Omkomne.

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn gør vitterligt:

Aar 1917 den 5. Februar Kl. 12¹/₄ blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand, Kriminalretsassessor Rump og dens Medlemmer: Kaptajn Schou og Kaptajn Larsen, og foretoges

Nr. 34/1917. Søforhør i Anledning af, at Skonnert »*Standard*« er sænket.

Af Besætningen mødte:
Kaptajn H. G. Rasmussen,
Styrmand Johannes Wad,
Matros Anker Nielsen,
Matros Lars Larsen.

For Skibets Mæglere Petersen, Møller & Hoppe mødte J. Nielsen.

For Kaskoassurandørerne (Svendborg Søassurance) mødte A. Henriksen.

For Krigsforsikringen mødte Kaptajn Michelsen.

Der fremlagdes Uddrag af Skibsdagbogen, der sammenholdtes med Skibsdagbogen, der var tilstede i Retten.

Det fremlagte Uddrag af Skibsdagbogen er saalydende:

Uddrag
af 3-m. Skonnert »Standard«s Skibsdagbog.

Lørdag den 20. Januar 1917 Md. Kl. 12 pejles Portland Bill i m/v. N. t. V. 4 Mil g. A.

Kl. 2,40 Emd. kom Styrmanden ned og varskoede mig, at en U-Baad, kommende fra en sydlig Retning, styrede mod Skibet, og da de vilde vende mod Landet i en nordlig Retning, affyredes to Skud kort efter hinanden, der blev da lagt bi. Jeg tørnede hurtigt paa Dæk, og da var U-Baaden tæt under Skibet med Signalerne T. A. F. hejst (bring Skibets Papirer om Bord), hvilken Ordre straks blev udført af Skipperen. Kaptajnen i U-Baaden undersøgte Skibets Papirer, og ca. 5 Minutter efter gik 2 af U-Baadens Mandskab om Bord i Skibets Baad medtagende 2 Bomber. Skipperen spurgte da, om Hensigten var at sænke Skibet, hvortil der blev svaret bekræftende. Jeg protesterede mod Sænkningen af Skibet, der skal gaa til Leith med China Clay, men fik kun et Skuldertræk til Svar, hvorpaa Skibsbaaden atter gik tilbage til »Standard«. Storbaaden blev da sat i Vandet. Proviant, nødvendige Klæder (Olietøj) samt Skibets Journal og Mandskabets Søfartsbøger blev taget med i Baaden, hvorpaa Styrmanden med Mandskabet lagde sig i passende Afstand fra Skibet (ca. 300 yards). Skipperen lagde sig agten for Skibet i Jollen, afventende U-Baadens Besætning, efter ca. 10 Minutters Forløb kom U-Baaden under Skibet, og ved Fløjtesignal tilkendegav, at de maatte forlade Skibet, hvorpaa Baaden blev halet op langs Siden; fire Sække med Proviant blev taget af Tyskerne samt Kronometret, som dog paa Skipperens Anmodning blev givet tilbage. Bomberne

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

blev da sat i Virksomhed og firedes under Skibets Bund. For- og Agterluge var opbrudte. Efter ca. 10 Minutters Forløb eksploderede den forreste Bombe og kort efter den anden. Skibet sank umiddelbart efter Kl. ca. 3,45 Emd.

U.-Baadens Kaptajn blev opfordret til at slæbe Baaden under Land, hvilket blev afslaaet, hvorpaa U-Baaden forsvandt i V. N.V. Retning. To Mand blev da anbragt i Skibets Jolle, Sejl blev tilsat Storbaaden, hvorpaa der roedes mod Landet i N. t. V. Retning. I Løbet af Natten blev adskillige Dampere og Patrouilleskibe prajede ved Blus og Raab, men ingen blev opmærksomme paa os. Der blev sejlet og roet indtil Kl. ca. 10 Fm. den 21. Januar 1917, og vi befandt os da under Portland Bill, hvor Kystvagten var bleven opmærksom paa os, men der var vanskeligt at lande grundet paa høj Dønning mod Kysten, som var stejl og klippefuld. Skipperen gik da over i Jollen for at komme saa nær til Kystvagten, saa det var muligt at tale til den, men da Baaden kom ind i Braadet og ikke var til at faa tilbage, var der intet andet at gøre end at lande. Skipperen og Letmatros Rudolf Leman blev tagne i Land ved Hjælp af Liner. Styrmanden, som da havde Kommandoen i Storbaaden, foretrak foreløbig at holde sig i flot Vande, og da der umiddelbart efter ankom en Bjærgningsdamper, blev Storbaadens Mandskab taget om Bord, fik Mad og tørre Klæder og sejlet til Portland Red, hvor de blev sat om Bord i Examination Steamer og sejlet videre til Weymouth, hvor de blev anbragte i Sailors Home. Skipperen og Rudolf Leman ankom til Weymouth pr. Jernbane Kl. 5½ Emd. og blev ogsaa indlagt paa Sailors Home.

Ovenstaaende kan vi undertegnede tiltræde som overensstemmende med Sandheden.

Johannes Wad, Styrmand.
Anker Nielsen, Matros.
Edvin Pettersen, Matros.
Lars N. Larsen, Matros.
Rudolf Leman, Matros.

Nr. 34/1917. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 3. Februar 1917.

Harald Thomsen.
Ass.

Uddraget oplæstes for og godkendtes af de mødende.

Skibets Kendingsbogstaver er N. K. S. W.

Kaptajnen forklarer, at Ladningen bestod af China Clay fra Fowey til Leith, adresseret til Stocker. Skibet standsede straks efter Skuddene fra Undervandsbaaden, og Kaptajnen gik efter Signal over med Skibets Papirer. Kaptajnen maatte aflevere Maalebrev, Folkeliste, Certeparti og Konnossement samt Certeparti for den næst Rejse fra Leith til Svendborg med Kul.

Føreren saa paa Papirerne og sendte 2 Matroser om Bord i Baaden med Bomber, uden at der blev sagt noget.

Da Komparenten spurgte, om Skibet skulde sænkes, blev der kun svaret: »Du skal gaa til Leith med China Clay.« Komparenten protesterede under Henvisning til, at det var en Pligtrejse for at gaa med Kul fra Leith til Danmark, men Føreren trak kun paa Skuldrene.

Føreren gav blot et Vink med Haanden om, at alle skulde gaa fraborde.

Efter at være komne tilbage til Skibet, maatte de skynde sig at sætte Baad i Vandet, og Undervandsbaadens Folk hjalp med hertil og med at faa Proviant anbragt. Matroserne anbragte derefter Bomber uden paa Skibet og medtog ligeledes 4 Sække Proviant i Jollen, da Komparenten førte dem tilbage til Undervandsbaaden.

Bomberne eksploderede derefter, og Skibet sank straks efter, Kl. ca. 3,45 ca. 25 Kvartmil S.S.Ø. for Portland Bill.

Det var da diset, østlig Vind med smult Vande og nogen østlig Dønning. Der var ingen Skibe i Sigte, og Kaptajnen anmodede da Undervandsbaadens Fører, da han sejlede Folkene tilbage, om at slæbe dem mod Land, hvortil han svarede, at de ikke havde Tid, og han sejlede bort mod V.N.V.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Vejret holdt sig nogenlunde om Natten, saa at de naaede velbeholdne i Land efter 17 Timers Ophold i Baadene.

Baadene blev overgivne til den danske Konsul i Weymouth. De havde kun faaet reddet de nødvendigste Gangklæder, Skibsdagbogen og Kronometret, som Matroserne havde taget, men givet tilbage til Kaptajnen. Kronometret havde tilhørt Kaptajnens Fader. Han ved ikke, om denne havde solgt det til Rhederiet.

Kaptajnen forklarer, at da han kom paa Siden af Undervandsbaaden, førte den tysk Orlogsflag; han havde ikke tidligere lagt Mærke til Flaget.

Styrmand Wad forklarer, at han lige fra det Øjeblik, han fik Øje paa Undervandsbaaden, saa, at den førte fransk Flag, og dette beholdt han oppe, medens han signalerede om at bringe Skibspapirerne over. Kort efter, medens de paa »Standard« var ved at fire Jollen af, for at Kaptajnen kunde gaa over med Papirerne, saa Komparenten, at en Mand paa Undervandsbaaden firede det franske Flag ned og hejste det tyske Orlogsflag.

Komparenten havde aflæst Signalet og gjort Kaptajnen opmærksom paa, at det var fransk Flag, der førtes, og at det var mærkeligt, den signalerede om Papirerne.

Komparenten var af Matros Edwin Peterson, der afmønstredes i London, gjort opmærksom paa, at det var fransk Flag.

Matros Anker Nielsen forklarede, at da han kom paa Dækket efter Skuddene, saa han straks, at Undervandsbaaden førte fransk Flag, samtidig med at han havde Signalflaget oppe. Senere saa han, at den førte det tyske Orlogsflag.

Matros Lars Larsen forklarer, at han var beskæftiget med Sejlene og ikke har set det franske Flag.

Kaptajnen forklarer, at det var Styrmanden, der aflæste Signalerne, og bekræfter, at denne sagde, at Undervandsbaaden førte fransk Flag.

Komparenten lagde selv først Mærke til Flaget, da han gik over til Undervandsbaaden, og da var det tysk Orlogsflag.

De øvrige mødende bekræfter Kaptajnens Forklaring.

Ingen af de mødende begæredes yderligere adspurgt.

Søforhøret sluttet.

Retten hævet.

Rump.

I. Chr. Schou. *V. Larsen.*

»Standard«s
Rederi: (Akties.) C. V. Petersen. Svendborg.
Reg. Tonn. Br.: 217.
Reg. Tonn. Net.: 193.
Bygningssted: Thurø.
Bygningsaar: 1900.
Materiale: Eg.
Klasse: Bur. Ver. ✠ 16 ³/₄ G. 1. 1.
Assurance: Kr. 73,400. Krigsforsikringen for danske Skibe m. fl.

---

96. Skonnertbrig »VEGA« af Marstal.

Sænket i den biscayiske Havbugt den 24. Januar 1917 paa Rejse fra Liverpool til St. Nazaire med 300 Tons Tjære. Ingen Omkomne.

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn gør vitterligt:

Aar 1917 den 8. Februar Kl. 3,15 Eftermiddag blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand, Overretsassessor Olrik i Henhold til Konstitution af 30. December 1916 og af dens Medlemmer: Kaptajn Larsen og Kaptajn Schou.

Der foretoges:

Nr. 37/1917. Søforhør i Anledning af, at Skonnertbrig »*Vega*« er sænket.

Af Besætningen mødte:
Kaptajn Laus Nielsen Olsen,
Styrmand Alb. Peter Olsen,
Letmatros P. E. August Knudsen,
Jungmand V. A. Clemensen,
Jungmand Chr. J. Smedegaard,
Kok Chr. Elmegreen.

For Rhederiet »Vega« mødte Skibsrheder Kjærulff.

Der fremlagdes et Uddrag af Skibsdagbogen, der konfereredes med Skibsdagbogen, der var tilstede i Retten.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Det fremlagte Uddrag af Skibsdagbogen er saalydende:

Rapport

over Sk. Brig »Vega« Sænkning Onsdag den 24. Januar 1917, ca. 46° 49′ N. Brd. 5° 20′ V. Lgd., ca. 25 Sømil af Belle Ile.

Onsdag ca. Kl. 10 Fmd. fik man Øje paa en Undervandsbaad i Retningen misv. S.S.Ø., samme kom med fuld Fart nærmere og var i Løbet af ca. 10 Minutter temmelig nær Skibet; Undervandsbaaden tilsatte Signalflagene (M.N.), hvilket betyder (stop øjeblikkelig). Skibets Kurs var da N. t. Ø. misv. Fart ca. 4 Kml. Skibet lagdes da til Vinden bak for Bagb.*) Halse. Undervandsbaaden var da langs Siden og prajede os, hvor vi kom fra, og hvorhen bestemt, og hvilken Last Skibet havde inde. Efter at havde besvaret Kaptajnens Spørgsmaal, som ovenfor bemærket, gav han Ordre til at forlade Skibet, da han maatte synke samme. Kaptajnens Spørgsmaal var paa det tyske Sprog, hvilket jeg bemærkede var mig umuligt at forstaa og ønskede, at Ordren vilde blive givet paa engelsk, som ogsaa indrømmedes. Jeg spurgte da Kaptajnen, hvor lang Tid han vilde give mig til at gøre klar, hvilket blev besvaret, at skulde være fra Skibet paa 10 Minutter. Man firede nu nødvendige Sejl, for at kunne udsætte Redningsbaaden, hvilket forløb heldigt, efterdi Søen var forholdsvis moderat, man medtog forskellige Genstande saasom Lanterner og Petroleum og Proviant, det bemærkes her, at Baaden var klar med tilbehørende nødvendige Genstande fastgjorte i Baaden. Efter at være gaaet fra Skibet beordrede Undervandsbaadens Officer at bringe ham Skibets Papirer, Konnossement og Certepartie og Skibspapirer. Af en Officer og 2 Mand fik Ordre at gaa tilbage til Skibet for at gøre klar til at sænke Skibet. Efter at være ankommen om Bord, beordrede Officeren at fire vor Jolle, som hang paa Davette agter, da han vilde bruge samme til at gaa tilbage til Undervandsbaaden, naar de var færdige med at anrette Bomberne, som blev anrettede i Lugerne; man forlod nu Skibet og roede til U-Baaden med Papirerne som ønsket, roede et lille Stykke bort fra samme. Det bemærkes her, at jeg spurgte Kaptajnen, om han ikke vilde tage os om Bord eller eventuelt tage os lidt nærmere til Land, hvilket blev besvaret med (nej, umuligt!). Man tilsatte da Sejl og styrede N. efter. Kl. var da omtrent 10,30. U-Baaden var da gaaet paa Bagb. Side af »Vega« omtrent $^1/_2$ Kml. Afs. vi var omtrent samme Dist. om Stb. af »Vega«. Kl. ca. 20 Minutter i elleve hørte vi alle fra Baaden en meget stærk Eksplosion, og straks efter begyndte Skibet at synke med Forenden først og sank i Løbet af ca. 10 Minutter. U-Baaden styrede N. efter (moderat Fart). Med Hensyn til U-Baadens Dimensioner var dens Længde ca. 125 Fod, dens Bredde ca. 14 Fod, og tildels rusten overalt. En Kanon fandtes paa Fordækket, ingen Baade kunde man se. Stævnen paa U-Baaden var bøjet en Smule (lig en Kollision havde været den til Del). Et lille Flag paa Forkant af Kommandobroen var malet et hvidt Kors i rød Bund. Mandskabet var klædt i blaat og Officeren i Officersdragt og Hue Flotille U. Boat. — Man saa intet Skib i Nærheden af nogen Art. Man styrede nu i Løbet af Dagen nord efter, indtil det var ca. Kl. 8 Nat, man nedtog Sejlene og drev nu N.V. efter, efterdi Søen var betydelig høj, begrundet paa tiltagende Kuling og havde man til Tider betydeligt Vand i Baaden. Man passerede i Løbet af Natten 2 Dampskibe, som man gjorde Signaler til, men kom ikke os til Hjælp. Henimod Dagningen forsøgte man at komme under Land, efterdi man havde Fyrene paa Belle Ile i Sigte; man forsøgte da at komme saa nær Landet som muligt, men paa Grund af den stærke Strøm og Kuling var det os umuligt at komme under Landet; men var ca. 3 à 4 Kml. fra Landet, men satte stadig til Søs. Man lagde i Løbet af Formiddagen Sejlene og forsøgte at ro

*) P. S. (Styrbord.)

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Baaden under Land, men opdagede da et Skib længere til Søs, som kom os nærmere. Man bestemte sig da til at sætte Sejl og styre ud imod ham. I Haab om at han vilde opdage os og da optage os.

Nr. 37/1917. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 8. Februar 1917.

H. Thomsen,
fg. Ass.

Uddraget oplæstes for og godkendtes af de mødende, der nærmere forklarer:

Undervandsbaaden sendte intet Varselsskud, men kom, medens »Vega« løb Farten af, paa Prajehold, og Undervandsbaadens Fører raabte nu over til »Vega« paa Tysk, at »Vega« skulde sænkes i Løbet af 10 Minutter. Han forlangte derhos Skibets Papirer bragte om Bord.

Alle Mand gik nu i »Vega«s eneste Redningsbaad og sejlede hen til Undervandsbaaden, hvis Fører nu forlangte, at en Officer og 2 Mand fra Undervandsbaaden af Komparenterne skulde sættes om Bord i »Vega« for at fuldføre Sænkningen.

Komparenterne havde kun kunnet faa ganske lidt af deres Tøj med, derimod blev der ikke gjort Vanskelighed med at beholde de Effekter, der som i Rapporten anført paa Forhaand, for alle Tilfældes Skyld var lagte i Redningsbaaden.

Løjtnanten og de 2 Mand fra Undervandsbaaden roede tilbage til denne i Skibets Jolle, som de beholdt.

Føreren af Undervandsbaaden vægrede sig udtrykkelig ved paa Anmodning at tage »Vega«s Besætning med, i hvert Fald nærmere ind under Land.

Undervandsbaaden bar ikke Nationalitetsmærker, bortset fra det til Rapporten omeldte lille Flag paa Kommandobroen, der var 4 Tommer i Kvadrat.

Armene i det hvide Kors gik helt ud til Randen. Mandskabet talte Tysk, og da Kaptajn Olsen formaaede Føreren af Undervandsbaaden til at give sin Ordre paa Engelsk, viste dette sig at være et ganske gebrokkent Engelsk.

De mødende hørte Eksplosionen og saa »Vega« gaa til Bunds; ved dette Tidspunkt, ca. $10^1/_2$ Formiddag, var Vindstyrken antagelig 4, men det blæste en Del op i Løbet af Aftenen og Natten. Redningsbaaden kom, som til Rapporten omtalt, de 2 Dampere saa nær, at de kunde praje dem, men Damperne, der ikke bar Nationalitetsmærke, turde, aabenbart af Frygt for Undervandsbaaden, ikke komme dem til Hjælp.

Den næste Formiddag blæste det yderligere op, og hvis de mødende (hele »Vega«s Besætning) ikke var blevne optagne som til Rapporten forklaret, mener de, at de i det ret haarde Vejr, det nu var, vilde have løbet betydelig Fare for at sætte Livet til.

»Vega« var 174 Register Tons, Kendingsbogstaver N.S.K.M., paa Rejse fra Liverpool til St. Nazaire med en Ladning Beg.

De ved ikke, hvem Ladningsmodtageren var, hvis Navn fandtes paa Konnossementet, som Føreren af Undervandsbaaden beholdt.

Kaskoassurandørerne var det kgl. oktrojerede Søassurancekompagni. Skibet var krigsforsikret i Krigsforsikringen for danske Skibe.

Ladningen var afskibet gennem Mæglerne Johansen og Dahl i Liverpool.

Ladningsassurandørerne kender de mødende ikke.

Ingen af de mødende begæredes yderligere adspurgte.

Søforhøret sluttet.

Retten hævet.

Olrik.

V. Larsen. *J. Chr. Schou.*

»Vega«s
Rederi: Rederiet »Vega«. Marstal.
Reg. Tonn. Br.: 195.
Reg. Tonn. Net.: 174.
Bygningssted: Marstal.
Bygningsaar: 1880.
Materiale: Eg.
Klasse: Bur. Ver. ✠ 16-4 $^5/_6$ G. 1. 1.
Assurance: Kr. 55,000. Det Kgl. oktrojerede Søassurance Kompagni og Krigsforsikringen for danske Skibe.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

97. S/S »DAN« af Kjøbenhavn.

Sænket i den biscayiske Havbugt den 24. Januar 1917 paa Rejse fra Sfax til Nantes med 2892 Tons Fosfat. Ingen Omkomne.

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn gør vitterligt:

Aar 1917 den 8. Februar blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand, Overretsassessor Olrik i Henhold til Konstitution af 30. December 1916, og af dens Medlemmer: Kaptajn Larsen og Kaptajn Schou, og foretoges

Nr. 35/1917. Søforhør i Anledning af, at S/S »*Dan*« er sænket.

Af Besætningen mødte:

Kaptajn Th. Harke Petersen,

1. Styrmand Jørgen Sonnichsen Thomsen,

2. Styrmand J. M. Svendsen,

1. Mester M. H. Petersen,

2. Mester C. J. Christensen,

3. Mester C. Dahl Hansen,

Matros Knud Knudsen,

Matros L. M. Jensen,

Matros N. O. Åkersson,

Fyrbøder A. Malmgreen,

Fyrbøder G. H. Forsmark,

Hovmester N. F. K. M. Jensen,

Kok C. G. Jensen,

Messedreng Aa. J. Bagger.

For Rederiet »Gorm« mødte Inspektør Kæmpe.

For Krigsforsikringen mødte Kaptajn Michelsen.

Der fremlagdes en Rapport fra Kaptajnen, der blev gennemgaaet med og godkendtes af de mødende.

Den fremlagte Rapport er saalydende:

Forklaring

over Dampskibet »Dan«s Rejse fra Sfax til Nantes.

Den 29. December 1916 Kl. 11 Fmd. afgik Dampskibet »Dan« med en Ladning Fosfat fra Sfax bestemt til Nantes.

Den 4. Januar 1917 Kl. 1 Fmd. ankom til Gibraltar for Undersøgelse, blev beordret til at ankre og afvente nærmere Ordre. Samme Dags Formiddag Kl. 10 kom Lods om Bord, lettede Anker og manøvrerede efter Lodsens Ledelse længere op i Bugten, hvor Skibet ankredes for Stb. Anker 60 Fv. Kæde for der at afvente nærmere Ordre.

Den 17. Januar modtog Ordre til at fortsætte Rejsen til Nantes.

Den 18. Kl. $8^1/_2$ Fmd. kom Lodsen om Bord. Ankeret lettedes, og Rejsen fortsattes. Kl. $9^1/_2$ kvitteredes Lodsen, og der styredes efter de af Autoriteterne opgivne Instruktioner.

Den 24. Januar Kl. 12 Middag befandt Skibet sig paa 47° 00′ N. Brd. og 3° 05′ V.Lgd., hvorfra der styredes Ø. $^1/_2$ N. misv. Kl. 1,45 Emd. fik en Undervandsbaad i Sigte ret forude; den dykkede straks ned og sejlede med stor Fart med Periskopet over Vandet og kom kort efter op agten for Skibet, hvor den satte Signaler op om at bringe Skibets Papirer om Bord. Da disse Signaler observeredes, stoppedes Maskinen, og 1. Styrmand J. S. Thomsen gik i Stb. Jolle med tre Mand og bragte Papirerne om Bord. Det viste sig, at Undervandsbaaden var tysk, men førte ingen Nationalflag, ej heller var der noget Nummer eller andet Mærke at se; den var graamalet. Saa snart Papirerne var efterset, hejstes fra Undervandsbaaden Signalet A. B. (forlad Skibet hurtigst muligt).

Der fulgte med Skibets Baad tilbage til Skibet en Officer og to Mand medbringende Bomber. Papirerne beholdt Chefen paa Undervandsbaaden. Saa snart Officeren kom om Bord, gav han Kaptajnen Ordre til straks at forlade Skibet med Mandskabet, da det i Løbet af fem Minutter vilde blive sænket. Kaptajnen protesterede herimod, da det var neutralt Skib og førte ingen Kontrabande. Officeren svarede hertil, at hans Ordre lød paa at sænke Skibet, og erklærede, at Fosfat var Kontrabande. Baadene var imidlertid firede i Vandet og bemandede. Da Kaptajnen havde konstateret, at alle Mand var i Baadene, forlod han selv som sidste Mand af Besætningen Skibet. Klokken var da $2^1/_2$ Emd. 2. Styrmand satte noget senere Tyskerne om Bord

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

i Undervandsbaaden igen. Kort efter hørtes fire Eksplosioner paa forskellige Steder i Skibet, hvorefter dette begyndte at synke, men da det gik meget langsomt, gik 2. Styrmand ombord; det viste sig da, at Maskinrummet var fuldt af Vand, og i Agterlasten stod Vandet et Stykke over Tunellen. Ved Eftersyn i Kahyt og Kamrene, viste det sig, at Skabe og Skuffer var opbrudte. Det bemærkedes, at Tyskerne medtog forskellige Ting fra Skibet, da de gik tilbage til Undervandsbaaden. Baadene forblev i Nærheden af Skibet til Mørkets Frembrud. 2. Styrmand var kort i Forvejen langs Siden af Skibet med Jollen og bemærkede da, at Vandet paa Agterdækket stod omtrent op til Overkant af Lugekarmene. Da nu Vind og Sø var stærkt tiltagende, enedes man om at søge ind imod Land, dels ved Hjælp af Sejl og Roning; da var Kl. $5^1/_2$ Emd. Der opsendtes Raketter og afbrændtes Blaalys fra Baadene med korte Mellemrum. Kl. ca. $7^1/_2$ observeredes en klar Lanterne forude og samtidig Bell Ile Fyr i Sigte. Ovennævnte Lanterne viste sig at være fra en fransk Patrouillebaad, hvor hele Besætningen kort efter blev taget om Bord, og Baadene blev taget paa Slæb. Ved at borde Patrouillebaaden i den høje Sø blev Stb. Redningsbaad meget beskadiget og maatte meget hurtig forlades. I Baaden befandtes begge Skibets Dagbøger, der ved den Lejlighed gik tabt. Baaden fyldtes straks med Vand og drev bort. Patrouillebaaden styrede ind bag ved Belle Ile, hvor den ankrede. Besætningen blev paa bedste Maade forplejet om Bord i Patrouillebaaden.

Den 25. Kl. 8 Fmd. lettede Patrouillebaaden og gik til St. Nazaire, hvor den ankom Kl. ca. $3^1/_2$ Emd. Paa Vejen til St. Nazaire mistedes Bbg. Redningsbaad, den var bleven en Del beskadiget ved Patrouillebaaden om Natten. Paa den danske Konsuls Foranledning blev Besætningen indlogeret paa forskellige Steder i Byen.

Th. Harke Petersen, Fører.

J. S. Thomsen, 1. Styrmand.
J. M. Svendsen, 2. Styrmand.
M. H. Pedersen, 1. Mester.
C. Jul. Christensen, 2. Mester.
Chr. Dahl Hansen, Maskinassistent.
L. M. Jensen, Matros.
M. S. Thøgersen, Matros.

Nr. 35/1917. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 8. Februar 1917.

Harald Thomsen,
fg. Ass.

Kaptajn Petersen bemærker, at Forklaringen er nedskreven dels om Bord paa den franske Patrouillebaad, hvori han og Mandskabet optoges, dels i Land efter Ankomsten til St. Nazaire.

Skibets Bøger var gaaede tabt paa den i den fremlagte Forklaring nævnte Maade.

Yderligere forklarer Kaptajnen med Tilslutning af de øvrige mødende, at »Dan«, der tilhører Dampskibsselskabet »Gorm«, befandt sig ca. 17 Kvartmil fra Bell Isle, da Undervandsbaaden kom til. Skibet befandt sig paa dette Tidspunkt paa 47° 7′ nordlig Bredde og 2° 46′ vestlig Længde. Undervandsbaaden bar ikke Nationalitetsmærker, men Officererne og Besætningen var udelukkende det tyske Sprog mægtige. Uden forudgaaende Varselsskud hejste Undervandsbaaden Signalet A. B.: »forlad Skibet hurtigst muligt.«

Komparenten stoppede straks Skibet og lod Styrmanden med 3 Mand gaa i Jollen medhavende Papirerne, som Styrmanden afleverede til Undervandsbaadens Fører.

Føreren beholdt Papirerne om Bord i Undervandsbaaden.

Med en Løjtnant fra Undervandsbaaden vendte Styrmanden tilbage til »Dan«, og Løjtnanten gav nu Kaptajnen Ordre til straks at forlade Skibet tilligemed Mandskabet, da Skibet efter 5 Minutters Forløb vilde blive sænket. Paabudet blev opretholdt trods Protest af Kaptajnen, som han bl. a. støttede paa, at Fosfat ikke var Kontrabande.

Begge Skibets Redningsbaade blev

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

hurtig satte i Vandet og Besætningen fordelt dels i disse og dels i Jollen, der var udstyret som Redningsbaad, og i hvilken 2. Styrmand tog Plads.

Der blev ikke lagt Mandskabet Hindringer i Vejen for at medtage deres Klæder.

Fra Baadene kunde man se, at Løjtnanten fra Undervandsbaaden og hans medbragte 2 Mand tilegnede sig forskellige Ting fra »Dan«, uden at Komparenterne dog bestemt kunde se, hvad det var, da de paagældende Ting var indpakkede, bl. a. i Bordtæppet fra Kahytten.

Skibskronometret havde Kaptajnen bragt med sig i den ene Redningsbaad.

2. Styrmand saa, at Løjtnanten fra Undervandsbaaden anbragte Bomber forskellige Steder om Bord, og disse Bomber sprang ca. 4 Minutter efter at være antændte.

Jollen med 2. Styrmand satte Løjtnanten og hans 2 Mand tilbage til Undervandsbaaden og sluttede sig derefter til »Dan«s Redningsbaade.

Alle 3 Baade holdt sig i Nærheden af »Dan« til Kl. ca. $5^1/_2$, men Vandet gik da op til Overkanten af Lugekarmene.

Skibet kunde da sikkert i det højeste endnu have holdt sig oven Vande $^1/_2$—1 Time.

Vinden var stiv Kuling, og der var ikke saa lidt Sø.

De mødende mener, at et Ophold i Redningsbaadene Natten over kunde have været forbundet med Livsfare.

Temperaturen var lige paa Frysepunktet, og et Par af Fyrbøderne var ved at forfryse og maatte stadig ruskes op.

Da Baadene forlod »Dan«, styrede de omtrent N. t. Ø. for at naa Bell Isle, hvis Fyr kom i Sigte omtrent Kl. $7^1/_2$. Samtidig observeredes Lanternerne fra den franske Patrouillebaad, hvis Navn viste sig at være »Soterelle«, og som førtes af Kaptajn Bruxelles, hvor de derefter alle kom om Bord, idet Baadene toges paa Slæb.

Styrbords Redningsbaad gik tabt ved denne Lejlighed som til den fremlagte Rapport ommeldt, medens Bagbords Redningsbaad ligeledes som ommeldt gik tabt undervejs til St. Nazaire.

»Dan« tilhørte Dampskibsselskabet »Gorm«, hvis Reder er L. H. Carl.

Afskiber af Ladningen og tillige Ladningsmodtager var »Company fosfat de Gapsa« i Paris. Skibet var bestemt til Nantes.

Komparenten kender ikke Ladningsassurandørernes Navn.

Kaskoassurandørerne er De private Assurandører, og Skibet er assureret i Krigsforsikringen for danske Skibe.

Ingen af de mødende begæredes yderligere adspurgt.

Søforhøret sluttet.

Retten hævet.

Olrik.

L. Chr. Schou. *V. Larsen.*

»Dan«s
Rederi: A/S Dampskibsselskabet »Gorm«. Kbhvn.
Reg. Tonn. Br.: 1869.
Reg. Tonn. Net.: 1165.
Tons DW.: 3020.
Bygningssted: W. Gray & Co. W. Hartlepool.
Bygningsaar: 1906.
Materiale: Staal.
Klasse: Lloyd's Reg. ✠ 100 A 1.
Assurance: Kr. 1,247,000. Krigsforsikringen for danske Skibe m. fl.

Anm. S/S »Dan« blev prisedømt ved Overpriseretten i Berlin den 26. Marts 1918.

98. S/S »O. B. SUHR« af Kjøbenhavn.

Sænket i Nordsøen den 25. Januar 1917 paa Rejse fra Shields til Vejle med 1203 Tons Stykgods. Ingen Omkomne.

Udskrift af Søforhørsprotokollen ved Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn.

Aar 1917 den 5. Februar Eftermiddag Kl. $12^1/_4$ blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand, Kriminalretsassessor Rump og dens Medlemmer: Kaptajn Larsen og Kaptajn Schou, og foretoges

Nr. 37/1917. Søforhør i Anledning af, at S/S»*O. B. Suhr*« er sænket.

Af Besætningen mødte:

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Kaptajn H. O. Sonne,
1. Styrmand M. J. Jans,
2. Styrmand I. P. Jensen,
1. Mester A. Nicolaisen,
2. Mester H. F. Andersen,
Hovmester L. A. Henriksen,
Kok G. Svane,
Messedreng N. J. Buch,
Tømmermand J. Andersen,
Matros J. Jensen,
Matros J. T. Olsen,
Matros L. Andersen,
Matros J. C. Andersen,
Matros K. Hansen,
Matros S. Johannesson,
Fyrbøder S. Ferdinandsen,
Fyrbøder S. Christensen,
Fyrbøder S. Rasmussen,
Fyrbøder N. P. Hansen.

For Excess Insurance Comp. Ltd., London, mødte Fuldmægtig E. Petersen.

For Rhederiet: Det forenede Dampskibs Selskab mødte Fuldmægtig Westrup.

For Krigsforsikringen mødte Kaptajn Michelsen. Tillige for Dansk Krigsforsikring for Varer.

Der fremlagdes Uddrag af Skibsdagbogen, der sammenholdtes med Skibsdagbogen, som var tilstede i Retten.

Det fremlagte Uddrag er saalydende:

Uddrag
af S/S »O. B. Suhr«s Skibsdagbog.

Torsdag den 25. Januar 1917 Emd. Kl. 0,30 blev stoppet af en tysk Undervandsbaad, som affyrede to skarpe Skud foran Skibet. Kl. 2,15 hejste den Signalet A.B. (Forlad Skibet hurtigst muligt) og affyrede samtidig en Granat, som gik i Vandet 3 Favne fra Broen.

Baadene blev da straks sat i Vandet, og Kaptajnen gik med Stb. Redningsbaad hen til U-Baaden med Papirerne, medens Bagbords Redningsbaad holdt sig i Nærheden af Skibet. Undervandsbaaden var da ca. 3 Sml. i Læ. Efter at have efterset Papirerne erklærede Chefen, at Skibet skulde sænkes, da der var Kontrabande om Bord. Endvidere sagde han: »Da De flere Rejser har bragt Last til Liverpool, hvoraf en Del har været Kontrabande, berettiger alene det mig til at sænke Skibet.« Kaptajnen protesterede herimod og bad dem bringe Skibet ind til Cuxhafen for at Retten kunde afgøre Sagen, men dertil var der ingen Tid.

En Officer og 3 Mand gik derpaa med i Baaden over til »O. B. Suhr«, og efter at have plyndret Skibet for Proviant, Kronometer og alle nautiske Instrumenter samt andre Ting, de havde Brug for, blev der lagt Bomber i alle Lasterne. Skibet blev da atter forladt, og 5 Minutter efter fandt Eksplosionen Sted. Men da Skibet ikke vilde synke, blev der affyret en Del Skud i Vandlinien, og kort efter sank Skibet. Besætningen blev Kl. 6,30 Emd. optaget af S/S »Avance« af Korsør bestemt til Blyth.

(sign.) *J. P. Jensen*, 2. Styrmand.
(sign) *M. J. Jans*, 1. Styrmand.
(sign) *H. O. Sonne*, Fører.

Nr. 32/1917. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 5. Februar 1917.

Aage Jacobsen,
Ass.

Uddraget oplæstes for og godkendtes af de mødende.

Der fremlagdes Udskrift af Søforklaring, afgiven for det danske Konsulat i Newcastle.

Den fremlagte Udskrift lyder saaledes:

Søforklaring
S/S »O. B. Suhr« af Kjøbenhavn.

Udskrift af Protokollen ved Kgl. Dansk Konsulat i Newcastle upon Tyne.

Søforklaring Aar 1917.

Den 29. Januar Kl. 1,30 Eftm. optoges efter forudgaaende Berammelse paa det kgl. danske Konsulat i Newcastle upon Tyne, Søforklaring i Anledning af, at S/S »O. B. Suhr«, Kaptajn Sonne af København, undervejs fra Tynen (Afgangsdag den 24. Januar 1917) til Vejle med en Ladning Stykgods den 25. Januar 1917 ved Bombesprængning og Beskydning var bleven sænket.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Konsulen fremlagde Kaptajnens Anmeldelse og den denne bilagte Udskrift af Skibsdagbogen (Maskindagbogen var gaaet tabt) — om hvis Tilstrækkelighed og ordrette Ovensstemmelse med Dagbogen han i Forvejen havde forvisset sig, givende fornøden Paategning om Overensstemmelsen — og bemærkede, at han til Forklaringen havde varslet den i Anmeldelsen af Kaptajnen som muligvis interesserede, resp. med Oplysninger indesiddende, opgivne Person her, nemlig Hr. Fr. Madsen som Repræsentant for Krigsforsikringen for danske Skibe.

Skibsdagbogen var tilstede, men alle Skibets øvrige Papirer og Bemandingslisten var gaaet tabt eller taget i Besiddelse af Undervandsbaadens Befalingsmand. Ifølge »Danmarks Skibsliste 1916« maaler Skibet 919 R. T. N. og er bygget af Jern i København i Aaret 1878, samt har Kendingsbogstaverne N.R.M.H., og Klassen X A 1 1 i Bureau Veritas ved Survey af Juni 1915.

Den ovenfor som varslet nævnte Hr. Fr. Madsen var mødt.

Mødt var endvidere Kaptajnen, 1. Styrmand, 1. Maskinmester samt flere andre af Besætningen.

Fremstaar Kaptajn Sonne, der under Henvisning til den eventuelle Edsaflæggelse og til Lovens strenge Straf for Mened behørigt formanes til Sandhed, og navnlig ogsaa derved gøres opmærksom paa, at det er hans uvægerlige Pligt intet at fordølge, som kan tjene til Oplysning.

Kaptajnens Næringsbevis som Skibsfører var gaaet tabt; men han angav, at det var udstedt i Kjøbenhavn i 1898 eller 1899. Kaptajnen forklarer:

At hedde Hans Olaf Sonne.

At være født i Svaneke den 20. Oktober 1869.

At hans Bopæl er i Kjøbenhavn.

At han hverken har været straffet eller tiltalt.

At han har ført Skibet fra i Marts Maaned 1916.

Uddraget af Skibsdagbogen samt Anmeldelsen gennemgaas Punkt for Punkt med Kaptajnen, der Punkt for Punkt fastholder samme, og intet ved at tilføje.

Paa Foranledning forklarer Kaptajnen:

1. At han ikke kan tænke sig andre herboende end den af ham opgivne, der selv eller som Repræsentant for Tredjemand er interesseret i Sagen;

2. At Skibet ved dets Afgang fra Tynen ikke blot var i fuld sødygtig, men endog i fortrinlig Stand, og da laa 15′ 6″ for og 17′ 10″ agter (engelsk Maal);

3. At Skibet, da det blev skudt i Sænk ingen Tvangslods havde om Bord.

Yderligere adspurgt af Konsulen endvidere:

4. Hvorledes var Vejrforholdene den 25. Januar 1917? Sv.: Frisk østlig Kuling.

5. Hvornaar bemærkedes U.-Baaden først? Sv.: Vi fik et Par Skud forom Skibet Kl. 0,30 Middag, hvorefter jeg med Kikkerten opdagede den 3 Kml. til Luvart og stoppede strax.

6. Roede De selv i Skibsbaaden med Papirerne til U.-Baaden? Sv.: Ja; det tog os omtrent 2 Timer.

7. Af hvilken Nationalitet var U.-Baaden? Sv.: Tysk.

8. Er De det tyske Sprog mægtigt? Sv.: Ja.

9. Undersøgte Chefen Deres Papirer? Sv.: Ja, og han erklærede, at Skibet skulde sænkes, hvorimod jeg protesterede, tilbydende paa Æresord at tage Skibet til Cuxhafen og underkaste det Priserettens Kendelse, hvortil han svarede, at det kunde der ikke være Tale om, og at han ingen Folk kunde afse dertil. Han erklærede, at Skibet havde Kontrabande om Bord, men uafset dette var han fuldt berettiget til at sænke det, da det havde bragt flere Laster med Kontrabande til Liverpool. Jeg forforlod ikke min Baad, og en Officer og 3 Mand medbringende Bomber kom ned i den, hvorefter vi roede tilbage til Skibet, hvor U.-Baadens Folk da placerede Bomberne i de forskellige Laster.

10. Gav man Dem og den øvrige Besætning Lejlighed til at indsamle Deres

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Ejendele og proviantere Baaden? Sv.: Der gaves os ingen Tid, og der var heller ingen Plads.

11. Hvor lang Tid hengik forinden U.-Baadens Officer beordrede alle at forlade Skibet? Sv. 10—15 Minutter.

12. Efter at Bomberne vare sprængte og Skibet beskudt, saa De det da synke? Sv.: Det sank gradvis og stod med Agterenden lige i Vejret, da Mørket faldt paa.

13. Hvad skete efter at De havde bragt U.-Baadens Officer og Mandskabet tilbage til denne? Sv.: Den bugserede os i ca. 5 Minutter i nordlig Retning og slap os, efter at man havde ombordbragt i U.-Baaden, de Sager der blev taget om Bord i »O. B. Suhr«.

14. Hvoraf bestod disse Sager? Sv.: Af alle mulige Slags Proviant, Spisevarer saavelsom Drikkevarer, nautiske Instrumenter, Morselamper, Chronometre, Uhre etc. U.-Baaden sejlede derefter til »O. B. Suhr« og beskød Skibet, indtil det i Mørkningen saas i synkefærdig Tilstand.

15. Hvorledes og hvornaar blev »O. B. Suhr«s to Skibsbaadsbesætninger optagne? Sv.: Kl. 6,30 samme Aften af S/S »Avance« af Korsør, antagelig 3 Kml. fra hvor Skibet blev sænket.

16. Kan De angive den nøjagtige Stedsbestemmelse? Sv.: Ja, 56,12 N. B. og 3,15 Ø. L., ca. 172 Kvml. fra Tynen.

17. Hvoraf bestod Ladningen? Sv.: Hovedsagelig Bomuld og Tinplader samt diverse Stykgods.

18. Var alt bestemt til Danmark? Sv.: Ja, saavidt mig bekendt.

Oplæst. Godkendt. Aftraadt.

Konsulen bemærker, at heller ikke han kender andre Interesserede her end den af Kaptajnen opgivne.

Fremstaar 1. Styrmand Jans — som ved Tildragelsen som Vagthavende havde opholdt sig paa Broen sammen med Kaptajnen, og som har ført Skibsdagbogen —, der under Henvisning til den eventuelle Edsaflæggelse og til Lovens strænge Straf for Mened behørigt formanes til Sandhed og navnlig derved ogsaa gøres opmærksom paa, at det er hans uvægerlige Pligt, intet at fordølge, som kan tjene til Oplysning.

Komparenten foreviser sit Næringsbevis som Skibsfører dat. Amager Birk den 28. April 1914. Komparenten forklarer:

At hedde Martin Julius Jans,

At være født i Dragør den 23. December 1878,

At hans Bopæl er i Dragør,

At han hverken har været straffet eller tiltalt,

At han har faret med Skibet som 1. Styrmand fra i August Maaned 1916.

Uddraget af Skibsdagbogen samt Anmeldelsen og Kaptajnens Forklaring gennemgaas Punkt for Punkt med Komparenten, der Punkt for Punkt fastholder, resp. tiltræder samme, forsaavidt det angaar alle Tidspunkter, hvor han var sammen med Kaptajnen.

Paa Foranledning forklarer Komparenten:

1. Bemærkede De U.-Baaden forinden Skuddene faldt? Sv.: Nej.

2. Hvorlænge var U.-Baadens Mandskab om Bord? Sv.: Jeg antager ca. 15 Minutter, selv var jeg forinden Kaptajnen forlod Skibet i Henhold til U.-Baadens Signal at forlade Skibet øjeblikkelig gaaet i Bagbords Redningsbaad med Halvdelen af Besætningen, medens den anden Halvdel var med Kaptajnen; der fandtes ingen om Bord paa Skibet.

3. Var begge Baadene forinden Tildragelsen forsynede med Proviant og Vand? Sv.: Ja.

4. Bemærkede De Bomberne sprænge om Bord »O. B. Suhr«? Sv.: Ja, Skibet begyndte derefter at synke langsomt med Forenden.

5. Saa De U.-Baaden beskyde Skibet? Sv.: Ja, mindst 7 Skud var fyret.

6. Saa De Skibet synke? Sv.: Ikke ganske da det blev mørkt, men hele Forenden var da under Vand.

7. Paasaa De Indladningen i Liverpool? Sv.: Ja.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

8. Kan De angive, hvoraf Lasten bestod? Sv.: Ja, de væsentligste Parter erindrer jeg: Der var 847 Baller Bomuld bestemt til Vejle, ca. 270 Tons Tinplader, ca. 10 Tons Tobaksstilke, et større Parti pressede Fjer, et større Parti pulveriseret Soda, 50—60 Tons Vindueglas og Glasvarer, 2 Partier Jernrør, ca. 70 Tons, et Parti ægyptisk eller indisk presset Bomuld, et større Antal Tvistballer, et Parti Maskingods (Economizers) vistnok til Varmeanlæg, et Parti Frø, en Del Kakao og amerikansk Frugtkonserves, der var en Del Effekter af afdøde danske Søfolk, og iøvrigt nogle mindre Partier som jeg ikke erindrer. Hele Lasten var bestemt til Kjøbenhavn med Undtagelse af de 847 Baller Bomuld til Vejle.

Fandtes der noget i Lasten, som kunde betragtes som Kontrabande? Sv.: ikke saa vidt mig bekendt.

10. Har Skibet siden Krigens Udbrud gaaet regelmæssig i Rundfart mellem England og Danmark med lignende Laster? Sv.: Ja, Skibet har gaaet regelmæssig i denne Fart i ca. 2 Aar.

11. Har De været Styrmand om Bord forinden August 1916? Sv.: Ja, i henved 4 Aar med Undtagelse af en kort Ferie sidste Sommer, medens Skibet gjorde en Rejse.

Forelæst. Godkendt. Aftraadt.

Fremstaar paany Kaptajnen, der paa Anledning udtaler sig i nøjeste Overensstemmelse med Styrmanden.

Forelæst. Godkendt. Aftraadt.

Fremstaar Rorsmand Matros Hansen. Komparenten forklarer:

At hedde Carl Ove Hansen.

At være født i Holbæk den 17. Oktober 1892.

At hans Bopæl er i Kjøbenhavn.

At han hverken har været straffet eller tiltalt.

At han har faret med Skibet som Matros fra i December Maaned 1916.

Paa Foranledning forklarer Komparenten:

1. Stod De ved Roret da Skuddene faldt fra U.-Baaden? Sv.: Ja, det sidste Skud; det faldt i Vandet nogle faa Favne fra Broen.

2. Blev Skibet straks stoppet? Sv.: Ja, og Kaptajnen varskoede til at gaa i Baadene, hvilket straks blev efterkommet; jeg gik i Styrmandens Baad.

3. Saa De senere »O. B. Suhr« blive beskudt? Sv.: Ja.

4. Saa De Skibet synke? Sv.: Jeg saa det synke, men ikke ganske da det blev mørkt.

Forelæst. Godkendt. Aftraadt.

Fremstaar 1. Maskinmester Nicolaisen. Komparenten forklarer:

At hedde Albert Niels Knud Nicolaisen,

At være født i Kjøbenhavn den 20. Marts 1857,

At hans Bopæl er i Kjøbenhavn,

At han hverken har været straffet eller tiltalt,

At han har faret med Skibet som 1. Mester fra i September Maaned 1916.

Paa Foranledning forklarer Komparenten:

1. Var De i Maskinen, da der blev slaaet »stop«? Sv.: Ja, ca. Kl. 12,30.

2. De blev beordret at gaa i S. B. Baad, hvormed man roede til U.-Baaden og bragte U.-Baadens Mandskab tilbage? Sv.: Ja, medhavende deres Sprængstoffer.

3. Bemærkede De disse sprænge om Bord »O. B. Suhr«? Sv.: Ja, og kort Tid efter begyndte Skibets Forende at synke.

4. Saa De senere U.-Baaden beskyde »O. B. Suhr«? Sv.: Ja, vi saa og hørte Skuddene.

5. Var Skibet sunken forinden det blev mørkt? Sv.: Nej, ikke ganske, men det var i synkefærdig Tilstand.

6. Gav U.-Baadens Officerer Dem nogen Ordre? Sv.: Ja, han beordrede mig om Bord og derefter til at aabne en Ventil, hvilken Ordre blev udført, hvorefter vi alle forlod Skibet.

Forelæst. Godkendt. Aftraadt.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Paa Konsulens Spørgsmaal til den som interesseret mødte og til Kaptajnen — der nu gjordes bekendt med foranstaaende Forklaringer, — om yderligere Spørgsmaal ønskes rettet til de alt afhørte, svarer begge benægtende.

Konsulen mener det ikke i Undersøgelsens Interesse nødvendigt at afhøre flere af de af Besætningen mødte, og heri er saavel den Interesserede som Kaptajnen enige.

Samtlige Deponenter, der var bleven afhørt enkeltvis, fremtræder nu samlede og bekræfter, efter samlet at være bleven behørigt formanede til Edsaflæggelse, hver for sig deres Forklaring med Lovens Ed.

Konsulen henleder endnu Kaptajnens Opmærksomhed paa hans Forpligtelse til i sin Tid i Danmark at melde sig til Søforhør.

Søforklaringen sluttet Kl. 5,30 Eftm.

Louis Zøllner,
Kgl. dansk Konsul.

Kgl. Dansk Konsulat i Newcastle upon Tyne.

Afskriftens Rigtighed bekræftes.

H. Westrup,
Fm. i D. F. D. S.

Nr. 32/1917. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 5. Februar 1917.

Harald Thomsen,
Ass.

Udskriften oplæstes for og godkendtes af de mødende.

Kaptajnen forklarer, at »O. B. Suhr« stadig havde gaaet i fast Rutefart mellem Danmark og Liverpool med Stykgods og gik nu med en Stykgodsladning fra Liverpool og Swansea til Vejle og Kjøbenhavn og havde nu været i Shields for at bunkre.

Efter Kaptajnens Overbevisning var der ingen Kontrabande om Bord. Den drivende Mine var bemærket af Udkigsmanden paa Bakken. Noget efter blev »O. B. Suhr« stoppet af en Undervandsbaad, der ikke førte Nationalitetsflag eller Mærker, men tilhørte den tyske Marine efter Uniform og Sprog. Der blev ikke givet Signal fra den om at bringe Skibspapirerne om Bord, men blot om at forlade Skibet hurtigst muligt.

Komparenten havde ikke opfattet, at dette Signal gjaldt »O. B. Suhr«, idet han ikke antog, at Skibet vilde blive sænket uden Undersøgelse, men efter at have ventet ca. 5 Minutter affyrede Undervandsbaaden en Granat mod »O. B. Suhr«, der gik i Vandet ca. 3 Favne fra Skibssiden.

Der var en anden Damper med Trælast i Sigte, og Komparenten antog, at det var den, der var signaleret til. Efter det nævnte Skud gik hele Besætningen fraborde, og Komparenten bragte da af sig selv Skibets Papirer over til Undervandsbaaden, hvilket tog omtrent 2 Timer i den stærke Sø.

Komparenten rakte Skibets Maalebrev og Folkeliste, Konnosement og Manifest om Bord i Undervandsbaaden. Alle Konnossementer lød paa private Modtagere i Kjøbenhavn og Vejle og paa de Varer, som er opgivne for Konsulatet i Newcastle. Efter at Undervandsbaadens Fører havde efterset Papirerne, kom han op og erklærede, at Skibet skulde sænkes, da der var Kontrabande om Bord. Han udtalte ikke noget om, hvad han mente, der skulde være Kontrabande, men fastholdt, at Skibet skulde sænkes, uagtet Komparenten bestemt protesterede og erklærede, at der ikke var Kontrabande, og forklarede, at Skibet plejede at sejle med saadan Last. Komparenten tilbød ligeledes paa Æresord at føre Skibet til Cuxhafen, for at det kunde komme for Priseretten, men hertil erklærede han, at han ikke havde Folk at afse. Han erklærede, at han, alene fordi Skibet tidligere havde bragt Kontrabande til Liverpool, havde Ret til at sænke det.

Det nyttede ikke at forhandle med Føreren. Han beordrede dem derimod til at tage en Officer og 3 Mand fra Undervandsbaaden over paa »O. B. Suhr«. Disse forlangte Lugerne aabnede, hvilket ogsaa skete, men de undersøgte ikke nærmere Ladningen. De forlangte Adgang til Provianten, og da Hovmesteren havde taget

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Nøglerne med fraborde, brød de Rummet op og tilegnede sig, hvad de kunde føre med i Redningsbaaden. Endvidere tilegnede de sig Kronometret, som de brød fra, og alle nautiske Instrumenter og 1 Søkort. De medtog ligeledes Komparentens Søstøvler.

De anbragte derefter Bomber i »O. B. Suhr«, som de ligeledes beskød, og inden Mørket var Skibet sunket med Forenden, saa kun Agterenden stod over Vandet. Efter at det tilegnede var bragt om Bord i Undervandsbaaden, fik de Ordre at ro over til S/S »Avance«, som var det Skib med Trælast, de tidligere havde set, og som Undervandsbaaden havde givet Ordre til at blive liggende for at optage Besætningen. De kom alle velbeholdne om Bord i »Avance«, der ligeledes medtog Skibets 2 Redningsbaade til Shields.

De havde ikke fra »O. B. Suhr« kunnet medtage andet end de nødvendige Klæder, Skibsdagbogen og Kaptajnens Sekstant, som han, efter at den engang var taget, fik Lov at beholde.

De øvrige mødende bekræftede Kaptajnens Forklaring.

Ingen af de mødende begæredes yderligere adspurgt.

Søforhøret sluttet.

Retten hævet.

Rump.

J. Chr. Schou. *V. Larsen.*

»O. B. Suhr«s
Rederi: Det forenede Dampskibs-Selskab. Kbhvn.
Reg. Tonn. Br.: 1482.
Reg. Tonn. Net.: 919.
Tons DW.: 1889.
Bygningssted: Burmeister & Wain. Kbhvn.
Bygningsaar: 1878.
Materiale: Jern.
Klasse: Bur. Ver. ✠ II 3/3 A. 1. 1.
Asurance: Kr. 34.000. Krigsforsikringen for danske Skibe.

Anm. Den tyske Regering har anerkendt Sænkningen af S/S »O. B. Suhr« som værende uberettiget og har erstattet den ved Sænkningen forvoldte Skade. (Kasko-Erstatningen udgør 750.000 Kr.).

---

99. S/S »DAISY« af Kjøbenhavn.

Sænket i Atlanterhavet den 28. Januar 1917 paa Rejse fra Arzew til Preston med 1060 Tons Espartogræs. Ingen Omkomne.

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn gør vitterligt:

Aar 1917 den 2. April Kl. 12 Middag blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand Kriminalretsassessor Rump og dens Medlemmer: Kaptajn Petersen og Kaptajn Wrisberg og foretoges:

Nr. 52/1917. Søforhør i Anledning af Dampskibet »*Daisy*«s Sænkning. (Daisy's Kendingsbogstaver: N. Q. D. T.)

Rhederiet »Heimdal« mødte ved Inspektør Matzen.

For Krigsforsikringen mødte Kaptajn Michelsen.

Af Besætningen mødte:
Kaptajn B. Chr. Jørgensen.
1. Styrmand M. Winther.
2. Styrmand A. P. Hansen.
1. Maskinmester N. K. Svendsen.
2. Maskinmester J. G. Svendsen.
Maskinassistent K. F. L. Thordal.
Hovmester R. F. Petersen.
Kok L. Pedersen.
Tømmermand K. Christiansen.
Dreng H. Andersen.

Der fremlagdes Uddrag af Skibsdagbogen, der oplæstes for de mødende, der godkendte dets Rigtighed.

Det fremlagte Uddrag af Skibsdagbogen er saalydende:

Uddrag af S/S »Daisy«s Logbog.

Skibets Sted: Atlanterhavet paa Rejsen fra Arzen til Preston.

Søndag den 28. Januar 1917 Kl. 3,05 Emd. blev et skarpt Skud affyret over Skibet. Der opdagedes en tysk Undervandsbaad i misv. N. t. O. ca. 4 Kvml. borte, med Signalet T. A. F. (Send Deres Papirer om Bord) oppe. Maskinen stoppedes straks, og stb. Baad blev sat i Vandet og roede hen til Undervandsbaaden med Kaptajnen og 4 Mand. Der blev forlangt Oplysninger om, hvor Skibet kom fra, og hvorhen det skulde samt Ladningens Beskaffenhed, Esparto Fiber til Pa-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

pirfabrikation. Undervandsbaadens Chef erklærede da, at Ladningen var Hø, og at Skibet skulde sænkes, og Besætningen skulde forlade Skibet hurtigst muligt. Herimod protesterede Kaptajnen, da Ladningen ikke var Hø, men Esparto Fiber, kun brugelig til Papirfabrikation. Undervandsbaaden bugserede da Redningsbaaden tilbage til »Daisy«, og en Officer blev sendt om Bord i »Daisy«, hvorefter en Prøve af Ladningen bragtes om Bord i Undervandsbaaden. Besætningen fik derefter Ordre til hurtigst muligt at forlade Skibet, der skulde sænkes, da Ladningen blev erklæret at være Hø. Herimod protesterede Kaptajnen atter, men uden Resultat. Der blev da sendt 4 Mand fra Undervandsbaaden med Bomber om Bord i »Daisy«, hvorefter Besætningen blev beordret at ro bort fra Skibet. Undervandsbaadens Folk halede derefter det danske Flag ned og tog det senere med i Baaden, men glemte at faa det med om Bord. Ca. en Time senere blev Baadene atter beordrede langs Siden af »Daisy«, og 4 Mand fra Styrmandens Baad blev ordret over i Kaptajnens Baad, der da fik Ordre til at ro bort fra Skibet. Tyskerne firede da en Del Sække og Bylter ned i Baaden, indeholdende en Del af »Daisy«'s Proviant og Skibsinventar samt alle Skibets Søkort, hvorefter Lunterne til Bomberne blev antændte, og de 5 Tyskere gik med ned i Baaden, hvorefter Baaden roedes over til Undervandsbaaden, hvori alt, hvad der var medtaget fra »Daisy« blev langet om Bord. Ligeledes 2 Søkort over Biscaya-Bugten, som Styrmanden havde medtaget for ved deres Hjælp at finde ind til en spansk Havn, samt nogle Brød, medtaget til Baadens Besætning. Ca. 10 Minutter senere eksploderede en Bombe i »Daisy«s Maskinrum, hvorefter Skibet fik stærk stb. Slagside, dog uden at ville synke. Undervandsbaaden gik derefter flere Gange rundt om Skibet, efter at have beordret Baadene til at blive liggende og vente paa sig paa bagbords Side af Skibet, hvorefter Undervandsbaaden gik om paa den modsatte Side. Kl. $7^1/_2$ hørtes 2 svage Eksplosioner, hvorefter »Daisy« straks sank med Forskibet nedefter. Stedet, hvor Skibet sank, var paa 44° 26′ N. Brd. og 9° V. Lgd. Undervandsbaaden kom derefter tilbage og bugserede Baadene i sydlig Retning hele Natten.

Mandag Morgen Kl. 6 kom en Damper i Sigte, hvorefter Baadene blev kastede los, og Undervandsbaaden forsvandt. Et Fyr paa den spanske Kyst var da i Sigte. Roede derefter ind mod Land imod Vind og høj Sø, hvori Baadene arbejdede haardt og tog Vand over, saa Fremgangen var kun ringe. Kl. lidt over 2 Emd. fik en lille Fiskedamper i Sigte, der kom ud for at yde Assitance. Begge Baadene blev derefter bugserede ind til Cedeira, hvor Ankomsten fandt Sted Kl. $3^1/_2$, hvorefter hele Besætningen blev indlogeret paa et derværende Hotel.

(sign.) *M. Winther*, 1. Styrmand.
(sign.) *B. Chr. Jørgensen*, Fører.

Presented of this Danish Consulate of la Coruna 3rd February 1917.

(sign.) *Edol del Rio.*
Danish Consul.

Nr. 52/1917. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 2. April 1917.

Krarup Jørgensen,
fg. Ass.

Uddraget fandtes overensstemmende med Skibsdagbogen.

Endvidere foreviser Kaptajnen en Protest, afgivet for den danske Konsul i Corunna, der ligeledes oplæstes for og bekræftedes af Kaptajnen.

Kaptajnen forklarer, at Ladningen bestod af uforarbejdet Espartogræs, hvilket kun bruges til Papirfabrikation, og Konnossementet lød paa Esparto libre for paper making. Ladningen var bestemt til Preston, Afskiberen var N. B. Taylor & Co. i London. Espartogræsset bestaar af lange stive Straa og har ingen Lighed med Hø.

Undervandsbaaden var ikke bemærket, førend et skarpt Skud gik over Skibet.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Undervandsbaaden blev da straks set. Den førte tysk Orlogsflag og Signalet T. A. F. »Daisy«s Maskine blev straks stoppet, og Kaptajnen gik i Baad over til Undervandsbaaden med Skibets Certifikat, Manifest og Konnossement. Han rakte Papirerne om Bord i Undervandsbaaden, og Officeren paa denne spurgte tillige, hvorfra de kom, hvortil de var bestemt, og hvad Ladningen bestod af. Komparenten opgav da Arzen Preston med Espartogræs til Papirfabrikation. Officeren erklærede straks Ladningen for at være Hø, og at Skibet skulde sænkes. Da Komparenten protesterede, talte Officererne paa Undervandsbaaden sammen i nogle Minutter, og Undervandsbaaden tog da Baaden paa Slæb ind mod »Daisy«, efter at en Officer var sat om Bord i Baaden, og sagde, at han skulde have en Prøve af Ladningen. Officeren gik om Bord i »Daisy« og udtog en Prøve af Ladningen, og denne blev bragt om Bord i Undervandsbaaden. Der blev da paany af Undervandsbaadens Officerer sagt, at Ladningen var Hø, og at Skibet skulde sænkes, og Komparentens yderligere Protest blev erklæret for betydningsløs. Undervandsbaaden gjorde derefter Skridt til at sænke »Daisy«, og »Daisy«s Mandskab blev beordret fra Borde samtidig med, at Baadene skulde lægge sig lidt derfra. Vinden var da sydlig, Styrke omtrent 7, høj Sø, Afstand ca. 65 Kvartmil til nærmeste Land mod Syd nemlig Corunna. Fra Styrmandens Baad blev 4 Mand beordret over i Kaptajnens Baad, der derefter blev beordret længere bort.

1. Styrmand Winther forklarede, at hans Baad derefter blev benyttet til at føre nogle Sager fra »Daisy« over til Undervandsbaaden, idet Undervandsbaadens Officerer og Mandskab medtog 8—9 Byldter fra Skibet. Byldterne indeholdt formentlig Proviant fra »Daisy«, da en Konservesdaase faldt ud fra en af dem. Endvidere tog de Søkortene, ogsaa de Kort, Komparenten havde medtaget i Baaden. Endvidere medtog de de Rugbrød, som Komparenten ekstra havde taget ned i Baaden.

Kaptajnen forklarede, at de havde set »Daisy« synke; efter Eksplosionerne tog Undervandsbaaden »Daisy«s to Baade paa Slæb i sydlig Retning, og efter at have slæbt dem hele Natten mod Vind og Sø, fik de om Morgenen et Fyr i Sigte. Da der samtidig viste sig et Skib, kappede Undervandsbaaden Slæberen og dykkede ned. De var da i en Afstand af knap 20 Kvartmil fra Land. Fyret viste sig at være Ferrol, og de roede nu mod Land, indtil de blev optagne af en lille Fiskedamper, som bragte dem i Land. »Daisy«s to Baade blev overgivne til den danske Konsul i Corunna. Iøvrigt blev kun redet nogle Gangklæder.

Det var meget vanskeligt for Baadene at naa ind til Kysten, men de havde fra Land set dem, da de saa dem sætte Sejl paa den ene Baad. Den anden Baad kunde ikke føre Sejl, da Stævnen var trukken af lave ved Slæbningen.

De øvrige mødende bekræftede de afgivne Forklaringer.

Kaptajnen forklarede, at det Skib, hvis Lanterner de havde set, da Undervandsbaaden sidst dykkede ned, viste sig at være en spansk Damper, der gik fra Tenerifa til Bordeaux med Frugt. Komparenten og 1. Styrmand Winther talte nemlig et Par Dage senere med Styrmændene og Maskinmestrene paa dette Skib, hvorfra Besætningen kom i Land i Corunna nogle Dage senere end »Daisy«s. De meddelte da, at den tyske Undervandsbaad var kommen op kort efter, og havde sænket deres Skib Mandag Morgen ved 8 Tiden, formentlig kort fra det Sted, hvor Undervandsbaaden havde forladt »Daisy«s Baade.

De fortalte endvidere, at Undervandsbaaden havde givet dem Ordre til at vente i Skibets Baade for at blive slæbt nærmere mod Land, men at der inden dette var sket, var kommen en Engelskmand, som havde skudt Undervandsbaaden i Sænk.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

1. Styrmand Winther bekræftede Kaptajnens Forklaring.

Kaptajnen forklarer, at de ikke har set noget særligt Mærke paa Undervandsbaaden, der var graamalet, og paa Mandskabets Huer stod »IIte Unterseeboote Abteilung«.

Kaptajnen tilføjer, at »Daisy« ikke har forandret Kurs efter at det skarpe Skud var afgivet. Der blev derimod straks beordret stop til Maskinen.

Oplæst og vedtaget.

Søforhøret sluttet.

Retten hævet.

Rump.

A. N. Petersen. *Wrisberg.*

Aar 1917, den 21. Maj, Kl. 12, blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand: Kriminalretsassessor Rump, og foretoges

Nr. 52/1917. Søforhør i Anledning af S/S »Daisy«s Sænkning.

Søforhøret reassumeredes.

Der fremlagdes Skrivelse fra Justitsministeriet med 1 Bilag af 18. f. M.

Søforhøret paany sluttet.

Retten hævet.

Rump.

»Daisy«s
Rederi: A/S Dampskibsselskabet »Heimdal«, Kbhvn.
Reg. Tonn. Br.: 1227.
Reg. Tonn. Net.: 721.
Tons DW.: 2000.
Bygningssted: Wood, Skinner & Co., Newcastle.
Bygningsaar: 1907.
Materiale: Staal.
Klasse: Lloyd's Reg. ✠ 100 A 1.
Assurance: Kr. 990,600. Krigsforsikringen for danske Skibe.

Anm. Ifølge tysk Priseretsdom er den ved Sænkningen af S/S »Daisy« forvoldte Skade erstattet med 755,625 Mk.

---

100. S/S »LARS KRUSE« af Kjøbenhavn.

Torpederet eller minesprængt i den engelske Kanal d. 4. Februar 1917 paa Rejse fra Buenos Ayres til Rotterdam med 2300 Tons Majs. 17 Omkomne.

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn gjør vitterligt:

Aar 1917 den 12. April Kl. 12½ blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand: Kriminalretsassessor Rump og dens Medlemmer: Kaptajn Larsen og Kaptajn Wrisberg og foretoges:

Nr. 57/1917. Søforhør i Anledning af Dampskibet »*Lars Kruse*«s Sænkning.

Af Besætningen mødte Maskinmester Barthold Erbo Axel Møller.

For Rhederiet Svendsen & Christensen mødte Kaptajn Brorsen.

For Krigsforsikringen mødte Kaptajn Fabricius.

Der fremlagdes Skrivelse fra Rhederiet, Bemandingsliste samt Afskrift af Telegram fra Gesandtskabet i Paris, indeholdende Udtog af Forklaring for Vicekonsulen i Brest, samt Oplysninger vedrørende Skibet.

Maskinmester Møller forklarede, at han allerede har aflagt Forklaring for Konsulen i Brest samt Vidneforklaring for den danske Konsul i London. Foreholdt Vidnepligten blev det fremlagte gennemgaaet med ham og vedstaaet af ham med den Berigtigelse, at Skibet først afgik den 28. December 1916 fra Buenos Aires, og at han først blev landsat Kl. 9 Aften.

Han forklarer, at »Lars Kruse« var fragtet af Kommissionen for Levnedsmidler til Belgien og førte de i den Anledning foreskrevne Mærker, nemlig paa hver af de to Master en Ballon, et Flag og en Vimpel. Paa hver Side var fastgjort Lærred med Betegnelsen Belgian Relief Commite, Rotterdam, men da Lærrederne var for store til Skibet, og det ene delvis gaaet itu, kunde de ikke holdes udspændte.

Det danske Nationalitetsmærke kunde derimod ses paa begge Skibets Sider, ligesom Skibet førte dansk Flag.

Det var maanelyst. Balloner, Flag og Vimpel samt Nationalitetsflag var oppe den Nat, Skibet blev ødelagt. 2den Styrmand havde Vagt, 2den Mester havde Vagt i Maskinen. Komparenten laa i sin Kahyt. Lige efter Afløsningen Kl. 12 Midnat, inden den afløste endnu var gaaet op fra Maskinen, skete en voldsom Eksplosion. 3. Mester sagde senere, at Maskinuret

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

havde vist nøjagtigt 12,10, og 2. Styrmandens Ur, som Komparenten bragte med hjem, var gaaet i staa Kl. 12,15. Kaptajnen havde om Aftenen meddelt, at de Kl. 10 havde passeret Ushant, 16 Kvartmils Afstand, og at Kursen da blev sat efter Start Point.

Straks efter Eksplosionen kom Komparenten paa Dækket sammen med hele Besætningen. Efter Ordre til at stoppe Maskinen, hvis der indtraf en Eksplosion, var Maskinen bleven stoppet straks, da Eksplosionen skete, og Sikkerhedsventilerne aabnede.

Da de kom paa Dækket, viste det sig, at Skibets Side var fuldstændig opreven i 3—4 Meters Længde ud for den agterste Luge Nr. 4, og Skibet var begyndt at synke, og der blev straks gjort Foranstaltninger til at gaa fraborde i Bagbords Redningsbaad, da det var umuligt at forblive paa Skibet. Skibet sank i Løbet af 3—4 Minutter, inden Farten var gaaet af det, og det lykkedes ikke, efter at Redningsbaaden var kommen i Vandet, at faa denne fri.

De var alle komne i Baaden, men da den ikke var kommen langt nok ud fra Skibet, blev den, da Skibet sank, kæntret af en David. Komparenten mistede ikke Bevidstheden og kom straks op til Overfladen, hvor han imidlertid kun saa 6 Mand, hvem det sammen med Komparenten lykkedes at komme op paa Baaden. Der hørtes nogle Skrig fra forskellige andre, men disse hørte hurtigt op, det var ikke muligt at redde dem.

Jollen kom ikke op, og den anden Redningsbaad saa Komparenten en Times Tid senere kæntret og ituslaaet uden Agterende, og der var ingen paa denne. De 7 Mand søgte forgæves at bringe Redningsbaaden paa ret Køl, men maatte blive liggende: 3 over Kølen og 2 ved hver af Enderne i Vandet.

I Nattens Løb saa Komparenten de 6, der foruden ham hang ved Redningsbaaden, dø, nemlig Matroserne Jens Regnar Petersen og Frederik Carl Herman Møller, Fyrbøderne Carl Erland Berger og S. C. Christensen, Letmatros Otto Tinus Nørgaard og sidst 3 Mester Otto Strand.

Ved Solopgang saa Komparenten 2 Røgsøjler i Horisonten, der viste sig at være af en russisk Lastdamper og en tysk Undervandsbaad, hvilken sidste passerede Stedet i en Kvartmils Afstand. Den russiske Kaptajn meddelte senere Komparenten, at Undervandsbaadens Fører havde sagt, at han skulde hen at tage to Mand op fra en kæntret dansk Redningsbaad.

Omtrent Kl. 2 Eftermiddag blev Komparenten taget ombord i Undervandsbaaden. Der var da ingen andre overlevende fra »Lars Kruse«. Undervandsbaadens Fører spurgte senere om Komparentens Navn og Damperens Navn og Bestemmelsessted, og Komparenten meddelte da, at det var et Relief Skib, samt om Komparenten troede, at Eksplosionen skyldtes en Torpedo eller en Mine, hvortil Komparenten svarede, at det hverken kunde eller vilde han udtale sig om.

Føreren spurgte da, hvor Eksplosionen var sket, og efter at han havde erfaret det, sagde han, at han troede, det var en Mine, da de plejede at sætte deres Torpedoer i Fyrrummet. Vidnet tænkte sig imidlertid efter Folkenes Udtalelser i Undervandsbaaden Muligheden af, at det var denne Undervandsbaad, der havde nedskudt »Lars Kruse«. Da den russiske Kaptajn efter Ankomsten til Brest meddelte Vidnet, at Undervandsbaadens Fører havde talt om en »dansk« Redningsbaad, fik Vidnet ved Spørgsmaal til den russiske Kaptajn bestemt bekræftet, at Undervandsbaadens Fører havde sagt en »dansk« Redningsbaad.

Efter at »Lars Kruse« var sunket, havde der imidlertid ikke været danske Nationalitetsmærker at se, og der var ej heller vinket med saadanne.

De fleste af Besætningen fra »Lars Kruse« havde haft Redningsbælter, men de 4 druknede dog ved at glide i Vandet, de øvrige omkom af Kulde.

Komparenten har ikke hørt nogen af de

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

overlevende udtale sig om, hvad der var sket forinden Eksplosionen.

Kaptajnen kom op i Skjorteærmer og Træskostøvler; der var let nordvestlig Brise.

Komparenten ved intet om, at der skal være givet Ror forinden eller efter Eksplosionen.

Bemandingslisten gennemgaas med Komparenten, der bekræfter det deri anførte; navnlig forklarer han, at en Messedreng Edvard Petersen var deserteret i Buenos Aires, at 1. Styrmand Schütz var lagt i Land i St. Vincent, og at der var paamønstret en norsk Matros ved Navn Vilhelm, ca. 30 Aar. De øvrige paa Bemandingslisten opførte var alle ombord paa »Lars Kruse« ved dens Sænkning og er alle omkomne med Undtagelse af Komparenten.

Komparenten forklarer, at Ladningen alene bestod af Majs til Rotterdam.

Rhederiets Repræsentant foreviser Certepartiet, dateret 2. December 1916, afsluttet med E. Hardie & Co., hvori er anført under Nr. 41 »Cargo to be consigned to the commission for relief of Belgien«.

1. Styrmand I. P. Schütz er mødt og forklarer, at hele Ladningen bestod af Majs bestemt til den amerikanske Konsul i Rotterdam for the Belgian Relief Commission.

Oplæst, vedstaaet, aftraadt.

De fremlagte Dokumenter lyder efter hverandre saaledes:

Meddelelse

til

Sø- og Handelsretten
København.

fra

Svendsen & Christensen.

København, d. 12. April 1917.
Frederiksgade Nr. 1.

S/S »Lars Kruse«.

Vedlagt følger de ønskede Oplysninger angaaende dette Skib til Søforklaringen Dags Dato. Skibets Certeparti ønsker Rhederiet tilbage igen, da det er det eneste Ladningspapir, som er dem i Hænde.

Med Højagtelse
for Svendsen & Christensen

J. Brorsen,
Skibsinspektør.

E. S.

Maskinmester Møller erklærer, at den norske Matros, som paamønstredes i St. Vincent, var forlist med Barkskibet »Atlantic« af Aalborg, og han kender kun hans Fornavn, som var Vilhelm.

J. B.

Nr. 57/1917. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 12. April 1917.

A. Jacobsen,
Ass.

Bemandingsliste
for
S/S »Lars Kruse«
saaledes som Kaptajnen har angivet den per 1. December.

Kaptajn John Petersen, af Nykøbing F., ugift.

2. Styrmand Julius James Hoyer af København, ugift.

1. Mester Barthold Erbo Axel Møller af København (er reddet).

2. Mester Emil M. Allitsø af København, ugift. København, Olfert Fischersgade 39. Marineingeniør Rasmussen.

3. Mester. Otto Strand af København, gift, København, Godsbanegade 15.

Tømmermand Charles Vilhelm Møller, født i København 1882, gift. København.

Matros Jens Regnar Petersen, født i Them pr. Silkeborg 1893, ugift.

Matros Frederik Carl Herman Møller, født i København 1893, ugift. København.

Matros Anthon Johan Toftland, fra Norge, født 1893 i Bergen, ugift.

Matros Henrik Albert Unerva, fra Finland, født 1896.

Letmatros Otto Tinus Nørgaard, født i Vesterø (Læsø) 1893, ugift.

Fyrbøder Carl Erland Berger, fra Sverrig, født 1889, gift. København. Borgergade 34.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Fyrbøder Niels Kristian Henry Jens Nielsen, født i København 1893.

Fyrbøder Hans Kristian Nielsen, født i Herning 1888, gift? Herning?

Fyrbøder S. C. Christensen, paamønstret i Frederikshavn d. 14. Oktober (kom fra Aalborg).

Hovmester Charles Frederik Emil Nielsen, født i Aarhus 1877, ugift. Aarhus.

Kok Jens Villum Nielsen, født i Rørvig, gift. Rørvig pr. Nykøbing Sj.

Messedreng Edvard Petersen, født i Helsingør 1900. Deserteret i Buenos Aires.

1. Styrmand E. P. Schütz blev lagt i Land den 21. Januar i St. Vincent paa Grund af Sygdom, og i Stedet for er paamønstret en norsk Matros, som var afmønstret fra et dansk (forlist) Sejlskib, sandsynligvis hjemmehørende i Aalborg.

Nr. 57/1917. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 12. April 1917.

A. Jacobsen,
Ass.

Afskrift af Telegram fra det kgl. danske Gesandtskab i Paris til Udenrigsministeriet den 24. Februar 1917 med Udtog af den Forklaring, som er aflagt for Vicekonsulen i Brest af Maskinmester Møller fra S/S »Lars Kruse«, der afgik fra Buenos Aires den 28. Decbr. 1916 med 2300 Tons Majs til Rotterdam, destineret til den belgiske Hjælpekommité.

2 Lærreder til Skibssiderne, 2 Balloner, 2 Flag, 2 Vimpler samt Lamper til at oplyse Skibssiderne var bleven leveret saaledes som sædvanligt for alle Skibe befragtede til Hjælpekommitéen. — Efter at have passeret Cape Villaine d. 2. Februar, blev de ovennævnte Kendetegn anvendte næsten hele Tiden.

Den 3. Februar, Kl. 10 Aften, passeredes Ushant i 16 Kvartmils Afstand, og Kursen sattes efter Start Point. Kl. 12,10 Midnat hørtes en voldsom Eksplosion. Møller, der laa paa Sofaen i sin Kahyt, løb ud paa Dækket og saa, at Eksplosionen havde fundet Sted ud for Luge 4 paa Styrbords Side. Skibssiden var fuldstændig opreven i 3 à 4 Meters Udstrækning, og Besætningen var i Færd med at udsætte Bagbords Redningsbaad, som var lavet klar og udsvinget i Daviderne Lørdag Aften. Nogen Forsinkelse forvoldtes som Følge af Vanskelighed ved at nedfire den forreste Tallieløber. — Alle 18 — deri indbefattet Kaptajnen — tog Plads i Redningsbaaden, men de kunde ikke fjerne den fra Skibssiden, fordi Skibet endnu gjorde Fart fremad, og Matrosen i Redningsbaadens Forstævn havde ingen Kniv til at kappe Fanglinen. Som Følge deraf medførte den agterste David, at Redningsbaaden kom under Vand. — Det lykkedes Møller at komme op igen til Overfladen, og han saa da, at Redningsbaaden var kæntret med Kølen i Vejret, og at 6 Mand klamrede sig til Baaden. — Der hørtes nogle Skrig, men de ophørte. — Vejret var stille, men meget koldt — 2 Matroser, 2 Fyrbødere, 1 Jungmand og 3. Maskinmester døde. Sidstnævnte blev vanvittig d. 4. Februar Kl. ca. 8 Morgen. — Møller bemærkede to Røgsøjler, som viste sig at stamme fra en Lastdamper og en Undervandsbaad, som passerede ham i ca. $1^1/_2$ Sømils Afstand til Trods for hans Signaler, men efter at have boret Lastdamperen i Sænk, kom Undervandsbaaden tilbage og tog Møller ombord, hvor han blev tørret. — Undervandsbaaden, som var tysk, satte ham ombord i en af den sænkede Lastdampers Redningsbaade, som observeredes ind imod Kysten. Efter at have roet i $1^1/_4$ Time, blev de Skibbrudne Kl. 6 optagne af en fransk Destroyer, som landsatte dem i Brest Kl. 7. — Møller forklarer, at han er den eneste overlevende. De to andre af S/S »Lars Kruse«s Redningsbaade flød i havareret Stand — og tomme — paa Ulykkesstedet, og paa Vragstumperne var ingen overlevende.

Nr. 57/1917. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 12. April 1917.

A. Jacobsen,
Ass.

S/S »Lars Kruse«.

Oplysninger angaaende dette Skib, som

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

blev sænket i den engelske Kanal d. 4. Februar 1917, hvorved hele Besætningen omkom paa 1 Mand nær, Maskinmester Møller.

Skibet var bygget af Staal hos Mrs. Carmichael & Macklin i Greenock og afleveredes i Juli Maaned 1898 til Rhederifirmaet »Svendsen & Christensen« i København. Skibets Længde var 264′, Bredde 36′ 5″, Dybde 18′, Mouldred 20′ 4″, Skibet havde Poop 24′ lang, Brodæk 62′, Forecastle 25′ og Skibets Brutto R. T. var 1460, Netto R. T. var 926. Maskinen var en Triple Exp. Maskine bygget hos Meiier & Heuster i Glasgow. 3 Cyl. 19″ — 31″ — 51″, Slagets Længde 36″, 160 nominelle Hestekræfter, 800 indiceret. Dødvægt Capacity 2456 Tons inkl. Bunkers. Havde Vandballast i dobbelt Bund ialt 450 Tons og Fribord 17′ 10″. Skibet var klassificeret i Eng. Lloyds ✠ 100 A. I og gennemgik sit 2det Survey Nr. 1 i Maj Maaned 1915 samt var sidst i Dok og under Reparation ved Frederikshavn Værft i Maj 1916.

Skibet afgik den 10. December 1916 fra Buenos Aires med en Ladning Majs, ca. 2300 Tons, bestemt for »The Belgien Relief Committe« i Rotterdam og anløb St. Vincent d. 21. Januar 1917 for Bunkers.

Skibets Værdi ved Forliset var Kr. 1,500,000 à 1,750,000.

Skibet var krigsforsikret for Kr. 958,000.

Fragten var krigsforsikret for Kr. 270,000.

Skibets ordinære Søforsikring var Kr. 658,000.

Fragten var ordinær søforsikret for Kr. 270,000.

Skibets Hjemsted var København og fortes af Cpt. J. Petersen, dets Kendingssignaler var N.J.V.L. og tilhørte Aktieselskabet »Vendila«, Rhederi »Svendsen & Christensen«, København.

København, d. 12. April 1917.

for Svendsen & Christensen

J. Brorsen,

Skibsinspektør.

Nr. 57/1917. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 12. April 1917.

A. Jacobsen,

Ass.

Søforhøret sluttet.

Retten hævet.

Rump.

V. Larsen. *Wrisberg.*

»Lars Kruse«s
Rederi: Dampskibsselsk. Vendila. Kbhvn.
Reg. Tonn. Br.: 1460.
Reg. Tonn. Net.: 926.
Tons DW.: 2456.
Bygningssted: Carmichael, Maclean & Co. Greenock.
Bygningsaar: 1898.
Materiale: Staal.
Klasse: Lloyd's Reg. ✠ 100 A 1.
Assurance: Kr. 958,000. Krigsforsikringen for danske Skibe.

Anm. Som Svar paa en fra Udenrigsministeriet fremsat Anmodning om Iværksættelse af en Undersøgelse angaaende Aarsagen til S/S »Lars Kruse«s Forlis, har Udenrigsministeriet — ifølge sammes Skrivelse af 14. Maj 1917 til Handelsministeriet — modtaget nedenstaaende Note af 30. April 1917 fra Auswärtiges Amt til det danske Gesandtskab i Berlin:

Der Unterzeichnete beehrt sich, dem Königlich Dänischen Gesandten, Herrn Grafen Molkte, auf das gefällige Schreiben vom 10. Februar 1917 wegen des Unteganges des Dampfer »Lars Kruse« nachstehendes zu erwidern.

Die deutschen Marinebehörden haben die Angelegenheit unter Benutzung des gesamten zur Verfügung stehenden Materials einer sorgfälligen Prüfung unterzogen. Dabei hat sich ergeben, dass ein deutsches Unterseeboot für die Versenkung des »Lars Kruse« nicht in Frage kommt.

Indem der Unterzeichnete bittet, der Dänischen Regierung von vorstehendem Ergebnis der Untersuchung Kenntnis zu geben, benutzt er den Anlass, um dem Herrn Gesandten die Versicherung seiner ausgezeichnetsten Hochachtung zu erneuern.

gez. *Bussche.*

---

101. S/S »ROSBORG« af Kjøbenhavn.

Sænket i Nordsøen den 3. Marts 1917 paa Rejse fra Baltimore til Aarhus med 2593 Tons Majs. 6 Omkomne.

Udskrift af Søforhørsprotokollen ved Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn.

Aar 1917 den 17. Marts Kl. 12 Middag blev Ekstraret sat af Rettens For-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

mand: I. Koch og dens Medlemmer: Kommandør Bræstrup og Kaptajn Wrisberg, og foretoges

Nr. 47/1917. Søforhør i Anledning af S/S »*Rosborg*« er sænket af tysk Undervandsbaad.

Der fremlagdes Rekvisitionsskrivelse fra Rhederiet C. K. Hansen samt Rapport over »Rosborg«s Rejse fra Kirkwall den 2. Marts d. A. og til Torpederingen skete den 3. Marts d. A.

Det fremlagte lyder efter hinanden saaledes:

C. K. HANSEN.
Skibsrhederi.

København K., den 15. Marts 1917.
Toldbodvej 15.

Til

»Sø- og Handelsretten«,
København.

I Anledning af S/S »Rosborg«s Sænkning ved tysk Undervandsbaad i Nordsøen den 3die Marts d. A. tillader jeg mig herved at anmode »Sø- og Handelsretten« at optage Søforhør i Sagen.

S/S »Rosborg« tilhørte A/S »Dannebrog«, C. K. Hansen, København, og var paa Rejse fra Baltimore til Aarhus via Kirkwall for Inspektion. S/S »Rosborg« var bygget i Sunderland i Aaret 1907 og maalte 1878 brutto og 1148 netto Reg. Tons. Var klassificeret i Lloyds Reg. ✠ 100 A 1 samt krigsforsikret for 2,200,000 Kroner.

Ærbødigst
for C. K. Hansen,
Skibsinspektionen
H. Neergaard.

Nr. 47/1917. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 17. Marts 1917.

A. Jacobsen,
Ass.

Rapport
over S/S »Rosborg«s Rejse fra Kirkwall den 2den Marts til Torpederingen den 3die Marts 1917.

Den 2den Marts Kl. ca. 10 Fmd. blev Skibet frigivet og Tilladelse til at afsejle ved Mørkets Frembrud, en svensk Fyrbøder blev af den svenske Konsul sendt om Bord for at tages med hjem som Passager.

Kl. 6 Emd. lettede og styrede efter Lodsbaadens Anvisning gennem Spærringen, Kl. 6,30 forlod Lodsbaaden Skibet, Kl. 6,55 pass. Helierholm Fyr i en halv Kml. Afstand, satte Loggen, der viste 00, Kursen blev sat til misv. S. O. t. O. halv O. med en halv Streg Afdrift. Vinden var S.S.O. Styrke 6 — Sø 5, byget Luft. Sø og Vind rejste i Nattens Løb, men der var intet særligt at bemærke med Undtagelse af et Par Torpedojagere, der passerede Skibet og holdt deres Søgelys paa det, for at undersøge dets Nationalitet.

Den 3die Marts: Lørdag Kl. ca. 9 Fmd. hørtes et Skud og kort efter atter et. Maskinen blev straks stoppet og alle Mand beordret til Baadene klar, og der uddeltes Redningsbælter til hver især. Der observeredes da en Undervandsbaad om Bgb. lidt agten for tværs i ca. 2 Kml. Afstand, den kom hurtigt op mod Skibet og afskød stadig skarpe Skud endnu inden Baadene var affirede, et Projectil ramte Tværbunken agten for Bestiklukafet om Bgb., hvorved Letmatros H. Andersen af en Splint saaredes ufarligt i det ene Øre. Kl. 9,20 var Baadene affirede og en Del af Skibets Papirer, samt Besætningens Søfartsbøger, der i Skyndsomheden kunde faas fat paa, blev medtaget i Stb. Baad; men denne Baad, som var til Luvart, blev under Nedfiringen fyldt med Vand, slap dog klar af Skibssiden og bort fra denne. Skibets Fører var imidlertid løbet hen til Bestiklukafet for at hente et Kort, og da han da saa, at han ikke kunde komme med Stb. Baad, tilkaldte han Bagbs. og slap ned i denne.

Der roedes nu hen mod Undervandsbaaden for at vise de Papirer, Føreren havde hos sig, men Undervandsbaaden vedblev at beskyde Skibet og samtidig fjerne sig, hvorfor dette opgaves; og der roedes nu op mod Luvart for om muligt at se, og kom-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

me Stb. Baad til Hjælp, men Baaden kunde slet ikke ses. Kl. ca. 9,45 affyrede Undervandsbaaden et stort Projectil, som antoges at være en Torpedo, den ramte i Bgb. Side af »Rosborg«s Kedelrum, hvorefter Baaden fjernede sig i nordlig Retning, uden at bekymre sig om Besætningens Skæbne. Efter at være ramt af Torpedoen, krængede »Rosborg« over til Stbs. Side, gik helt rundt med Bunden i Vejret og sank med Agterskibet nedefter. Stævnen vedblev at holde sig oven Vande i ca. 5 Minutter, og Kl. ca. 10,35 var »Rosborg« fuldstændig forsvundet.

Der søgtes nu videre efter Stbs. Baad, men kunde stadig ikke faa Øje paa den, derimod saas, ca. en halv Time senere, en Damper kommende Vester fra og holdende hen imod Ulykkesstedet; det viste sig at være S/S »London« af København, Capt. C. Larsen, som gik samtidig med »Rosborg« fra Kirkwall, og der roedes op til denne Damper, hvorpaa Baadens Besætning blev bjerget, og Baaden hejstes i Tallier for en eventuel ny Torpedering. Kl. 11,30 var dette Arbejde udført. Der sendtes nu en Mand til Vejrs for at holde Udkig efter den Stbs. Baad og samtidig gik »London« hen imod det Sted, hvor »Rosborg« var sunket. Noget efter opdagedes Baaden i S.S.V.-lig Retning, og der holdtes op mod den, medens alle Redningsmidler blev gjort klare for at kastes ud til Baaden, naar denne kom Skibet nær. Da Baaden kom saa nær, at Linerne og Kransene kunde kastes ud til Folkene, blev dette gjort, og en Mand kom hurtig om Bord. Imidlertid kæntrede Baaden, og af de ombordværende lykkedes det at bjerge 2den Styrmand C. Olsen og Fyrbøder P. Ingvardsen ilive, Fyrbøder Aa. Smith blev ogsaa bjerget, men i livløs Tilstand, og trods alle ihærdige Oplivningsforsøg, som varede ca. en og en halv Time, lykkedes det ikke at bringe ham til Live igen. Af den øvrige Besætning forsvandt 1. Mester C. P. Dahl-Pind, Hovmester H. Rindby, Matros Per Nilsson og Tømmermand C. A. Olsen, medens Messedreng H. Jönsson ifølge 2den Styrmands Udsagn forlængst var omkommet. 1ste Mester og Hovmesteren forsvandt under Baaden, Matrosen og Tømmermanden fik fat i Linerne, men var saa udmattede, at de lod disse gaa og forblev under Vandet. Skibet blev endnu en Tid paa Stedet for at se om der var mere at gøre, men der saas intet, og det fortsatte derpaa sin Rejse.

Fyrbøder Aa. Smith blev indsyet i Sejldug med paahængt Vægt; derefter stoppedes Skibet, og han begravedes paa Sømandsvis i Søen. Om Bord i London blev der i alle Retninger sørget godt for den reddede Besætning.

»Rosborg« var paa hele Rejsen forsynet med de foreskrevne Nationalitetsmærker og Navn paa Siderne, Flaget agter og Kontorflaget var hejst, og med Hensyn til Skibets Navigering, var denne en Følge af en mundtlig hemmelig Samtale med det engelske Admiralitet i Kirkwall.

Da Redningsbaadene forlod »Rosborg« var Mandskabet fordelt saaledes:

Bgbs. Baad.

Captain N. Petersen.
1ste Styrand L. Hansen.
2den Mester A. Axelsen.
3die Mester L. Frandsen.
Kok Th. Svare.
Matros W. Holts.
Letmatros H. Andersen.
Fyrbøder I. Lehtonen.
Fyrbøder D. Andersen.
Passager N. Holmberg.
Alle reddede.

Stbs. Baad.

2den Styrmand C. Olsen. ×
1ste Mester C. P. Dahl-Pind.
Hovmester H. Rindby.
Matros Per Nilsson.
Matros M. Jensen. ×
Tømmermand C. A. Olsen.
Fyrbøder P. Ingvardsen. ×
Fyrbøder Aa. Smith.
Messedreng H. Jönsson.
De med × betegnede reddede.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

At denne Rapport er i Overensstemmelse med Sandheden bekræftes af undertegnede:

N. Petersen, Fører.
L. Hansen, 1ste Stmd.
C. Olsen, 2den Stmd.
A. Axelsen, 2den Mester.
L. Frandsen, 3die Mester.
Th. Svare, Kok.
P. Ingvardsen, Fyrbøder.
P. Chr. Andersen, Fyrbøder.
Johannes Lehtonen, Fyrbøder.
W. Holts, Matros.
M. Jensen, Matros.
W. Andersen, Letmatros.
Niels Holmberg, Passager.

Nr. 47/1917. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 17. Marts 1917.

A. Jacobsen,
Ass.

Af Besætningen mødte:
Kaptajn N. Petersen.
1. Styrmand L. Hansen.
2. Styrmand C. Olsen.
2. Mester A. Axelsen.
3. Mester L. Frandsen.
Kok Th. Svarre.
Fyrbøder P. Ingvardsen.
Fyrbøder P. Chr. Andersen.
Fyrbøder Johannes Lehtonen.
Matros W. Holts.
Matros M. Jensen.
Letmatros H. Andersen.

For Rhederiet mødte Grosserer Willy C. K. Hansen og Kaptajn H. Neergaard.

For Krigsforsikringen mødte Kaptajn Fenger.

De mødende af Besætningen henholdt sig til den fremlagte Rapport som rigtig i et og alt.

De forklarer saaledes overensstemmende, at S/S »Rosborg«, som tilhørte Selskabet »Danebrog«, og som bar sit Navn og de danske Farver tydeligt malet paa begge Sider, den 3. ds. om Formiddagen ved højlys Dag uden Varsel blev beskudt og torpederet af en Undervandsbaad, som ikke førte Flag og ingen Signaler.

Kaptajn Petersen forklarer, at Skibet, der maalte 1878 brutto Register Tons, 1148 netto Register Tons, var ladet med ca. 2600 Tons Majs bestemt til A/S Eriksen & Christensen i Esbjerg.

Han forklarede, at det Sted, hvor Skibet gik under, efter hans Beregning har været ca. 58° 40′ nordlig Bredde og 0° 15′ vestlig Længde.

Samtlige de mødende af Besætningen forklarer, at det var ved 9 Tiden om Formiddagen, at det første Skud hørtes. Kort efter kom der atter et Skud, og man opdagede nu Undervandsbaaden lidt agten for tværs om Bagbord i et Par Kvartmils Afstand. Den nærmede sig, idet den stadig affyrede Skud. De fleste Skud forfejlede Maalet, da Søen var høj, men ét Projektil ramte, som forklaret, Tværbunken agten for Bestiklukafet om Bagbord. Besætningen fik Redningsbælter paa og firede begge Redningsbaade af. Kaptajnen vinkede ad Undervandsbaaden, men den vedblev at fyre.

Samtlige de mødende undtagen Styrmand Olsen, Matros M. Jensen og Fyrbøder Ingvardsen forklarer, at de med Bagbords Redningsbaad roede henimod Undervandsbaaden, men maatte opgive at redde denne, da Undervandsbaaden ikke tog Hensyn til Redningsbaaden, men vedblev at beskyde Skibet.

Styrmand Olsen, Matros Jensen og Fyrbøder Ingvardsen forklarer, at de sammen med 6 andre var komne ned i Styrbords Redningsbaad, der under Nedfiringen fyldtes med Vand.

Samtlige de mødende forklarer, at der ved $9^3/_4$ Tiden skete en Eksplosion, som sikkert maa stamme fra en Torpedo, ombord paa »Rosborg«, der krængede over og gik til Bunds.

De mødte undtagen Styrmand Olsen, Matros Jensen og Fyrbøder Ferdinandsen forklarer, at Bagbords Redningsbaads Besætning omtrent Kl. $11^1/_2$ blev taget op i S/S »London«. En knap Times Tid senere fik man Øje paa Styrbords Redningsbaad.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Styrmand Olsen, Matros Jensen og Fyrbøder Ingvardsen forklarer, at det havde været umuligt i den høje Sø at faa hensset Styrbords Redningsbaad, der jo var fyldt med Vand allerede ved Nedfiringen fra »Rosborg«. Alle ombordværende var derfor vaade og led meget af Kulde. Messedrengen døde af Kulde og Udmattelse længe inden »London« fandt Baaden; de andre var i Live, men i høj Grad udmattede. Baaden kæntrede, da den var kommen paa Siden af »London«, og det lykkedes kun at bjærge Matros Jensen, 2. Styrmand Olsen og Fyrbøder Ingvardsen levende. Resten og som nærmere forklaret til Rapporten afgaaet ved Døden.

Samtlige de mødende forklarer hver for sig, at de ikke har set noget Mærke paa Undervandsbaaden.

Kaptajn Petersen og Fyrbøder Ingvardsen forklarer, at de af Undervandsbaadens Besætnings Uniformer med Sikkerhed mener at kunne skønne, at dens Nationalitet var tysk.

Maskinmester Axelsen mener at kunne sige det samme efter Undervandsbaadens Form at skønne.

Oplæst, vedtaget.

Samtlige de mødende bekræftede derefter lovlig forberedte hver for sig den af dem afgivne Forklaring med Lovens Ed.

Grosserer W. Hansen lovede at sende Retten Papirer og nærmere Oplysninger om de omkomne.

Søforhøret sluttet.

Retten hævet.

I. Koch.

C. Bræstrup. *H. N. Wrisberg.*

Aar 1917 den 22. Marts Kl. 12 Middag blev Ekstraret sat af Rettens Formand: I. Koch og foretoges

Nr. 47/1917. Søforhøret reassumeret.

Der fremlagdes Skrivelse af 21. ds. fra C. K. Hansen indeholdende Oplysninger om de omkomne.

Den fremlagte Skrivelse lyder saaledes:

C. K. HANSEN.
Skibsrhederi.

København K., den 21. Marts 1917.
Toldbodvej 15.

Til

»Sø- og Handelsretten«,
København.

Dampskibet »Rosborg«s Forlis.

Henvisende til Søforhøret i »Sø- og Handelsretten« den 17. ds. i Anledning af Dampsk. »Rosborg«s Sænkning ved tysk Undervandsbaad i Nordsøen den 3. Marts d. A., hvor der i Kaptajn N. Petersens Rapport nævnes, at en Del af Skibets Papirer samt Besætningens Søfartsbøger medtoges i Styrbords Redningsbaad, viser det sig ved nærmere Undersøgelse, at af disse Papirer er intetsomhelst bjærget, hvorfor jeg kun er i Stand til at opgive til »Sø- og Handelsretten«, hvad jeg har kunnet indsamle af Data, de Omkomne vedrørende.

Da flere af de Omkomnes nærmeste Slægtninge har henvendt sig her paa Kontoret med Forespørgsel, hvad der for dem er at iagttage, og hvilke Dokumenter det er nødvendigt at kunne fremlægge for at kunne gjøre deres Krav gjældende paa de Omkomnes Efterladenskaber, maatte jeg maaske bede mig faa tilsendt »Sø- og Handelsrettens« Anordninger i saa Henseende.

Ærbødigst
for C. K. Hansen
Skibsinspektionen
H. Neergaard.

1. Indl.

Oplysninger
om de ved Dampskibet »Rosborg«s Forlis omkomne Personer:

1ste Maskinmester C. P. Dahl-Pind, født København 22. Januar 1880, Bopæl København, Bogøvej Nr. 4, Stuen.

Hovmester Hans Rindby (Navneforandring, før Sørensen), født Nordby den 9. November 1888, Bopæl Esbjerg, Skolegade Nr. 65.

Tømmermand Anders Peter Olsen, født Nykøbing Falster, 28. Januar 1894.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Faderen er Tømmermester A. O. Olsen, Nykøbing Falster.

Matros Per Nilsson, født Sverrig (Sted ubekendt) 7. Juli 1887.

Har under Ophold i København logeret i Sømandshjemmet Sct. Anna Plads 20.

Fyrbøder Aage Erik Abelon Smith, født Frederiksberg, 5. Februar 1896, Bopæl Hjorth Lorenzensgade Nr. 29, 5te S.

Dreng Helge Florentin Jönsson, født København, 6. November 1901, Bopæl Prinsessegade Nr. 12 A, 2. S., Christianshavn.

for C. K. Hansen
Skibsinspektionen
H. Neergaard.

Nr. 47/1917. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 22. Marts 1917.

A. Jacobsen,
Ass.

Søforhøret paany sluttet.
Retten hævet.
I. Koch.

»Rosborg«
Rederi: A/S Dampskibsselsk. »Dannebrog«. Kbhvn.
Reg. Tonn. Br.: 1878.
Reg. Tonn.. Net.: 1152.
Tons DW.: 3125.
Bygningssted: Osborne, Graham & Co. Sunderland.
Bygningsaar: 1907.
Materiale: Staal.
Klasse: Lloyd's Reg. ✠ 100 A 1.
Assurance: Kr. 2,200,000. Krigsforsikringen for danske Skibe.

---

102. 3-m. Skonnert »LAURITS« af Thurø.

Sænket i Atlanterhavet den 9. Marts 1917 paa Rejse fra Valencia til Kjøbenhavn med 250 Tons Oliekager. Ingen Omkomne.

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn gør vitterligt:

Aar 1917 den 12. April Kl. 12½ blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand: Kriminalretsassessor Rump og dens Medlemmer: Kaptajn Larsen og Kaptajn Wrisberg og foretoges

Nr. 56/1917. Søforhør i Anledning af, at Skonnert »*Laurits*« (N.Q.L.G.) er bleven sænket.

Af Besætningen mødte:
Kaptajn Chr. L. Sørensen.
Styrmand Th. Frandsen.
Letmatros Sv. Aage Jørgensen.

For Skibets Mæglere Petersen, Møller & Hoppe, mødte Kontorist Joh. Nielsen.

For Krigsforsikringen mødte Kaptajn Fabricius.

Der fremlagdes Uddrag af Skibsdagbogen, der var tilstede i Retten.

Det fremlagte Uddrag er saalydende:

Uddrag af Journalen

for Tremastet Skonnert Laurits, Kaptajn Chr. L. Sørensen, paa Rejse Valencia —Kjøbenhavn med en Ladning Oliekager, sænket af en tysk Undervandsbaad i Atlanterhavet d. 9. Marts 1917.

Tirsdag den 6. Februar 1917 Kl. 12 Md. Cap Cullera i S.V. Cap S. Auterrio i Syd.

Kl. 3,00 Emd. fik en Undervandsbaad i Sigte i S.Ø.-lig Retning, hejste hurtigst Nationsflag; fra Undervandsbaaden sendtes et skarpt Skud imellem »Laurits«s Mesan og Stormast; Projektilet faldt ca. 30 Favne i Læ af »Laurits«, hvis Ræer brasede bak; ikke desto mindre sendtes andre to Skud paa samme Maade. Vi hejste Signalet A.D.O.M. for at tilkendegive Bestemmelsesstedet. Atter et Skud blev affyret mod os, og den Gang slog Projektilet ned i Fordækket, sprængte stort Hul i dette og et stort Stykke ud af Fokkemasten. Undervandsbaaden kom nu nærmere og havde da hejst Signalet A.B. ligesom han paa Prajehold gennem Raaber opfordrede til at forlade Skibet, da det skulde sænkes. Baaden sattes med en Del Besvær paa Vandet, da Søen var temmelig krap, og hvad der af nødvendigste Ting laa nærmest ved Haanden, saavelsom lidt Proviant blev kastet i den. Blev opfordret til at lægge langs Siden af Undervandsbaaden og fik da Paalæg om at bringe en af U-Baadens Mandskab om Bord i »Laurits«; han placerede flere Brandbomber i denne, og efter han igen var overført til U-Baaden spurgtes fra denne, om »Laurits«s Ladning, Be-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

stemmelsessted, og hvorfra det kom. Føreren af »Laurits« havde dog tidligere, medens vi første Gang var langs Siden af U-Baaden gjort opmærksom paa dette; men blev af den Mand, som kom over til »Laurits«, svaret, at det intet gjorde til Sagen, da alle Skibe blev tilintetgjort. Redningsbaaden roedes et Stykke bort fra »Laurits«, som sank ca. $^1/_2$ Time efter, vi sidst forlod den. Undervandsbaaden bortfjernede sig, og vi styrede bidevind Østefter, havde Snebyger og frisk Kuling i Løbet af Natten.

Lørdag den 10. Krydsede S.Ø.-efter med frisk tiltagende Kuling. Mandskabet led en Del af det kolde Vejr og delvis eller helt gennemblødte, som de var. Kl. 9 Fm. observeredes Røg fra to Dampere, krydsede efter disse, som viste sig at være to Damptrawlere, der fiskede. Krydsede op under disse, saa at tilsidst var de kun i 1 à $1^1/_2$ Kvartmils Afstand, og gentagne Gange viste vi et Flag bunden paa en Aare saavelsom vi gav Nødsignal med Taagehornet; men Trawlerne lod begge, som de intet havde set, og gik S.Ø.-efter. Kl. ca. 3 Em. Det blæste samtidig op til en haard Kuling, og der blev en voldsom uregelmæssig Sø, saa at Sejlene maatte bjerges, og Baaden lagdes for Drivanker, samtidig roedes den op mod Søen, den halvfyldtes flere Gange. Efter Midnat bedredes Vejret og atter sattes Sejl og krydsedes S.Ø.-efter. Vinden var mellem S.Ø. og S. med Regn. Søndag den 11. Krydsede Sydefter. Vinden S.S.Ø., frisk letsk. Luft. Kl. c. 1,30 Em. fik Land i Sigte, som viste sig at være fra Butt of Lewis og vestefter, krydsede og roede op efter samme. Mandag den 12. Krydsede under Land. Vind S.Ø., laber Brise, skyet, besluttede at forsøge Landing, da Mandskabet var meget medtaget. Kl. ca. 9 saas en Fiskerbaad komme ud, holdt hen til denne og spurgte, hvor den bedste Plads til Landing var. Fiskerne, som var kommet ud for at yde Assistance, tog Redningsbaaden paa Slæb og landede denne og os paa Kysten ved Arnol-Paush Kl. 10 Fm. Telegram sendtes til dansk Konsulat i Stornoway.

(tg.) *Chr. L. Sørensen*, Fører.
(tg.) *Th. Fransen*, Styrmand.

Forevist ved Afgivelse af Søforklaring.
Det kgl. danske Generalkonsulat.
Leith, 20. Marts 1917.

(tg.) *Edmond Beny.*
Generalkonsul.

Generalkonsulatet i Leith.
Stempel.

Nr. 56/1917. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 12. April 1917.

Aage Jacobsen.
Ass.

Uddraget, der sammenholdtes med Dagbogen, oplæstes for og godkendtes af de mødende af Besætningen.

Kaptajnen forklarede, at han kom paa Dækket omtrent samtidig med, at Undervandsbaaden affyrede det første Skud; den var da i en Afstand af omtrent 4 Kvartmil. Den førte intet Nationalitetsflag, der var intet Mærke at se; de havde tyske Uniformer.

Styrmanden forklarede, at han vel havde set Undervandsbaaden i ca. 5 Minutter, inden det første Skud faldt; han havde ikke kunnet se noget Signal fra denne.

Begge forklarede, at de 4 Skud faldt kort efter hinanden.

Styrmanden forklarede, at han forinden det første Skud havde givet sig i Færd med at faa Nationalitetsflaget hejst, og det blev hejst omtrent samtidig med, at det første Skud faldt. Ræerne blev brasede bak straks efter det første Skud.

Begge forklarede, at først efter at Undervandsbaaden kom nærmere, kunde de se dens Signal A.B., nemlig »forlad Skibet straks«, og de gjorde da straks Anstalter til at faa Baaden i Vandet.

Baaden blev kaldt paa Siden af Undervandsbaaden hvorfra en Mand sprang om Bord, som de maatte føre over i Skibet, hvor han anbragte Bomber.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Kaptajnen foreholdt ham, at Skibet gik i Fragt fra Spanien til Danmark, men han erklærede, at alt blev sænket. Han spurgte, naar de var afsejlede, og om de ikke var bekendt med, at alt blev skudt ned i Farezonen, men Kaptajnen erklærede, at han ikke vidste dette og ikke havde set noget herom inden Afsejlingen fra Valençia.

De havde nemlig intet erfaret herom, inden de rejste fra Valençia den 6. Februar.

Skibet sejlede sin sædvanlige Rute nord om Skotland. Først efter at Redningsbaaden anden Gang var kommen paa Siden af Undervandsbaaden, blev der fra Taarnet spurgt om Skibets Ladning, Besemmelsessted og Afgangssted, som Kaptajnen opgav.

Undervandsbaaden sagde derefter, at de kunde sejle, og opgav, at de maatte være ca. 25 Kvartmil nordvest af Flannan Island.

Kaptajnen spurgte, om de vilde slæbe Baaden lidt nærmere mod Land, hvortil der blev svaret, at de havde prøvet dette med flere Baade, der var kæntrede, og at Baaden vilde klare sig bedre med Sejl. De krydsede derefter mod Land i 3 Dage med Vinden imellem Syd og Sydøst, om Lørdagen med haard Kuling. De kom derefter alle velbeholdne i Land paa Vestsiden af Leith. Kun de 3 mødende er rejst hjem. De øvrige af Besætningen blev paamønstrede Damperen »Emanuel« af Marstal.

De fik kun reddet det nødvendigste Tøj. Baaden blev overladt den danske Konsul i Stornoway.

Ladningen bestod af Oliekager til J. Asmussen her. Undervandsbaaden forlangte ikke at se Skibets Papirer. Skibets Nationalitet var kendelig for Undervandsbaaden.

Søforklaring er afgivet for den danske Generalkonsul i Leith. Skibet sank paa det Sted, hvor det var standset.

Oplæst. Vedtaget. Aftraadte.

Søforhøret sluttet.

Retten hævet.

Rump. *V. Larsen.* *Wrisberg.*

»Laurits«s
Rederi: (Aktiesel.) R. W. Rasmussen. Thurø.
Reg. Tonn. Br.: 183.
Reg. Tonn. Net.: 158.
Bygningssted: Thurø.
Bygningsaar: 1907.
Materiale: Eg, Bøg og Fyr.
Klasse: Bur. Ver. ✠ 16 3/3 G. 1. 1.
Assurance: Kr. 69,400. Krigsforsikringen for danske Skibe.

---

103. S/S »RUSSIA« af Kjøbenhavn.

Torpederet i den engelske Kanal den 17. Marts 1917 paa Rejse fra Tyne til Montevideo med 1449 Tons Kul. 4 Omkomne.

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn gør vitterligt:

Aar 1917 den 12. April Kl. 12½ blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand Kriminalretsassessor Rump og dens Medlemmer: Kaptajn Larsen og Kaptajn Wrisberg, og foretoges

Nr. 58/1917. Søforhør i Anledning af S/S »*Russia*«s Sænkning.

Af Besætningen mødte:
Kaptajn P. Gaj,
1. Styrmand I. P. Jensen,
2. Styrmand N. Petersen,
1. Mester H. E. L. Bøhme,
2. Mester A. A. Hendler,
Hovmester Chr. Hansen.

For Rhederiet mødte Kaptajn L. Brinck.

Der fremlagdes Rapport, der oplæstes for og godkendtes af de mødende.

Den fremlagte Rapport er saalydende:

Rapport

fra Føreren og Officererne fra S/S »Russia« angaaende Skibets Sænkning udfor Ouessant den 17. Marts 1917.

Mandag den 12. Marts 1917 Kl. 3,30 p. m. afgik fra Tyne Dock med en Ladning Kul bestemt til Monte Video. Under Kystlodsens Vejledning forløb Rejsen heldig til Southend paa Themsen, hvor Skibet klarerede.

Torsdag Morgen den 15. Marts. Rejsen fortsattes vejledet af Lodsen til Downs, hvor Lodsen kvitteredes, Kl. 5,30 p. m. samme Dag. Rejsen fortsattes gennem Ka-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

malen uden Afbrydelse, og Lizard Fyr passeredes i Afst. af 3 Sml.

Lørdag Morgen Kl. 3 styrede derfra en vestlig Kurs til Kl. 4 a. m., da Kursen forandredes ned efter Ouessant misv. S. t. V. Kl. 0,3 p. m.

Lørdag den 17. Marts hørtes pludselig en voldsom Eksplosion om Stb. Side midt for Maskinrummet, som knuste Skibssiden og Jollen samt tilintetgjorde Stb. Redningsbaad. Skibet begyndte straks at synke, og B.B Redningsbaad blev sat i Vandet, som optog 16 Mand, de øvrige 4 Mand af Besætningen nemlig, Donkeymand Claus Holm og Matroserne Christian Larsen, Oluf Olsen samt Axel Karlsen gik ned med Skibet. Tømmermand G. Sjøblom, som stod til Rors, siger, at han saa en hvid Stribe i Vandet lige før Eksplosionen, hvorimod Kaptajnen, som var paa Broen, og Udkiggen, Matros S. Asp, som var paa Bakken, ikke observerede noget i Vandet hverken før eller efter Eksplosionen. Efter at Skibet i Løbet af 2 Minutter var sunket, roedes Redningsbaaden rundt mellem Vragstykkerne ca. 1 Time, dog uden at observere de 4 savnede Mand af Besætningen; derefter hejstes Sejlene og styrede med Vinden en N.Ø. Kurs efter England med ca. 5 Mils Fart i Timen. Kl. 5 p. m. blev optaget af en engelsk Torpedobaad »Orestes«, som landsatte Besætningen i Brest.

Søndag den 18. Marts Kl. 4 p. m. Ved Eksplosionen befandt Skibet sig ca. 24 Sml. misv. N. t. Ø. fra Ouessant, høj Dønning og betydelig Søgang, Vinden S.S.V., let Brise.

København den 11. April 1917.

P. Gaj, Fører.
P. Jensen, 1. Styrmand.
A. Hendler, 2. Mester.
E. Bøhme, 1. Mester.
W. Petersen, 2. Styrmand.
Chr. Hansen, Hovmester.

Nr. 58/1917. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 12. April 1917.

A. Jacobsen.
Ass.

Kaptajnen forklarer, at Skibsdagbogen gik tabt. Der blev intet reddet, og Torpedobaaden kunde ikke medtage Skibets Redningsbaade.

Kaptajnen forklarer, at Skibet førte dansk Flag og danske Mærker, og der havde intet været at observere forinden Eksplosionen, bortset fra, at Tømmermanden senere meddelte, at han lige før Eksplosionen tværs om Styrbord havde set en hvid Stribe i Vandet.

Skibet sank paa 2 Minutter, og der var kun lige Tid til at faa Bagbords Redningsbaad firet ned og springe i denne.

Donkeymanden Claus Holm fra Uddevalla, ca. 25—26 Aar, havde været i Maskinen, hvor Eksplosionen skete, og ingen saa ham efter denne.

De 3 Matroser, der omkom, havde haft Frivagt i Lukafet forude, men var varskoede af Udkigsmanden om at skynde sig op; der saas ikke andre af disse, da Skibet sank, end Matros Axel F. Chr. Larsen, som var kommen midtskibs, umiddelbart før Skibet sank, og til hvem de raabte om at springe ud, hvilket ikke lykkedes ham, inden Skibet gik ned. De to andre omkomne Matroser hed Axel F. Karlsson fra Gøteborg, ca. 20 Aar, og Oluf Olsen, ca. 58 Aar, fra Tønsberg.

Den øvrige Del af Besætningen er forbleven i England.

Eksplosionen skete i Styrbords Skibsside, midt for Maskinrummet, og hidrørte ikke fra Skibet selv. De øvrige mødende bekræftede Kaptajnens Forklaring.

Oplæst. Vedstaaet. Aftraadte.

Søforhøret sluttet.

Retten hævet.

Rump.
V. Larsen. *Wrisberg.*

Aar 1917 den 21. Maj Kl. 12 blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand, Kriminalretsassessor Rump, og foretoges

Nr. 58/1917. Søforhør i Anledning af S/S »Russia«s Sænkning.

Søforhøret reassumeredes.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Der fremlagdes Skrivelse fra Justitsministeriet med 1 Bilag af 11. d. M.

Søforhøret paany sluttet.

Retten hævet.

Rump.

»Russia«s
Rederi: Dampskibsselskabet Hafnia, A/S. Kbhvn.
Reg. Tonn. Br.: 1617.
Reg. Tonn. Net.: 1022.
Tons DW.: 2257.
Bygningssted: Helsingør Jernskibs- og Maskinbyggeri.
Bygningsaar: 1889.
Materiale: Staal.
Klasse: Bur. Ver. ✠ I 2/3 A. 1. 1. PR.
Assurance: ca. Kr. 500,000. »Lloyd«. London.

104. S/S »BERGENHUS« af Kjøbenhavn.

Sænket i Nordsøen den 1. April 1917 paa Rejse fra Shields til Kjøbenhavn med Stykgods. Ingen Omkomne.

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn gør vitterligt:

Aar 1917 den 28. April Kl. 10 blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand, Kriminalretsassessor Rump og dens Medlemmer: Kaptajn Petersen og Kaptajn Wrisberg, og foretoges

Nr. 67/1917. Søforhør i Anledning af, at S/S »*Bergenhus*« er blevet sænket den 1. April 1917.

For Rhederiet, Det forenede Dampskibs Selskab, mødte Fuldmægtig Westrup.

For Krigsforsikringen mødte Kaptajn G. Michelsen.

Af Besætningen mødte:

Føreren Johannes Carl Severin Meyer,
1. Styrmand Laurits Adolf Gyhrs,
1. Mester Alfred Emil Bjørn,
Matros Laurits Peter Nielsen,
Matros Sofus Johannes Lind,
2. Styrmand Holger Stefan Hammer.

Der fremlagdes Uddrag af Skibsdagbogen, der var tilstede i Retten.

Uddraget, der sammenholdtes med Dagbogen, oplæstes for og godkendtes af de mødende af Besætningen.

Det fremlagte Uddrag af Skibsdagbogen er saalydende:

Uddrag

af S/S »Bergenhus«s Skibsdagbog.

Søndag den 1. April 1917 Fmd. Kl. 10,50 hørtes skarpe Skud agterude, og flere Projektiler fløj over Broen. Maskinen standsede, og begge Skibsbesætninger samledes ved Redningsbaadene. Samtidig observeredes en Undervandsbaad agterude. Da Skydningen fortsattes, og det var forbunden med største Livsfare at forblive om Bord, nedfiredes 2 Redningsbaade, og det besluttedes at forlade Skibet. S/S »Bergenhus«s Besætning indtog Plads i Stb. Baad og Besætningen fra S/S »Romny«, samt en Matros Andersen, som kom om Bord i Shields fra S/S »Vensyssel«, gik i Bb. Baad. Klokken var da 11,00 Fm. Efter at have forvisset sig om, at alle Mand var kommen i Baadene gik Kaptajnen i Stb. Baad. Ingen havde Lejlighed til at medtage mere Tøj end det, hver især var iført grundet paa den kritiske Situation og den Hast, hvormed Skibet maatte forlades. Skydningen fortsattes uafbrudt, medens Baadene fjernede sig fra Skibet; flere Projektiler slog ned tæt ved Baadene, og enkelte fløj hen over Stb. Baad. Skibet vedblev at flyde, skønt Undervandsbaaden beskød det fra begge Sider. Kl. 0,55 Em. blev der udskudt en Torpedo mod Skibet. Stb. Baad holdtes i passende Afstand fra Skibet for at afvente, om Undervandsbaaden vilde i Forbindelse med den; da den ikke gjorde Tegn dertil, men fortsatte Beskydningen med Projektiler, idet Torpedoen ikke havde bragt Skibet til at synke, sattes Sejlene, og Baadene samledes. Da Undervandsbaaden stadig opholdt sig tæt ved Skibet, og det var forbunden med Fare at nærme sig denne, vedtoges det at falde af og styre en østlig Kurs for at naa saa langt som muligt, medens Vind og Vejr holdt sig. Baadene styrede Ø.N.Ø. med ca. 4 Mils Fart til Kl. 4½ Em., da en Torpedobaadsjager observeredes komme med stor Fart. Besætningen i Bb. Baad

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

optoges Kl. 4,45 Em. og fra Stb. Baad Kl. 5 Em. Torpedobaadsjageren viste sig at være den engelske Baad »Abdiel«. Det maa fremhæves, at begge Skibets Besætninger var Genstand for den mest udsøgte Elskværdighed og Gæstfrihed fra saavel Chef og Officerer som hele Besætningen paa Torpedobaadsjageren »Abdiel«. Den 2. April Kl. 5½ Em. landsattes alle i Leith.

Joh. Meyer.
Fører.

Nr. 67/1917. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 28. April 1917.

A. Jacobsen.
Ass.

Kaptajnen forklarer, at »Bergenhus« førte dansk Flag og danske Nationalitetsmærker (Skibets Kendingsbogstaver: N.R.V.F.). Det var foreskrevet ham inden Afrejsen af de engelske Myndigheder, at han skulde følge en Kurs fra Farne Island til Hanstholm, og han fulgte denne Kurs.

1. Styrmand forklarer, at han stod paa Broen, da de første Skud hørtes. Der havde ikke i Forvejen været observeret noget Fartøj. Han stoppede straks Maskinen, hvorefter Svarstander blev hejst. Først efter at Skibet blev stoppet, fik man Øje paa Undervandsbaaden.

Kaptajnen forklarer, at han kom op paa Dækket straks efter det første Skud. Han slog fuld Kraft bak for at faa Farten af Skibet. Der saas ingen Signal og Nationalitetsmærker. Den vedblev at fyre med skarpt mod »Bergenhus« uden at ramme, saa længe Besætningen var om Bord. Den var formentlig i en Afstand af 4—5 Sømil.

Da Skudene fløj til alle Sider, og man var paa det rene med, at »Bergenhus« vilde blive skudt ned, blev der gjort Anstalter til hurtigst muligt at forlade Skibet i Redningsbaadene. Disse blev firede ned, og Besætningen gik fraborde, og de fik ikke Tid at medtage andet end det Tøj, de gik i, samt Skibsdagbogen. Iøvrigt blev der intet reddet. Baadene blev senere forladte i Søen, da Torpedojageren »Abdiel« ikke kunde tage dem med.

Undervandsbaaden vedblev at beskyde »Bergenhus«, idet den sejlede rundt om den, uden at tage nogen Notits af Besætningen eller give noget Signal til disse.

Begge Redningsbaade blev dog liggende i Nærheden for at afvente, hvad Undervandsbaaden vilde foretage, men da den ikke tog sig af Baadene og ogsaa havde afskudt en Torpedo mod »Bergenhus«, blev der efter omtrent 2 Timers Forløb sat Sejl paa begge Baade for at komme uden for Farezonen, mens Vejr og Vind endnu var taalelig.

Det blev Storm og Snetykning om Natten, og det vilde derfor have været vanskeligt for Baadene at klare sig, hvis de ikke om Eftermiddagen var komne i Nærheden af Torpedojageren »Abdiel« og tagne om Bord.

Endnu, da de forlod »Bergenhus«, laa den paa ret Køl. De hørte imidlertid ogsaa da de fjernede sig, stadig Skud og Træffere. Der var ikke andre Fartøjer i Nærheden.

De erfarede intet mere til »Bergenhus«s Skæbne, men næste Dag saa de antagelig i Nærheden af det Sted, hvor de havde forladt Skibet, den 3. Redningsbaad flyde paa Vandet med Aarer og alting med kun lidt Vand i Baaden. Da denne Baad ikke havde været nedfiret, inden de forlod »Bergenhus«, men hængt i Davidder, antager han, at nogen fra Undervandsbaaden er gaaet om Bord i »Bergenhus« og haft Baaden nedfiret, inden de sænkede Skibet.

Andet var der ikke at se i Nærheden ud over nogle tomme Ølflasker i Baaden, der ikke havde været i denne, da Besætningen forlod »Bergenhus«.

De øvrige mødende bekræftede de afgivne Forklaringer.

Ladningen bestod af Stykgods fra London til København.

Skibet havde været tillastet i London allerede den 3. Februar, men Skibet havde

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

været tilbageholdt af de engelske Myndigheder, og fik først Tilladelse til at afsejle den 28. Marts. Kaptajnen ved intet om Grunden hertil.

Skibet var 130 Kvartmil misv. Ø. for Farne Island, da det blev standset.

Oplæst. Vedtaget.

Søforhøret sluttet.

Retten hævet.

Rump.

H. W. Wrisberg. *A. N. Petersen.*

Aar 1917 den 21. Maj blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand: Kriminalretsassessor Rump, og foretoges

Nr. 67/1917. Søforhør i Anledning af, at S/S »Bergenhus« er blevet sænket den 1. April 1917.

Søforhøret reassumeredes.

Der fremlagdes en med Justitsministeriets Paategning af 11. d. M. fremsendt Skrivelse fra Udenrigsministeriet med 2 Bilag.

Retsformanden bemærkede, at det ene Bilag, nemlig Uddrag af Skibsdagbogen, er i det væsentlige enslydende med det den 28. f. M. fremlagte.

Søforhøret paany sluttet.

Retten hævet.

Rump.

»Bergenhus«s
Rederi: Det forenede Dampskibs-Selskab. Kbhvn.
Reg. Tonn. Br.: 1017.
Reg. Tonn.Net.: 540.
Tons DW.: 1158.
Bygningssted: Helsingør Jernskibs- og Maskinbyggeri.
Bygningsaar: 1912.
Materiale: Staal.
Klasse: Bur. Ver. ✠ I 3/3 G. 1. 1. PR.
Assurance: ca. Kr. 940,000. Krigsforsikringen for danske Skibe og »Lloyd's« i London.

105. S/S »ESTER« af Esbjerg.

Skudt i Sænk i Nordsøen den 1. April 1917 paa Rejse fra Methil til Aarhus med 1854 Tons Kul. Ingen Omkomne.

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn gør vitterligt:

Aar 1917 den 17. April Middag Kl. 12 blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand, Kriminalretsassessor Rump og dens Medlemmer: Kaptajn Petersen og Kaptajn Wrisberg, og foretoges

Nr. 63/1917. Søforhør i Anledning af S/S »*Ester*«s Sænkning.

Af Besætningen mødte:
Kaptajn H. M. Lund.
2. Mester Joh. Rasmussen.
Hovmester C. H. Degn.
Matros E. A. Eriksen.
Matros V. Jensen.
Matros H. P. Mortensen.
Fyrbøder C. C. Larsen.

For Rhederiet mødte Inspektør Christoffersen.

For Krigsforsikringen mødte Kaptajn Fabricius.

Der fermlagdes en Notits og et Uddrag af Skibsdagbogen, der gennemgaas med de mødende og erklæres for rigtigt. Kaptajnen forklarer, at Skibsdagbogen endnu ikke er hjemkommen.

De fremlagde Dokumenter lyder efter hinanden saaledes:

J. Lauritzen, København.

Oplysninger

til Brug ved Søforhør i Anledning af, at S/S »Ester« den 1. ds. blev skudt i Sænk i Nordsøen af en tysk Undervandsbaad.

Bygget i 1917 af Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft til Lloyd's Reg. ✠ 100 A 1. Byggemateriale Staal.

Rederi: Dampskibsselskabet »Vesterhavet«.

Damperens Hjemsted er Esbjerg.

Netto Reg. Tonnage 731,17.

Brutto Reg. Tonnage 1207,29.

Signalbogstaver: N.V.H.G.

Damperen var paa Rejse fra Methil via Leith Red til Aarhus med en Ladning Kul.

Krigsforsikring tegnet hos Krigsforsikringen for danske Skibe og hos Danske Dampskibsrederes gensidige Krigsinteresseforsikring for Skibe.

Kasko- og Interesseforsikring tegnet hos de private Assurandører.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Besætningen opholdt sig ca. 4 Dage i Baadene, men blev alle reddede.

For Krigsforsikringen mødte Kaptajn Fabricius og for Rederiet Inspektør G. Christoffersen.

Af Besætningen mødte:
Kaptajn H. M. Lund,
2. Mester Joh. Rasmussen,
Hovmester C. M. Degn,
Matros E. A. Eriksen,
Matros V. Jensen,
Matros H. P. Mortensen,
Fyrbøder C. C. Larsen.

Den øvrige Besætning opholder sig paa Røde Kors' Hospital i Ymuiden.

Nr. 63/1917. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 17. April 1917.

Thomsen.
Ass.

Uddrag
af S/S »Ester«s Skibsjournal.

Torsdag den 1. Februar 1917 var Skibet tillastet i Methil med ca. 1860 Tons Kul til Aarhus.

Mandag den 5. Februar blev Skibet af de engelske Myndigheder beordret til Leith Red.

Fredag den 30. Marts fik Skibet Tilladelse til at fortsætte Rejsen fra Leith til Aarhus.

Søndag den 1. April, da Skibet befandt sig paa ca. 56° 32′ N. Brd. og 4° 18′ Ø. Lgd., hørtes 5,30 p. m. et Skud og straks efter saaes en Undervandsbaad paa Stb. Baaring ca. 1,5 Sml. borte. Undervandsbaaden vedligeholdt stadig Skydning mod Skibet, og Kuglerne vandede rundt omkring i Nærheden. Efter det 3. Skud blev Maskinen stoppet, og Besætningen kaldt til Redningsbaadene. Disse blev sat ud og bemandede. Det 5te eller 6te Skud fra U-Baaden ramte Forskibet. Redningsbaadene blev holdt agter efter, vel klar af Skibet, men desuagtet vandede Granaterne fra U-Baaden nærmere og nærmere ved Baadene, saa disse hurtigst maatte roes bort med Vinden. Undervandsbaaden observeredes derefter gaa klods op paa Siden af »Ester« og sænke den med Granater. Efter ca. 1 Kvarter vendte Damperen om paa Siden og sank. Efter at Skibet var sænket, sejlede U-Baaden bort uden at komme Baadene paa Prajehold. Vinden var østlig med tiltagende Kuling, saa Redningsbaadene lagdes for Søankrene for Resten af Natten. Ud paa Natten blæste det op til en Snestorm, saa Baadene tog en Del Vand over.

Mandag den 2. April. Ved Middagstid stillede Stormen pludselig, og Solen kom frem, lagde Aarerne ud og roede i Ø.N.Ø. Retning. Efter 6 p. m. friskede Vinden fra Ø.S.Ø. og med Sejlene til, stod Baadene N.Ø. efter. Kulingen tiltagende.

Tirsdag den 3. April. Kl. 2 a. m. indtog Sejlene og lagde Baadene for Søankrene igen, da det blæste saa stærkt, at Sejlene ikke kunde føres. Drev saaledes hele Dagen. Ca. 10 a. m. observeredes en stor tysk U-Baad ca. 0,5 Sml. til Luvart. Der gjordes Nødsignal, men Baaden sejlede bort. 6 p. m. lagde Vinden sig noget. Blev liggende for Søankrene Natten igennem.

Onsdag den 4. April. Vinden drejede fra om Morgenen gennem S.Ø. og Syd til S.V., hvorfra den efterhaanden friskede op. Holdt Baadene under Sejl i N.Ø.-lig Retning hele Dagen.

Torsdag den 5. April. I Løbet af Formiddagen blæste det op til S.V. Storm med svære Snebyger. Kl. 9 a. m. lagde Baadene paany for Drivankrene. Stillingen var efterhaanden meget kritisk, da Søen blev levende og stadig brød. Besætningen var vaad og forkommen og Drikkevandet ved at slippe op. Kl. 4,20 p. m. satte paany Sejl og lænsede N.Ø. efter. 7,20 p. m., da Baadene befandt sig paa ca. 58° 10′ N. Br. og 4° 50′ Ø. Lgd., observeredes Toplanternerne af en Damper. Satte Raketter op, som straks blev set. Damperen stod ned mod os og tog alle om Bord. Kl. 9 p. m. var alle reddede, og Damperen, som var S/S »Borneo« af Amsterdam var paa Rejse til Amsterdam.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Lørdag den 7. blev Besætningen landsat i Yjmuiden og indlagt paa Røde Kors' Station der.

H. M. Lund, Kaptajn.
J. Rasmussen, 2. Mester.
V. F. Jensen, Matros.
Hans Mortensen, Matros.

Nr. 63/1917. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 17. April 1917.

Thomsen.
Ass.

Kaptajnen forklarer, at »Ester« førte dansk Flag og danske Mærker. Der var intet Signal set eller hørt fra Undervandsbaaden, førend man hørte Skudet fra denne. Og den vedblev derefter at skyde mod »Ester« uden at give noget Signal. Efter at hele Besætningen var gaaet fraborde i Baadene, og disse var roede et Stykke bort fra »Ester«, syntes Granaterne fra Undervandsbaaden desuagtet at vande nærmere og nærmere ved Baadene. De roede da bort med Vinden, hvorefter Undervandsbaaden skød »Ester« i Sænk. Undervandsbaaden førte stadig ikke Nationalitetsflag og gav intet Signal til dem eller tog sig nogetsomhelst af Baadene. De var i en Afstand af ca. 132 Sømil baade fra Hanstholm og Lindesnæs. Vinden var østlig, tiltagende Kuling, og Søen rejsende. Der var ingen andre Skibe i Nærheden.

3die Dagen, da Stormen var paa sit højeste, saa de en stor Undervandsbaad, som de antog for tysk, men som ikke tog nogen Notits af deres Nødsignal. Først efter godt 4 Døgns Forløb blev de alle optagne af S/S »Borneo«. Der var da endnu en Afstand af 38 Sømil til den norske Kyst, og Komparenten tvivler paa, at hele Besætningen, hvis de skulde have naaet til Kysten, kunde have overstaaet Kulden. Det blev Snestorm den næste Nat.

Der var slet ikke fra Undervandsbaaden prajet om nogetsomhelst.

De øvrige mødende bekræftede Kaptajnens Forklaring.

Kaptajnen forklarede paa Anledning, at han havde faaet Ordre til at følge Kysten fra Leith til Farne Island og derfra sætte Kursen mod Hanstholm, og denne Rute fulgte han.

Inspektør Christoffersen meddelte, at der endnu ikke er modtaget Rapport om den i Rotterdam efter Ordre fra de engelske Autoriteter aflagte Søforklaring.

Søforhøret sluttet.

Retten hævet.

Rump.

A. N. Petersen. *Wrisberg.*

»Ester«s
Rederi: Dampskibsselsk. »Vesterhavet«. Esbjerg.
Reg. Tonn. Br.: 1207.
Reg. Tonn. Net.: 731.
Tons DW.: 1956.
Bygningssted: Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.
Bygningsaar: 1917.
Materiale: Staal.
Klasse: Lloyd's Reg. ✠ 100 A 1.
Assurance: Kr. 997,500. Krigsforsikringen for danske Skibe m. fl.

---

106. S/S »WLADIMIR REITZ« af Kjøbenhavn.

Torpederet i Atlanterhavet den 4. April 1917 paa Rejse fra Galveston til Aarhus med Oliekager. 2 Omkomne.

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn gør vitterligt:

Aar 1917 den 16. April Kl. 12¼ blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand: Kriminalretsassessor Rump og dens Medlemmer: Kaptajn Wrisberg og Kaptajn Petersen og foretoges:

Nr. 60/1917. Søforhør i Anledning af S/S »*Wladimir Reitz*« (N. P. J. H.) er blevet sænket.

Af Besætningen møder:
1. Styrmand Kruuse.
2. Mester K. Petersen.
3. Mester Richter.
Hovmester J. Nielsen.
Ungmand H. Christoffersen.
Ungmand R. Specht.

For Rhederiet mødte Herr Stoltenberg.

For Krigsforsikringen (Kasko og Varer) mødte Kaptajn Fabricius.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

For W. Bähncke & Co. som Ladningsassurandører i Sø møder Carl P. Christensen.

Der fremlagdes Skrivelse fra Dansk-Russisk Dampskibsselskab.

Den fremlagte Skrivelse er saalydende:

Aktieselskabet
DET DANSK-RUSSISKE
DAMPSKIBSSELSKAB
Direktionen.

———

Kjøbenhavn, den 16. April 1917.
(Børsen).

Til
Sø- og Handelsretten hersteds.

S/S »Wladimir Reitz«.

En Del af dette Skibs Besætning er hjemkommen, efter at Skibet d. 4. April er blevet torpederet nær ved Shetlandsøerne paa Rejse fra Galveston til Aarhus via Kirkwall med en Ladning Oliekager, og anmoder vi herved den høje Søret om, at der i Dag Kl. 12½ i denne Anledning maa blive afholdt Søforhør.

Til nærmere Oplysning for Søretten tjener, at Skibet var bygget og kom i Fart i Juli 1905. Dets Gross Tonnage er 2128 og dets Netto Tonnage 1349 Tons, Registreringsbogstaverne N. R. J. H. Skibet var klassificeret Lloyds Register A 1.

Skibet var kaskoforsikret for Kr. 650,000, hvoraf Kr. 200,000 Selvrisiko, og Resten dækket hos danske og svenske Assurandører med De Private Assurandører i Kjøbenhavn som det førende Selskab.

Aktieselskabet
Det Dansk-Russiske Dampskibsselskab.
Direktion.
Kay Reinhard.

Nr. 60/1917. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 16. April 1917.

A. Jacobsen,
Ass.

Der fremlagdes Rapport, som gennemgaas med og bekræftes af de mødende af Besætningen.

Den fremlagte Rapport er saalydende:

S/S »Wladimir Reitz«. Afgik fra Galveston Onsdag d. 17. Januar 1917, bestemt til Aarhus med en fuld Last Oliekager. Dybgaaende F. 19′ 2″ Agter 19′ 2″.

Rejsen fortsattes derefter under sædvanlige Forhold til Torsdag d. 25. Januar, hvor vi anløb Sewall Point, hvor vi indtog Bunkerkul, og fortsatte Rejsen derfra igen Fredag d. 28. Januar.

Torsdag d. 15. Februar ankom til Kirkwall, hvor Skibet blev liggende til d. 3. April; blev saa frigivet og fortsatte Rejsen til Aarhus.

Onsdag d. 4. April Kurs N. t. Ø. ½ Ø. Kl. 8 Form. Faula Island pejles i misvis. S. Ø. ½ Ø. ca. 40 Sm. N. V. t. V. af Faula Isl. Kl. 10,30 blev Skibet ramt af en Torpedo, hvorved Bbs. Redningsbaad og Jolle blev knust. Skibet sank i Løbet af 7 Min., der saas intet til Undervandsbaaden. Besætningen reddedes i Stb. Redningsbaad, undtagen Kok K. Jensen og Fyrbøder K. Petersen. Kaptajnen var paa Broen, da Baaden gik fraborde, men blev senere optaget i Baaden fra en af Redningsflaaderne. Kokken kom først til Baaden, da Fanglinen var kappet, men vilde ikke springe i Vandet. Der saas ikke senere til ham. Fyrbøder Petersen var paa Fyrpladsen, hvor Torpedoen traf. Forblev paa Stedet en halv Times Tid for om muligt at faa bjærget de to Forulykkede, men de var ikke at se. Satte derefter Sejl og satte Kursen efter Faula Island S. Ø. t. S. Vind: Nordlig; Snebyger.

Baaden, som blev slaaet læk langs Skibssiden, da der løb en høj nordlig Dønning, løb halv fuld af Vand, øste læns og fik Lækken delvis stoppet og holdt Baaden læns ved Øsning.

Kl. 7 Eftm. saas Faula Isl. en Streg om Stb.

Kl. 6,30 Fm. den 5. April landede paa Faula Isl.

Fredag den 6. April blev afhentet af Motorbaad og ankom til Scallaway Kl. 4 Eftm.

Kl. 6,30 Eftm. ankom til Lerwich, hvor Officerer og Mandskab blev beordret om Bord i H. M. S. »Brilliant«.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Den danske Konsul i Lerwich tog sig videre af Mandskabet.

R. L. Kruuse, 1. Styrmand.
K. Petersen, 2. Maskinmester.
J. Richter, 3. Maskinmester.
J. Nielsen, Hovmester.
H. Christoffersen, Ungmand.
R. Specht, Ungmand.
A. Nielsen, Kullemper.

For Rhederiet møder P. Stoltenberg.

For Krigsforsikringen for Skib A. L. Fabricius.

For Krigsforsikringen for Varer A. L. Fabricius.

Nr. 60/1917. Fremlagt i Sø- og Handelsretten 16. April 1917.

A. Jacobsen,
Ass.

Styrmand Kruuse forklarer at Kaptajnen og den øvrige Del af Besætningen endnu ikke er komne hjem.

Styrmanden forklarer, at Skibet førte dansk Flag og danske Mærker. Ladningen bestod af Oliekager fra Galveston til Aarhus.

Han forklarer, at han havde Vagt og var paa Broen, da Eksplosionen skete. Udkigsmanden stod ligeledes paa Broen, da han ikke kunde staa paa Bakken paa Grund af Vandet. Rorgængeren Broberg, som ikke er til Stede, stod ligeledes paa Broen. Ingen af dem, der stod paa Broen havde set noget Fartøj i Nærheden eller set eller hørt noget Signal, da Skibet den 4. April Kl. 10,30 pludselig blev ramt af en Eksplosion, der indtraf paa Bagbords Side midtskibs ud for Fyrpladsen, og Vandet strømmede straks ind i Skibet. Der var intet i Skibet, der kunde foraarsage en saadan Eksplosion, og denne maa skyldes en Torpedo, som Matros Albert Nielson, der havde gaaet paa Dækket senere fortalte, at han havde set som en hvid Stribe i Vandet tværs ud om Bagbord. Ingen af de andre paa Skibet har omtalt at have set noget til Torpedo eller Fartøj, og der viste sig heller ikke efter Eksplosionen hverken før eller efter at Besætningen var gaaet fraborde noget Fartøj i Nærheden.

Baadene var svingede ud, og de havde to Redningsflaader liggende parat paa Lugerne.

Baadene om Bagbord var blevne ødelagte ved Eksplosionen; men Styrbords Redningsbaad blev straks sat i Vandet. Man var nemlig straks paa det rene med, at Skibet vilde synke, og der intet var at gjøre, som kunde holde det flydende. Alle Mand kom paa Dækket og skyndte sig i Baaden med Undtagelse af Kaptajnen, der forblev paa Broen, og Fyrbøder K. Petersen der havde været paa Fyrpladsen, og som slet ikke kom til Syne.

Komparenten raabte til Kok Jensen, der ikke havde ladet sig glide ned af Linen, at han skulde springe i Vandet, men han turde heller ikke det. Han greb fat i Tallien, men uden at slippe denne og gik ned med Skibet uden senere at komme til Syne.

Efter at Baaden var stødt fraborde, gik Kaptajnen hen paa en af Redningsflaaderne, og da Skibet efter 7 Minutters Forløb sank, blev han fra Flaaden reddet over i Redningsbaaden.

Hovmester J. Nielsen forklarede, at han saa, at Kaptajnen forinden havde søgt atter at redde Kokken om Bord fra Tallien, men at dette mislykkedes, da Kokken ikke selv var i Stand til at hjælpe til.

2. Mester Petersen forklarede, at han var paa Agterdækket sammen med Kaptajnen, da Eksplosionen skete. Det føltes, som om Skibet fik et Stød til Styrbords Side, og ved dette faldt Kaptajnen omkuld, og Vidnet maatte holde sig fast i Vantet. Der rejste sig derefter paa Bagbords Side en Væg af Vand og Støv, som førtes ind over Skibet, og straks efter mærkede Vidnet en Lugt som af Krudtrøg.

Kaptajnen skyndte sig derefter paa Broen for at lede Redningsarbejdet.

3. Mester Richter forklarede, at han var i Maskinen, da Eksplosionen skete, og Vandet styrtede derefter straks ned i Maskinrummet.

Fyrbøder K. Petersen var dengang paa Fyrpladsen, men der blev hverken hørt

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

eller set noget til ham efter Eksplosionen, uagtet der blev raabt ned efter ham. Da Vandets Indstrømning sagtnede noget kom Komparenten op paa Dækket sammen med Donkeymanden, der ogsaa havde været i Maskinen. Flere var der ikke i Maskinen ved Eksplosionen.

Styrmanden forklarede, at de kun fik reddet de nødvendigste Gangklæder og Skibsdagbogen.

De havde Proviant, Sejl og Tæpper i Baaden.

De forblev paa Ulykkesstedet $^1/_2$ Times Tid for at søge efter de 2 manglende af Besætningen, men uden at se noget til disse, og satte derefter Kursen mod Faula Island, hvortil de indkom uden at have set noget Fartøj efter ca. 20 Timers Sejlads. Baaden blev overgivet til den danske Konsul.

De omkomne af Besætningen var Kok Christen Jensen, ca. 33 Aar boende Hjørringgade 15, 2 her i Byen og gift, samt Fyrbøder Fritz Kastrup Petersen, 32 Aar gammel, boende Istedgade 41, 3 her i Staden ogsaa gift.

Paa Anledning forklarede Styrmanden, at Skibet inden Eksplosionen havde ligget støt paa Kursen, og at der ikke havde været givet Ror.

Der var ved Afrejsen fra Kirkwall ikke givet Besked om nogen bestemt Rute, Skibet skulde følge. De havde da sat Kursen vest om Shetlandsøerne, hvor Ulykken skete.

Ladningen var ved Eksplosionen endnu ubeskadiget og under Opholdet i Kirkwall havde Lasten været ventileret og Lugerne af.

De øvrige mødende bekræftede de afgivne Forklaringer.

Oplæst, vedtaget.

Søforhøret sluttet.

Retten hævet.

Rump.

A. N. Petersen. *Wrisberg.*

Aar 1917 den 21. April Kl. $12^1/_2$ blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand: Kriminalretsassessor Rump og dens Medlemmer: Kaptajn Olsen og Kaptajn Wrisberg og foretoges

Nr. 60/1917. Søforhøret reassumeredes.

Af Besætningen mødte:

Kaptajn H. P. Olsen.

Matros Niels Albert Nielson.

Matros Kristian Julius Broberg.

Rapporten og tidligere Forklaringer oplæstes for og godkendtes af de mødende af Besætningen.

Kaptajnen forklarer, at de fra Kirkwall havde faaet Ordre til at gaa vest ud mellem Orkneyøerne.

Matros A. Nielson forklarede, at han gik paa Dækket, da Eksplosionen skete, og umiddelbart forinden saa en hvid Stribe i Vandet tværs ude om Bagbord, der skød gennem Vandet med en Fugls Hastighed hen imod Skibet.

Matros Kristian Broberg forklarede, at han stod til Rors, da Ulykken skete. Han hørte lige før Eksplosionen en hvislende Lyd og derefter et lille Knald, saaledes som han har hørt det ved tidligere Torpederinger af Skibe, og Vidnet var straks klar over, at det var en Torpedo. Skibet laa forinden Eksplosionen støt paa Kursen, og der var ikke givet Ror.

Alle de mødende forklarede, at de ikke har set noget Fartøj i Nærheden før Eksplosionen eller hørt eller set noget Advarselssignal.

Vidnerne Nielson og Broberg, der nægter sig tidligere at være straffede og erklærede sig bekendte med Edens Helligheid og Betydning, bekræfter derefter hver for sig den af dem afgivne Forklaring med Lovens Ed.

Søforhøret paany sluttet.

Retten hævet.

Rump.

H. S. A. Olsen. *Wrisberg.*

»Wladimir Reitzes

Rederi: Det Dansk-Russiske Dampskibsselskab. Kbhvn.

Reg. Tonn. Br.: 2128.

Reg. Tonn. Net.: 1349.

Tons DW.: 3700.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Bygningssted: The Clyde Shipbuilding & Engineering Co. Port Glasgow.
Bygningsaar: 1905.
Materiale: Staal.
Klasse: Lloyd's Reg. ✠ 100 A 1.
Assurance: Kr. 650,000. De private Assurandører m. fl.

---

107. 3-m. Skonnert »H. B. LINNEMANN« af Marstal.

Beskudt i Atlanterhavet den 4. April 1917 paa Rejse fra Gøteborg til Casablanca med Træ. 4 Omkomne.

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn gør vitterligt:

Aar 1917 den 12. Maj Kl. 12 blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand: Kriminalretsassessor Rump og dens Medlemmer: Kaptajn Larsen og Kaptajn Møller og foretoges:

Nr. 90/1917. Søforhør i Anledning af, at Skonnerten »*H. B. Linnemann*« (N V G S.) er bleven beskudt af en Undervandsbaad.

For Krigsforsikringen mødte Kaptajn Fabricius.

Af Besætningen mødte Styrmand Johan Kristen Rasmussen.

Skibsdagbogen for Tidsrummet 1.—4. April 1917 blev oplæst for og godkendt af den mødende.

Styrmanden forklarede, at Skibet sejlede med en Ladning Træ fra Gøteborg-Casablanca. Undervandsbaaden førte intet Nationalitetsflag eller Nummer og gav intet Signal. Saa snart den var kommen i Sigte, hejste Skibet Signal N. Q. læk Skib, og straks da Skydningen begyndte, det danske Flag. De lod derhos straks Skibet luve til Vinden, saa det standsede, men Undervandsbaaden vedblev at skyde. De gjorde Baadene klare for at sætte dem i Vandet, men mens de var ved det, ramte Skudene Baadene. Den ene Baad gik helt i Stykker, den anden ramtes af et Par Kugler, saa at den ikke kunde sættes i Vandet, før den var repareret.

Der var intet andet at gøre end at søge Ly for Kuglerne.

De var straks begyndt at forsøge at sætte Baadene i Vandet, men de havde ikke faaet Tid til at gøre dette.

Komparenten tog et Livbælte paa, og firede sig udenbords, hvad 2. Styrmand ogsaa en Tid gjorde, til den modsatte Side af hvor Undervandsbaaden var. Da Vidnet atter kom op, idet han ikke kunde holde sig længere i Vandet for Kulde, var et Par af Mandskabet saaret.

Undervandsbaaden vedblev at beskyde Skibet, idet den ogsaa besked det fra Boven gennem de vandtætte Skodder, og tilsidst skød Roret af. Skibet vedblev imidlertid at flyde paa Lasten, og Undervandsbaaden forsvandt derefter, efter at have beskudt Skibet i $^1/_2$ Times Tid. Baade Føreren og Baadsmanden var da døde, efter at være blevne ramte af Kugler i Hovedet.

Føreren hed Lauritz C. Hansen, 50 Aar gammel, hjemmeh. i Marstal, gift.

Baadsmanden hed Arthur Christian Christensen, født i Nakskov den 13. April 1873, hjemmehørende i Nakskov, gift.

Endvidere var 4 Mand haardt saarede.

Da baade Rigning og Skrog var sønderskudte, var der intet andet at gøre, end at forlade Skibet, efter at de havde beslaaet den ene Baad med Sejl. Omtrent Kl. 11 Formiddag forlod de Overlevende derefter Skibet i Baaden. Det var da næsten stille, men blæste senere op fra Vest, og de naaede først de 30 Kvartmil til Land Kl. 1 om Natten. De to af de haardtsaarede var da døde et Par Timer efter, at de havde forladt Skibet, nemlig Matros Poul Chr. William Brandt, født 16. Januar 1899 i Sai Vicente i Argentina af danske Forældre, der nu bor i Frederikssund. Han var bleven ramt i Ryggen bag ved højre Skulder. Han var efter at være bleven ramt sprunget overbord, men var atter bleven reddet om Bord og lagt i sin Køje, til de forlod Skibet. Den anden var Kok Carl Chr. Hansen, født 3. April 1896, født i Snøde, hjemmehørende i Rudkjøbing, ugift. Vidnet saa ikke, hvor han var ramt; men han led af stærke Smerter; begge var omtrent fra Bevidstheden hele Tiden, og

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

der var intet at stille op med dem. De to andre haardtsaarede blev bragte i Land paa Hospitalet i Westport.

Vidnet blev ramt af Stumper i Armen, og er ikke kommen sig fuldstændig endnu. De to sidste af Besætningen fik ingen Beskadigelse af Betydning.

Skibet blev senere bragt ind til Galway, hvor den danske Konsul har taget sig af det, og den danske Konsul i Belfast har taget sig af det efter Anmodning fra Assuranceagenten fra London.

Afskrift af Skibsdagbogen vil senere blive fremlagt.

Undervandsbaaden beskød Skibet uafbrudt, blot engang imellem med nogle Minutters Ophold, til Røgen var forsvunden, saa den kunde se Skibet. Den gav ikke Besætningen nogen Lejlighed til at slippe fra Skibet.

Oplæst, vedtaget.

Søforhøret sluttet.

Retten hævet.

Rump.

V. Larsen. *J. Møller.*

Aar 1917 den 23. Maj Kl. $3^1/_2$ blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand: Kriminalretsassessor Rump og foretoges:

Nr. 90/1917. Søforhøret reassumeredes.

Der fremlagdes Udskrift af Skibsdagbogen for Tidsrummet fra 1.—4. April d. A.

Den fremlagte Udskrift af Skibsdagbogen lyder i Uddrag saaledes:

Uddrag af Skibsdagbogen for 3-m. Sk. »H. B. Linnemann«.

Skibet afsejlede fra Gøteborg den 20. Marts 1917 og var i alle Retninger vel forsynet og vel udrustet for den forestaaende Rejse.

Rejsen gik vel nordover inden om Utsire. Da vi kom nordover i Nærheden af 61° N.B. fik vi haarde Storme med Sne og Frost af O. og N.O. Vind, hvilket vi beholdt til vi var syd for Bredden af Hebriderne.

Søndagen den 1. April var det særdeles haard Storm, vi mistede en Del af Dækslasten. Vi befandt os paa omtr. 60° N.B. 15° V.L. observeredes om Emd., at Skibet var sprunget læk, og der var ca. 4 Fod Vand ved Pumpen. Vi forsøgte at pumpe, men det var tildels Sand, vi fik op.

Vi kastede da den øvrige Dækslast og besluttede for om muligt at bjærge Skib og Ladning, at søge nærmeste Havn paa Irland, hvorfor Kursen blev sat for Galway. Det var stadig haard Storm med Byger fra N.O. indtil Tirsdag Aften, da Bygerne aftog, og det flovede noget. Vi forsøgte ofte at pumpe, men fik intet Vand. Onsdag den 4. ved Daggry fik vi Achill Hd. i Sigte i S.O. gisset Afst. 30 Kml., paa samme Tid var Vandet steget til 6 Fod i Skibet. Vejret var da flovt. N.Olig klar Luft. Kl. $8^1/_4$ fik vi en U.-Baad i Sigte ca 1 Kml. nord for os, fra 2—5 Minutter efter blev det første Skud affyret, som vandede tæt foran for Skibet. Vi lod Skibet luve til Vinden og sprang alle hen for at sætte en Baad i Vandet, men de næste efterfølgende Skud traf Forskibet og Fokkeriggen, saaledes at Baadtaklerne og den ene Baad gik i Sønder, og et Par Kugler gik igennem den anden Baad.

Det var saaledes umuligt at faa Baad i Vandet under den haarde Ild. Vi forsøgte da alle at finde Ly bedst mulig mod Kugleregnen, hvilket var daarligt, da de trængte igennem alt. U.-Baaden kom stadig nærmere og gik rundt om Skibet i en Afstand af ca. 400 Fod, og gav det flere Kugler i Vandlinien i begge Ender og Sider, saa Skibet rendte straks fuld af Vand, men blev flydende paa Ladningen paa ret Køl. Roret blev skudt af i Vandlinien, Merseræerne var knækkede, Sejlene fuldstændig gennemhullede, og en Del af den staaende Rigning gaaet. Da Skibet saaledes havde faaet fra 30—40 Træffere, forsvandt U.-Baaden atter i vestlig Retning. Under Beskydningen blev Skibsføreren og Baadsmanden dræbte og fire Mand haardt saarede, Styrmanden lettere saaret.

Da U.-Baaden var gaaet, blev der rigget nye Baadtakler op og slaaet Sejldug over Hullerne paa Baaden og sat i Vandet,

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

da vi ikke var i Stand til at gøre noget for at bjærge Skibet til Havn med to Mand, i den Tilstand Skibet var. Vi fik de saarede i Baaden og forlod Skibet Kl. omtr. 11 Fmd.

To Mand, som var haardest saaret, døde under Sejladsen ind til Land.

Vi landede med Baaden paa Clere Isle Kl. 1 Torsdag Morgen, hvor vi alle blev indlagte paa et Hotel noget forkomne. Beretningen blev givet til Capt. for Kystgarten, som vilde give Underretning til alle vedkommende.

Joh. C. Rasmussen.

Bekræftet med Ed i min Overværelse.
Royal Danish Consulate, Belfast.
26. April 1917.

Konsul.

(Konsulats-Stempel).

Nr. 90/1917. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 23. Maj 1917.

A. Jacobsen,
Ass.

Søforhøret paany sluttet.
Retten hævet.
Rump.

Aar 1918 den 19. Marts Eftermiddag Kl. $1^1/_2$ blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand: Overretsassessor Riise og dens Medlemmer: Kaptajn Olsen og Kaptajn Wrisberg og foretoges:

Nr. 90/1917. Søforhør i Anledning af, at Skonnerten »H. B. Linnemann« (N. V. G. S.) er bleven beskudt af en Undervandsbaad.

Forhøret reassumeret.

Der fremlagdes Skrivelse fra Handelsministeriet af 7. Januar 1918 og Udskrift af Skibsdagbogen, som var til Stede i Retten, for Tidsrummet 20. Marts—1. April

Skrivelsen fra Handelsministeriet lyder saaledes:

HANDELSMINISTERIET.
Kjøbenhavn, den 7. Januar 1918.
1 Bilag.

Journal Nr. 30 A. 61/1917.
231.

Idet man hoslagt fremsender Udskrift af et ved Sø- og Handelsretten den 12. Maj f. A. afholdt Søforhør vedrørende Sænkningen af Skonnert »H. B. Linnemann« skal man — paa dertil af Udenrigsministeriet givet Foranledning — tjenstlig anmode Hr. Retsformanden om at ville foranledige, at der under et Reassumtionsforhør fremlægges et Udtog af Skibsdagbogen for Tidsrummet fra 20. Marts f. A. samt afgives Forklaring af Skibets Styrmand om, hvorvidt Skibet efter at have passeret Utsire har sat Kurs Nord om »Spærrezonen« og kun er kommet inden for dennes Grænser som Følge af Storm eller andre Forhold, som det ikke har staaet i Skipperens Magt at bekæmpe.

Man udbeder sig derefter snarest belejligt 2 Udskrifter af Reassumtionsforhøret tilstillet og dermed Bilaget tilbage.

P. M. V.

Busck-Nielsen.

Emil Krogh.

Til
Retsformanden ved Sø- og Handelsretten.

Nr. 90/1917. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 19. Marts 1918.

Blume,
Ass.

For Retten mødte:
Styrmand Johan Kristen Rasmussen.

Det fremlagte Uddrag blev sammenholdt med Dagbogen og fandtes overensstemmende med denne.

Styrmand Rasmussen bekræfter det fremlagte Uddrag, som oplæstes for ham.

Komparenten forklarer, at de sejlede godt 1 Kvartmil fra Kysten indenfor Utsire Fyr. Da de havde passeret dette Fyr, satte de Kursen N. V. t. N. og satte stadig Kursen saaledes, at de kunde sejle udenfor Spærrezonen. De havde i Forvejen afsat Kursen paa Kortet, og denne Kurs var sat udenfor nævnte Zone. Men nordlige og nordøstlige Storme slog senere Skibet ud af dets Kurs, og det haarde Vejr i Forbindelse med stærk nordlig Sø, drev Skibet ind i Spærrezonen, hvor de antagelig i Dagene fra den 27.—28. eller 29. Marts sejlede indtil 20 Kvartmil fra dens Grænse.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Da Vinden imidlertid halede sig mere østlig, kom de igen ud af Spærrezonen.

Da der i de første Dage i April stod vedholdende N.N.Ø. Storme, i hvilke Skibet sprang læk, var de nødt til at søge mod Land, fordi Skibet truede med at synke, og de satte da Kursen efter Gallway, hvilket var nærmeste Land, de kunde sejle til med den Vind, de da havde. De havde intet andet Valg. Der var paa det Tidspunkt ikke andet at gøre end at forsøge at naa Land paa denne Maade, hvis de vilde tænke paa at bjærge dem selv, Skib og Ladning.

Oplæst, vedstaaet, aftraadt.

Søforhøret sluttet.

Retten hævet.

Riise.

H. S. A. Olsen. *Wrisberg.*

»H. B. Linnemanns
Rederi: (Akties.) Hans Petersen. Marstal.
Reg. Tonn. Br.: 444.
Reg. Tonn. Net.: 404.
Bygningssted: Arendal.
Bygningsaar: 1902.
Materiale: Staal.
Klasse: Norske Veritas. 1 A 1. 1,4.
Assurance: Kr. 170,000. Krigsforsikringen for danske Skibe.

Anm. 3m. Skonnert »H. B. Linnemann« er senere indbjerget til Irland.

108. S/S »HELGA« af Esbjerg.

Sænket i Nordsøen den 4. April 1917 paa Rejse fra Hull til Kjøbenhavn med 1010 Tons Koks. Ingen Omkomne.

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn gør vitterligt:

Aar 1917 den 30. April Kl. 12 blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand: Kriminalretsassessor Rump og dens Medlemmer: Kaptajn A. N. Petersen og Kaptajn Wrisberg og foretoges:

Nr. 69/1917. Søforhør i Anledning af, at S/S »*Helga*« (N. T. N. J.) er blevet sænket.

For Rhederiet mødte Inspektør Christoffersen.

For Krigsforsikringen mødte Kaptajn Fabricius.

Af Besætningen mødte:
Føreren Kaptajn P. Johansen.
Matros Rudolf Terkelsen.
Matros Martin Jensen.
Matros Carl Andersen.
Fyrbøder Oluf Johansen.
Dæksdreng Andreas Andersen.

Der fremlagdes Skrivelse fra Rhederiet indeholdende Oplysninger om Skibet, Udtrag af Skibsdagbogen.

De fremlagte Dokumenter lyder efter hinanden saaledes:

J. Lauritzen, Copenhagen.

Oplysninger til Brug ved Søforhør i Anledning af at S/S »Helga« den 4. ds. er skudt i Sænk i Nordsøen af tysk Undervandsbaad.

Bygget i 1916 i Dordrecht Shipbuilding Company, Dordrecht; til Klasse Lloyd's ✠ 100 A 1. Byggematerialе Staal.

Rederi: Dampskibsselskabet »Vesterhavet«.

Damperens Hjemsted var Esbjerg.

Netto Reg. Tonnage 483,04 Tons, Brutto 834,42 Tons.

Signalbogstaver N. T. W. J.

Damperen var paa Rejse fra Hull til Kjøbenhavn med en Ladning Koks.

Krigsforsikring tegnet hos Krigsforsikringen for danske Skibe samt hos Danske Dampskibsrederes gensidige Krigsinteresseforsikring for Skibe.

Kasko- og Interesseforsikring tegnet hos De private Assurandører.

For Krigsforsikringen mødte Kaptajn Fabricius.

For Rederiet mødte Inspektør G. Christoffersen.

Af Besætningen mødte:
Kaptajn P. Johansen.
Matros Rudolf Terkelsen.
Matros Martin Jensen.
Matros Carl Andersen.
Fyrbøder Oluf Johansen.
Dæksdreng Carl Steen.
Kok Andreas Andersen.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Resten af Besætningen er endnu ikke kommen hjem.

Nr. 69/1917. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 30. April 1917.

A. Jacobsen,
Ass.

Uddrag af S/S »Helga«s Skibsdagbog over Rejsen fra Hull til Kjøbenhavn med en Ladning Cokes.

Tirsdag 3. April Kl. 6 Fmd. afgik med Lods om Bord og styrede efter dennes Anvisning ned ad Revieret. Kl. 8,30 Fmd. kvitteredes Lodsen ved Bull Fyrskib og styrede op langs Kysten i Henhold til de Ordre Kapt. havde faaet paa Toldboden i Hull. 3 Emd. Flamborough tv. Afst. 1 Kml. Log. 43. 7,20 Emd. High Whitby tv. Afst. 3,5 Kml. Log. 74.

Onsdag 4. April Kl. 1,05 Fmd. Souther Pt. tv. Afst. 2,5 Kml. Log. 16. Kl. 5,07 Fmd. Coquet Isl. i m/v. V.N.V. $^1/_2$ V. giss. Afst. 6 Kml. Log. 42 for. Kurs til Ø. N. Ø. $^3/_4$ Ø. frisk nordlig Kuling med Byger. 12 Md. for. Kurs til Ø. $^3/_4$ N. Kl. 1,05 Emd. lige ved Vagtskifte hørtes pludselig et Skud, og en Vandsøjle saas rejse sig i Vejret, derefter gentog Skuddene sig ret hurtig og en tysk Undervandsbaad saas ca. 3 Mil om Stb. omtrent tværs. Maskinen stoppedes med det samme, det første Skud faldt, og der sattes Signal, at Skibet var stoppet. Mandskabet var straks kaldt paa Dækket og var klar ved Baadene. Da der var skudt ca. 20 Skud paa Skibet, besluttede man at gaa i Baadene og ro ned mod Undervandsbaaden som derpaa nærmede sig den ene Baad, der var under Kommando af 1ste Styrmand Larsen. Baaden blev kommanderet langs Siden af Undervandsbaaden, og efter at have forhørt sig om Skibets Afgangs- og Bestemmelsessted gik 1 Officer og 2 Menige fra Undervandsbaaden om Bord i Redningsbaaden med en Sæk Bomber, og beordrede denne roet langs Siden af »Helga«. Efter at være kommet langs Siden af Skibet fik 1. Styrmand og 2. Mester Ordre til at følge med om Bord. 2. Mester fik derefter Ordre til at gaa ned i Maskinen og aabne Bundventilerne og efter at have medtaget 2 Patentlog og Liner, Sekstanterne, Kronometret, 3 Søkort og en Del Proviant, blev det danske Flag strøget, ogsaa dette medtoges; derefter placeredes 3 Bomber udenbords paa Bb. Side og under Vandlinien, hvorpaa Baaden igen blev beordret til at ro hen til Undervandsbaaden, og afleverede her Tyskerne og det røvede Gods. Baadene blev derefter overladt til deres Skæbne. Kort efter at Baaden havde forladt »Helga« sprang Bomberne, og Skibet begyndte at synke. Baadene holdt sig i Nærheden og ca. 20 Minutter efter forsvandt Skibet. Derefter sattes Sejl paa Baadene og styrede Vestefter. Vinden var omkring N. N. Ø. let Briæ, men med en Del Dønning. Baadene holdt sig i Nærheden af hinanden til det blev mørkt; omkring ved Kl. 8 gik Vinden om til ca. V. S. V. og friskede op. I Løbet af Natten mistede de to Baade hinanden af Sigte. Kl. 10 næste Formiddag blev Capt. Baad observeret af en engelsk Torpedojager (H. M. S. »Nicator«) som tog Besætning om Bord og bragte dem ind til Leith. Samme Dags Eftm. ca. Kl. 6 blev 1ste Styrmand's Baad observeret af en engelsk Patrouliebaad, som indbragte Besætningen til North Shields. Ved Forsøg paa at tage Capt.s Baad om Bord i Torpedojageren, beskadigedes denne saa meget mod Skibssiden at man opgav Forsøget og lod den drive, hvorimod den anden Baad indbragtes til Tynemough.

A. Jacobsen,
Fører.

Axel Larsen,
1ste Styrmand.

Nr. 69/1917. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 30. April 1917.

P. Johansen,
Ass.

Udskrift af Forklaring afgivet for den danske Konsul i Newcastle var tilstede og oplæstes for og godkendtes af de mødende. Afskrift af samme vil senere blive fremlagt.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Kaptajnen bemærkede, at Skibsdagbogen endnu ikke er hjemkommen.

Uddraget oplæstes for og godkendtes af de mødende af Besætningen.

Kaptajnen forklarer, at »Helga« førte dansk Flag og danske Nationalitetsmærker og sejlede den foreskrevne Kurs med Baadene udsvingede. Kaptajnen var lige gaaet ind i Bestiklukafet, da det første Skud faldt, og han gik da straks paa Broen, hvor Styrmanden allerede havde beordret Maskinen stoppet. Først efter at de første Skud var faldne, opdagede de Taarnet af Undervandsbaaden; den førte ingen Flag eller Signaler men vedblev at skyde.

»Helga» havde straks efter at Maskinen var stoppet hejst Signal herom. Da Undervandsbaaden vedblev at skyde efter »Helga«, gik de mellem et Kvarter og en halv Times Forløb alle i Baadene og roede hen imod Undervandsbaaden, uden at den standsede Skydningen. Til den Baad, hvori Kaptajnen var, blev der fra Undervandsbaaden ikke taget anden Notits end, at der blev spurgt, om de havde Vaaben, og alle blev beordrede til at holde Hænderne op. Den anden Baad blev derimod beordret langs Siden af Undervandsbaaden og maatte medtage Mandskab derfra til »Helga«. Komparenten kunde ikke se, hvad de foretog der. Undervandsbaaden gav iøvrigt ikke Redningsbaadene nogen Ordre eller Anvisninger eller tog sig af, hvor de blev af. De var i en Afstand af ca. 60 Sømil omtrent Øst af Coquet Island. Hvis Vejret havde holdt sig nogenlunde og det ikke var blevet alt for koldt, antager han, at de nok kunde have naaet ind til Kysten ved egen Hjælp, men begge Baade blev optagne af engelske Patrouillebaade. De saa Eksplosionen paa »Helga«, og at den sank, inden de forlod Stedet.

De øvrige mødende bekræftede Kaptajnens Forklaring.

Kaptajnen forklarer, at kun 1. Styrmand og 2. Mester, der var ombord i »Helga«, saa Folkene fra Undervandsbaaden anbringe Bomberne paa Skibssiden. Eksplosionen indtraf omtrent 5 Minutter efter at alle var gaaet fraborde.

Oplæst, vedtaget aftraadt.

Søforhøret sluttet.

Retten hævet.

Rump.

A. N. Petersen. *H. W. Wrisberg.*

Aar 1917 den 9. Maj Kl. 12 blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand: Kriminalretsassessor Rump, og foretoges:

Nr. 69/1917. Søforhør i Anledning af, at S/S »Helga« (N T V J) er blevet sænket.

Søforhøret reassumeredes.

Der fremlagdes Udskrift af Søforklaring, aflagt i Newcastle.

Den fremlagte Udskrift er saalydende:

Udskrift af Protokollen
ved
Kgl. Dansk Konsulat i Newcastle upon Tyne.

Søforklaring
S/S »Helga« af Esbjerg.

(Sænket i Nordsøen af tysk Undervandsbaad den 4. April 1917.)

Søforklaring Aar 1917, den 10. April Kl. 10,30 Fm. optoges efter forudgaaende Berammelse paa det kgl. danske Konsulat i Newcastle Søforklaring i Anledning af, at Dampskibet »Helga«, Kpt. Johansen af Esbjerg, undervejs fra Hull (Afgangsdag d. 3. April 1917) til København med en Ladning Koks, den 4. April 1917 blev sænket i Nordsøen af en Undervandsbaad. Konsulen fremlagde Kaptajnens Anmeldelse og den denne bilagte Udskrift af Skibsdagbogen — om hvis Tilstrækkelighed og ordrette Overensstemmelse med Dagbogen han i Forvejen havde forvisset sig, givende fornøden Paategning om Overensstemmelsen — og bemærkede, at han til Forklaringen havde varslet den i Anmeldelsen af Kaptajnen som muligvis interesserede opgivne Person, nemlig Hr. Fr. Madsen, som Repræsentant for den danske Krigsforsik-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

ring for Skibe samt Kaskoassurandørerne, De private Assurandører.

Skibsdagbogen samt Bemandingslisten var tilstede ligesom Skibets Nationalitetscertifikat — hvorefter det maaler 483, 4/100 R. T. N., og er bygget af Staal i Dordrecht i Aaret 1916 samt har Kendingsbogstaverne N. T. N. J.; dets Klassifikationscertifikat var gaaet tabt med Skibet, men ifg. Kaptajnens Opgivende havde det første Klasse baade for Skrog og Maskine. Maskindagbogen var ogsaa gaaet tabt. Den ovenfor varslet nævnte Hr. Fr. Madsen var mødt.

Mødt var endvidere Kaptajnen samt efter forudgaaende Aftale med Konsulen flere af Besætningen.

Fremstaar Kaptajn Johansen, der under Henvisning til den eventuelle Edsaflæggelse og til Lovens strænge Straf for Mened berørigt formanes til Sandhed, og navnlig derved ogsaa gøres opmærksom paa at det er hans uværgerlige Pligt intet at fordølge som kan tjene til Oplysning.

Efter Nationalitetscertifikat har Kaptajnen den 8. Maj 1913 af Fanø Birk faaet meddelt Bevis som Skibsfører.

Kaptajnen forklarer:

at hedde Peder Andreas Johansen;

at være født i Nordby, Fanø, den 11. Oktober 1883;

at hans Bopæl er i Svendborg;

at han hverken har været straffet eller tiltalt;

at han har ført Skibet fra i November Maaned 1916.

Uddraget af Skibsbogen samt Anmeldelsen gennemgaas Punkt for Punkt med Kaptajnen, der Punkt for Punkt fastholder samme og intet ved at tilføje.

Paa Foranledning forklarer Kaptajnen:

1. At han ikke kan tænke sig andre herboende end den af ham opgivne, der selv eller som Repræsentant for Tredjemand er interesseret i Sagen;

2. at Skibet ved dets Afgang fra Hull ikke blot var i fuld sødygtig men endog i fortrinlig Stand, og da laa 12′ 7″ for og 15′ 5″ agter (Engelsk Maal);

3. at Skibet ingen Lods havde ombord.

Yderligere udspurgt af Konsulen endvidere:

4. Efter at Lodsen havde forladt Skibet fulgte De da nøje de Dem af Myndighederne i Hull givne Instruktioner hensynlig Sejlads og Kurser?

Sv.: Ja.

5. Alt forløb normalt indtil Skuddet hørtes?

Sv.: Ja.

6. Traf det første Skud Skibet?

Sv.: Nej det slog ned flere Skibslængder fra, derefter kom de stadig nærmere.

7. Traf nogle af Skuddene Skibet, medens De var ombord?

Sv.: Nej, heller ikke efter at vi gik fra Borde; der affyredes ca. 20 Skud uden at vi saa noget træffe.

8. Talte De med nogen af U-Baadens Officerer?

Sv.: Nej, ingen Samtale; en Officer beordrede os at holde Hænderne op, spørgende om vi havde nogen Vaaben.

9. Hvilket Sprog talte han?

Sv.: Han talte Tysk, som blev oversat til dansk af en af hans Mænd.

10. De forstaar tysk?

Sv.: Ja, jeg har sejlet i tyske Skibe; U-Baaden holdt stadig Kanonen rettet mod vor Redningsbaad og alle maatte vedblivende holde Hænderne oppe.

11. De saa Bomberne som anbragtes langs Skibet explodere?

Sv.: Ja; og efter ca. 20 Minutters Forløb sank Skibet; U-Baaden forsvandt i nordlig Retning, saa snart Bomberne exploderede.

12. Hele Besætningen er reddet og ved godt Helbred?

Sv.: Ja, undtagen 2. Styrmand som maa søge Læge; han var dog ikke rigtig rask forinden Afgangen fra Hull.

13. Bemærkede De noget Navn, Nummer eller andet Kendemærke paa U-Baaden?

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Sv.: Nej, der var intet at se.

14. De var i Nattens Løb blevet adskildt fra Styrmandens Baad?

Sv.: Ja.

15. Blev denne eftersøgt af den Patroljebaad, der optog Dem?

Sv.: Ja, i ca. fire Timer, hvorefter Officereren udtalte sin Formening om at den maatte være bleven optaget.

Oplæst. Godkendt. Aftraadt.

Konsulen bemærker, at heller ikke han kender andre interesserede end den af Kaptajnen opgivne.

Fremstaar 1ste Styrmand Larsen, som ved Beskydningen som Vagthavende havde opholdt sig paa Broen og som har ført Skibsdagbogen, der under Henvisning til den eventuelle Edsaflæggelse og til Lovens strænge Straf for Mened behørigt formanes til Sandhed og navnlig ogsaa derved gøres opmærksom paa, at det er hans Pligt intet at fordølge som kan tjene til Oplysning.

Komparenten foreviser sit Næringsbevis som Styrmand, dat. Esbjerg den 14. Oktober 1911.

Komparenten forklarer:

at hedde Aksel Hendrik Sofus Larsen;

at være født i Esbjerg den 24. December 1889;

at hans Bopæl er i Esbjerg;

at han hverken har været straffet eller tiltalt;

at han har faret med Skibet som 1ste Styrmand fra i Maj Maaned 1916.

Uddrag af Skibsdagbogen samt Anmeldelsen og Kaptajnens Forklaring gennemgaas Punkt for Punkt med Komparenten, der Punkt for Punkt fastholder, resp. tiltræder samme og intet ved at tilføje.

Paa Foranledning forklarer Komparenten:

1. De tog Kommando af den Baad, der sendtes over til U-Baaden?

Sv.: Ja, Baaden kom hen imod os, der var 7 Mand foruden mig i Baaden.

2. De havde en Samtale med Officereren, da De kom langsides U-Baaden. Vil De gentage denne?

Sv.: For det første beordrede han »Hands up«, derefter spurgte han om der fandtes Kanon ombord i »Helga« eller Revolvere i Baadene, som jeg besvarede benægtende, hvorefter han beordrede os at ro langsides U-Baaden. Vi udspurgtes derefter, hvor vi kom fra og hvor vi skulde til. Derefter kom en Officer og to Mand fra U-Baaden ned i vor Baad medbringende en Sæk med Bomber og beordrede os at ro tilbage til »Helga«; paa Vejen spurgte han os om vi var bleven eskorteret af Patroljebaade op langs Kysten, hvortil jeg svarede Nej; han udtalte sin Forbavselse over at vi vedblev at sejle under disse Krigsforhold.

3. Talte han tysk?

Sv.: Snart tysk, snart daarligt engelsk; jeg forstaar tysk.

4. De er klar over, at han var tysk?

Sv.: Ja.

5. Hvad skete, da De kom langsides »Helga«?

Sv.: Han beordrede 2. Mester og mig med op paa Dækket; Kaptajnen og Resten af Mandskabet var gaaet i den anden Redningsbaad samtidig med os. Baadene beordredes at ligge stille, da der ellers vilde blive skudt paa dem. Officereren beordrede mig derefter til at tage ham til Bestiklukafet, hvor han tog Søkortene, Sekstanterne, Kronometret, Patentlog og Line, som bragtes i Baaden, hvorefter Turen kom til Proviantrummet, hvor Sækken, der havde indeholdt Bomberne, fyldtes med Proviant og bragtes i Baaden. Imidlertid var 2. Mester bleven beordret ned i Maskinen. Derefter anbragtes Bomberne paa Bagbordsside; en forude, en agterude og en midtskibs, hvorefter vi gik i Baaden, hvor vi beordredes at ro Officereren og de to Matroser tilbage til U-Baaden; medens vi roede tilbage med dem, sprang Bomberne, og Skibet begyndte at synke. U-Baaden gik straks nord paa, vi laa nogen Tid og saa paa Skibet til det sank og

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

søgte derefter vesten over mod Land. Der kom i Nattens Løb Snebyger, og Baadene kom bort fra hverandre. Torsdag Eftermiddag Kl. 6 blev vi optaget af en engelsk Patroljebaad og bragt til Shields.

6. Søgte denne Patroljebaad at finde Kaptajnens Baad?

Sv.: Ikke den vi var ombord i, men der var 3 andre i Følge med ham og disse paabegyndte straks Eftersøgningen.

7. Hvor er Deres Redningsbaad placeret?

Sv.: Den ligger i Shields.

Forelæst. Godkendt. Aftraadt.

Fremstaar paany Kaptajnen, der paa Anledning udtaler sig i nøjeste Overensstemmelse med Styrmanden som ovenfor.

Forelæst. Godkendt. Aftraadt.

Fremstaar Udkigsmanden, Matros Terkelsen.

Komparenten forklarer:

a t hedde Rudolf Terkelsen;

a t være født i Aarhus den 11. Marts 1883;

a t hans Bopæl er Aarhus;

a t han hverken har været straffet eller tiltalt;

a t han har faret med Skibet fra November Maaned 1916 som Matros.

Paa Foranledning forklarer Komparenten:

1. De var paa Udkig da det første Skud faldt?

Sv.: Ja, jeg havde lige afløst.

2. Saa De noget til U-Baaden forinden De hørte Skudet?

Sv.: Nej, jeg saa den først efter det andet Skud.

3. Traf noget Skud Skibet?

Sv.: Nej, de faldt et godt Stykke fra os, men kom stadig nærmere.

4. Roede De i Styrmandens Baad hen imod U-Baaden? Sv.: Ja.

5. Saa De om der var noget Navn eller Mærke paa den?

Sv.: Nej, der var intet Navn eller Mærke.

6. Da De var langsides U-Baaden saa De en Sæk blive bragt i Deres Baad?

Sv.: Ja, det var den Sæk, Bomberne var i.

7. Saa De senere disse Bomber blive anbragt langsides »Helga«?

Sv.: Nej, de blev anbragt paa B. B. Side, vor Baad var paa Stb. Siden.

8. Saa De Bomberne explodere, efter at Baaden havde forladt Skibet?

Sv.: Ja, jeg saa Vandsøjler og Koks fra Dækslasten gaa i Luften.

9. Og nogen Tid efter saa De »Helga« gaa til Bunds?

Sv.: Ja.

Forelæst. Godkendt. Aftraadt.

Fremstaar Rorsmand Steen.

Komparenten forklarer:

a t hedde Karl August Steen;

a t være født i Faaborg den 24. Juni 1902;

a t hans Bopæl er i Esbjerg;

a t han hverken har været straffet eller tiltalt;

a t han har faret med Skibet som Skibsdreng fra Juli Maaned 1916.

Paa Foranledning forklarer Komparenten:

1. De var ved Roret under Beskydningen? Sv.: Ja.

2. Saa De U-Baaden?

Sv.: Ja noget efter Beskydningen var begyndt.

3. Roede De i Styrmandens Baad over til U-Baaden?

Sv.: Ja.

4. Saa De senere Bomben eksplodere og »Helga« synke? Sv.: Ja.

Forelæst. Godkendt. Aftraadt.

Fremstaar 2. Maskinmester Petersen.

Komparenten foreviser sit Næringsbevis som Maskinmester, dat. Rudkjøbing den 21. Juni 1913.

Komparenten forklarer:

At hedde Jørgen Stengade Petersen;

At være født i Rudkjøbing den 10. Maj 1890;

At hans Bopæl er Birkerød;

At han hverken har været straffet eller tiltalt;

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

At han har faret med Skibet som 2. Mester fra i Maj Maaned 1916.

Paa Foranledning forklarer Komparenten:

1. De var Vagthavende i Maskinen, da Beskydningen begyndte? Sv.: Nej jeg var lige bleven afløst af 1. Mester og sad i Messen, hvor jeg hørte, der blev ringet paa Maskintelegrafen og gik saa ud paa Dækket.

2. Saa De da U.-Baaden? Sv.: Nej, først efter at der var faldet nogle Skud.

3. Hele Besætningen gik fra Borde, og De gik i Styrmandens Baad? Sv.: Ja, og fulgte med over til U.-Baaden, hvor en Officer og 2 Matroser med en Sæk kom i Baaden til os.

4. De roede derefter tilbage til »Helga«? Sv.: Ja, og gik om Bord, hvor den tyske Officer gav mig Ordre til at aabne for Søventilen; han gik kun med til Toppen af Fyrpladsen, hvor han forblev medens jeg gik ned, — men jeg aabnede kun Askeslukningshanen og gik derefter op igen og blev straks beordret ned i Baaden.

5. Det vilde have medtaget lang Tid at sænke Skibet ved Vandet fra Askeslukningshanen? Sv.: Ja, det vilde det, det var kun et lille Rør, og Vandet kunde i hvert Fald kun have fyldt Maskinrummet.

6. De saa senere Bomberne eksplodere og »Helga« synke? Sv.: Ja.

Forelæst. Godkendt. Aftraadt.

Paa Konsulens Spørgsmaal til den som interesserede mødte og til Kaptajnen, som nu gjordes bekendt med foranstaaende Forklaringer, om yderligere Spørgsmaal ønskes rettet til de alt afhørte, svare begge benægtende.

Konsulen mener det ikke i Undersøgelsens Interesse nødvendigt at afhøre flere af Besætningen, og heri er saavel den interesserede som Kaptajnen enig.

Samtlige Deponenter — med Undtagelse af Rorsmand Steen der er under Alder, — fremtræder nu samlede efter at være bleven afhørt enkeltvis, og bekræfter efter samlet at være blevet behørigt formanet til Edsaflæggelse, hver for sig Deres Forklaring med Lovens Ed.

Konsulen henleder endnu Kaptajnens Opmærksomhed paa hans Forpligtelse til i sin Tid i Danmark at melde sig til Søforhør.

Søforklaringen sluttet Kl. 1,40 Eftm.

Konsulat-Stempel.

Louis Zøllner.
Kgl. Dansk Konsul.

Nr. 69/1917. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 9. Maj 1917.

A. Jacobsen,
Ass.

Søforhøret paany sluttet.

Retten hævet.

Rump.

»Helga«s
Rederi: Dampskibsselsk. »Vesterhavet«. Esbjerg.
Reg. Tonn. Br.: 834.
Reg. Tonn. Net.: 483.
Tons DW.: 1280.
Bygningssted: Dordrecht Sheepswerf.
Bygningsaar: 1916.
Materiale: Staal.
Klasse: Lloyd's Reg. ✠ 100 A 1.
Assurance: Kr. 997,500. Krigsforsikringen for danske Skibe m. fl.

109. 3-m. Skonnert »EBENEZER« af Svendborg.

Sænket i Atlanterhavet den 5. April 1917 paa Rejse fra Savannah til Nørresundby med 285 Tons Oliekager. Ingen Omkomne.

Udskrift af Aalborg Købstads Søretsprotokol.

Aar 1917 den 27. April Formiddag Kl. 11½ blev Aalborg Købstad Søret sat paa Tingstedet i Aalborg og beklædt af Søretens Formand samt af Søretsmedlemmerne Fabrikant Imanuel Stuhr og Købmand Edgar. Hvor da foretoges:

Søsag Nr. 19/1917. Søforhør. Søforklaring i Anledning af, at 3-m. Skonnert »*Ebenezer*« af Aalborg paa Vejen fra Savannah til N.-Sundby er sunket i Atlanterhavet efter at være blevet skudt i Sænk.

Der fremlagdes a Rekvisition, b Rapport, c Fortegnelse over Mandskabet.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Det fremlagte er saalydende:

a. Som Repræsentant for Rederiet for 3-m. Skonnert »Ebenezer« af Aalborg, Kaptajn Jensen, beder jeg den ærede Formand for Aalborg Søret afholde Søforklaring i Anledning af, at nævnte Skib paa Rejsen fra Savannah til Nørresundby med en Ladning Oliekager er sunket i Atlanterhavet efter at være bleven torpederet.

Aalborg, den 25. April 1917.

Ærbødigst

Chr. Jensen.

Til

Formanden for Aalborg Søret.

Aalborg.

Fremlagt i Aalborg Købstads Søret, den 27. April 1917.

Ole Kirk.

b. Rapport over 3-m. Sknt. »Ebenezer«s Sænkning i Atlanterhavet den 5. April 1917:

Skibet forlod Savannah (GA) den 28. Februar d. A. med en Ladning bestaaende af 285 Tons Oliekager bestemt for Nørre Sundby, hvor Lasten skulde losses, Skibet var ved Afsejlingen fra Savannah i alle Maader udrustet og skikket til ovennævnte Rejse, som forløb vel, uden at noget bemærkelsesværdigt hændte til den 2. April d. A., da Skibet Kl. 6 Morgen 58° 30′ NB., 11° 50′ VL. blev prajet af en fransk Patruljekrydser, som sendte Prisemandskab over, 1 Officer og 3 Mand, med Ordre at føre Skibet til Stornoway for Inspektion. Vinden var da N.N.O. med haard Storm, Sne og Hagelbyger. Skibet laa for Stb. Halse styrende N.V. over. Efter Ordre af den franske Officer blev Skibet lagt rundt paa Bb. Halse og styrede Bidevind øst over.

Tirsdagen den 3., Vind N.N.O., stormende Kuling med Sne og Hagel.

Onsdagen den 4. April, Vinden oml. flov og ustadig, Snebyger.

Torsdagen den 5. April, Vind N.N.O. med stormende Byger og Sne. Kl. 10 Fmdg. saas en Undervandsbaad komme op mod Skibet fra S.V. Skibet laa for Bb Halse styrende Bidevind øst efter. Kl. 10,30 skød U.-Baaden det første Skud paa Skibet. U.-Baadens Afstand fra Skibet ca. 3 Sømil. Da det første Skud og de efterfølgende faldt for om Skibet, antoges det, at Skydningen skulde forstaas som Stopsignal, hvorfor Skibet blev lagt for Stb. Halse og styret mod U.-Baaden, som vedblev at skyde. Efter at være kommet nærmere skelnedes Signalet A. B. (»Forlad Skibet«) paa U.-Baaden. Redningsbaaden blev da sat i Vandet, og Skibets Besætning samt Prisemandskabet reddede sig i den bort fra Skibet hurtigst muligt. U.-Baaden havde fyret ca. 20 Skud uden at ramme og vedblev at fyre indtil 12,30 Emdg., da »Ebenezer« sank som Følge af Skydningen. Ca. $^1/_2$ Time før Skibet sank fyrede U.-Baaden 1 Gang Shrapnell paa Redningsbaaden, som da var ca. $1^1/_2$ Sømil væk fra Skibet, uden at træffe. Skibets Plads ved Sænkningen var m/v. N.O. af St. Kilda 10 Sm. — Redningsbaadens Besætning blev optaget af engelsk Patrouillebaad Kl. 1,30 Em. og blev landsat i Oban Lørdag Morgen den 7. April. Rejste og ankom samme Aften til Glasgow. Søforklaring aflagdes der for Notarius Publicus den 11. April. Undertegnede Fører af Skibet samt dets Kok R. Larsen rejste til Danmark over Leith og ankom med S/S »Rhone« til Aalborg.

Aalborg, den 26. April 1917.

M. T. Jensen.

Fremlagt i Aalborg Købstads Søret, den 27. April 1917.

Ole Kirk.

c. Fortegnelse over Mandskabet om Bord paa 3-m. Skonnert »Ebenezer« af Aalborg, da dette Skib blev sænket i Atlanterhavet:

Fører M. P. Jensen.
Styrmand M. Christensen.
Matros H. Kvikstad.
Matros R. Meyer.
Kok R. Larsen.

Af disse fremstilles til Søforklaring i Aalborg:

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Føreren M. P. Jensen.
Kok R. Larsen.
Aalborg, den 25. April 1917.

Chr. Jensen.

Fremlagt i Aalborg Købstads Søret, den 27. April 1917.

Ole Kirk.

Fremstod Mægler Chr. Jensen, der anmodede om, at Skibets Fører samt Kok R. Larsen, der ligeledes vare mødte, maa blive stedede til at afgive Søforklaring.

Som korresponderende Rheder for S/S Sejlskibsselskabet 3-m. Sknt. »Ebenezer« mødte Købmand T. K. Jensen af Aalborg.

For Ladningsmodtagerne A/S P. P. Hedegaard, N. Sundby, mødte Prokurist Kjeldsen.

For Skibsassurandørerne Dansk Skibs- og Transportforsikring mødte Direktør Andreas Petersen af Kjøbenhavn.

Skibets Nationalitets- og Registrerings-Certificat var til Stede i Retten.

Fremstod Skibets Fører Kaptajn Kaj Martin Peder Lauritz Jensen, 31 Aar gammel, af Thurø, der fremlagde autoriseret Oversættelse af den i Rapport b ommeldte i Glasgow afgivne Søforklaring (d).

Den fremlagte Oversættelse er saalydende:

d. Autoriseret Oversættelse.

Ved denne offentlige Protest kundgøres det for alle Vedkommende, at den 11. April i Aaret Eettusind Nihundrede og Sytten og i det syvende Regeringsaar af vor Regent af Guds Naade, Kong George V, Konge over de forenede Kongeriger Storbritanien og Irland og over de britiske oversøiske Besiddelser, Troens Beskytter, fremstod for mig, William Johnstone af Staden Glasgow, Notarius Publikus i Countyet Lanark i den Del af Storbritanien, der kaldes Skotland og i Nærværelse af nedennævnte Vidner, Kay Martin Peder Lauritz Jensen, Fører af 3-m. Skonnert »Ebenezer« af Svendborg, som højtidelig forklarede, at han den 28. Februar d. A. med nævnte Skib, indehavende en Ladning bestaaende af To Hundrede og Ottifem tons Oliekager afgik fra Savannah bestemt for Nørresundby i Danmark. Skibet var tæt, hægt og stærkt, velbemandet rigget og udhalet, Master og Pumper i fuldstændig Orden, Ladningen omhyggelig stuvet, Lugerne tilbørlig skalkede, og Skibet i enhver anden Henseende godt udrustet, forsynet og gjort klar for Sørejsen. Besætningen bestod af fem Mand i alt inklusive Føreren.

Den 2. April 1917 paa 58° 30′ nordlig Bredde og 11° 50′ vestlig Længde kom en bevæbnet Officer og tre Mand om Bord fra et fransk Patrouilleskib med Instruktioner om at tage Skibet ind til Stornoway for Inspektion. Det blæste da med en Storm af N.N.O. Den 3. April vedblev Stormen af N.N.O. med Snebyger. Den 4. April meget hæftige Stormbyger med hyppigt skiftende Vinde. Den 5. April igen N.N.O. med hæftige Byger og høj Sø. Kl. 10 Fm. d. 5. April fik Føreren Øje paa en tysk U.-Baad, den kom fra S.W. paa Styrbords Laaring; »Ebenezer« laa da med Bagbord Halse. Da U.-Baaden først kom i Sigte, var den omtrent tre Miles borte. Kl. 10,30 Fm. begyndte U.-Baaden at beskyde Ebenezer med Granater. Skibet blev derfor lagt for Styrbord Halse og styrede hen imod U.-Baaden, da Føreren mente, at Granatskydningen betød Signal til at stoppe. Saasnart Ebenezer kom saa nær, at Signalerne kunde ses — sandsynligvis ca. to miles fra U.-Baaden, saa Føreren, at U.-Baaden viste Flag A og B. I den internationale Code betyder dette at Besætningen straks maa forlade Skibet. Kl. 11 Fm. forlod derfor hele Besætningen inkl. Føreren og det bevæbnede Patrouillemandskab Skibet. Ved dette Tidspunkt havde U.-Baaden affyret 15—20 Granater, men ingen af dem havde ramt Skibet. Der gik en svær Sø, men Redningsbaaden blev heldig sat i Vandet og Kaptajn, Mandskab og de bevæbnede Folk kom godt ned i den. U.-Baaden vedblev at beskyde »Ebenezer«, og Kl. 12,30 Em. saa Føreren, at den sank som Følge af Granatilden. Omtrent en halv Time før »Ebenezer« gik under af-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

fyrede U.-Baaden en Salve Granater mod Baaden med Mandskabet, men den ramte ikke, og ingen blev saaret. Det Sted, hvor »Ebenezer« sank var omtrent 10 miles S. W. fra St. Kilda, der tydelig kunde ses. Føreren, Mandskabet og Patrouillemandskabet blev omtrent Kl. 1,30 Eftermiddag taget om Bord paa en af Hs. Majestæts Patrouilletrawlere. D. 7. April om Morgenen blev de sat i Land i Oban. Skibets Fører ankom til Glasgow d. 7. April 1917 om Aftenen.

Under hele Rejsen var Pumperne blevet omhyggelig og stadig inspiceret, og der var anvendt al tilbørlig Omhu og Forsigtighed ved Navigeringen af Skibet, og derfor nedlagde nævnte Kay Martin Peder Laurits Jensen Protest, og jeg ovennævnte Notarius Publikus nedlagde i hans Navn og paa hans Begæring paa det alvorligste Protest med Hensyn til Vind og Vejr og de ovennævnte hæftige Storme og Tildragelser og Hændelser samt m. H. t. nævnte Skibs og Ladnings Forlis lige over for alle og enhver Person eller Personer, som det maatte vedrøre, imod at dette Tab og denne Skade tilregnes Føreren eller hans Mandskab, der har gjort alt, hvad der stod i deres Magt for at redde og bevare Skib og Ladning, ligesom det heller ikke maa tilregnes nogen som helst Mangel ved det nævnte Skib eller dets Tilbehør, idet Skaden og Tabet er opstaact som ovenfor nævnt, hvorimod Tabet og Skaden maa falde paa og bæres af de interesserede Købmænd, Befragtere eller Assurandører, eller hvem som helst det ellers maatte vedrøre m. H. t. Havari eller paa anden Maade.

Hvorefter og i Henhold til alle Præmisserne nævnte Kay Martin Peder Laurits Jensen begærede og Dokument af mig Notarius Publikus.

Dette blev forhandlet og udført i Retsbureauet hos Wright, Johnstone og Mackensie, Retsskrivere i Glasgow mellem Kl. 2 og 3 Em. i ovennævnte Regeringsaar, Aarstal og Dato for og i Nærværelse af William John Taylor Sagfører i Glasgow og James Muirhead Henderson Junior, Kontorist hos nævnte Wright, Johnston & Mackensie som særlig tilkaldte Vidner i Sagens Præmisser, og som sammen med mig har skrevet under paa de foregaaende Sider af dette Dokument.

William J. Taylor, Vidne.
Jas. M. Henderson, Vidne.
M. P. Jensen, Fører.
Wm. Johnstone, Notarius P.

Vi Mikael Christensen. Styrmand, og Ragnhard Meyer, Matros, paa 3-m. Skonnert »Ebenezer«, og som tjente om Bord paa dette Skib paa dets sidste Rejse, erklærer højtideligt og oprigtigt alle de Sager, Tildragelser og Omstændigheder, der er omtalt og indeholdt det foranstaaende Dokument (Protest), der er bleven forelæst for os, er rigtige og sande, og vi begge og hver af os afgiver denne Erklæring samvittighedsfuldt, idet vi tror, at den er sand og i Medfør af Bestemmelserne i »The Statutory Declarations Act, 1835«.

M. Christensen. *R. Meyer.*

Underskrevet og erklæret for mig i Glasgow d. 11. April i det Herrens Aar Eettusind Nihundrede og Sytten.

Wm. Johnstone,
Notarius Publikus.

Herved stadfæstes, at dette er en tro Kopi af den originale Protest.

pro *E. Evon Mehren.*

Konsulatsegl.

Geo. R. Keir,
Vicekonsul.

Gebyr 7/0.

Oversættelsens Rigtighed attesteres.

Aalborg, d. 27. April 1917.

C. Rasmussen.

Fremlagt i Aalborg Kobstads Søret, d. 27. April 1917.

Ole Kirk.

Han bekræftede under Sandheds Løfte Indholdet dels af Rapport b, dels af Protesten d. Han oplyste, at det sænkede Skib er bygget paa Thurø paa Kravel af Eg i 1904—05, det var drægtigt 153,55 Netto Register Tons Værdi formentlig 85,000

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Kr., Forsikringssum og Ladningsværdi ubekendt.

Kaptajnen godkendte Rigtigheden af Fortegnelse c og bemærkede, at Styrmanden og de 2 Matroser tog Hyre i Glasgow. Skibsjournalen gik tabt.

Paa Anledning af Købmand T. K. Jensen erklærede Kaptajnen, at han ikke, før han afsejlede fra Savannah, har modtaget et d. 27/2 d. A. fra Aalborg afsendt Telegram saalydende: »Gaa Halifax Inspektion, sejl nordlig, hold klar Farezonen, bekræft Modtagelsen heraf, T. K. Jensen«. Kaptajnen havde, inden han forlod Savannah erfaret, at Tyskland havde erklæret en vis Zone omkring England for Krigszone og havde tilkendegivet at ville lade alle Skibe, som kom indenfor Zonen nedskyde uden Varsel, men han vidste ikke, at den fremsatte Trusel blev saa strengt overholdt som Tilfældet var. Han var ubekendt med Omfanget af paagældende Zone. Paa Anledning fastholdt Kaptajnen, at Skibet afsejlede 28. Febr.; hvis det Telegram, som meldte Rhederne Afsejling, er dateret 1. Marts d. A., maa dette hidrøre fra, at den Mægler i Savannah, som skulde besørge Afsendelsen først har afsendt det d. 1. Marts.

Paa Anledning af Direktør Petersen oplyste Kaptajn Jensen, at da han prajedes af Krydseren, var han ubekendt med, hvorvidt han var indenfor Farezonen. Det var hans Hensigt at styre sonden om Færøerne; anden Vejledning havde han ikke kunnet erholde i Savannah. Det var ikke hans Tanke, at han af egen Drift vilde være gaaet til England til Inspektion.

Oplæst. Vedtaget, under Eds Tilbud.

Fremstod Kok Rasmus Aage Larsen, 17 Aar gammel, af Odense, der under Eds Tilbud bekræftede Rigtigheden af Indholdet af Rapport b, som blev ham forelæst.

Oplæst. Vedtaget.

Købmand T. K. Jensen oplyste paa Anledning, at det sænkede Skib er købt i Juli 1916 for 85,000 Kr., og at det var forsikret for samme Sum.

Oplæst. Vedtaget.

Prokorist Kjeldsen oplyste paa Anledning, at Ladningens Værdi var ca. 95,000 Kr., og at den var forsikret i forskellige Selskaber for en Sum, som han ikke nøje kan angive; Hoveddelen af Forsikringen var tegnet af Dansk Søkrigsforsikring for Varer.

Oplæst. Vedtaget.

Søforklaringen sluttet.

Retten hævet.

Ole Kirk. *Niels Edgar.* *Im. Stuhr.*

»Ebenezer«s
Rederi: (Aktiesj.) T. K. Jensen. Aalborg.
Reg. Tonn. Br.: 181.
Reg. Tonn. Net.: 154.
Bygningssted: Thurø.
Bygningsaar: 1905.
Materiale: Eg.
Klasse: Bur. Ver. ✠ 16 3/3 G. 1. 1.
Assurance: Kr. 85,000. Fjerde Søforsikrings-Selskab og Dansk Sø- og Transportforsikrings-Selskab.

---

110. 3-m. Skonnert »BRIS« af Rødby Havn.

Skudt i Sænk i Atlanterhavet den 5. April 1917 paa Rejse fra Livorno til Vejle med 93 Tons Foderstoffer. 2 Omkomne.

Udskrift af Rødby Købstads Justitsprotokol.

Aar 1917 den 30. April, Formiddag Klokken 11, blev Rødby Købstads Søret sat paa Raadhuset i Rødby og betjent af den ordinære Dommer med nedentegnede Retsvidner, hvor da foretoges:

Sag Nr. 16/1917. Søforklaring i Anledning af, at 3 mastet Skonnert »*Bris*« er bleven torpederet.

Dommeren fremlagde Begæring af 23. ds. fra Skibsrheder A. Andersen om at der maa blive afholdt Søforklaring over Besætningen fra 3-mastet Skonnert »Bris«, Rødby Havn, der den 5. ds. er torpederet i Atlanterhavet.

For Retten mødte Prokurist A. Andersen, der bemærkede, at Skibet tilhørte et Partrhederi ved Navn »Bris«.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Endvidere var mødt for »Krigsforsikringen for danske Skibe«, samt »Dansk Krigsforsikring for Varer«, Agent J. V. Fenger.

Til Forklarings Afgivelse fremstod Føreren af det nævnte Skib, Carl Johansen, der efter at være forberedt til Edsaflæggelse ved Oplæsning af Edsformaningstalen forklarede, at Mandskabet paa det ommeldte Skib bestod af foruden ham, Styrmand Ove Nielsen for Tiden i Korsør, Ungmand Ejner Andersen, mødt her i Dag, samt Kok Anker Hansen og Ungmand P. Jørgensen, hvilke to blev skudt ved Skibets Sænkning. Komparenten fremlagde en af ham afgivet Rapport, dateret 27. ds., hvilken oplæstes for ham og af ham i et og alt godkendtes.

Rapporten er saalydende:

Rapport Nr. 1.

Den 1. Februar 1917 var 3-mst. Sk. »Bris« klar til Afsejling fra Livorno (Italien) bestemt til Vejle med en Ladning Risfodermel, ialt 93 Tons og Modtageren af Ladningen var efter Connossementet til Hr. Købmand P. Holst, Vejle.

Skibet afsejlede 1. Februar fra Livorno og Rejsen forløb heldig til Stornoway, hvortil Skibet indbragtes af en engelsk Patroljebaad for Eksamination.

Skibet opankredes paa Stornoway Red den 17. Marts.

Den 26. Marts blev Skibet atter frigivet, hvorfor der gjordes søklar, behørig Proviant og Vand bragtes ombord og den 28. Marts tilsattes Flag for Damper til at slæbe os til Søs. Kl. ca. 4 Efterm. ankom Slæbedamper, som tog os udenfor Havnen, hvorefter fulde Sejl tilsattes, og behørig Kurs styredes efter Butt of Levis.

Ved Afsejlingen fra Stornoway var Vinden sydlig, senere paa Natten skiftende til N Ø med laber Kuling.

Kl. 12 Middag den 29. Marts pejledes Suleskjær Rk. tværs om Bb. 2 Kvm. af. Vinden var stadig N Ø tiltagende i Styrke.

Kl. ca. 5 Eftm. maatte Skibet drejes til for Smaasejl og saaledes holdtes gaaende til 4. April om Eftm., da Vinden atter stilnede noget af samtidig med at skifte til N N Ø.

Skibet holdtes nu Øst over og Torsdag den 5. April pejledes Butt of Levis i S $^1/_2$ V g Afst. 15 Kvm. Kursen holdtes fremdeles Øst over Vinden N N Ø og Snebyger Bramsejlskuling.

Kl. 2 Eftm. den 5. April kom der pludselig en Undervandsbaad til Syne forude om Stb. ca. 200 Alen borte, just som vi saa ham, begyndte han at skyde paa os uden at give noget som helst Signal, de første Skud borttog Sejlene og en Del af Bogsprydet, og Kok Anker Hansen, som blev beordret til at være behjælpelig ved Nedfiring af Baaden, løb forud, muligvis for at bjerge noget Tøj og blev saaledes skudt paa Fordækket, et andet Skud eksploderede nær agter, som dræbte Ungmand P. Jørgensen, der var i Færd med at hejse det danske Flag. Skipperen forsøgte at bjerge Skibets Værdigenstande, men et andet Skud eksploderede over Kahytten, saa Skibet forlodes uden at have været i Stand til at bjerge noget af dets Papirer.

Fra Undervandsbaaden saas, til vi forlod Skibet, medgik ca. 5—6 Minutter.

Vi forsøgte nu at nærme os Undervandsbaaden, men da vi kom op til ham, holdt han længere ned mod Skibet, stadig affyrende Skud, ialt 30—40, og efter ca. 1 Times Forløb begyndte Skibet at hælde Styrbord over, hvorefter det sank.

Vi satte nu Kursen efter Butt of Levis, saa godt det lod sig gøre. Kl. ca. 6 da en Snebyge kom op og forraarsagede en Del krap Sø, væltede Baaden med Bunden i Vejret, saa al Ting, der var ombord, mistedes, dog lykkedes det, da Baaden atter var paa ret Køl, at bjerge to Aarer, hvoraf den ene var brækket.

To af os holdt sig svømmende ved Jollen, medens en tredje lettede den noget for Vand, indtil vi alle tre kunne komme til at øse læns.

Vi roede med Søen ned uden rigtig at kunne holde Kurs begrundet paa Regn-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

dis. men Kl. 3 Morgen kom Land til Syne, og lykkedes det Kl. ca. $5^1/_2$ at lande Baaden i Shader Bugt.

Samme Dag overførtes vi til Stornoway, hvor Søforklaring afholdtes paa Toldboden.

Bagenkop, den 27. April 1917.

K. Johansen,
Fører.

Fremlagt i Rødby Købstads Søret den 30. April 1917.

J. Jensen.

Han havde intet til denne at tilføje, men ønskede at udtale, at saavel han som Resterne af hans Mandskab saavel paa Stedet, hvor han landede som i Stornoway, blev behandlet med overordentlig Imødekommenhed af Befolkningen og den danske Konsul i Stornoway.

Paa Anledning af J. V. Fenger, forklarede Komparenten, at Skibet var paamalet to store danske Flag paa hver Side og imellem disse Flag stod malet med store Bogstaver »Danmark«. Endvidere forklarer Komparenten, at han er aldeles sikker paa, det var en tysk Undervandsbaad, der sænkede Skibet; ganske vist havde Undervandsbaaden ingen Kendetegn, men Komparenten var saa nær ved den, at han kunde se, det var tyske Marinesoldater. Komparenten paaviste nu paa et af A. Andersen fremlagt Kort Stedet, hvor Sænkningen fandt Sted, nemlig ca. 15 Kvm. nordlig for Butt of Levis. Komparenten tilføjer endelig, paa Anledning af A. Andersen, at han ikke, da han forlod Livorno, havde faaet nogen Underretning om Farezonens Tilstedeværelse af Udstrækning, og paa Andersens Udtalelse her i Retten om, at han havde afsendt Telegram til Skibet til Gibraltar, for at lade Kaptajnen tilflyde Underretning om Farezonen, erklærer Johansen, at han ikke har modtaget noget Stoppesignal der.

Oplæst. Vedtaget.

Derefter bekræftede Komparenten med sin Ed den af ham saaledes afgivne Forklaring.

Derefter fremstod Ungmand Ejner Andersen, 19 Aar gammel, og forklarede han behørigt forberedt til Edsaflæggelse ved Oplæsning af Edsformaningstalen, overensstemmende med den af forrige Komparent fremlagte Rapport, hvorfor denne oplæstes for ham og af ham i et og alt godkendtes.

Han tilføjer, at Skibet var paamalet 2 danske Flag paa hver Side og mellem Flagene med store Bogstaver »Danmark«.

Oplæst. Vedtaget.

Derefter bekræftede Komparenten med sin Ed den af ham saaledes afgivne Forklaring.

Komparenterne aftraadt.

Søforklaringen udsat.

Søretten hævet.

J. Jensen.

Vidner.

A. Jakobsen. *C. Jørgensen.*

Aar 1917 den 1. Maj, Eftermiddag Klokken $4^1/_2$, blev Rødby Købstads Søret sat paa Raadhuset i Rødby og betjent af den ordinære Dommer som Formand, med de tiltagne Søretsmedlemmer D'Hrr. F. A. Kromann, Maribo, og R. Jensen, ligeledes af Maribo, hvor da foretoges:

Sag Nr. 16/1917, fortsat.

Til Stede var Føreren C. Johansen og Ungmand Ejner Andersen.

Til Forklarings Afgivelse fremstod nu Styrmand Ove Nielsen, og forklarede han, behørigt forberedt til Edsaflæggelse ved Oplæsning af Formaningstalen overensstemmende med den af Skibets Fører Carl Johansen fremlagte Rapport, hvorfor denne oplæstes for ham og af ham i et og alt godkendtes.

Komparenten tilføjede paa Foranledning, at »Bris« var mærket, som af de to forrige Komparenter bemærket og at Komparenten af Undervandsbaadens Mandskabs Uniformering, specielt Huen, kunde skønne, at det var en tysk Baad.

Oplæst. Vedtaget.

Komparenten bekræftede derefter sin Forklaring med Lovens Ed, hvorefter han

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

tilligemed Føreren og Ungmand Ejner Andersen aftraadte.

De tidligere førte Viduers Forklaringer bleve oplæste for Sørettens Medlemmer.

Søforklaringen sluttet.

Søretten hævet.

J. Jensen.

F. R. Kromann. *Rs. Jensen.*

»Brises

Rederi: A. Andersen. Rødby Havn.
Reg. Tonn. Br.: 101.
Reg. Tonn. Net.: 84.
Bygningssted: Svendborg.
Bygningsaar: 1915.
Materiale: Eg og Fyr.
Klasse: Bur. Ver. ✠ 16 2/3 G. 1. 1.
Assurance: Kr. 69,000. Krigsforsikringen for danske Skibe m. fl.

---

111. S/S »N. J. FJORD« af Esbjerg.

Sænket i Nordsøen den 5. April 1917 paa Rejse fra Blyth til Odense med 665 Tons Kul og Stykgods. Ingen Omkomne.

Aar 1917 den 1. Maj blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand Kriminalretsassesor Rump og dens Medlemmer: Kommandør Maegaard og Kaptajn Møller og foretoges:

Nr. 74/1917. Søforhør i Anledning af, at S/S »*N. J. Fjord*« (N H S J) er blevet sænket.

For Rhederiet »Det forenede Dampskibsselskab« mødte Fuldmægtig Westrup.

For Krigsforsikringen mødte Kaptajn Fabricius.

Af Besætningen mødte:

Kaptajn O. Egense.
1. Styrmand Aage Nielsen.
1. Mester C. Petersen.
2. Mester R. Hellerung.
Hovmester L. Hansen.
Matros F. Nielsen.
Fyrbøder F. Petersen.
Fyrbøder A. Petersen .
Fyrbøder M. Refsgaard.

Kaptajnen bemærkede, at Skibsdagbogen er gaaet tabt.

Der fremlagdes en Rapport, som oplæstes for og vedstodes af de mødende af Besætningen; Udskrift af Forklaring, aflagt for den danske Konsul i Newcastle oplæses for og bekræftes af mødende.

Den fremlagte Rapport er saalydende.

Newcastle, den 11. April 1917.

Kopi af Rapport.

fra Kapt. O. Egense angaaende Sænkning af S/S »N. J. Fjord« i Nordsøen.

Torsdag den 5. April Kl. 4,30 Emd. afgik Skibet fra Blyth bestemt til Odense. Kl. 4,50 passeredes Molehovedet og efter at have rundet Grunden sattes Kursen Kl. 5 Emd. nordover langs Landet til Farn Island inden for 3 Miles Grænsen. Kl. 7,20 passeredes Farn Island. Afst.: 3 Sml.

Kursen forandredes nu til retv. N 73° O efter Skagen. Ved Afgangen fra Blyth var det Snetykning, men klarede senere fuldstændig af, saa Vejret blev meget sigtbart og maanelyst.

Kl. 9,56 Emd. hørtes et Skud tvæs om Bb., og et Projektil vandede ca. 250 Fod fra Skibet paa samme Side ud for Broen. Maskinen blev straks stoppet, Kursen holdt støt, alle Mand kaldt paa Dækket og ordret til Baadene, hvoraf Redningsbaad Nr. 1—3 og 4 var svinget ud, før Skibet forlod Havnen. Da Baad Nr. 1 skulde fires af skete det Uheld at forreste Tallieløber, der var stivfrossen, smuttede af Naglen for den Mand, der firede, saa at Baaden gik med Stævn først og blev Vrag.

Redningsbaad Nr. 3 blev nu firet delvis af, men kunde ikke sættes paa Vandet, før den havarerede Baad var fjernet. Medens 2. Styrmand med en Del af Besætningen klarede dette, gik 1. Styrmand med den anden Del af Besætningen over til Redningsbaad Nr. 4, som blev firet af og satte fra Skibet med 1. Styrmand og 15 Mand. Baad Nr. 3 optog de resterende 13 Mand af Besætningen, 1 Passager samt Føreren. Begge Baade roedes agterover bort fra Skibet. Under Klargøring af Baadene blev Skibet beskudt fra begge Sider. Nogle Projektiler vandede i Ski-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

bets umiddelbare Nærhed, andre gik tæt over Skibet, og et Projektil traf Broens Stb. Side.

Det formenes, at der ialt blev affyret 8 à 9 Skud mod Skibet, før Baaden gik fraborde. Kl. ca. 10,45 kom en af Undervandsbaadene op til Styrmandens Baad. Der blev rettet nogle Spørgsmaal til Styrmanden angaaende Skibets Navn, Nationalitet, Afgangs- og Bestemmelsessted, samt om Skibet var armeret. Efter at Styrmanden havde besvaret Spørgsmaalene, blev 1 Officer og 2 Mand fra U-Baaden sendt over i Skibets Baad. Dels roedes og bugseredes nu Baaden hen efter Skibet. I Nærheden af dette fandtes Førerens Baad, der blev beordret til ikke at nærme sig Skibet yderligere.

Derefter fortsattes Roningen hen til Skibets Bb. Side. 2. Mester R. Hellerung og Matros A. Sørensen beordredes til at følge med U-Baadens 3 Mand ombord paa S/S »N. J. Fjord«. Matros Sørensen maatte, bistaaet af anden Mester, aabne Lugerne til Nr. 1—3 og 4 Lasterne, hvor Bomber blev anbragt. Endvidere maatte Sørensen vise Vej ned til Pantryet, hvortil Døren blev sprængt. Herfra medtog U-Baadens Mandskab 1 Ks. Whisky, Cigarer, Tobak samt alt det pletterede Service, som fandtes. Fra Bestiklukafet medtoges Kronometre, Søkort, en Del Papirer, Officerernes Instrumenter samt en Del af Førerens Ejendele.

Der hængtes nu Bomber paa Skibets Stb. Side, og derefter satte Baaden af. Medens dette foregik, var U-Baaden kommen op til Førerens Baad. Fra U-Baaden spurgtes om Ladningens Art, om Skibet havde Passagerer, og endelig forlangtes Skibs- og Ladningspapirer udleveret. Da det blev oplyst, at Skibet skulde sænkes, anmodede Føreren U-Baadens Chef om at bugsere Baaden nærmere til Land, men dette blev afslaaet. Efter at Styrmanden havde afgivet de røvede Sager til U-Baaden, beordredes begge Baadene til at fjerne sig hurtigst muligt, da dette vilde være os tjenligt.

Kort efter hørtes nogle Eksplosioner fra Skibet. Det var nu Midnat. Vejret stille, af og til Snebyger samt høj nordlig Dønning. Det bestemtes at ro i vestlig Retning og saa vidt holde Baadene nær hinanden. Kl. 3 Fmd. kom noget nordlig Brise. Sejlene sattes, men Kursen bibeholdtes. Henimod Kl. 4 begyndte det at sne, Vinden friskede, og da Bygen var ovre, kunde vi fra Baadene ikke se hinanden mere.

Førerens Baad blev Kl. 11 Fmd. optaget af Trawler »Egret« af Hull, Kapt. John Warmonn, ca. 8 Sml. misv. O. N. O. af Coquet Island og blev ca. $^1/_2$ Time senere overført til en britisk Patrouillebaad, der landsatte dem i North Shields Kl. 2 Emd. Styrmandens Baad blev Kl. 6 Emd. optaget af en britisk Patrouillebaad ca. 6 Sml. af Coquet Island og ligeledes ført til North Shields, hvor de ankom Kl. 11$^1/_2$ Emd. Officerer og Besætning indlogeredes paa Sailors Home i North Shields. Baadene toges i Forvaring af Marineautoriteterne.

Alle Skibs- og Ladningspapirer, Søfartsbøger, Skibs- og Maskindagbog gik tabt eller toges i Forvaring af U-Baaden.

Sænkningen af Skibet foregik ca. 40 Sml. retv. N. 73 ° O. af Farn Island. Søforklaring vil blive aflagt hos Konsul Zøllner Torsdag den 12. April.

Nr. 74/1917. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 1. Maj 1917.

A. Jacobsen,
Ass.

Kaptajnen forklarer, at han var paa Broen, da det første Skud hørtes; han havde da intet set eller hørt til noget Fartøj i Nærheden. »N. J. Fjord« førte det danske Flag og Mærker. Det var maanelyst; de sejlede med Baadene udsvingede. Straks efter det første Skud blev Maskinen stoppet, alle beordrede paa Dækket, og de begyndte at sætte Baadene i Vandet. Skibet blev imidlertid stadig beskudt fra begge Sider, mens Besætningen gik fraborde. Komparenten saa kun et enkelt Skud ramme Skibet. Først efter at de var

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

gaaede fraborde saa de noget til Undervandsbaade, idet en Undervandsbaad kom op langs Styrmandens Baad. Kaptajnen saa, at der fra Undervandsbaaden blev sendt Stjernekastere til Vejrs, som han opfattede som Signaler til andre Undervandsbaade.

Styrmanden forklarede, at han af Undervandsbaaden blev beordret til at ro hen langs »N. J. Fjord«, hvor 2. Mester og Matros Sørensen blev beordrede til at gaa ombord og hjælpe Undervandsbaadens Besætning. Der udtaltes fra Undervandsbaaden noget om, at de havde troet, at Skibet havde beskudt Undervandsbaaden, hvad Komparenten benægtede. Skibet havde heller ikke haft Kanoner ombord. Mulig er Skudene fra 2 Sider blevne opfattede som om »N. J. Fjord« skød igen. Komparenten havde straks gjort opmærksom paa, at det var dansk Skib.

2. Mester Hellerung forklarer, at han blev beordret ombord i »N. J. Fjord« og maatte hjælpe med at aabne Lugerne, hvor Bomberne blev anbragte af Undervandsbaadens Mandskab.

Kaptajnen forklarer, at Matros Sørensen ikke er tilstede. Undervandsbaaden kom senere langs Kaptajnens Baad og fik efter sit Forlangende udleveret Skibets Papirer. De fik iøvrigt kun Ordre til at fjerne sig, og der blev ikke taget anden Notits af dem. De maatte selv søge mod Land, og det vilde have været farligt i alt Fald for Kahytsjomfruen, hvis de havde maattet blive en Nat endnu i Baadene. Styrmandens Baad havde desuden slaaet sig læk mod Undervandsbaaden, saa der stadig maatte lænses, og Fyrbøder Eriksen i denne Baad led af Krampe.

Oplæst. Vedtaget.

De øvrige mødende bekræftede Kaptajnens Forklaring.

De to Baade kom ind til Shields, hvoraf den ene er transporteret hertil med »Tyr«. Der blev ikke Lejlighed til at redde noget af Betydning, idet de maatte skynde sig hurtigst muligt fraborde.

Oplæst. Vedtaget.

Søforhøret sluttet.

Retten hævet.

Rump.

C. F. Maegaard. *I. Møller.*

»N. J. Fjord«s
Rederi: Det forenede Dampskibs-Selskab. Kbhvn.
Reg. Tonn. Br.: 1425.
Reg. Tonn. Net.: 653.
Tons DW.: 760.
Bygningssted: Løbnitz & Co. Renfrew.
Bygningsaar: 1896.
Materiale: Staal.
Klasse: Bur. Ver. ✠ I 3/3 G. 1. 1. PR.
Assurance: ca. Kr. 485,000. Krigsforsikringen for danske Skibe og »Lloyd's« i London.

---

112. S/S »NANCY« af Esbjerg.

Torpederet i Nordsøen den 11. April 1917 paa Rejse fra Kjøbenhavn til Hull med Landbrugsprodukter. 3 Omkomne.

Aar 1917 den 17. April Middag Kl. 12 blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand Kriminalretsassesor Rump og dens Medlemmer: Kaptajn Petersen og Kaptajn Wrisberg og foretoges:

Nr. 62/1917. Søforhør i Anledning af S/S »*Nancy*«s Sænkning.

Af Besætningen mødte:
Føreren H. C. Uldall.
1. Styrmand H. M. Beck.
2. Styrmand S. Pedersen.
1. Mester H. W. Peetz.
2. Mester N. Hansen.
3. Mester H. Fick.
Hovmester Maczulat.
Kok K. Kristensen.
Messedreng K. Hertz.
Matros E. Sjøblom.
Matros H. Rasmussen.
Fyrbøder C. C. Jensen.
Fyrbøder C. Jensen.
Fyrbøder A. Jensen.
Fyrbøder Helle-Broe.

For Rederiet mødte Inspektør Kaae.

For Krigsforsikringen mødte Kaptajn Fabricius.

Der fremlagdes en Rapport, der oplæstes for og bekræftedes af de mødende.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Endvidere fremlægges en Skrivelse fra Rederiet af 16. d. M.

De fremlagte Dokumenter lyder efter hinanden saaledes:

Rapport S/S »Nancy« af Esbjerg.

Den 6. April 1917 Kl. 7,30 Fmd. afgik S/S »Nancy« fra Kjøbenhavn med en Ladning Landbrugsprodukter til Hull via Bergen.

Den 8. om Morgenen modtog Lods ved Skudenæs, og Skibet ankom til Bergen samme Dags Aften Kl. 7.

Næste Dag ved Middagstid modtoges Ordre af Det forenede Dampskibsselskabs Repræsentant i Bergen Herr Skibsinspektør Salomonsen, at Rejsen kunde fortsættes, men da Vejr og Vind var meget ugunstig, besluttedes at afvente bedre Vejr, hvilket indtraf i Løbet af Dagen.

Den paafølgende Dag April den 10. Kl. 2,15 Emd.; afgik fra Bergen med Lods om Bord, som kvitteredes ved Hellesø Fyr Kl. 5,30 Emd. Kursen sattes derefter retv. Vest Log 0; Vinden V.N.V. flov med høj N.-Vestlig Dønning.

Ved Vagtskifte Kl. 12 Midnat viste Loggen 42. Vejr og Vind var uforandret.

Kl. ca. 12,7 observeredes en Undervandsbaad ca. 200 Meter om Styrbord, som, i samme Øjeblik den blev observeret, affyrede en Torpedo, der ramte Skibet ud for Nr. 1 Luge og foraarsagede en saa voldsom Eksplosion, at Styrbords Side fra Forrigningen og for efter til hen imod Stævnen blev fuldstændig reven op; alle Luger, Skærstokke saavel paa Nr. 1 som Nr. 2 Luge blev kastet overbord.

I Matros Lukafet, som var i Styrbords Side, opholdt sig, da Eksplosionen skete, Matros H. Hovfing, J. Petersen og A. Allen, som antagelig maa være dræbt paa Stedet, da der ingen af Skibets øvrige Besætning hørte eller saa noget til dem.

Straks da den affyrede Torpedo observeredes blev Maskinen stoppet og alle Mand ordret til Baadene, som i Løbet af et Par Minutter var firet i Vandet, og de fleste af Mandskabet anbragt i Baadene. Tre af Folkene, som ikke naaede at komme i Baadene, medens disse var langs Siden, maatte springe overbord, men blev kort efter optaget i meget forkommen Tilstand. Et Par Minutter efter at Baadene var klaret fra Skibssiden igennem alt Vraggods, faldt Skibet over til Styrbord, satte derefter Bakken under Vand, og Kl. ca. 12,12 den 11. forsvandt Skibet helt.

Efter at Skibet var forsvundet krydsedes rundt imellem Vraggods, Smørdritler etc. for at faa de i Vandet liggende Folk reddede. Ved Optælling af Mandskabet viste det sig, at de tre Matroser, som var i Lukafet, savnedes; der søgtes videre, men uden at finde nogen.

Ca. fem Minutter efter at S/S »Nancy« blev torpederet, hørtes en mægtig Eksplosion om Bord i S/S »Saxo«, som var ca. 2 Kabellængder agterude. Det stod straks alle klart, at »Saxo«, ogsaa var blevet torpederet, og kort Tid efter samledes alle fire Baade, hvorefter det enstemmigt besluttedes at ro tilbage til den norske Kyst. Vejret var fremdeles godt, stille, men høj N. vestlig Dønning. Op ad Dagen friskede Vinden op fra Øst, hvilket besværliggjorde Roningen en Del. Kl. 1 om Emd. var alle fire Baade samlede, og det besluttedes at fordele Mandskabet fra den mindste af »Saxo«s Baade over i de tre andre for derved at lette Roningen for paa den Maade at faa dobbelt Styrke ved Aarerne.

I Løbet af Eftermiddagen halede Vinden sig sydlig, og Sejlene sattes; henimod Aften fik Kending af Landet, hvorefter der styredes for Øen Fedje. Kl. 8 Aften ankom de to Baade i Havn, og ca. 1 Time senere ankom den tredie Baad.

Besætningen fra begge Skibe blev anbragt hos forskellige Folk indtil næste Dags Middag, da de alle sejlede med en Torpedobaad til Bergen, hvor de blev modtaget af Hr. Skibsinspektør Salomonsen, der i alle Maader havde sørget godt for begge Skibes Mandskab.

Mandskabets Afrejse fra Bergen fandt Sted samme Aften.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Af Skibspapirer, Logbøger og Mandskabets Ejendele blev intet reddet.

Kjøbenhavn, den 17. April 1917.

H. C. Uldall.

Nr. 62/1917. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 17. April 1917.

Thomsen,
fg. Ass.

MARIUS NIELSEN OG SØN.
Rederi og Skibsmægler-Forretning.

Østbanegade 3, Kjøbenhavn Ø.
Mandag den 16. April 1917.

Til
Sø- og Handelsretten, hersteds.

I Anledning af Søforhøret, som skal afholdes, tillader vi os herved at meddele, at S/S »Nancy« afgik fra Kjøbenhavn den 6. ds. med en Ladning Landbrugsprodukter bestemt til Hull via Bergen.

Damperen var bygget i 1888 hos S. P. Austin i Sunderland og lastede ca. 1850 Tons inklusive Bunkers, Register Tonnage 1311 brutto 811 netto, var klassificeret i Llods Register ✠ 100 A. 1.

Skibet var krigsforsikret for Kr. 1,050,000 fordelt saaledes:

Krigsforsikringen for danske Skibe Kr. 745,000

Nye gensidige Krigsinteresseforsikring for Dampskibe Kr. 305,000.

og har vi givet samtlige interesserede Parter fornøden Underretning om Afholdelsen af Søforhøret. Rederiet repræsenteres ved Søforhøret af Inspektør J. Kaae.

Med Højagtelse
Dampskibs Aktieselskabet »Skagerak«
Marius Nielsen og Søn.

Nr. 62/1917. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 17. April 1917.

Thomsen,
fg. Ass.

Kaptajnen forklarer, at »Nancy« fra Hellesø Fyr, som de var ca. paa $^3/_4$ Sømils Afstand, styrede retvisende Vest. Loggen var da stillet paa 0. Vinden var flov, omtrent stille med N.V. Dønning. Farten var 7 Kvartmil og Log viste 42 ved Vagtskiftet Kl. 12 Midnat.

Skibsuret var stillet efter dansk Tid og havde formentlig vundet en halv Snes Minutter.

Kaptajnen, begge Styrmænd og Rorgængeren Matros Sjøblom forklarede, at de alle kort efter saa en Undervandsbaad forude om Styrbord i et Par Hundrede Meters Afstand. Den viste intet Flag eller Mærke.

2. Styrmand forklarede, at han straks efter saa en hvid Stribe i Vandet fra Undervandsbaaden i Retning af »Nancy« som af en Torpedo.

De forklarede alle fire, at umiddelbart efter skete en Eksplosion i »Nancy« forude om Styrbord, hvorved hele Forskibets Styrbordsside blev opreven.

Kaptajnen forklarede, at Eksplosionen ikke kan hidrøre fra »Nancy« eller dennes Indre.

Skibet var straks synkefærdigt, og der var intet andet at gøre end straks at forlade det. Der blev intet reddet. Efter 5 Minutters Forløb sank »Nancy«. Hele Besætningen blev derefter samlet i de 2 Redningsbaade med Undtagelse af de 3 Matroser, der havde Frivagt, og som havde ligget i Lukafet forude, hvor de straks maa være omkomne.

De tres fulde Navne var:

Hans Hovfing, ca. 50 Aar gammel, hjemmehørende i København, gift.

Jens Peter Petersen fra Assens, 36 Aar gammel, ugift.

A. W. Allen fra Göteborg, ca. 27—28 Aar gammel, ugift.

Kaptajnen forklarede, at ca. 5 Minutter efter at »Nancy« var torpederet, hørtes en Eksplosion i »Saxo«, der sejlede et Par Kabellængder agten om Bagbord.

Kaptajnen forklarer, at efter at alle var komne i Baadene, saa han 2 Undervandsbaade sejle omkring paa Stedet og give gentagne Signaler til hinanden. De viste ingen Nationalitetsmærker og tog sig ikke af Besætningerne. De forblev 20—30

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Minutter paa Stedet for at søge efter de omkomne, men forgæves og satte derefter Kurs mod Norge, hvortil de indkom om Aftenen.

De øvrige mødende bekræftede Kaptajnens Forklaring.

Søforhøret sluttet.

Retten hævet.

Rump. A. N. Petersen. Wrisberg.

Aar 1917 den 18. December Formiddag Kl. 10 blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand: Overretsassessor Rump og dens Medlem: Kaptajn Larsen, idet det andet Medlem paa Grund af en Fejltagelse ikke havde givet Møde.

Der foretoges:

Nr. 62/1917. Søforhør i Anledning af S/S »Nancy«s Sænkning.

Forhøret reassumeredes.

Der fremlagdes 1 Genpart af Skrivelse fra Handelsministeriet.

Den fremlagte Genpart er saalydende:

HANDELSMINISTERIET.

———

Kobenhavn, den 6. November 1917.
2 Bilag.

Journal Nr. 30 A 17/17
17515.

Af hosfølgende ved Sø- og Handelsretten afholdte tvende Søforhør fremgaar det, at Dampskibene »Saxo« og »Nancy« Natten mellem den 10. og 11. April d. A. blev sænkede uden for Farezonen af en tysk Undervandsbaad.

Paa dertil given Foranledning skal man tjenstlig anmode Hr. Retsformanden om at ville foranledige, at de nævnte to Søforhør reassumeres for om muligt at skaffe oplyst, om Skibene sejlede med blændede Lanterner, da Sænkningen fandt Sted, og i bekræftende Fald de nærmere Omstændigheder i Forbindelse hermed.

Efter Reassumtionsforhørets Afholdelse udbeder man sig tvende Udskrifter af samme tilstillet og dermed Bilagene tilbage.

P. M. V.
Busck Nielsen.

Til Emil Krogh.
Formanden for Sø- og Handelsretten.

Nr. 62/1917. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 18. December 1917.

Blum.
Ass.

Mødt var Kaptajnen fra »Nancy«, H. C. Uldall, som forklarer, at den engelske Konsul i Bergen inden Afsejlingen derfra havde henstillet til ham at sejle uden Lanterner, og dette havde Kaptajnen ogsaa gjort, idet han dog havde Lanternerne i Beredskab til straks at sætte paa Plads. Skibet sejlede saaledes uden Lanterner i det Øjeblik, det blev sænket.

Oplæst, vedstaaet. Søforhøret paany sluttet.

Retten hævet.

Rump. V. Larsen.

»Nancy«s
Rederi: Dampskibs-Aktieselsk. »Skagerak«. Kbhvn.
Reg. Tonn. Br.: 1311.
Reg. Tonn. Net.: 811.
Tons DW.: 1850.
Bygningssted: S. P. Austin. Sunderland.
Bygningsaar: 1888.
Materiale: Staal.
Klasse: Lloyd's Reg. ✠ 100 A 1.
Assurance: Kr. 1.050.000. Krigsforsikringen for danske Skibe m. fl.

— — —

113. S/S »SAXO« af Kjøbenhavn.

Torpederet i Nordsøen den 11. April 1917 paa Rejse fra Kjøbenhavn til Grimsby med 600 Tons Landbrugsprodukter. Ingen Omkomne.

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn gjør vitterligt:

Aar 1917 den 17. April Middag Kl. 12 blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand: Overretsassessor Rump og dens Medlemmer: Kaptajn Petersen og Kaptajn Wrisberg og foretoges:

Nr. 61/1917. Søforhør i Anledning af S/S »*Saxo*«s Sænkning.

For Krigsforsikringen mødte Kaptajn Fabricius.

For Rhederiet, Det forenede Dampskibsselskab, mødte Fuldmægtig Westrup.

Af Besætningen mødte:

Kaptajn L. Vierø.

1. Styrmand P. Jessen Thomsen.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

2. Styrmand John Kjær.
1. Mester Th. Ravnholt.
2. Mester H. Jessen.
Matros N. Christoffersen.
Matros J. Olsen.
Matros J. Fuglsang.

Der fremlægges en Rapport fra Kaptajnen.

Den fremlagte Rapport er saalydende:
Kopi.

Til
Det Forenede Dampskibs-Selskab.

Rapport
angaaende S/S »Saxo«s Sænkning i Nordsøen den 11. April 1917 Kl. 0 t. 5 m am.

S/S »Saxo« paa Rejse fra København og Aarhus via Bergen til Grimsby med Landbrugsprodukter.

S/S »Saxo« afgik fra København den 4. April Kl. 11 Fmd., ankom til Aarhus den 5. April Kl. 0,30 Fmd., afgik igen fra Aarhus den 6. April Kl. 12 Md.; passerede Koppervik den 8. April Kl. 5,30 Fmd., og Lods kom ombord. Ankom til Bergen Kl. 2 Emd. samme Dag. Skibet afgik igen fra Bergen den 10. April Kl. 3 Emd.

Kl. 5,30 Emd. kvitteredes den ombordværende Lods ved Hellisø. Kl. 6 sattes Log 0 tværs af Hellisø Fyr. Kursen sattes retv. Vest og med ca. 7 Smls. Fart. Vind: stille med høj NV. Dønning. Kl. 10 viste Loggen 29. Kl. ca. 3 Minutter før 12 Midnat saas og hørtes en stærk Eksplosion paa Stb. Bov, hvilket hidrørte fra S/S »Nancy« af Esbjerg, som blev torpederet. S/S »Nancy« og S/S »Saxo« var i Følge fra Bergen.

Da jeg ventede at blive behandlet paa samme Maade, stoppedes Maskinen, og Baadene firedes. Under dette Arbejde saas en Torpedo komme fra Bb. og ramte i agterste Del af Agterlasten. En voldsom Eksplosion fandt Sted og Ild brød ud i Kahytsdækket, og Skibet begyndte at synke med Agterenden. Kl. var da ca. 0,05 Fmd. den 11. April. Skibets Plads var da ca. 41—42 Sml. retv. Vest for Hellisø Fyr.

Efter at Eksplosionen havde fundet Sted, kom de sidste af Besætningen i Baadene. Disse roedes væk fra Skibet imellem Smør og Vraggods. En eller to Undervandsbaade passerede da forbi Baadene saa nær, saa der maatte skoddes for at undgaa Kollision. Der kunde ikke ses hverken Flag eller Nummer paa nogen af Undervandsbaadene.

S/S »Saxo« sank Kl. ca. 0,30 Fmd. den 11. April. Kl. ca. 1 var to Baade fra S/S »Nancy« samt de to fra S/S »Saxo« samlede, og det besluttedes at søge ind til Norge.

Vejret var mørkt, sigtbart, stille. Der roedes da med Kurs m/v Ø. t. S. senere Ø.S.Ø.

Op ad Formiddagen kom lidt Vind fra Øst, som hindrede Roningen en Del. Denne Vind holdt sig til Kl. 3 Emd., da den gik sydlig. Sejl sattes til Hjælp. Kl. 8 Emd. kom de to første Baade ind til Feje, og Kl. 9 Formiddag kom den sidste Baad ind til samme Sted.

Kl. 1 Emd. samledes alle 4 Baade, og det besluttedes at fordele alle Mand i de tre bedste Baade, da S/S »Saxo«s Bb. Baad, som var den mindste, stadig ikke kunde følge med, og det jo gjaldt at naa Land saa hurtigt som muligt. Mandskab og nødvendigt Inventar fordeltes i de 3 Baade, og den rømmede Baad overlodes drivende.

Af Dagbøger og Papirer er intet redet. Af Beboerne paa Feje fik vi en hjertelig og gæstfri Modtagelse, og alle Mand blev paa Feje til næste Dag, da vi alle kom ombord i en norsk Torpedobaad, som sejlede til Bergen. I Torpedobaaden nød vi ogsaa en hjertelig Gæstfrihed.

Ankommen til Bergen henvendte vi os paa det kgl. danske Konsulat, og nogle af Besætningen erholdt Beklædningsgenstande. Konsulatet sørgede for vor videre Befordring til Danmark.

Ærbødigst
L. M. R. Vierø,
ex Fører af S/S »Saxo«.

Egersund, den 13. April 1917.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Nr. 61/1917. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 17. April 1917.

Thomsen,
fg. Ass.

Rapporten oplæstes for og bekræftedes af de mødende.

Kaptajnen forklarede, at Dagbogen er gaaet tabt, og at der overhovedet kun blev reddet de Gangklæder, de havde paa. »Saxo«s sidste Redningsbaad blev afgivet til Rhederiets Agent i Bergen.

Kaptajnen forklarer, at Kendingsbogstaverne var N.Q.D.F. De styrede fra omtrent en lille halv Sømil ud for Hellisø Fyr retvisende Vest og havde sejlet cirka 6 Timer i denne Retning, inden Eksplosionen skete. »Saxo« løber med 7 Sømils Fart. Vejret stille. Dønning fra NV. Den udsejlede Distance maa herefter udgøre ca. 42 Sømil. Loggen var stillet paa 0 ved Hellisø Fyr, men var ikke efterset inden Eksplosionen. Kl. 10 havde den derimod vist 29. »Nancy«, der havde været i Følge med »Saxo«, var i Eksplosionsøjeblikket 4—5 Kabellængder foran for »Saxo« omtrent 3 Streger om Styrbord. Der var ikke bemærket Krigsfartøjer i Nærheden navnlig ikke Undervandsbaade. Straks efter Eksplosionen i »Nancy« stoppedes »Saxo«s Maskine, og Baadene firedes. Inden hele Besætningen endnu var kommen i Baadene, og der var forløbet ca. 6—7 Minutter efter Eksplosionen i »Nancy«, skete en voldsom Eksplosion i »Saxo« om Bagbord ved den agterste Del af Agterlasten.

1. Styrmand Jessen Thomsen, 1. Mester Th. Ravnholt og Matros J. Fuglsang forklarede hver for sig, at de umiddelbart inden Eksplosionen saa en Torpedo som en hvid Stribe i Vandlinien om Bagbord komme noget agten for tværs hen imod »Saxo«.

1. Mester forklarede, at han saa Striben i 100—150 Meters Afstand fra »Saxo«.

Alle forklarede, at der stadig ikke var nogen Undervandsbaad at se eller erfaret noget Signal.

Alle mødende forklarede, at efter at hele Besætningen var gaaet i »Saxo«s 2 Baade, saa de alle 2 Gange en Undervandsbaad passere ganske tæt forbi Baadene vistnok fra en nordlig Retning, uden at de ved, om det var den samme eller 2 forskellige Undervandsbaade. Der blev ikke fra Undervandsbaaden givet noget som helst Signal eller Ordre til »Saxo«.

De roede derefter mod nærmeste Land, Norge, hvor de indkom samme Aften.

Vejret var stille.

Eksplosionen kan ikke hidrøre fra »Saxo« selv eller dens Indre.

Efter at »Saxo« var ramt, var der ikke andet at gøre end hurtigst at forlade den. Den sank paa ca. 25 Minutter.

De øvrige mødende bekræftede Kaptajnens Forklaring.

Ingen af de mødende begæredes yderligere adspurgt.

Søforhøret sluttet.

Retten hævet.

Rump.

A. N. Petersen. *Wrisberg.*

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn gjør vitterligt:

Aar 1917 den 3. December Formiddag Kl. 10 blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand: fhv. Amtmand Bærentsen i Henhold til Konstitution af 30. August 1917 og af dens Medlemmer: Kaptajn Bundesen og Kaptajn Larsen.

Der foretoges, efter at Dørene var lukkede:

Nr. 61/1917. Søforhør i Anledning af S/S »Saxo«s Sænkning.

Forhøret reassumeret.

Af Besætningen mødte:

Kaptajn L. Vierø.

2. Mester H. Jessen.

Der fremlagdes Skrivelse fra Handelsministeriet.

Den fremlagte Skrivelse er saalydende:

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

HANDELSMINISTERIET.

Kobenhavn, den 6. November 1917.
2 Bilag.

Journal Nr. 30 A 17/17
17515.

Af hosfølgende ved Sø- og Handelsretten afholdte tvende Søforhør fremgaar det, at Dampskibene »Saxo« og »Nancy« Natten mellem den 10. og 11. April d. A. blev sænkede uden for Farezonen af en tysk Undervandsbaad.

Paa dertil given Foranledning skal man tjenstlig anmode Hr. Retsformanden om at ville foranledige, at de nævnte to Søforhør reassumeres for om muligt at skaffe oplyst, om Skibene sejlede med blændede Lanterner, da Sænkningen fandt Sted, og i bekræftende Fald de nærmere Omstændigheder i Forbindelse hermed.

Efter Reassumtionsforhørets Afholdelse udbeder man sig tvende Udskrifter af samme tilstillet og dermed Bilagene tilbage.

P. M. V.

Busck-Nielsen.

Emil Krogh.

Til
Formanden for Sø- og Handelsretten.

Nr. 61/1917. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 3. December 1917.

Blum.

Kaptajnen forklarer, at S/S »Saxo« sejlede med blændede Lanterner, da Skibet Natten den 10.—11. April blev torpederet.

Komparenten havde før Afsejlingen fra Bergen været paa det engelske Konsulat dersteds, hvor man havde givet ham det bestemte Raad at sejle med blændede Lanterner. Lanternerne var dog klare til øjeblikkelig Udsætning.

Oplæst, vedstaaet.

2. Mester Jessen forklarer, at han først bagefter har hørt, at Skibet ved den omhandlede Lejlighed gik med blændede Lanterner, og at dette var blevet tilraadet Kaptajnen paa det engelske Konsulat i Bergen.

Oplæst, vedstaaet.

Søforhøret paany sluttet.

Retten hævet.

C. Bærentsen.

Bundesen. *V. Larsen.*

»Saxo«
Rederi: Det forenede Dampskibs-Selskab, Kbhvn.
Reg. Tonn. Br.: 711.
Reg. Tonn. Net.: 397.
Tons DW.: 900.
Bygningssted: Sunderland Shipbuilding Co.
Bygningsaar: 1907.
Materiale: Staal.
Klasse: British Corporation. B.S. *
Assurance: Kr. 241,000. Krigsforsikringen for danske Skibe og engelske Assurandører.

---

114. 3-m. Skonnert »ANSGAR« af Marstal.

Opbrændt i Middelhavet den 11. April 1917 paa Rejse fra Jacksonville til Barcelona med Træ. Ingen Omkomne.

Udskrift af Søforhørsprotokollen ved Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn.

Aar 1917 den 20. Juli Eftermiddag Kl. 2 blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand: Docent Sindballe i Henhold til Konstitution af 15. Juni d. A. og af dens Medlemmer: Kaptajn Larsen og Kaptajn Møller og foretoges:

Nr. 156a/1917. Søforhør i Anledning af, at 3-m. Skonnert »*Ansgar*« er sænket.

Af Besætningen mødte:

Kaptajn R. H. Knudsen.

Styrmand Edv. Andersen.

Kok Alex Hermansen Boye.

Letmatros Hans Knudsen.

For Rhederiet mødte Skibshandler Sørensen.

For Krigsforsikringen mødte Kaptajn Michelsen.

Der fremlagdes 1 Uddrag af Skibsdagbogen og Afskrift af Søforklaring afholdt for Konsulatet i Barcelona.

Det fremlagte lyder efter hinanden saaledes:

Uddrag af Skibsdagbogen af 3-m. Sk. »Ansgar« af Marstal.

Den 20. Februar Kl. 9 Fmd. ankom Slæbedamper, slæbt til Søs for en Rejse

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

fra Jacksonville til Valencia med en Ladning Træ.

Hele Rejsen forløb uden Hindringer til Kl. 7 om Morgenen den 11. April ca. 15 Kml. N.O. af Cap San Antonio, medens Skibet laa for Stille, hørtes et Skud, og Kuglen gik ned ret for Bougen, efter et Par Minutters Forløb hørtes et andet Skud, og da gik Kuglen ned lige ved Siden af Skibet, og da saas først en Undervandsbaad ca. 3 Kml. i Læ, styrende ned imod os. Braste bak, og satte Nationalflag, varskoede alle Mand paa Dæk. Satte Jollen i Vandet og roede om Bord i Undervandsbaaden med Skibspapirerne, som blev undersøgte, men forefandtes i Orden; men Chefen var i Tvivl om at lade os fortsætte Rejsen, da han mente at Lasten var bestemt til en fjendtlig Købmand i Barcelona, men efter nogen Overvejelse fik vi Løv til at fortsætte Rejsen.

Roede om Bord med Jollen, hejste samme; braste fuldt og satte Kursen efter Valencia. Efter en halv Times Forløb kom Undervandsbaaden holdende ned imod os igen og prajede os og varskoede, at vi fik en halv Time til at gaa i Baadene i, da Skibet vilde blive sænket; satte Baadene ud, tog Proviant og saa meget Tøj med, som var os muligt, roede over til Undervandsbaaden, da Tiden var omme, derpaa gik 5 Mand fra Undervandsbaaden om Bord i »Ansgar« med 2 Bomber og stak Fyr i Skibet 2 Steder, baade i Storlugen og Kahytten, derpaa slæbte den os ca. 2 Kml., hvorpaa han kastede los og forsvandt under Vandet, da 2 Dampere var i Sigte, roede hen imod San Antonio.

Kl. 11 Fmd. efter at have været i Baadene i 3 Timer, blev vi optaget af en spansk Damper — »Marques del Turia« —, der var bestemt for Barcelona, hvortil ankom den 12. April om Morgenen Kl. 8, meldte det passerede til den derboende danske Konsul.

At forestaaende er en ordret Afskrift af Skibsdagbogens Original bevidnes af det kgl. danske Konsulat i Barcelona, den 17. April 1917.

Enberg,
Consul.

Nr. 156a/1917. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 20. Juli 1917.

Blum,
Ass.

Søforklaring.

Aar 1917 den 13. April Kl. 12 optoges efter forudgaaende Berammelse paa det danske Konsulat i Barcelona Søforklaring i Anledning af, at 3-m. Skonnert »Ansgar«, Kaptajn R. H. Knudsen, af Marstal, undervejs fra Jacksonville (Afgangsdag den 20. Februar 1917) til Valencia med en Ladning Pitchpine den 11. April 1917, paa Opfordring af Kommandøren paa en tysk Undervandsbaad ca. 15 Kml. N. O. af Cap San Antonio forlodes af Mandskabet.

Skibsdagbogen samt Bemandingslisten var tilstede, men ikke Nationalitetscertifikatet, som blev tilbageholdt af Chefen paa Undervandsbaaden. Derimod fremlagdes Certifikat fra Bureau Veritas, udstedt i Marstal den 9. Februar 1914, i Følge hvilket Skibet maaler 276 N. R. T. og er bygget af Træ i Marstal i Aaret 1893, og har gennemgaaet Besigtigelse senest hos Bureau Veritas i Marstal den 11. Februar 1916 og der har Klassen ✠ 3/3 A. 1. 1.

Sammen med Kaptajnen mødte Styrmand Edvard Andersen og Kok Albert Hermansen Bøyer.

Fremstaar Kaptajn R. H. Knudsen, der under Henvisning til den eventuelle Edsaflæggelse og til Lovens strenge Straf for Mened behørigt formanes til Sandhed og navnlig derved ogsaa gøres opmærksom paa, at det er hans uvægerlige Pligt intet at fordølge, som kan tjene til Oplysning.

Kaptajnen foreviser Næringsbevis som Skibsfører, dat. Ærø Herreds Kontor den 3. Aug. 1897.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Kaptajnen forklarer:
at hedde Rasmus Hansen Knudsen,
at være født i Marstal den 15. Oktober 1866,
at hans Bopæl er Marstal,
at han hverken har været straffet eller tiltalt,
at han har ført Skibet fra i Februar Maaned 1916.

Uddraget af Skibsdagbogen gennemgaas Punkt for Punkt med Kaptajnen, der Punkt for Punkt fastholder samme, og intet ved at tilføje.

Paa Anledning forklarer Kaptajnen:
1) at han styrede nordlig Kurs med bagbords Halse, da Undervandsbaaden fra Øst kom styrende ned imod ham.
2) endvidere at Undervandsbaaden førte tysk Krigsflag, men at han ikke kunde opdage noget Nummer eller andet Kendingstegn;
3) at Chefen paa Undervandsbaaden beholdt Skibets Maalebrev; Certeparti, afsluttet i Liverpool den 1. November 1916 ved Mæglerfirmaet Bahr, Behrend & Co. og Hr. A. von Mehren, Barcelona, som Befragter; Konnossementet, som var udstedt til Order af shippers agent, samt Udklareringsbevis fra Toldboden i Jacksonville;
4) at han ikke fik noget Bevis fra Chefen paa Undervandsbaaden paa at han beholdt de nævnte Skibspapirer. Heller ikke fik han noget Bevis paa Kommandantens Bestemmelse om at sænke Skibet;
5) at han ikke kender nogen anden Interesseret i Ladningen end Befragteren Hr. A. von Mehren, som gennem Konsulatet har faaet skriftlig Meddelelse om det passerede.

Oplæst. Godkendt. Aftraadt.

R. H. Knudsen.

Konsulen bemærker, at heller ikke han kender andre Interesserede her end den af Kaptajnen opgivne.

Fremstaar Styrmand Edvard Christian Andersen, som foreviser sit Næringsbevis som Styrmand, dat. i Gjerlev Onsild Herreds Kontor, Mariager, den 5. Oktober 1912.

Komparenten forklarer:
at hedde Edvard Christian Andersen;
at være født i Aarhus den 1. Oktober 1888;
at hans Bopæl er Mariager;
at han hverken har været straffet eller tiltalt;
at han har faret med Skibet som Styrmand fra i Februar Maaned 1916.

Uddraget af Skibsdagbogen samt Kaptajnens Forklaring gennemgaas Punkt for Punkt med Komparenten, der Punkt for Punkt fastholder, respr. tiltræder samme, og intet ved at tilføje, efter at være henvist til den eventuelle Edsaflæggelse og til Lovens strenge Straf for Mened behørigt formanes til Sandhed og navnlig derved ogsaa gøres opmærksom paa, at det er hans uværgerlige Pligt intet at fordølge, som kan tjene til Oplysning.

Paa Anledning forklarer Komparenten:
at det var ham som underhandlede med Chefen paa Undervandsbaaden, da han er det tyske Sprog nogenlunde mægtig, og fik han det Indtryk, at Chefen ikke forstod engelsk, og at han derfor ikke forstod Certepartiets og Konnossementets Ordlyd, men kun sluttede til at Ladningen var bestemt til en fjendtlig Købmand paa Grund af at disse Dokumenter var udstedt paa engelsk Sprog.

Oplæst. Godkendt. Aftraadt.

Edvard Christian Andersen.

Fremstaar paany Kaptajnen, der paa Anledning udtaler sig i nøjeste Overensstemmelse med Styrmandens Udtalelse.

Oplæst. Godkendt. Aftraadt.

R. H. Knudsen.

Fremstaar Kok Albert Hermansen Bøye, som under Henvisning til den eventuelle Edsaflæggelse og til Lovens strenge Straf for Mened behørigt formanes til Sandhed og navnlig derved ogsaa gøres opmærksom paa, at det er hans uværgerlige Pligt intet at fordølge, som kan tjene til Oplysning.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Komparenten forklarer:
at hedde Albert Hermansen Bøye;
at være født i Marstal den 29. Juni 1868;
at hans Bopæl er Marstal;
at han hverken har været straffet eller tiltalt.

Uddraget af Skibsdagbogen samt Kaptajnens og Styrmandens Udtalelser oplæses for ham, som han bekræfter uden at have noget at tilføje.

Oplæst. Godkendt. Aftraadt.

Albert H. Bøye.

Samtlige Deponenter, der var bleven afhørt enkeltvis, fremtræder nu samlede og bekræfter — efter samlet at være blevet behørigt formanet til Sandhed, Edsaflæggelse — hver for sig deres Forklaring med Lovens Ed.

Konsulen henleder endnu Kaptajnens Opmærksomhed paa hans Forpligtelse til i sin Tid i Danmark at melde sig til Søforklaring.

Søforklaringen sluttet Kl. 2 Eftm.

Enberg,
Konsul.

At det forestaaende er en ordret Afskrift af Originalen i Konsulatets Protokol, bevidnes herved af det kgl. danske Konsulat i Barcelona, den 17. April 1917.

Enberg,
Konsul.

Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 20. Juli 1917.

Blum,
Ass.

Kaptajnen bemærker, at Skibet tilhørte Firmaet H. C. Christensen i Marstal. Ladningen bestod af Pitch Pine og skulde til Valencia. Hvem der ejede Ladningen, ved de mødende ikke. Befragteren var Hr. A. von Mehren i Barcelona. Det vides heller ikke, om Ladningen var forsikret. Interesseforsikring var ikke tegnet. Skibet var kaskoforsikret for 30.000 Kr. i Ærøs Søforsikring.

Kaptajnen bemærker paa Anledning, at Redningsbaaden fik Søskade og ikke var noget værd. Jollen forærede han til det spanske Skib til Tak, fordi han tog dem om Bord.

Oplæst. Vedtaget.

Forhøret sluttet.

Retten hævet.

K. Sindballe.

V. Larsen. *J. Møller.*

»Ansgar«s
Rederi: H. C. Christensen. Marstal.
Reg. Tonn. Br.: 301.
Reg. Tonn. Net.: 276.
Bygningssted: Marstal.
Bygningsaar: 1893.
Materiale: Eg.
Klasse: Bur. Ver. ✠ 16—6 $^{3}/_{3}$ A. 1. 1.
Assurance: Kr. 72.500. Krigsforsikringen for danske Skibe m. fl.

Anm. 3m. Skonnert »Ansgar« blev prisedømt i Hamburg den 19. April 1918.

---

115. Skonnert »UNION« af Rudkjøbing.

Sænket i Nordsøen den 12. April 1917 paa Rejse fra W. Hartlepool til Aarhus med 231 Tons Kul. Ingen Omkomne.

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn gør vitterlig:

Aar 1917 den 12. Maj Kl. 10 blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand: Kriminalretsassessor Rump og dens Medlemmer: Kaptajn Larsen og Kaptajn Møller.

Der foretoges:

Nr. 91/1917. Søforhør i Anledning af, at Skonnert »*Union*« (N. Q. H. W.) er bleven sænket.

For Krigsforsikringen mødte Kaptajn Fabricius.

Af Besætningen mødte Kaptajn Anders Peder Pedersen.

Der fremlagdes Udtog af Skibsdagbogen, som oplæstes for og godkendtes af den mødende.

Det fremlagte Udtog er saalydende:

Uddrag af
Skonnert »Union«s Dagbog.

Skonnert »Union« af Rudkjøbing blev den 14. Februar 1917 lastet med en Lad-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

ning Kul, ca. 231 Tons, som var bestemt at sejle fra West-Hartlepool til Aarhus, men under de forhaandenværende Forhold nægtet Tilladelse til at sejle indtil den 2. April samme Aar, da Tilladelse blev givet, og Dagen efter udklarede Skibet; men begrundet paa ugunstige Vind og Vejrforhold fandt ingen Anledning til at sejle før end den 11. April. Kl. 5 Morgen kom Lodsen om Bord og forespurgte om jeg ønskede at sejle, hvilket jeg svarede nej til, da Vinden var S. S. Ø.lig med Snetykning og ansaa, at Vinden maatte være mere østlig i Søen med slig Snevejr, men senere op ad Dagen bedredes Vejret og Vinden blev S.V.-lig med jevn frisk Brise, og besluttede da at tiltræde Rejsen samtidig med flere hollandske Skonnerter og besluttede at holde Compagni for at kunne yde hinanden Bistand i Tilfælde af Minefare. Kl. 7 fik Lods og Bugserbaad, tog Fortøjningerne ind og styrede efter Lodsens Ordre og efter Bugserbaaden ud fra West Hartlepool. Kl. $7^1/_4$ kvitterede Lodsen og Kl. $7^3/_4$ kvitterede Bugserbaaden, satte alle Sejl og styrede m/v øst efter ca. 3 Km. Vinden omløbende og flovt. Kl. $9^1/_2$ vendte nord efter, da Vinden kom østlig, som senere skagede sig om i N. Ø. og N. N. Ø. styrede gennemsnitlig N. t. V. til Kl. 2 Morgen let Brise og stjerneklart, havde hele Tiden Kending af Smelteovnene ved Middlesbrough og kunde tildels skimte Landet. Kl. 2 Morgen havde Souter Pynt i m/v. N. V. gis. Afst. 2 Km. stagvendte og satte Loggen, der viste 0, styrede derfra m/v. O. N. O. $^1/_2$ O. til Kl. 4 Morgen, da Loggen viste 5. Vinden N. N. O., let Brise, derefter styredes m/v. N.Ø. t. Ø. til Kl. 6 Morgen, da Loggen viste 10. Vinden nordlig let Brise alle Sejl til, skyet Luft, derefter styredes m/v. Øst til Kl. 8 Morgen. Vinden N. Ø. og N. N. Ø. tilfriskende Kuling og Bygevejr. Kl. $6^1/_4$ saa Landet i m/v. Vest, som jeg ansaa for at være Souter Pynt og kunde se alle hollandske Skonnerter i sydlig Retning i ca. 3 à 4 Km. Afst. Kl. ca. 8 Morgen fik Øje paa en Undervandsbaad i S. V.lig Retning, firede lidt ud paa Skøderne og styrede m/v. Ø. t. S. i ca. 7 à 8 Minutter; men da der fra Undervandsbaaden blev affyret et Par Skud, brasede vi bak, hvorefter vi forholdt os rolig et Stykke Tid, men da der blev affyret nok et Par Skud fra Undervandsbaaden gennem Storsejlet, gik vi i Gang med at sætte Redningsbaaden ud og fire samme agterud, hvorefter Mandskabet gik i den, og jeg gik ned i Kahytten og samlede de vigtigste Papirer sammen samt min Sekstant og fik med i Baaden, hvorefter jeg selv gik i den, kappede Fangelinen og forlod Skibet. Undervandsbaaden kom hen i Nærheden og beordrede os til at komme langs Siden og ordrede to Mand af Skibets Besætning om Bord i Undervandsbaaden, og vi maatte sætte to Mand af U-Baadens Besætning om Bord i Skonnert »Union« med Bomber, som de placerede i Lasten, hvorefter vi satte disse Mænd om Bord i U-Baaden igen og fik vore egne to Mand i Baaden, da eksploderede Bomberne, og Skonnert »Union« sank Kl. ca. $8^3/_4$, ca. 18—20 Km. øst af Souter Point; hvorefter vi styrede for Søen i S.V.lig Retning, og blev om Eftermiddagen ca. Kl. $1^1/_2$ bjerget af den norske Damper »Hav« fra Bergen og indkom i samme i god Behold til Middlesbrough samme Aften.

Skibsfører *A. P. Pedersen.*

Nr. 91/1917. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 12. Maj 1917.

A. Jacobsen,
Ass.

Han forklarer, at Skibsdagbogen er gaaet tabt.

Endvidere var Udskrift af Søforklaring, afgivet for den danske Konsul i Hull, tilstede og oplæstes for og godkendtes af den mødende.

Kaptajnen forklarer, at Undervandsbaaden intet Nationalitetsflag førte og ingen Signaler afgav. »Union« hejste det danske Flag straks, da Skydningen begyndte, men da Undervandsbaaden vedblev at skyde, gik de alle fraborde. Under-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

vandsbaaden kom derefter hen mod Redningsbaaden, og de maatte føre 2 Mand med Bomber om Bord i »Union«. Han spurgte om, hvad Ladningen bestod af, hvortil Komparenten opgav, at det var Kul, de førte hjem til Danmark, og spurgte, om de ikke derefter havde Lov til at sejle, hvilket blev nægtet. Efter at Undervandsbaadens Mandskab havde anbragt Bomber om Bord i Skibet, forlod de dette, og de saa det eksplodere og synke. Komparenten spurgte Undervandsbaadens Fører, hvorledes de skulde klare sig i det daarlige Bygevejr, hvortil blev svaret, at de maatte ro ind mod Land.

Skibet tilhørte Carl Christensen i Rudkjøbing, og Ladningen var bestemt til Aarhus Kulkompagni. Vidnet ved intet om Forsikringen. Skibet blev sænket den 12. April om Morgenen.

Oplæst. Vedtaget.

Søforhøret sluttet.

Retten hævet.

Rump. *V. Larsen.* *J. Møller.*

»Union«
Rederi: (Akties.) C. E. Christensen. Rudkjøbing.
Reg. Tonn. Br.: 152.
Reg. Tonn. Net.: 134.
Bygningssted: Svendborg.
Bygningsaar: 1876.
Materiale: Eg.
Klasse: Bur. Ver. ✠ 16-4 5/8 G. 1. 1.
Assurance: Kr. 48,000. Ditz Schweitzer. Kbhvn.

---

116. Skonnert »FRAM« af Gilleleje.

Sænket i Nordsøen den 15. April 1917 paa Rejse fra Hull til Aarhus med 156 Tons Kul. Ingen Omkomne.

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn gør vitterligt:

Aar 1917 den 1. Maj blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand: Kriminalretsassessor Rump og dens Medlemmer: Kommandør Maegaard og Kaptajn Møller og foretoges:

Nr. 77/1917. Søforhør i Anledning af, at Skonnert »*Fram*« (N. T. F. B.) er bleven sænket.

Af Besætningen mødte:

Kaptajn Henry Bejer.

Bedstemand Ivar Ohman.

Kaptajnen foreviser Skibsdagbogen, der blev gennemgaaet med de mødende og bekræftet af disse for den 15. April og følgende Dage.

Kaptajnen forklarer, at Undervandsbaaden ikke havde givet noget Signal, førend den beskød Skibet. Saa snart det første Skud faldt, drejede han til, men Undervandsbaaden vedblev at skyde ogsaa efter at de havde gjort Anstalter til at gaa fraborde. De førte stadig dansk Flag og danske Mærker.

Efter at være komne fraborde roede de hen mod Undervandsbaaden for at blive tagne om Bord, men der blev derfra kun spurgt hvorfra de kom, og hvor de skulde hen og slaaet ud med Haanden i sydøstlig Retning og raabt lykkelig Rejse og lét ad dem. Hvis de ikke var blevne optagne af Trawleren, vilde de ikke have kunnet klare sig i den høje Sø Tirsdag Morgen. Hele Besætningen blev reddet.

Skibet førte Kul til Aarhus. Skibets Rheder var Ingeniør Brüel i Hillerød.

Udskrift af Skibsdagbogen vil senere blive fremlagt.

Søforhøret sluttet.

Retten hævet.

Rump.

C. F. Maegaard. *J. Møller.*

Aar 1917 den 12. Maj blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand: Kriminalretsassessor Rump og foretoges:

Nr. 77/1917. Søforhøret reassumeret.

Der fremlagdes Udskrift af Skibsdagbogen for Tidsrummet fra den 15. til den 16. April d. A.

Den fremlagte Udskrift af Skibsdagbogen er saalydende:

Uddrag af Skibsdagbogen for Skonnert »Fram«.

Søndag den 15 .April 1917. Omtrent Kl. 10,30 Fm. observerede jeg en U.-baad til Luvart ca. 4 Sml. af os den styrede en vestlig Kurs og holdt denne Kurs indtil den

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

den var ca. 5 Streger agten for tværs, hvorefter den vendte og styrede ned mod os. (Ifølge senere udsat i Kortet fra foregaaende Dags Md. Bestik var Skibet paa 56° 54′ N. Brd. 2° 47′ Ø. Lgd.). Jeg purrede straks Styrmanden ud og lidt efter Ungmand Laurits Nielsen ca. 5 m. efter faldt det første Skud og Projektilet slog ned til Luvart faa Favne fra Skibssiden. I Tidsrummet fra Undervandsbaaden vendte ned mod os og til det første Skud faldt havde vi indhugget Tallierne i Baaden klar til at sætte den ud. Da det første Skud faldt drejede jeg Skibet til Vinden, og vi gik straks i Gang med at faa Baaden ud. Under dette Arbejde tog Skibet flere haarde Overhalinger i den svære Sø, saa Baaden slingrede fra os over mod Kabyssen, hvorved at Kanten af Kabyssen gik igennem Baaden paa to Steder, det ene Sted var i Vandlinien af Baaden, og her fremkom et Hul paa en god Fod, det andet Sted var over Vandlinien. Jeg vilde da signalere til Undervandsbaaden om vores Baad, men under dette Arbejde kom der nok et Skud, som klippede Flaglinjen over, vi bandt da Flagene fast i Riggen og Svaret var et Skud, som traf Skibet i Vandlinien agter. Imedens var der fastspigret et Stykke Sejldug over det store Hul, og vi firede da Baaden paa Vandet, kappede Tallierne og halede Baaden for efter for at komme klar. Under Arbejdet med at hale forefter kom nok et Skud, som gik gennem Kahytten og antændte denne. Vi kom klar af Skibet og roede op under U.-Baaden, og jeg fortalte dem, at vores Baad var i Stykker og halv fyldt med Vand, og først nu spurgte de om, hvor vi kom fra, samt hvor vi skulde hen, men da de hørte, at vi kom fra England ønskede de os en lykkelig Rejse og slog i Haanden ud i S.Ø. Retning. Vi holdt da af i østlig Retning holdende den gaaende paa Aarerne. Ved Hjælp af et Redningsbælte som vi sømmede fast, og uden paa dette satte vi saa Sprosser, og fik da Baaden nogenlunde tæt. Imedens sejlede U.-Baaden rundt Skibet, og gav den adskillige Skud, men uden synderlig Virkning; den sejlede da hen faa Favne fra Boven, og beskød den derfra, hvorefter den begyndte at synke. Herefter styrede U.-Baaden en nordlig Kurs og forsvandt, hverken Nummer eller Mærke var der paa U.-Baaden, men den førte det tyske Marineflag. Da U.-Baaden sejlede rundt Skibet, og beskød det, faldt der flere Projektiler i Nærheden af os, der blev affyret ca. 25 Skud mod Skibet førend det sank. Vi satte herefter Sejl paa Baaden og styrede Ø.S.Ø. for at komme over i Ruten til Holland eller se at gaa Nord Doggerbank F. Skb. i Sigte. Ved Hjælp af Aarerne tillige skød vi en god Fart i Nattens Løb, og om Morgenen den 16. efter Solopgang fik jeg en Trawler i Sigte i S.S.Ø. Retning, vi holdt da ned til den og ankom til samme Kl. 7 Fmd. efter 20 Timers Ophold i Baaden. Vejret var, da vi gik i Baaden, byget samt svær Sø, hen paa Eftermiddagen bedagede Vejret sig, og hele Natten var det fint, men vi frøs meget, idet vi ikke fik andet Tøj med os, end hvad vi gik i, da U.-Baaden kom. Trawleren var Ernestine Tarilnie og hjemmehørende i Ymuiden. Trawleren var paa Fiskeri, og Pladsen var 56° 24′ N. Brd. og 5° 5′ Ø. Lgd. Den fiskede hele den Dag, og Kl. 11 T. 30 m. næste Dags Fmd. den 17. sejlede den hjem. Vejret var fint hele Mandagen, men Tirsdag Morgen blæste det op en Storm fra N.N.V. med haarde Snebyger samt svær Sø. Onsdag Emd. den 18. Kl. 2 ankom til Ymuiden og kom straks i Land. Henvendte mig paa Konsulatet og underrettede derfra Skibets Rheder; fik senere paa Eftermiddagen Besked at rejse til Rotterdam næste Dags Fmd. Bemærkes maa det, at vi i alle Maader blev udmærket behandlet om Bord i Trawleren.

Karl Tonager, Ungmand.
Ivar Ohmann. Styrmand.
Henry Bejer, Fører.

Nr. 77/1917. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 12. Maj 1917.

A. Jacobsen,
Ass.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Søforhøret paany sluttet.
Retten hævet.
Rump.

»Frames
Rederi: S. Brüel, Hillerød.
Reg. Tonn. Br.: 105.
Reg. Tonn. Net.: 92.
Bygningssted: Södra Garn. Sverige.
Bygningsaar: 1894.
Materiale: Eg og Fyr.
Klasse: Bur. Ver. ✠ 14-2 ²/₃ G. 1 1.
Assurance: Kr. 45,000. Krigsforsikringen for danske Skibe m. fl.

---

117. 3-m. Skonnert »ANNE« af Marstal.

Sænket i Atlanterhavet den 16. April 1917 paa Rejse fra Savannah til Odense med 350 Tons Oliekager. Ingen Omkomne.

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn gør vitterligt:

Aar 1917 den 30. April Kl. 12 blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand: Kriminalretsassessor Rump og dens Medlemmer: Kaptajn Petersen og Kaptajn Wrisberg og foretoges:

Nr. 71/1917. Søforhør i Anledning af, at Skonner »*Anne*« (N. M. K. L.) er sænket.

For Rhederiet mødte Skibshandler Sørensen.

For Krigsforsikringen mødte Kaptajn Fabricius.

Af Besætningen mødte:
Kaptajn P. Thomsen Mikkelsen.
Styrmand Edvard Christian Sonne.
Matros Frithiof Calum Bønnelycke.
Letmatros Jens Karl Vilh. Jensen.
Ungmand Jens Lauritz Thuesen.
Dæksdreng Lauritz Arnold Rosendal Nielsen.
Matros Kai Peter Hansen.

Der fremlagdes en Rapport affattet af Kaptajnen.

Den fremlagte Rapport er saalydende:

3-m. Skonnert »Anne« af Marstal, korresponderende Reder H. C. Christensen.

Afsejlede fra Savannah den 6. Marts 1917 med en Last Bomuldfrøkager bestemt til Odense. Paa Rejsen havde vi megen Storm med Vinde fra V.N.V. til N.O.; saa vi kom meget sydlig. Da vi kom over mod Krigszonen var Vinden N.N.V. og N.V., hvorfor jeg stod ind i Zonen, da jeg ikke havde Underretning om, at Blokaden var yderligere skærpet og mente ikke, at der var nogen særlig Fare for et neutralt Skib og Ladning.

Paaskedag blev vi overfaldet af en haard, nordlig Storm, hvorfor vi halsede vestover; Stormen var vedholdende til Fredag den 13. April. Om Eftermiddagen blev vi uden Varsel beskudt af en Undervandsbaad, vi brasede straks bak og hejste Flaget paa Toppen og et paa en Stage ud over Agterenden. U.-Baaden vedblev at beskyde os, uden at Besætningen dog blev ramt; der blev afgivet ca. 20 Skud mod os.

Da U.-Baaden forsvandt, satte vi Sejl og sejlede vestefter. Mandag Aften hørte vi Varselsskud, hvorefter vi straks brasede bak og hejste vort Flag og Kendingssignalerne. U.-Baaden kredsede nogle Gange omkring os, hvorefter han prajede om at komme over med Papirerne. Jollen blev straks sat i Vandet, og jeg selv med 3 Mand roede over med Skibets Maalerbrev, Konnossementer og Folkeliste. Da Føreren af U.-Baaden havde set Papirerne spurgte han mig, hvorfor jeg var kommen ind i Farezonen, hvortil jeg svarede, at det nærmest var de haarde Storme fra nordlig, som havde tvunget mig derind, og jeg ikke vidste, at der var saa overhængende Fare derved. Dertil svarede Føreren intet, men bad os vente i Kahytten.

Ca. efter 1 Times Forløb kom Styrmanden tilligemed Resten af Besætningen 2 Mand om Bord paa U.-Baaden og meddelte mig, at alt var tabt; der havde været 4 Mand om Bord og anbragt Bomber for og agter. De havde ogsaa taget en Del Proviant, noget af mit Tøj, Instrument og Kronometer med, som dog alt gik overbord, da Baaden kæntrede.

Føreren forespurgte mig derefter om alle var bjærgede, og at vi kunde blive om Bord, indtil vi traf et andet Skib.

Den 17. April Eftermiddag traf vi 3-m.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Skonnert »Ami« af Marstal, paa Rejse til Færøerne, som fik Lov at passere mod at tage os med. Lørdag den 21. fik vi norsk Damper »Estrella« af Bergen i Sigte, satte Signal til ham om at tage os med, hvilket han gjorde. Ankom til Bergen den 26., fortsatte Rejsen over Christiania til Kjøbenhavn, hvortil vi er ankommen i Dag.

U.-Baaden var Nr. 43. Vi blev sænket paa 17 Gr. 20 Min. Vest og 50 Gr. 35 Min. Nord.

Skibet var krigsforsikret for Kr. 45,000 i Kjøbenhavn.

Kjøbenhavn, den 30. April 1917.

P. T. Mikkelsen,
Fører.

Nr. 71/1917. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 30. April 1917.

A. Jacobsen,
Ass.

Rapporten oplæstes for og godkendtes af de mødende af Besætningen.

Kaptajnen forklarer, at Skibsdagbogen er gaaet tabt.

Kaptajnen forklarer, at han forinden Afgangen fra Savannah af Navy Departement havde faaet Meddelelse om, at Farezonen var udvidet, men heri stod intet om den skærpede Undervandskrig, hvad Vidnet kun havde hørt fra Arbejdere i Land, idet disse sagde, at de tyske Undervandsbaade nu skød alt ned. Da Vidnet ikke havde faaet nogen særlig Ordre eller nærmere Meddelelse om, hvad den skærpede Undervandskrig bestod i, sejlede han som sædvanlig for at gaa ind til Kirkwall for Inspektion. Den 13. April om Eftermiddagen blev Skibet uden Varsel beskudt af en Undervandsbaad, og Kaptajnen lod da brase bak, og det danske Flag hejse. Han havde ikke set noget til Undervandsbaaden, før efter at flere Skud var faldne. Han kunde hverken se Flag eller Signaler fra Undervandsbaaden. Efter at Undervandsbaaden havde beskudt Skibet omtrent $^1/_2$ Time eller 3 Kvarter, i hvilken Tid kun Splinter havde ramt Skibet, forsvandt den, da det begyndte at blive mørkt, og de satte da atter Sejl til for at komme vestud uden for Farezonen. De var da i en Afstand af ca. 130 Kvartmil vest for Irland, omtrent paa samme Bredde som det Sted hvor de senere blev sænkede, men noget østligere. Da Vinden var nordvestlig avancerede de imidlertid kun langsomt vestpaa, og Mandag Aften hørte Kaptajnen et Varselsskud og brasede da bak og hejste dansk Flag. En Undervandsbaad kom kort efter til Syne; den førte hverken Flag eller Signaler, man prajede paa Tysk om at komme over med Papirerne. Kaptajnen roede da derover og afleverede Skibets Maalerbrev. Konnossementerne lød paa Bomuldsfrøkager fra Savannah til Odense. Efter nogen Tids Forløb fik Komparenten Konnossementer og Folkeliste tilbage, og Ordre til at blive i Kahytten, og Komparenten hørte derefter ikke, hvad der skete.

Styrmand Sonne forklarede, at efter at Kaptajnen var gaaet om Bord i Undervandsbaaden, kom Jollen tilbage til Skibet med en Officer og Mandskab fra Undervandbaaden. Dise beordrede Besætningen i Jollen, da Skibet skulde sænkes, og tog en Del Proviant, Tøj, Instrumenter og Kronometer samt anbragte Bomber for og agter i Skibet.

Hele Besætningen havde imedens maattet gaa fraborde uden at faa reddet noget af Betydning. 10 Minutter efter hørtes 2 Eksplosioner i Skibet, og dette begyndte at synke. I Mørket kunde Komparenten ikke se, om Skibet tilsidst sank, men dette meddelte de senere fra Undervandsbaaden.

De blev alle tagne om Bord i Undervandsbaaden, ved hvilken Lejlighed Jollen kæntrede, men de, der faldt i Vandet, blev reddede. Skibsdagbogen og hvad de iøvrigt havde medtaget fra Skibet, gik tabt.

Kaptajnen forklarer, at han først, efter at Skibet var sænket, erfarede noget herom og erklærede da, at dette var Uret, hvortil imidlertid blev henvist til, at Skibet var bestemt til at gaa ind til England til Undersøgelse. Der blev sagt, at de kunde blive paa Undervandsbaaden og blive satte om Bord i et andet Skib. Næste

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Eftermiddag, efter at Papirerne fra Skonnerten »Ami« havde været undersøgte af Undervandsbaaden, fik den Tilladelse til at fortsætte Rejsen til Færøerne mod at medtage »Anne«s Besætning, og de kom da alle derover.

Føreren af Undervandsbaaden gav, inden de forlod Undervandsbaaden Komparenten en Blyantsnotits om Stedet, hvor Skibet var sænket. — 50° 35′ Nord, 17° 20′ Vest — hvilken Komparenten foreviser, og dette stemmede omtrent med Komparentens Middagsbestik.

De øvrige mødende bekræftede Kaptajnens Forklaring.

Oplæst, vedtaget, aftraadte.

Søforhøret sluttet.

Retten hævet.

Rump.

A. N. Petersen. *H. W. Wrisberg*

»Anne«s
Rederi: H. C. Christensen. Marstal.
Reg. Tonn. Br.: 240.
Reg. Tonn. Net.: 209.
Bygningssted: Marstal.
Bygningsaar: 1903.
Materiale: Eg.
Klasse: Bur. Ver. ✠ 16 ²/₃ A. 1. 1.
Assurance: Kr. 45,000. Krigsforsikringen for danske Skibe.

---

118. S/S »ROBERT« af Kjøbenhavn.

Torpederet i Nordsøen den 17. April 1917 paa Rejse fra Göteborg til Hull med 2050 Tons Stykgods. 8 Omkomne.

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn gør vitterligt:

Aar 1917 den 1. Maj blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand: Kriminalretsassessor Rump og dens Medlemmer: Kommandør Maegaard og Kaptajn Møller og foretoges:

Nr. 75/1917. Søforhør i Anledning af, at S/S »*Robert*« er blevet sænket.

For Rhederiet mødte Kontorchef Erlandsen.

For Krigsforsikringen mødte Kaptajn Fabricius.

Af Besætningen mødte:

Kaptajn T. Jørgensen.

1. Styrmand A. V. Grønbech.
2. Styrmand O. Pedersen.

Hovmester Bendsen.
Assistent Leith.
Matros Knudsen.
Matros Pinderup.
Matros Jensen.
Letmatros M. Nielsen.
Letmatros C. Roupe.
Fyrbøder Vagner.

Der forevises 1 Rapport til Rhederiet og Afskrift af Forklaring for den danske Konsul i Kirkwall, som oplæstes for og vedstodes af de mødende af Besætningen.

Kaptajnen forklarer, at Skibsdagbogen er gaaet tabt.

Kaptajnen forklarer, at »Robert« førte dansk Flag og danske Nationalitetsmærker nemlig 3 danske Flag malet paa hver Side af Skibet. Der var hverken hørt eller set noget til nogen Undervandsbaad hverken før eller efter Skibets Sænkning. Kaptajnen var i Kahytten, da han pludselig hørte Eksplosionen; den kan ikke hidrøre fra Skibet selv eller fra dens Ladning. Skibet sejlede med Baadene udsvingede. Maskinen stoppede af sig selv ved Eksplosionen, og Kaptajnen raabte straks til alle om at gaa i Baadene. Han trak selv i Haandtaget over Kabyssen for at lukke af for Hoveddamprøret. Der gik knap et Minut, inden Skibet var sunket, og det var i den Tid kun lykkedes at faa Styrbords Redningsbaad firet af og frigjort, men den blev trukket ned med Skibet. Kun Styrbords Baad kom op igen med Kølen oppe samt Dele af Dækslasten.

I Maskinen havde ved Eksplosionen Fyrbøderne Christen Rasmussen, Christiansen og Frits Anton Viet Løycke Vagt. Der er ingen, der har set noget til disse efter Eksplosionen, og de maa derefter antages at være omkomne ved denne.

Torpedoen maa have ramt lige i Maskinrummet. 1 Maskinmester, der havde Vagt i Maskinen kom derimod ud og kom ned i Styrbords Baad, men er ikke bleven reddet.

Efter Eksplosionen, inden Skibet sank,

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

var alle med Undtagelse af de to nævnte Fyrbødere komne paa Dækket. Efter at Skibet var sunket, var der tilstrækkeligt til at flyde paa for de af Mandskabet, der atter kom op.

De mødende forklarer, at de ikke, efter at Skibet var sunket, saa mere til Matros Anders Peter Andersen, Fyrbøder Valdemar Holger Laursen, Messedreng Niels Hilding Gruleff Rasmussen, der derfor maa antages straks at være omkomne. 1. Maskinmester Ludvig Erik Mortensen blev derimod set af nogle af Besætningen flydende med et Redningsbælte, men da han havde faaet dette om Benene, og Hovedet var under Vand, maa han være druknet. Kok Christian Larsen kom ligeledes op paa en Kasse, men forsvandt atter og maa ligeledes være druknet. 2. Maskinmester Christian Jørgen Christoffer Jørgensen var bleven saaret i Hovedet, men kom i Land, hvor han senere døde paa Hospitalet i Kirkwall den 20. April. Alle de øvrige blev reddede i Land.

De mødende erklærer, at der ikke kunde være foretaget mere for at redde flere af Besætningen.

En Afskrift af Listen over Skibets Besætning vil senere blive fremlagt.

Hovmester Bendtsen og Matros Jens Pinderup forklarede, at de umiddelbart før Eksplosionen stod paa Dækket. De saa da ret ud for Bagbords Side en hvid Stribe, der skød hurtigt hen mod Skibet, og var straks klar over, at det var en Torpedo, der var afskudt mod Skibet. Den ramte Skibet lige ud for Maskinen, men det skete saa hurtigt, at der ikke var Tid til at foretage noget forinden. Der var ikke nogen Undervandsbaad at se eller andet Fartøj, hvorfra Torpedoen kunde være udskudt.

Oplæst, vedtaget.

De øvrige mødende bekræftede de afgivne Forklaringer.

Kaptajnen bemærkede, at da alle laa i Vandet, blev der fra det svenske Dampskib »Helge« af Norrköping udsat en Baad, der reddede 4 af »Robert«s Besætning og bragte dem om Bord i Trawleren. Hvis de ikke var blevne reddede paa denne Maade, vilde de sandsynligvis være omkomne. »Helge« løb stor Risiko ved at standse imens.

De mødende forklarede, at Ulykken skete den 17. April Kl. $1^1/_4$ Eftermiddag tværs øst af Fair Island.

Oplæst, vedtaget.

Søforhøret sluttet.

Retten hævet.

Rump. *C. F. Mægaard.* *J. Møller.*

Aar 1917 den 2. Maj Kl. 2 blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand: Kriminalretsassessor Rump og foretoges:

Nr. 75/1917. Søforhøret reassumeret.

Der fremlagdes Liste over S/S »Robert«s Besætning ved Afrejsen fra Gøteborg den 5. April 1917.

Den fremlagte Liste er saalydende:

Liste over S/S »Robert«s Mandskab ved Skibets Afgang fra Gøteborg den 5. April 1917.

Jørgensen Jørgen Vilh. Theoder, Fører født 22. Marts 1868, Hjemsted Kjøbenhavn, Adresse Mathildevej 6, 2. F.

Grønbech Anker Valdemar, 1. Styrmand, Hjemsted Bornholm, Adresse Løgstørgade 28, 3. Ø.

Pedersen Oluf Henry, 2. Styrmand, født 10. Februar 1882, Hjemsted Kjøbenhavn, Adresse Horsensgade 12, 1. Ø.

*Mortensen Ludvig Erik, 1. Mester født 11. December 1883, Hjemsted Skibby, Adresse Forvalter Rasmussen, Finsensvej 9 F.

*Jørgensen Chr. Jørgen Christoffer, 2. Mester, født 1888, Hjemsted Kjøbenhavn, Adresse Voldgade 5, 5. C.

Leth Hans , Assistent, født 6. Februar 1897, Hjemsted Harlev, Adresse Harlev St., Jylland.

Bendtsen Heine, Hovmester, født 15. December 1884, Hjemsted Troense, Adresse Lægeboligen, Troense.

*Larsen Christian, Kok, født 16. September 1879, Hjemsted Hou, Adresse Holmbladsgade 81 St.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Jensen Peter Willemoes, Matros, født 1897, Hjemsted Næstved, Adresse H. Sørensen, Baggesensgade 44, 4. N.

Knudsen Knud Ferdinand, Matros, født 1891, Hjemsted Lyngby, Adresse Ruderdalsvej, Øverød pr. Holte.

Pinderup Jens, Matros, født 1890, Hjemsted Jegindø, Adresse T. Pinderup, Jegindø pr. Hvidbjerg.

*Andersen Anders Peter, Matros, født 1890, Hjemsted Gentofte, Adresse Saxogade 60, 4. B.

Roupe Carl Gustaf Mauritz, Letmatros, født 1895, Hjemsted Sverrig, Adresse G. A. Roupe, Knastorp, Lund.

Nielsen Martin Christian, Letmatros, født 1897, Hjemsted Frederiksberg, Adresse Sukkerkoger V. Nielsen, Buddinge St.

*Rasmussen Niels Hilding Gruleff, Dreng, født 1902, Hjemsted Kjøbenhavn, Adresse Nyhavn 43 St. K.

*Kristiansen Kristen Rasmussen, Fyrbøder, født 1880, Hjemsted Ølsted pr. Hillerød. Adresse samme.

Wagner Albert Edmund, Fyrbøder, født 1880, Hjemsted Kjøbenhavn, Adresse Adelgade 17, 4. K.

*Laursen Valdemar Holger, Fyrbøder, født 1887, Hjemsted Gunderslev, Adresse Rughavevej 5, 1. Valby.

*Løyche Fritz Anton Vilh., Fyrbøder, født 1890, Hjemsted Veilby, Adresse Englandsvej 8 St.

(Hans fraseparerede Hustru bor Østervold 12 St.).

De med * betegnede er omkomne.

Nr. 75/1917. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 2. Maj 1917.

Aage Jacobsen,
Ass.

Søforhøret paany sluttet.
Retten hævet.
Rump.

»Robertes
Rederi: »A/S Kjøbenhavns Bunkerkul Depot« Kbh.
Reg. Tonn. Br.: 1445.
Reg. Tonn. Net.: 884.
Tons DW.: 2120.
Bygningssted: Oderwerke. Stettin.
Bygningsaar: 1899.
Materiale: Staal.
Klasse: Germ. Lloyd. ✠ 100 A AH. (E).
Assurance: Kr. 1,444,000. Krigsforsikringen for danske Skibe m. fl.

---

119. S/S »BRETAGNE« af Kjøbenhavn.

Torpederet i Nordsøen den 17. April 1917 paa Rejse fra Newcastle o. T. til Kjøbenhavn med 1503 Tons Kul. Ingen Omkomne.

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn gør vitterligt:

Aar 1917 den 7. Maj Kl. 12 blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand: Kriminalretsassessor Rump og dens Medlemmer: Kommandør Bræstrup og Kaptajn Møller og foretoges:

Nr. 84/1917. Søforhør i Anledning af at S/S *»Bretagne«* (N. S. D. P.) er blevet sænket.

For Rhederiet Det Dansk-Franske Dampskibsselskab mødte Skibsmægler C. F. Andersen ved Fuldmægtig Hedegaard.

For Krigsforsikringen mødte Kaptajn Michelsen.

Af Besætningen mødte:
1. Styrmand Chr. Lund.
2. Styrmand M. Kondrup.
1. Mester J. M. N. Petersen.
2. Mester V. Nielsen.
Fyrbøder V. C. Jørgensen.
Fyrbøder K. K. Overgaard.
Fyrbøder J. C. Hansen.
Matros V. M. Jensen.
Matros N. N. Gammelgaard.

Der fremlagdes Rapport, som oplæstes for og godkendtes af de mødende, der forklarede, at Føreren Berndsen endnu ikke er hjemkommen.

Den fremlagte Rapport lyder saaledes:

Rejseberetning for S/S »Bretagne« for Rejsen Newcastle-Kjøbenhavn paa hvilken Skibet torpederedes udenfor Ratray-Head.

Mandag den 16. April 1917 Kl. 6,30 Morgen afgik Skibet fra Newcastle med en Kulladning bestemt til Kjøbenhavn.

Lodsen kvitteredes udenfor Tynemouth.

Vinden S.V.lig, svag Kuling, høj Dønning fra N.O. Kursen sattes langs Landet,

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

følgende den af Kommandør Parker i Newcastle givne skriftlige Anvisning.

Hen paa Natten gik Vinden nordlig og blæste op til stiv Kuling med meget høj Sø.

Tirsdag den 17. April om Formiddagen lagde Vinden sig en Del, men der var stadig høj Sø. Kl. ca. 11 Form. blev der fra en armeret engelsk Trawler givet Ordre til ikke at komme Ratray-Head nærmere end 7 Kml., dette var tillige i Overensstemmelse med Kommandør Parkers Anvisning.

Der styredes herefter rundt om Ratray Head i en Afstand af ca. 8 Kml.

Kl. ca. 2 Efterm. kom der pludselig en Torpedo forbi Skibets Bov i en Afstand af 2—3 Fv.; og umiddelbart efter dukkede en Undervandsbaad op tværs om Stb.

Maskinen stoppedes og bakkedes straks, men sattes derefter igen fuld frem, og Kursen forandredes mod Land, saa Undervandsbaaden kom ret agterud; det var Hensigten at løbe »Bretagne« i Land, men Undervandsbaaden var hurtigere og fyrede 6 à 7 Skud, som dog alle mistede.

Da det var klart, at Flugt var umuligt, stoppedes Maskinen, og hele Besætningen gik i Baadene. Føreren sidst.

Da Baadene var godt klar af Siden, torpederedes »Bretagne« og sank med Agterskibet først i Løbet af fire Minutter.

Der blev ikke talt med Undervandsbaadens Besætning.

Ca. $1^1/_2$ Time efter Torpederingen optoges Baadenes Besætninger af 2 Trawlere; den ene landsattes samme Aften i Aberdeen, den anden ligeledes samme Aften i Peterhead.

Stedet, hvor »Bretagne« torpederedes, er omtrent misv. N. O. for Ratray-Head, 8—9 Kml. Afstand.

Ved at gaa i Baadene mistedes Skibets Dagbog, Maalebrev og Mandskabsliste, og denne Beretning er saaledes affattet efter Hukommelsen; men er i fuld Overensstemmelse med Sandheden, og kan bevidnes af alle undertegnede.

H. A. Berndsen,
Fører.

Vi undertegnede, alle hørende til Dampskibet »Bretagne«s Besætning bevidner herved Rigtigheden af ovenstaaende Beretning.

H. Chr. Lund, 1. Styrmand.
J. Petersen, 1. Maskinmester.
K. M. Kondrup, 2. Styrmand.
Victor Nielsen, 2. Maskinmester.
Viggo M. Jensen, Rormand.
Jens Johansen, Udkig.

Nr. 84/1917. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 7. Maj 1917.

A. Jacobsen,
Ass.

Tillige var tilstede et Udtog af Forklaring afgivet for den danske Konsul i Leith.

Udtoget oplæstes for og godkendtes af de mødende af Besætningen.

De mødende forklarede, at Skibet førte dansk Flag og danske Mærker, og at der intet var mærket til Undervandsbaaden, før den første Torpedo blev affyret. Der saas intet Nationalitetsflag paa Undervandsbaaden, og den gav ingen Signaler til Skibet eller senere til Baaden. Da man indsaa, at Undervandsbaaden indhentede Skibet, fik alle Ordre til at gaa fraborde, og Undervandsbaaden holdt op med at skyde og dykkede ned og sendte Torpedoen mod Skibet. Der var høj Sø og lidt Kuling.

Man kunde ikke have landet paa Kysten, men der kom en Trawler op i Nærheden. Undervandsbaaden tog slet ikke Notits af Mandskabet og Redningsbaaden. Alle kom velbeholdne om Bord i Trawleren, men der blev ikke reddet noget af Betydning. Kun den ene Baad kom ind til Aberdeen og er i Behold. Den anden blev taget paa Slæb; men Slæberen sprang. »Bretagne«s Fart var ca. 8—9 Kvartmil.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Oplæst. Vedtaget.
Søforhøret sluttet.

Retten hævet.

Rump.

C. Bræstrup. *I. Møller.*

»Bretagnes«
Rederi: A/S »Det Dansk-Franske Dampskibsselskab«, Kbhvn.
Reg. Tonn. Br.: 1110.
Reg. Tonn. Net.: 670 .
Tons DW.: 1800.
Bygningssted: Mek. Værkst. Bergen.
Bygningsaar: 1912.
Materiale: Staal.
Klasse: Norske Ver. ✠ 1 A 1.
Assurance: Kr. 903,000. Krigsforsikringen for danske Skibe og Nye gensidige Krigsinteresseforsikringsselskab for Dampskibe.

---

120. S/S »LOUISIANA« af Kjøbenhavn.

Sænket i Nordsøen den 18. April 1917 paa Rejse fra N. Shields til Boston med 2497 Tons Stykgods. Ingen Omkomne.

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn gør vitterligt:

Aar 1917 den 7. Juni Kl. 1 blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand: Kriminalretsassessor Rump og dens Medlemmer: Kommandør Bræstrup og Kaptajn Hein.

Der foretoges:

Nr. 116/1917. Søforhør i Anledning af, at S/S »*Louisiana*« er blevet sænket

For Rhederiet mødte Fuldmægtig Westrup.

For Krigsforsikringen mødte Kaptajn Fabricius.

Af Besætningen mødte:
Kaptajn Jon Jonsen.
1. Styrmand M. Herskind.
2. Styrmand I. K. Boie.
2. Mester I. L. Larsen.
Matros O. Skaglund.

Der fremlagdes Udskrift af Skibsdagbogen, der var tilstede i Retten.

Uddraget, der sammenholdtes med Skibsdagbogen og fandtes overensstemmende med denne, oplæstes for og godkendtes af de mødende af Besætningen.

Den fremlagte Udskrift af Skibsdagbogen er saalydende:

Uddrag af S/S »Louisiana«s Skibsdagbog:

Onsdag den 18. April 1917 Kl. 0,40 Emd. blev Skibet uden Varsel torpederet. Undervandsbaaden saas ikke, dog blev i et Sekunds Øjeblik den lyse Stribe fra Torpedoen set, hvorefter denne ramte Skibets Styrbords Side omtrent mellem Nr. 3 og 4 Luge. Skibet sank hurtig med Agterenden, hvorfor Besætningen beordredes til at gaa i Baadene, og forlod disse Skibet Kl. 0,50 Emd. Agterskibet var da allerede under Vand. Maskinen blev, da Torpedoen ramte Skibet, øjeblikkelig stoppet. Efter at have ligget i Baaden ca. 20 Minutter, blev Besætningen optaget af den engelske Patrouillebaad »Balaena«, der var Eskorte for en norsk Damper, kommende nordfra. Kl. ca. 5,30 Emd. landsattes »Louisiana«s Besætning i Peterhead.

Efter at være kommen om Bord i »Balaena«, saas »Louisiana« at gaa til Bunds med Forstævnen ret i Vejret.

E. Hansen, Matros.
O. Skoplund, Matros.
H. Andersen, Matros.
Ivar Bøje, 2. Styrmand.
Jon Jonsen, Fører.

Det bemærkes, at Besætningens Ejendele gik tabt ved Forliset.

Nr. 116/1917. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 7. Juni 1917.

A. Jacobsen,
Ass.

Tilstede var Udskrift af Søforklaring, afgivet for den danske Konsul i Leith.

Forklaringen oplæstes for og bekræftes af de mødende af Besætningen.

Kaptajnen forklarer, at Skibet førte dansk Flag og danske Nationalitetsmærker. Der blev ikke set noget til nogen Undervandsbaad. Han saa derimod Torpedoen som en lys Stribe om Styrbord umid-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

delbart før Eksplosionen. Alle gik straks fraborde uden at faa reddet noget.

2. Styrmand Bøje bekræfter, at han saa Torpedoen som en lys Stribe om Styrbord umiddelbart før Eksplosionen.

Ulykken foregik ca. 20 Kvartmil N. O. for Ratray-Head, og Kaptajnen fulgte den Rute, som var ham beordret af de engelske Myndigheder.

Oplæst. Vedtaget.

De øvrige mødende bekræftede Kaptajnens Forklaring.

Søforhøret sluttet.

Retten hævet.

Rump.

C. Bræstrup. *V. T. Hein.*

»Louisiana«
Rederi: »Det forenede Dampskibs-Selskab«. Kbhvn.
Reg. Tonn. Br.: 3015.
Reg. Tonn. Net.: 1940.
Tons DW.: 4960.
Bygningssted: Sir W. G. Armstrong & Co. Newcastle.
Bygningsaar: 1896.
Materiale: Staal.
Klasse: Lloyd's Reg. ✠ 100 A 1.
Assurance: Kr. 831,000. Krigsforsikringen for danske Skibe m. fl.

---

121. Fuldskib »SVANEN« af Kjøbenhavn.

Skudt i Sænk i Atlanterhavet den 23. April 1917 paa Rejse fra Baltimore til Aarhus med 12,555 qtrs. Majs. 2 Omkomne.

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn gør vitterligt:

Aar 1917 den 8. Maj Kl. 2 blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand: Kriminalretsassessor Rump og dens Medlemmer: Kaptajn Møller og Kommandør Bræstrup.

Der foretoges:

Nr. 85/1917. Søforhør i Anledning af, at Fregatskibet »*Svanen*« er sænket.

Der fremlagdes en Notits og Afskrift af Forklaring for den danske Vicekonsul i Lerwick.

De fremlagte Dokumenter lyder efter hinanden saaledes:

Til Søforklaring den 8. Maj 1917 af Fregatskibet »Svanen« mødte korresponderende Reder V. Müller, Rederiets Inspektør, Kapt. H. Krohn, samt følgende af Skibets Besætning:

Kaptajn A. M. Christensen.
2. Styrmand Carl Baastrup.
Hovmester L. Borch.
Matros Hans Pahl.
Matros Christian Gregersen.
Matros Alfred Svensen.

For Krigsforsikringen for Danske Skibe mødte Kapt. Michelsen og for Ladningen mødte Hr. Bowman.

Fregatskibet »Svanen« Hjemsted Kjøbenhavn, Signalbogstaver N. V. G. J., Brutto Register Tonnage 1796,71. Lastet 12,556 qrs. Majs paa Rejse Baltimore—Aarhus.

Kjøbenhavn, 8. Marts 1917.

Sejlskibsrhederiet »Volante«,
Aktieselskab.

V. Müller.

Nr. 85/1917. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 8. Maj 1917.

A. Jacobsen,
Ass.

Den 25. April 1917 mellem 4 og 6 Eftermiddag mødte for mig undertegnede Aleksander Cunningham Hay, Dansk Vicekonsul i Lærwich, Andreas Methinus Christensen, Fører af det danske fuldriggede Skib »Svanen« af Kjøbenhavn, som erklærede, at hans Skib, som maaler 1796, 71 Tons gross, 1702,38 Tons netto, bygget af Jern i Liverpool i Aaret 1882 og som bar følgende Kendingsbogstaver: N. V. G. J. forlod Baltimore N. S. A. med Majs den 25. Marts 1917 Kl. 2,50 om Eftm., bestemt for Aarhus, Danmark. At nævnte Skib, da det forlod Baltimores Havn, var i en fuldstændig sødygtig Tilstand, behørigt forsynet og ikke overladet, Ladningen rigtig stuvet, og Skibet behørigt bemandet alt til de forenede Staters Embedsmænds Tilfredsstillelse; at Lodsen den følgende Dag Kl. 9 om Eftm.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

gik fraborde ved Capre Henry — og fortsatte Vidnet Rejsen. Vejret uklart med nordvestlige Vinde. At Skibet den 5. April mødtes af haardt Vejr. Vinden nordlig og af orkanagtig Styrke med Snebyger. Skibet var da Syd for Newfoundlands Bankerne; at Vidnet fortsatte sin Rejse, at intet særligt hændte før den 20. April omtrent 62 n. Breddegrad og Længdegrad 9, 20 V., da Skibet blev standset af en engelsk Patrouillebaad, hvis Chef sendte en Officer og tre bevæbnede Mænd om Bord paa Vidnets Skib og gav Vidnet Ordre til at fortsætte Rejsen til Storonoway, ifølge hvilket Skibets Kurs blev forandret; at Vidnet den næste Dag mødtes men overtrukket Vejr med skiftende sydlige Vinde, at som Følge af den uheldige Vind og det uheldige Vejr i Forening med at Vidnet ikke havde noget særligt Kort over Hebriderne, besluttede han sig til efter Sanktion med den Officer, som havde Kommandoen over de tre Vagter, at sætte Kursen mod en Havn i Ordney eller Shetland i Stedet for Storonoway, at Vidnet derpaa satte Kurs efter Fair Isle; at Vejret stadig var overtrukket, og Vidnet kunde ikke tage en paalidelig Observation, og som Følge heraf i Forening med at det var Springtid, bestemte Vidnet sig til at fortsætte Nord mod Shetland, og Kursen blev forandret herimod, og alt gik godt indtil omtrent Kl. 4 om Morgenen den 23. ds., da Skibet var omtrent 30 miles V. N. V. for Muckla Flugga, Shetland, hørte Vidnet Lyden af et Skud agterude, men kunde ikke se noget som helst; ved det tredie Skud saa man en Granat falde i Vandet paa Styrbordsside af Skibet faa Alen fra dette, og at Taarnet af en Undervandsbaad blev set agterude, idet denne halede ind paa Skibet. AtVidnet gav Ordre til at mindske Sejl og til at brase Agterræerne for at standse Skibet; at Vidnets Skib bar Nationalitetsflag, og at Vidnet hejsede Signalet: Aarhus; at Undervandsbaaden helt havde halet ind paa Skibet og fremviste Signalet: Forlad Skibet saa hurtigt som muligt. Kl. var da omtrent 5 om Morgenen; at Vidnet da gav Ordre til at nedfire Redningsbaadene og meddelte Mandskabet, at de skulde gøre sig klar til at forlade Skibet, at Styrbords Redningsbaad ved at nedfires blev utæt og som Følge deraf ubrugelig, at Bagbords Redningsbaad og Jollen blev nedfiret uden Uheld. Styrmanden havde Kommando i Jollen, i hvilken der befandt sig Tømmermanden, Sejlmageren og to Matroser samt Officeren, som havde Kommandoen over Vagten. Vidnet havde Kommando over Bagbords Redningsbaad, i hvilken der befandt sig foruden ham selv seksten af hans Mandskab og de 3 førnævnte Vagter; at Undervandsbaaden, saasnart Baadene var klar af Skibet, gav Ordre til at fyre paa dette, idet de begyndte mod Styrbordsside, hvorpaa de gik om agter og vedblev med at fyre mod Skibets Agterstavn, og at Skibet omtrent Kl. 6 om Morgenen sank. At Vidnet i samme Øjeblik, som Skibet forsvandt, tog Jollen paa Slæb og satte Sejl i sin Baad, styrende en Kurs omtrent Ø. S. Ø. for Muckle Flugga, og at der blæste en frisk Brise N. N. V. fra V. N. V. paa denne Tid. Vejret var taaget; at alt gik godt til omtrent Kl. 3 om Eftm. Da Baadene var ud for Out Stack for Muckle Flugga, omtrent en Fjerdedel af en mile N. Ø., hvor Ebben løb imod Vinden, som foraarsagede en svær huggende Sø, som kæntrede Jollen, medens denne vilde sejle over Ebben, hvorved Mændene blev kastede i Vandet, at Vidnet øjeblikkelig mindskede Sejlet og bakkede med Aarene for at frelse Mandskabet fra Jollen, og at skønt alt muligt blev gjort for at faa dem om Bord, lykkedes det ham kun med de fire Mand. De to øvrige, Styrmanden og Tømmermanden var gaaet ned. At Vidnet tog de fire Mænd om Bord i sin Redningsbaad og fortsatte Sejladsen mod Burryfirth (Island of Unst), indtil Vinden tog for stærkt til; at Sejlet blev taget ned, og at Mændene tog

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

til Aarene; at Fyrtaarnets Redningsbaad omtrent Kl. 6 kom ud og tog Baaden paa Slæb; at Baaden omtrent Kl. 6,45 om Eftm. ankom til Fyrtaarnsstationen, hvor Mændene blev venligt behandlede; at Mandskabet blev anbragt paa Fyrtaarnsstationen og i Nabolaget for Natten; at Mandskabet den følgende Dag blev ført til Baltassund og derfra til Lerwich, hvor de ankom Kl. 7 om Eftm.; at Ødelæggelsen af Vidnets Skib og Ladning og Sænkningen heraf og hvad som helst, Tab, Skade, som Ejere og Mandskab af nævnte Skib, eller hvilke Personer, som maatte have Interesse i dette Skib, dets Ladning, dets Rejse maa have lidt ved fornævnte Ødelæggelse og Sænkning af Skib og Ladning, paa ingen Maade skyldes Vidnet, hans Styrmand eller noget af hans Mandskab, hvorfor Vidnet protesterer i alle Retninger til Gavn for alle vedrørende mod, at Chefen paa førnævnte Undervandsbaad uretmæssigt har angrebet Skibet, Sænkningen af samme samt imod al Tab og Skade paa nævnte Skib, dets Ladning og Mandskab eller til enhver Person som er interesseret deri, foraarsaget ved fornævnte og alle Udgifter, som derved er paadragne under sædvanlig Form.

A. M. Christensen, Fører.
Carl Baastrup, 2. Styrmand.
L. Borch, Hovmester.
Chr. Gregersen.
Hans Pahl.
Alfred Svensen.

Jeg erklærer herved, at nærværende Oversættelse er i Overensstemmelse med Originalen.

Vilhelm Birch.
(Segl.)

Nr. 85/1917. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 8. Maj 1917.

A. Jacobsen,
Ass.

Mødt var af Fregatskibet »Svanen«s Besætning:

Kaptajn A. M. Christensen.
2. Styrmand Carl Baastrup.
Hovmester L. Borch.
Matros Hans Pahl.
Matros Christian Gregersen.
Matros Alfred Svensen.

For Krigsforsikringen for danske Skibe mødte Kaptajn Michelsen.

For Ladningsejerne mødte Hr. Bowman.

For Rhederiet mødte korresponderende Rheder V. Müller samt Inspektør, Kaptajn H. Krohn.

Den fremlagte Afskrift oplæstes for og bekræftedes af de mødende af Besætningen.

Kaptajnen forklarede, at Skibet førte dansk Nationalitetsflag og danske Mærker. Han styrede nord om Færøerne, og kun efter Ordre fra den engelske Patrouillebaad blev Kursen sat mod Stornoway. Den engelske Officer, der kom om Bord, medbragte 2 Specialkort over Shetlandsøerne; han sagde, at han i Skyndingen havde taget fejl og ikke faaet et Kort over Hebriderne med. Efter Aftale med den engelske Officer blev Kursen sat efter Fair Isle, men da de ikke i det overtrukne Vejr kunde faa en paalidelig Observation, maatte Kursen derefter sættes efter Shetland.

Kaptajnen var paa Dækket, da der Kl. 4 om Morgenen den 23. April hørtes Skud agterude. Der var da endnu intet Fartøj at se. Først efter det 3. Skud saa man en Undervandsbaad i omtrent 5 Kvartmil agude komme op mod Skibet. Den viste sig senere at føre tysk Orlogsflag. Der blev straks mindsket Sejl og braset bak, og den holdt da op at skyde, og da de kom nærmere, hejste den Signal: »Forlad straks alle Skibet«, hvilket de derefter alle gjorde. Undervandsbaaden skød derefter Skibet i Sænk. Undervandsbaadens Chef spurgte derefter om de havde Proviant nok i Baaden og gav dem derefter Besked om, hvilken Kurs de kunde styre.

Redningsbaaden tog derefter Jollen paa Slæb til Kl. 3 Eftermiddag. De var da kommen nærmere mod Land og Søen

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

huggede. Jollen laa højt paa Vandet, og Komparenten havde ikke tænkt, at den vilde kæntre. De løb lige for Vinden.

2. Styrmand Baastrup forklarede, at han saa, at der kom en svær Braadsø agterfra, der hævede Agterenden af Jollen og kæntrede den helt rundt.

Kaptanen forklarer, at han ikke havde set Jollen kæntre; der laa tilstrækkelige Redningsbælter i begge Baade. De lod da straks Sejlene gaa og bakkede med Aarene. De fik derved reddet de 4 Mand fra Jollen, som havde holdt sig fast ved Kølen af denne. Inden de derefter kunde komme Styrmanden og Tømmermanden til Hjælp, var disse forsvundne, og de saas ikke mere.

1. Styrmands Navn var Frede Salling, født 1893 i Roskilde.

Tømmermandens Navn var Peder Pedersen, født 1876 i Erritsø, begge hjemmehørende i Kjøbenhavn.

Alle de øvrige blev reddede i Land om Aftenen ved Fyrtaarnet. De havde intet faaet reddet fra Skibet, undtagen Skibsdagbogen og Skibsbemandingslisten. Bagbords Redningsbaad blev liggende hos Fyrfolkene.

Oplæst. Vedtaget.

De øvrige mødende bekræftede de afgivne Forklaringer.

Matros Hans Pahl forklarede, at han havde set Styrmand Salling naa hen til Jollen, efter at den var kæntret, han rakte derefter en af Redningskransene til Sejlmageren, der derefter kom hen til Baaden. Styrmanden kom imidlertid atter bort fra Baaden, idet denne kæntrede rundt igen. Sejlmageren sagde, at Styrmanden havde haft Redningsbælte paa inden for Tøjet. Tømmermanden havde haft fat i 2 Aarer, da Baaden kæntrede, der var ingen, der saa ham komme op igen.

Oplæst. Vedtaget.

De øvrige, undtagen Kaptajnen, bekræfter denne Forklaring.

Det Skibsdagbogen for den 23. April tilførte oplæstes ligeledes for og bekræftedes af de mødende.

Afskrift heraf vil senere blive fremlagt.

Kaptajnen forklarer, at der forinden Ulykken laa anbragt Redningskranse i Baadene, og Mandskabet fik Ordre til at tage Redningsbælter med, inden de gik fraborde. Kaptajnen kastede ogsaa, efter at de var komne fraborde, selv Redningskranse ud til dem fra Redningsbaaden over i Jollen. I Redningsbaaden var der ialt 20 Mand og havde foruden Redningsbælter til dem alle nogle Kranse tilovers.

De øvrige mødende bekræftede denne Forklaring.

Oplæst. Vedtaget.

Kaptajnen forklarer, at han inden Afrejsen fra Baltimore gennem Skibets Mægler havde faaet Ordre til at gaa ind til Halifax. Komparenten talte imidlertid med et Par andre Sejlskibsførere, der skulde gaa ud samtidig med Skibene »Skonsvær« og »Landsend«. Disse vilde ikke gerne gaa ind til Halifax og gik der heller ikke. Komparenten talte ogsaa med Skibets Mægler om, at han frygtede for at gaa ind til Halifax paa denne Aarstid paa Grund af Taage og Isbjærge. Komparenten sagde da, at han vilde se Tiden an, naar han kom ud, hvorledes Vejret var.

Komparenten forklarer, at han, hvis han skulde have været til Halifax først maatte styre ud fra Land og saa ligge saa nær Vinden som mulig. Vinden var stadig omkring Vest og Nordvest, og han holdt stadig bort fra Vinden. Han kan ikke sige bestemt, hvornaar han traf den Afgørelse ikke at søge ind til Halifax. Efter at det den 3. April havde været Storm, var han imidlertid paa det rene med, at han ikke vilde søge ind til Halifax. Det var herefter Komparentens Mening slet ikke at gaa ind til Inspektion, og for at undgaa dette og undgaa Farezonen vilde han styre nord om Færøerne.

Kaptajnen forklarer, at i det haarde Vejr undervejs den 3. April gjorde Søen

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

forskellig Skade paa Skibet, idet der kom Vand i Kahyt og Proviantrummet, ligesom den agterste Ventil paa Dækshuset var gaaet overbord, hvorved Vandet har haft Adgang til Lasten. Han ved ikke, om Ladningen havde taget Skade undervejs, men han vilde dog ved Ankomsten hertil for en Sikkerheds Skyld have ladet den besigte. Ladningen bestod af Majs.

Oplæst. Vedtaget.

Søforhøret sluttet.

Retten hævet.

Rump.

C. Bræstrup. *I. Møller.*

Aar 1917 den 12. Maj Kl. 2,10 blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand: Kriminalretsassessor Rump.

Der foretoges:

Nr. 85/1917. Søforhøret reassumeredes.

Der fremlagdes Udskrift af Skibsdagbogen for den 23. April d. A.

Den fremlagte Udskrift af Skibsdagbogen er saalydende:

Uddrag af Skibsdagbogen for Fregatskibet »Svanen«.

Mandag den 23. April 1917 Kl. 4,15 a. m. hørtes Kanonskud agterude, ved Lyden af det 3die Skud saas Projektilet falde i Vandet tæt ved Stb. Side af Skibet og samtidig obsv. en Undervandsbaad agterude, begyndte at bjærge Smaasejl og braste bak. Omtrent Kl. 5 var Undervandsbaaden i Nærheden af Skibet med Signal om at forlade Skibet hurtigst mulig; gik straks i Gang med at faa Redningsbaadene ud og Kl. 5,30 forlod alle Mand Skibet i Baade og roede væk fra Skibet, og straks derpaa aabnede Undervandsbaaden Ilden imod Skibet, som sank Kl. 6 a. m.

Nr. 85/1917. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 12. Maj 1917.

A. Jacobsen,
Ass.

Søforhøret paany sluttet.

Retten hævet.

Rump.

»Svanen«s
Rederi: (Akties.) V. Müller. Kbhvn.
Reg. Tonn. Br.: 1797.
Reg. Tonn. Net.: 1702.
Bygningssted: Liverpool.
Bygningsaar: 1881.
Materiale: Jern.
Klasse: Lloyd's Reg. ✠ 100 A 1.
Assurance: Kr. 750,000. Forsikrings-Selskabet Dansk Union.

---

122. S/S »BARON STJERNBLAD« af Kjøbenhavn.

Beskudt og torpederet i Nordsøen den 23. April 1917 paa Rejse fra Hull til Kjøbenhavn med ca. 500 Tons Stykgods. Ingen Omkomne.

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn gør vitterligt:

Aar 1917 den 14. Maj Kl. 10 blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand: Kriminalretsassessor Rump og dens Medlem: Kaptajn Møller. Det andet Medlem var forhindret i at give Møde.

Der foretoges:

Nr. 94/1917. Søforhør i Anledning af, at S/S »*Baron Stjernblad*« (N. B. V. H.) er blevet sænket.

For Rhederiet, det forenede Dampskibsselskab mødte Fuldmægtig Westrup.

For Krigsforsikringen mødte Kaptajn Michelsen.

Af Besætningen mødte:

Kaptajn N. P. Sørensen.

2. Styrmand Jac. Nielsen.

Matros Hjalmar Andreasen.

Matros Jens Chr. Jepsen.

2. Mester H. E. Olsen.

Der fremlagdes en Rapport, som oplæstes for og vedkendtes af de mødende af Besætningen.

Den fremlagte Rapport er saalydende:

Rapport over S/S Baron Stjernblads Torpedering.

Den 22. April 1917 Kl. ca. 7 t. 30 m. Fmd. forlod Baron Stjernblad med Lods om Bord og i Følge med den engelske Damper Como, Hull.

Der styredes efter Lodsens Anvisning Floden ud. Kl. ca. 11 Fmd. kvitteredes Lodsen ved Spurn Fyrskib. Der styredes derefter Nord over langs med de af den

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

engelske Admiralitet udlagte Bøjer, der ligger ca. 3—4 Sml. fra Land.

Hen paa Eftermiddagen blev det taaget, og der mindskedes Fart og afgaves Taagesignaler.

Taagen holdt sig hele Natten med en Del smaa Opklaringer.

Ved en saadan Opklaring fik man Fairn Island i Sigte. Kl. ca 7 Fmd. 2 Sml. Afst. tværs. Derfra styredes efter Skt. Abber Head.

Kl. 8,30 Fmd. hørtes Kanonade lidt For om Styrbord, og da det en Tid efter klarede op saas en Damper omtrent i fire Streger brændende og synkefærdig ca. 4 Sml. Afst.

Kaptajnen blev øjeblikkelig varskoet og kom paa Broen.

Kl. 9,55 dukkede en Undervandsbaad op lidt Agten for tværs og begyndte straks at affyre Skud mod Skibet.

Der blev øjeblikkelig slaaet Stop paa Telegrafen og varskoet alle Mand paa Dæk.

Da Undervandsbaaden vedblev at skyde, blev der givet Ordre til Baadene, hvoraf den ene Bagbords Redningsbaad var gennemskudt og ubrugelig.

Besætningen forlod da Skibet i Styrbords Redningsbaad og Bagbords Jolle.

Kl. 10 t. 10 m. Fmd. sank Baron Stjernblad ved et Torpedoskud.

Efter at have roet 1 Time blev Besætningen optaget af et Motorfiskefartøj og ført ind til Egemouth.

Kjøbenhavn, 14. Maj 1917.

P. Sørensen,
Fører.

Nr. 94/1917. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 14. Maj 1917.

A. Jacobsen,
Ass.

Kaptajnen forklarer, at »Baron Stjernblad« førte dansk Flag og danske Nationalitetsmærker. Undervandsbaaden førte intet Flag og gav ingen Signaler, men begyndte straks efter, at den havde vist sig at beskyde Skibet. Der blev straks beordret stop til Maskinen, og efter at nogle Skud var falden blev alle beordrede i Baadene og roede bort fra Skibet. Der blev intet reddet af Betydning. Bagbords Redningsbaad var ved Undervandsbaadens Skydning bleven gennemhullet og kunde ikke sættes i Vandet. Skydningen standsede antagelig 7—8 Minutter, mens Besætningen gik fraborde, hvorpaa Skibet blev skudt i Sænk af Undervandsbaaden af en Torpedo. Skibet sank kort efter, ca. 14 Minutter efter at Undervandsbaaden var kommen i Sigte. Undervandsbaaden tog sig intet af Redningsbaaden og Besætningen. Veiret var imidlertid stille, og de kom alle velbeholdne ind til Kysten. Baaden blev liggende i Egemouth under Tilsyn af den danske Vicekonsul.

En Del af Ladningen blev ligeledes indbjærget til Egemouth af Fiskerne, og ogsaa denne er taget i Forvaring af nævnte Konsul under engelsk Toldlukke.

De øvrige mødende bekræftede Kaptajnens Forklaring.

Tillige var Udskrift af Søforklaring for den danske Konsul i Newcastle tilstede. Udskriften oplæstes for og godkendtes af de mødende af Besætningen.

Oplæst, vedtaget.

Søforhøret sluttet.

Retten hævet.

Rump. *J. Møller.*

»Baron Stjernblad«s
Rederi: »Det forenede Dampskibs-Selskab«. Kbhvn.
Reg. Tonn. Br.: 991.
Reg. Tonn. Net.: 612.
Tons DW.: 1365.
Bygninssted: Motala Mek. Verksted. Gøteborg.
Bygningsaar: 1890.
Materiale: Staal.
Klasse: Bur. Ver. ✠ 1 ³/₃ A. 1. 1. PR.
Assurance: ca. Kr. 716,000. Krigsforsikringen for danske Skibe og »Lloyd«s i London.

---

123. S/S »SCOT« af Kjøbenhavn.

Beskudt og sænket i Nordsøen den 23. April 1917 paa Reise fra Kjøbenhavn til Burntisland i Ballast. Ingen Omkomne.

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn gør vitterligt:

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Aar 1917 den 14. Maj Kl. 10 blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand: Kriminalretsassessor Rump og dens Medlem: Kaptajn Møller; det andet Medlem var forhindret i at give Møde.

Der foretoges:

Nr. 92/1917. Søforhør i Anledning af, at S/S »*Scot*« (N. P. M. B.) er blevet sænket.

For Rhederiet mødte Skibsinspektør Rasmussen.

For Hechsher & Søns Eftf. mødte Fuldmægtig E. Petersen.

For Krigsforsikringen mødte Kaptajn Michelsen.

Af Besætningen mødte:

Kaptajn Johannes Wilh. Krøyer.
1. Styrmand Poul Marius Lysholm.
2. Styrmand Hans Ludvig Schmidt.
1. Mester Peter Andreas Lund.
2. Mester Julius Johan Ekeroth.
Tømmermand Christian Emanuel Einer Cornelius.
Matros Ludv. Peter August Hansen.
Matros Carl Emanuel Hansen.
Matros Albert Valfrid Ahlfors Ekman.
Matros Søren Isaksen.
Letmatros Erik Andreas Petersen.
Fyrbøder Jens Madsen.
Fyrbøder Anton Johan Spies.
Fyrbøder Ludvig Conradinus Hansen.
Kok Hans Peter Hansen.
Messedreng Klaus Kaas Bernholdt Repiholdt Petersen.
Hovmester Ejner Victor Carl Christensen.
Fyrbøder Vilh. Carl Charles Hansen.

Der fremlagdes Skrivelse fra Rhederiet indeholdende Oplysninger om Skibet.

Der fremlagdes en Udskrift af Skibsdagbogen, der var tilstede i Retten. Uddraget, der sammenholdtes med Skibsdagbogen, oplæstes for og godkendtes af de mødende af Besætningen.

De fremlagte Dokumenter lyder efter hinanden saaledes:

KAMPMANN & HERSKIND.
Coal and Coke Importers
Steamship Owners.

Copenhagen B., 11. Maj 1917.
Vestergade 2.

Sø- og Handelsretten, Holmens Kanal 2.
S/S »Scot«.

Ved nærværende beder vi Dem afholde Søforhør i Anledning af, at nævnte Damper, paa Ballastrejse fra Kjøbenhavn til Burntisland, blev sænket af en Undervandsbaad den 23. April d. A. 12 Sømil fra St. Abbs Head.

Skibet var 1563 Tons Brutto-Register, bygget 1895 til Lloyd's Klasse 100 A 1. Den var kascoforsikret for Kr. 653,000 — krigsforsikret hos »Krigsforsikringen for danske Skibe« Kr. 1,000,000 — og »Nye gensidige Krigsforsikring for Dampskibe« for Kr. 250,000.

Ærbødigst

pr. pr. Kampmann & Herskind.

H. Thue Schmidt. *Øhlenschlæger.*

Nr. 92/1917. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 14. Maj 1917.

A. Jacobsen,
Ass.

Uddrag af Skibsdagbogen for S/S »Scot«.

Fredag den 20. April Emd. Kl. 7,50 1917 afgik Dampskibet »Scot« af Kjøbenhavn fra Kjøbenhavn i Ballast til Burntisland for at hente en Ladning Kul. Ankrede Kl. 9,30 ved Taarbæk Boje for Taage og Reparation af et læk Kjedelrør.

Lørdag den 21. Fmd. Kl. 5 lettede Anker og styrede Nord efter, men maatte ankre Kl. 6,5 ud for Humlebæk for at tætne et læk Kjedelrør. Kl. 9,45 lettede Anker og fortsatte Rejsen; til at begynde med var der kun Damp paa den ene Kjedel. Emd. Kl. 11,45 passerede Skagen. Vinden N.N.V. 3. Sø 3. letskyet.

Søndag den 22. Fmd. Kl. 7,25 Hanstholm tv. Afst. 9 Kml. Vinden N.N.V. 4 Sø 4 letskyet. Emd. Kl. 10 passerede ind i Farezonen.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Mandag den 23. Md. paa giss. 56° 02′ N. Bredde. 0° 28′ V. Lgd. Stille. Diset. (Emd. ca. Kl. 1 Smd. 46° 17′ ☉ obs. Hd. Ø. Hd. 24′ obs. N. Brd. 55° 59′? Diset). Emd. Kl. 3,45 pejledes Landet antagelig St. Abbs. Hd. i misv. V. t. S. giss. Afst. 14 Kml. Samtidig med at Landet pejledes opdagedes en mørk Genstand omtrent ret forude i Horisonten ca. 4 Kml. Afst. Kaptajnen hentede hurtigt sin lange Kikkert op, men da han kom tilbage meddelte Styrmanden at Genstanden var langsomt forsvunden, muligvis i Taagebanken. (Vejret var klart, men der stod skiftende Taagebanker hele Horisonten rundt). Skibet holdt Kurs og Fart. Ca. Kl. 4 dukkede en Undervandsbaad op af Vandet tværs om Bbr. i en Afstand af ca. $1^1/_2$ Kml., og samtidig fyrede han det første Skud. Kuglen passerede tæt forbi Skorstenen over Skibet og slog ned i Vandet om Stbr. et Stykke fra Skibet. Maskinen blev straks stoppet og begge Redningsbaadene firet i Vandet, og Mandskabet gik i Baaden, samtidig kom andet Skud fra U.-Baaden, Kuglen slog ned i Vandet et Stykke fra Skibet om Bbr. Side, nu kom U.-Baaden hen i Nærheden af Skibet og Kaptajnens Baad roede hen til U.-Baaden, der viste sig at være tysk uden synlige Mærker og Nummer. Kaptajnen gik om Bord i U.-Baaden og talte med Chefen for denne. Chefen var elskværdig at tale med, men pointerede, at han havde Ordre til at sænke alt, og »Scot« skulde sænkes. Kaptajnen paa »Scot« protesterede imod Sænkningen og pointerede, at »Scot« var i Ballast for at hente Kul til Kjøbenhavn, noget der ikke kunde skade Tyskland, men Chefen for U.-Baaden forlangte, at Redningsbaaden skulde ro to af hans Mand til »Scot«, men samtidig tillod han at »Scot«s Besætning maatte gaa ombord og tage noget Tøj og Proviant i Baadene, samt tillod en Tid af ca. 10 à 15 Minutter til det. Chefen for U.-Baaden forlangte Skibets Papirer og Dagbøger udleverede, Dagbøgerne fik han dog ikke. De to Mand fra U.-Baaden samlede en Del Proviant sammen og fyldte i Sække, tog Skibets Kronometer, samt Kaptajnen Sextant og lange Kikkert og navnlig var de paa Jagt efter al den Sæbe, de kunde faa fat paa, eller rettere fandtes om Bord. Da de to Mand havde taget hvad de vilde, og kastet det i Baadene, placerede de 4 Bomber i Skibet og efter at være kommen ned i Baadene gav de Ordre til at ro tilbage til U.-Baaden, hvor deres Tyvegods blev langet om Bord.

Medens Redningsbaaden roedes hen til U.-Baaden eksploderede de 4 Bomber, men uden synlig Virkning. Redningsbaadene forlod nu Stedet, Kl. var ca. 4,30 og roedes med Landet. U.-Baaden fyrede nu 5 Skud mod »Scot«, og den begyndte nu langsomt at synke; Kl. 5,30 sank »Scot«.

Stedet hvor »Scot« sank antages efter Beregning og Pejling af Landet at være giss. 56° 02′ N. Brd. og 1° 46′ V. Lgd. Ca. Kl. 9 Aften kom Fiskedamper »Scopio« Nr. 270 af Scarborough og tog Mandskabet om Bord og Baadene paa Slæb, den ene kæntrede dog, og blev kastet los. »Scopio« var paa Rejsen til Vest Hartlepool med Fisk.

Tirsdag den 24. Fmd. Kl. 10 ankom »Scot«s Besætning til Vest Hartlepool og henvendte sig paa det danske Konsulat og samme Dag afgav Kaptajnen Rapport over det passerede til Board of Trade.

J. U. Kroyer,
Fører.

Nr. 92/1917. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 14. Maj 1917.

A. Jacobsen,
Ass.

Kaptajnen forklarer, at »Scot« førte dansk Flag og danske Nationalitetsmærker. Undervandsbaaden førte intet Flag og gav intet Signal, men begyndte blot at skyde, hvorefter hele Besætningen gik fraborde. Undervandsbaaden kom derefter nærmere og beordrede Kaptajnen om Bord og forlangte Skibets Papirer og erklærede, at »Scot« skulde sænkes, uagtet Komparenten protesterede herimod. Der blev ikke givet Besætningen nogen Besked om,

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

hvor de skulde ro hen, men Land var i Sigte, og Vejret var godt. Der blev ikke reddet noget af Betydning fra Skibet. Den Redningsbaad, der kom i Land, ligger under Konsulens Varetægt i West Hartlepool.

De øvrige mødende bekræftede Kaptajnens Forklaring.

Søforklaring afgiven for den danske Konsul i Newcastle var tilstede og oplæstes for og godkendtes af de mødende af Besætningen.

Oplæst, vedtaget.

Søforhøret sluttet.

Retten hævet.

Rump. *J. Møller.*

»Scot«s
Rederi: »Dampskibet Scot«. Kbhvn.
Reg. Tonn. Br.: 1564.
Reg. Tonn. Net.: 877.
Tons DW.: 2120.
Bygningssted: Palmer's Shipbuilding & Iron Co. Newcastle.
Bygningsaar: 1895.
Materiale: Staal.
Klasse: Lloyd's Reg. ✠ 100 A 1.
Assurance: Kr. 1,250,000. Krigsforsikringen for danske Skibe.

---

124. Bark »CALLUNA« af Aalborg.

Beskudt og sænket i Atlanterhavet den 23. April 1917 paa Rejse fra Aalborg til New York med 2400 Tons Kridt. Ingen Omkomne.

Udskrift af Aalborg Købstads Søretsprotokol.

Aar 1917 den 22. Maj Formiddag Kl. $9^1/_2$ blev Aalborg Købstads Søret sat paa Tingstedet i Aalborg og beklædt af Søretens Formand samt af Søretsmedlemmerne Købmand T. K. Jensen og Direktør S. P. Woidemann, hvor da foretoges:

Søsag Nr. 26/1917. Søforklaring og Søforhør i Anledning af at Barkskibet »*Calluna*« af Aalborg paa Rejse fra Cardiff til New York dels har taget Grunden paa Cardiff West Mud, dels er bleven sænket af en tysk U.-Baad.

Der fremlagdes a Rekvisition, b-c Uddrag af Skibsdagbogen, d Afskrift af Folkelisten.

Det fremlagte er saalydende:

Stempel 1 Krone.

Undertegnede Skibsmæglere tillader sig at rekvirere Søforklaring for Barkskibet »Calluna« af Aalborg, Kaptajn J. H. Weibøl, i Anledning af, at Skibet paa Rejse fra Cardiff til New York er bleven sænket af en tysk U.-Baad.

Skibet var lastet med Kridt her fra Aalborg.

Aalborg, den 19. Maj 1917.

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Dan. Rechnitzer. *C. Thomsen.*

Aalborg Søret.

Fremlagt i Aalborg Købstads Søret den 22. Maj 1917.

Ole Kirk.

b. — — —

c. Uddrag af Barkskibet »Calluna«s Journal i Anledning af Skibets Sænkning.

Mandag den 23. April Kl. 12 Middag.

Skibets Plads 48° 51′ N. Brd. 8° 38′ V. Lgd. Derefter styredes retv. S.V. Fart ca. 4 Knob Vind O.S.O. Styrke 2 Sø 1. Klart Vejr. Kl. $5^3/_4$ Emd. varskoede Letmatros Alfred Nørreskov fra Fore Mersoraa, at en Undervandsbaad var i Sigte forude om Styrbord, og straks begyndte denne en uafbrudt Skydning, dels med almindelige Staal Projektiler og dels med Sprænggranater og uden nogen som helst forudgaaende Varsel; vi lod Sejlene løbe ned og drejede Skibet til Vinden for at mindske Farten, vi satte begge Redningsbaade ud og roede ca. 300 Fv. agten for Skibet og blev liggende der til Skibet sank. Undervandsbaaden affyrede ca. 12 Skud, deraf 5—6 før vi fik Baadene i Vandet. Undervandsbaaden styrede ned imod Skibet og satte sin Baad i Vandet med tre Mand, som gik om Bord for at anbringe Bomber, da Skibet ikke vilde synke ved de affyrede Skud. Vi havde ingen Forbindelse med Undervandsbaaden; Skibet sank først med Forskibet, og Kl. 6,20 sank hele Skibet. Undervandsbaaaden kom fra N.V. og styrede samme Vej tilbage. Vi satte Kursen Nord med Baadene for at lande paa Irlands Sydkyst.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Onsdag den 25. April Kl. 5,30 Fmd. observeredes S/S »Peninsula« af London Kaptajn J. B. May, paa 50° 14′ N. Brd. og 9° 49′ V. Lgd., som optog begge Baade med Mandskab. Vi ankom til Falmouth Torsdag den 26. Kl. 2 Emd. med S/S »Peninsula«, hvor hele Besætningen gik i Land.

Falmouth, 27. April 1917.

A. Barrit, 2. Styrmand.
Carl Petersen, Matros.
Alfred Nørreskov, Letmatros.
I. H. Weibøl, Skibsfører.

At ovenstaaende Uddrag er oplæst for og undertegnet af A. Barrit 2. Styrmand, Carl Petersen, Matros og Alfred Nørreskov, Letmatros, og Kaptajn I. H. Weibøl, bekræftes herved.

Kgl. dansk Konsulat i Falmouth 27. April 1917.

Howard Fox,
Dansk Konsul.

Fremlagt i Aalborg Kobstads Søret den 22. Maj 1917.

Ole Kirk.

d. Afskrift af Folkelisten for Bark »Calluna« paa Rejsen Aalborg-New York.

Kaptajn J. H. Weibøl.
1. Styrmand Hans Adrian Kirkegaard.
2. Styrmand Anton Marius Madsen Barrit.
Stuart Marius Brun.
Matros Karl Ehrenreich Pedersen.
Matros E. Wieman.
Matros Hans Bertelsen.
Matros Arthur Jukinon.
Matros Iver Iversen.
Matros Henry Palm.
Matros John Everett.
Tømmermand Louis Napolion Bonaparte Svane.
Letmatros Marius Kjerstejn Pedersen.
Letmatros Alfred Leo Rasmussen Nørreskov.
Letmatros Niels Christian Peter Leismann.
Letmatros Josef H. Blomqvist.
Ungmand Rudolph Andreas Nielsen.
Ungmand Viktor Christiansen.
Aalborg, den 2. Maj 1917.

I. H. Weibøl,
Kaptajn.

Fremlagt i Aalborg Kobstads Søret, den 22. Maj 1917.

Ole Kirk.

Skibsdagbogen var tilstede i Retten.

For Rhederiet »Limfjorden« mødte de korresponderende Rhedere Rechnitzer, Thomsen & Co. ved Skibsmægler Chr. Thomsen, der bemærkede, at Søforklaringen som anført ønskes afgivet baade med Hensyn til den stedfundne Grundstødning og med Hensyn til Sænkningen. Han ønsker, at de Beskrivelser, som gives af Sagen, kun skulle indeholde enten Uddraget b eller Uddraget c, alt eftersom Sagen skal forelægges for Kaskoforsikringen eller Krigsforsikringen. Komparenten har underrettet samtlige Assurandører om nærværende Retsmødes Afholdelse.

Fremstod Skibets Fører Kaptajn J. H. Weibøl, der under Sandheds Løfte godkender Rigtigheden af Indholdet af Uddragene b og c, som forelæstes ham, samt af Folkelisten d. Det sænkede Barkskib var hjemmehørende i Aalborg, drægtigt 1320,72 Netto Register Tons. Rhederiet var A/S »Limfjorden«. Skibet er bygget i Glasgow i 1891 paa Klink af Staal. Skibet købtes i 1916 for ca. 627,000 Kr. Forsikringssum ubekendt. Ladningen bestod af 2387 Tons Kalk bestemt for New York, Ladningsværdi ubekendt.

Oplæst. Vedtaget.

Fremstod Ungmand Rudolf Andreas Nielsen af Aalborg, 16 Aar gammel, der under Eds Tilbud godkendte Rigtigheden af Indholdet af Uddragene b og c, som forelæstes ham.

Oplæst. Vedtaget.

Fremstod Letmatros Niels Christian Peter Leismann af Frederikshavn, 18 Aar gammel, der under Eds Tilbud godkendte Rigtigheden af Indholdet af Uddragene b og c, som forelæstes ham.

Oplæst. Vedtaget.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Fremstod Ungmand Viktor Christiansen af Gidstrup, 19 Aar gammel, der under Eds Tilbud godkendte Rigtigheden af Indholdet af Uddragene b og c, som forelæstes ham.

Oplæst. Vedtaget.

Søforklaringen og Søforhøret sluttet.

Søretten hævet.

Ole Kirk.

S. Woidemann. *T. K. Jensen.*

»Callunaas
Rederi: Rhederiet »Limfjorden«. Aalborg.
Reg. Tonn. Br.: 1405.
Reg. Tonn. Net.: 1321.
Bygningssted: Glasgow.
Bygningsaar: 1891.
Materiale: Staal.
Klasse: Lloyd's Reg. ✠ 100 A 1.
Assurance: ca. Kr. 500,000. Krigsforsikringen for danske Skibe m. fl.

---

125. S/S »NORDSØEN« af Esbjerg.

Sænket i Atlanterhavet den 24. April 1917 paa Rejse fra Bergen til Genua med 1163 Tdr. Sild. Ingen Omkomne.

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn gør vitterligt:

Aar 1917 den 27. Juni Formiddag Kl. 10½ blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand: Overretsassessor Rump og dens Medlemmer: Kommandør Bræstrup og og Kaptajn Hein og foretoges:

Nr. 133/1917. Forhør i Anledning af, at Dampskibet »*Nordsøen*« er sænket paa Rejse fra Bergen.

Retten fremlagde Skrivelse fra Rhederiet Marius Nielsen & Søn af Dags Dato.

Den fremlagte Skrivelse fra Rhederiet lyder saaledes:

MARIUS NIELSEN & SØN.
Rederi- og Skibsmægler-
Forretning.

Kjøbenhavn Ø., 27. Juni 1917.
Østbanegade 3.

Til
Sø- og Handelsretten, Holmens Kanal 9, K.

S/S »Nordsøen«.

I Anledning af Søforhøret, som skal afholdes, tillader vi os herved at meddele, at S/S »Nordsøen« afgik fra Bergen den 28. Januar d. A. til Genua med en Ladning Sild, og blev sænket af en Undervandsbaad den 24. April d. A.

Skibet var bygget hos Burmeister & Wain i 1901, og lastede ca. 1400 Tons incl. Bunkers, Register Tonnage 1055 Brutto, 665 Netto og var klassificeret i Bureau Veritas ✠ I ³/₃ G I I. Signalbogstaver N. L. G. S.

Skibet var krigsforsikret for Kr. 1,050,000 fordelt saaledes:

Krigsforsikringen for danske Skibe Kr. 747,500.

Danske Dampskibsrederes gensidige Krigsinteresseforsikring for Skibe Kr. 150,000.

Genforsikrings Aktieselskabet »Skandinavia«. Kr. 152,500

og har vi givet Assurandørerne fornøden Underretning om Afholdelsen af Søforhøret.

Rederiet repræsenteres ved Søforhøret af Inspektør J. Kaae.

Med Højagtelse
Marius Nielsen & Søn.

Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 27. Juni 1917.

Helland,
Ass.

For Retten mødte Føreren, Broder Nielsen.

1. Mester E. A. H. Hansen.

Hovmester M. H. Lauridsen.

Fyrbøder A. E. Lindemann.

Fyrbøder L. Johansen.

For Rederiet mødte Inspektør Kaae.

For Krigsforsikringen mødte Kaptajn Michelsen.

Føreren fremlagde en kortfattet Rapport, idet han bemærkede, at Søforklaring er afgivet for det kgl. Konsulat i Lissabon, hvor Skibsdagbogen ogsaa var tilstede. Hverken Udskrift af Søforklaringen eller Skibsdagbogen er hjemkomne.

Den fremlagte Rapport lyder saaledes:

Rejse Bergen—Genua.

Den 24. April 1917, da Skibet befandt

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

sig ca. 2 Kvml. Øst af Sagres, Afstand fra Land ca. $1^1/_2$ Kvml., fik vi en U-Baad i Sigte ca. 3 Kvml. agten for tværs om S. B. Kort efter affyrede U-Baaden et skarpt Skud, som vandede foran for »Nordsøen« uden at U-Baaden viste Stoppesignal. Skibets Kurs blev da sat mod Land, men da U-Baaden vedblev Beskydningen stoppede vi og afgav Signal derfor og gik i Baadene. Skydningen ophørte derpaa. Kort efter kom U-Baaden, som ikke førte nogle Kendingsmærker, men havde tysktalende Officerer, op til Baadene og forlangte Skibspapirerne. Efter at disse var eftersete, blev Besætningen beordret at ro i Land. Umiddelbart efter sendte U-Baaden Mandskab om Bord i »Nordsøen«. Kort efter at U-Baadens Mandskab igen havde forladt »Nordsøen« og en Sprængning paafulgte omkring midtskibs, hvorefter »Nordsøen« begyndte at synke. Besætningen blev derefter landsat i Sagres By. »Nordsøen« syntes imidlertid ikke at synke helt, og da U-Baaden var optaget af andre Skibe, og »Nordsøen« drev mod Land, besluttede Kaptajnen, 1. Styrmand og 1. Mester at gaa om Bord igen. »Nordsøen« blev da atter bordet af os. Skibsdagbogen blev bjerget, og Maskin- og Kedelrum observeredes vandfyldt, men maatte vi hurtigt igen forlade »Nordsøen«, da U-Baaden satte Kurs efter denne. U-Baaden gik da hen til »Nordsøen«, som paa det Tidspunkt var tæt mod Klipperne med Forenden og satte atter Mandskab om Bord. Efter at dette atter havde forladt »Nordsøen« paafulgte en Eksplosion, hvorefter »Nordsøen« sank hurtigt, men blev hængende med Forskibet paa Klippen. Ved Besætningens Afrejse om E. M. var intet at se af »Nordsøen«.

Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 27. Juni 1917.

Helland,
Ass.

Den fremlagte Rapport blev oplæst for og gennemgaaet med de mødende og bekræftedes af dem.

Kaptajnen forklarede, at »Nordsøen« førte dansk Flag og danske Nationalitetsmærker, medens Undervandsbaaden ikke førte Flag og ikke gav noget Signal. Undervandsbaaden skød vekselvis paa »Nordsøen« og paa et norsk Dampskib »Thorwore«, som befandt sig i Nærheden, og som ogsaa gik mod Land, og de nødsagedes derfor fra begge disse Skibe til at gaa fraborde, hvorefter Beskydningen ophørte.

Undervandsbaaden kom derefter hen og forlangte Skibspapirerne udleverede, og Kaptajnen maatte derefter udlevere Maalebrev, Bemandingsliste, Certeparti og Sundhedspas. Undervandsbaaden beordrede derefter, at Besætningen skulde ro til Land, da Skibet skulde sænkes, og de maatte derefter ro bort.

Undervandsbaaden sendte derefter Mandskab om Bord i »Nordsøen«, men da Skibet ikke var sunket, efter at Undervandsbaadens Besætning havde forladt det og efter at en Eksplosion havde fundet Sted, gik Kaptajnen og 1. Styrmand atter om Bord i »Nordsøen« for at undersøge, om Skibet kunde bringes til Land, men efter nogle Minutters Forløb maatte de atter gaa fraborde, da Undervandsbaaden vendte tilbage. Undervandsbaaden sendte da atter Mandskab om Bord, der anbragte Bomber, og efter en ny Eksplosion forsvandt Skibet med Undtagelse af Forskibet, der blev hængende paa Klipperne.

Der var intet af Skibet eller Ladning drevet i Land, da Besætningen forlod Stedet, Forskibet var forsvundet, inden de forlod Land.

Der blev intet reddet med Undtagelse af 3 Baade, der forblev hos Havnekaptajnen i Lagos.

Oplæst. Vedtaget.

De øvrige mødende bekræftede Førerens Forklaring.

Søforhøret sluttet.

Retten hævet.

Rump.

C. Bræstrup. *V. T. Hein.*

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

»Nordsøen«s
Rederi: Dampskibs-Aktieselsk. »Skagerak«. Kbhvn.
Reg. Tonn. Br.: 1055.
Reg. Tonn. Net.: 665.
Tons DW.: 1400.
Bygningssted: Burmeister & Wain. Kbhvn.
Bygningsaar: 1901.
Materiale: Staal.
Klasse: Bur. Ver. ✠ I 3/3 G. 1. 1.
Assurance: Kr. 1,050,000. Krigsforsikringen for danske Skibe m. fl.

---

126. 3-m. Sk. »EOS« af Marstal.

Skudt i Sænk i Atlanterhavet den 24. April 1917 paa Rejse fra Darien til Fleetwood med 70 Stdr. Tømmer. Ingen Omkomne.

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn gør vitterligt:

Aar 1917 den 12. Maj Kl. 10 blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand: Kriminalretsassessor Rump og dens Medlemmer: Kaptajn Larsen og Kaptajn Møller.

Der foretoges:

Nr. 88/1917. Søforhør i Anledning af, at Skonnert »*Eos*« er blevet sænket.

For Krigsforsikringen mødte Kaptajn Fabricius.

Af Besætningen mødte:
Kaptajn J. Nielsen.
Matros Lauritz Moritzen.
Ungmand Hans Thygesen.
Styrmand H. Petersen.
Letmatros Karl Jørgensen.
Kok Sigismund Hansen.

Der fremlagdes Udskrift af Søforklaring, aflagt for den danske Konsul i Liverpool.

Den fremlagte Udskrift er saalydende:

Søforklaring:

Den 30. April Kl. 11,30 Form. Aar 1917 optoges, efter forudgaaende Berammelse paa det danske Konsulat i Liverpool, Søforklaring i Anledning af, at 3m. Sk. »Eos« af Marstal, Kapt. Jørgen Andersen Nielsen af Marstal, undervejs fra Darien (Afgangsdag den 13. Marts 1917) til Fleetwood med en Ladning Tømmer (pitch Pine) den 24. April 1917 blev sænket af en tysk Undervandsbaad.

Konsulen fremlagde Kaptajnens Anmeldelse.

Skibsdagbogen og Bemandingslisten samt Skibets Klassifikations-Certifikat er gaaet tabt, medens Kaptajnen fremlagde Skibets Nationalitets-Certifikat, hvorefter det maalte 146 89/100 R. T. N. og er bygget af Træ i Aaret 1902 samt har Kendingsbogstaverne N. L. V. D.

Mødt var Kaptajnen og efter forudgaaende Aftale med Konsulen af Besætningen: Styrmand Hans Albert Petersen og Letmatros Karl Emil Jørgensen.

Fremstaar Kaptajn Jørgen Andersen Nielsen, der under Henvisning til Lovens strenge Straf for Mened behørigt formanes til Sandhed og navnlig derved ogsaa gøres opmærksom paa, at det er hans uvægerlige Pligt intet at fordølge, som kan tjene til Oplysning.

Kaptajnen forklarer:
at hedde Jørgen Andersen Nielsen;
at være født i Sæby den 16. Februar 1867;
at hans Bopæl er i Marstal;
at han hverken har været straffet eller tiltalt;
at han har ført Skibet fra i Februar Maaned 1915.

Kaptajnen forklarer:

At den 24. April 1917 Kl. ca. 5,30 Efterm., da Skibet befandt sig paa ca. 52° 40′ N. Br. og 14° 45′ V. L., hørtes et Skud og faa Minutter senere yderligere et Skud, samtidig med at vi fik Øje paa en Undervandsbaad, der senere viste sig at være tysk.

Skibet blev straks stoppet og Flaget hejst. Komparenten gik derefter ned i Kahytten for at medtage Skibets Papirer etc. medens Styrmanden og Resten af Besætningen forblev paa Dækket for at gøre Skibsbaaden klar. Da Komparenten atter kom ud paa Dækket, var Undervandsbaaden allerede kommen saa nær til »Eos«, at Styrmanden kunde besvare forskellige Spørgsmaal, som Chefen for Undervandsbaaden rettede til ham. Kaptajnen hørte

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

saaledes Styrmanden raabe til Undervandsbaadens Chef, at Skibet skulde til Fleetwood med en Ladning Træ. Der blev derefter fra Undervandsbaaden gjort Tegn til os at vi skulde se at komme bort fra Skibet hurtigst muligt, hvorefter Baaden blev sat i Vandet, og alle Mand (6 ialt) sprang i den. Vi var kun kommen ca. 1 Favn fra Skibet, før Undervandsbaaden affyrede et Skud mod dettes Fokkerig, og ca. 2 Minutter senere, da vi befandt os ca. 20 Favne længere borte, yderligere et Skud, som ramte midt imellem Stormasten og Mesanmasten, ca. 5 Minutter efter blev et tredie Skud affyret mod Skibets Forende. Ca. 10 Minutter senere saa vi Skibet kæntre, men grundet paa dets Ladning, kunde det ikke synke. Vi satte derpaa Sejl og styrede i nordøstlig Retning indtil den følgende Morgen, da vi ca. Kl. 3,30 fik Øje paa en Fragtdamper i en Afstand af ca. 1 Kvartmil. Damperen gik ganske langsomt, og vi roede derfor op imod den, indtil Afstanden mellem os kun var ca. 200 Favne; vi raabte da over til Damperen i Haab om at blive taget om Bord, men denne satte derefter Farten op, og vi maatte følgelig give Haabet op om at blive reddede af den. Ca. Kl. 8,30 skiftede vi Kursen til Syd—Sydøst for om muligt at blive optagne af et forbipasserende Fartøj. Ca. Kl. 4 Aften blev vi opdagede af S/S »Baltic« af Liverpool, men fik ikke Tid til at medtage Skibets Dagbog og forskellige andre Papirer, da »Baltic«s Kaptajn erklærede, at der var en Undervandsbaad i Nærheden. Fredag Morgen den 27. April blev vi landsatte i Liverpool.

Oplæst. Godkendt.

Fremstaar Styrmand H. A. Petersen, der under Henvisning til den evtl. Edsaflæggelse og til Lovens strenge Straf for Mened behørigt formanes til Sandhed og navnlig dermed ogsaa gøres opmærksom paa, at det er hans uværgerlige Pligt intet at fordølge, som kan tjene til Oplysning.

Komparenten foreviser sin Søfartsbog udstedt af Ærø Herred den 12. Marts 1900 af hvilken det fremgaar, at han erholdt Styrmandsbevis den 22. Oktober 1891 og Borgerbrev som Skipper den 27. Februar 1893 .

Komparenten forklarer:

at hedde Hans Albert Petersen,
at være født i Marstal den 22. August 1868;
at hans Bopæl er i Ærøskjøbing;
at han hverken har været straffet eller tiltalt;
at han har faret med Skibet som Styrmand siden Juli Maaned 1916.

Anmeldelsen og Kaptajnens Forklaring gennemgaas Punkt for Punkt med Komparenten, der Punkt for Punkt tiltræder samme og intet ved at tilføje.

Oplæst. Godkendt.

Fremstaar Letmatros K. E. Jørgensen.

Komparenten forklarer:

at hedde Karl Emil Jørgensen;
at være født i Kjøbenhavn den 11. Februar 1900;
at hans Bopæl er i Kjøbenhavn;
at han hverken har været straffet eller tiltalt;
at han har har faret med Skibet siden Februar Maaned 1915.

Anmeldelsen og Kaptajnens Forklaring gennemgaas Punkt for Punkt med Komparenten, der Punkt for Punkt tiltræder samme og intet ved at tilføje.

Oplæst. Godkendt.

Konsulen mener det ikke i Undersøgelsens Interesse nødvendigt at afhøre flere Vidner, og hermed er Kaptajnen indforstaaet.

Samtlige Deponenter, der var bleven afhørt enkeltvis, fremtræder nu samlede og bekræfter — efter samlet at være blevet behørigt formanet til Edsaflæggelse — hver for sig deres Forklaring med Lovens Ed.

Konsulen henleder endnu Kaptajnens Opmærksomhed paa hans Forpligtelse til

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

i sin Tid i Danmark at melde sig til Søforhør.

Søforklaringen sluttede Kl. 1,30 Eftm.

(sign.) *I. T. Carøe,*
Konsul.

Konsulat-Stempel.

Nr. 88/1917. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 12. Maj 1917.

A. Jacobsen,
Ass.

Udskriften oplæstes for og godkendtes af de mødende af Besætningen.

Kaptajnen forklarer, at Undervandsbaaden først blev bemærket efter at det første Skud var affyret; den førte ingen Flag og gav ingen Signaler. »Eos« hejste derimod det danske Flag straks efter at det første Skud var faldet samtidig med, at der blev braset bak. Der blev kun spurgt om, hvor de skulde hen, og hvilken Ladning de førte, og der blev derefter givet Tegn til, at alle Mand hurtigst maatte gaa fraborde. Der blev ikke givet dem nogen Besked om, hvad de skulde foretage sig. Det vilde have været vanskeligt at klare sig i Land, da Vinden var imod og de var ca. 340 engelske Mil fra Land. Inden de forlod Stedet, var Skibet kæntret, men kunde ikke synke paa Grund af Trælasten, og de saa Undervandsbaaden forlade Stedet. Efter at de var komne i Land, hørte de, at et Skib, der blev beskrevet som »Eos«, var set flydende paa samme Sted, og at der var gjort Forsøg paa at ødelægge det, for at det ikke skulde være farligt for Sejladsen, men det var ikke lykkedes. Andet har de ikke hørt om Skibets Skæbne senere. Alle kom velbeholdne i Land efter at være blevne optagne af »Baltic«.

Den i Søforklaringen opgivne Længde og Bredde var Middagsobservation. De sejlede en noget sydlig Kurs og var avancerede nogle faa Mil efter Observation ca. 24 Kvartmil, inden de blev standsede af Undervandsbaaden.

Oplæst. Vedtaget.

De øvrige mødende bekræftede Kaptajnens Forklaring.

Søfoheret sluttet.

Retten hævet.

Rump.

V. Larsen. *I. Møller.*

»Eos«
Rederi: C. W. Clausen, Marstal.
Reg. Tonn. Br.: 179.
Reg. Tonn. Net.: 147.
Bygningssted: Marstal.
Bygningsaar: 1902.
Materiale: Eg.
Klasse: Bur. Ver. ✠ 16 ²/₃ G. 1. 1.
Assurance: Kr. 60,300. Krigsforsikringen for danske Skibe.

---

127. Bark »AREOLA« af Korsør.

Minesprængt i Nordsøen den 25. April 1917 paa Rejse fra W. Hartlepool til Aarhus med 1131 Tons Kul. 12 Omkomne.

Udskrift af Justitsprotokollen for Korsør Jurisdiktion.

Aar 1917 den 11. Maj Formd. Kl. 11 blev Korsør Søret sat paa Raadhuset af den kst. Dommer og Skriver med Søretsmedlemmerne Buch og Nielsen i Overværelse af nedenskrevne Retsvidner.

Der blev foretaget:

Nr. 38/1917. Søforklaring og Søforhør.

Mødt var den korresponderende Reder for Barkskibet »*Areola*« af Korsør, Entreprenør H. J. Henriksen, som fremlagde en Skrivelse af 9. d. M. saalydende:

H. I. HENRIKSEN.
Entreprenør.

Korsør, den 9. Maj 1917.

Til
Korsør Søret, her.

Undertegnede korresponderende Reder for Barkskibet »Areola« af Korsør, drægtig 848 Netto Registertons, anmelder herved, at nævnte Skib er gaaet under i Nordsøen og at hele Besætningen med Undtagelse af 2. Styrmand K. Steensen af Frederikshavn og Matros Janvey af Kjøbenhavn er forulykket.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

De to overlevende blev indbragt til Rotterdam, hvor Forklaring er afgivet for det danske Generalkonsulat.

Da Styrmand Steensen er ankommet hertil og ønsker at afrejse til sit Hjem snarest muligt, tillader jeg mig herved at bede om Fastsættelse af Søforklaring, medens Steensen endnu er her i Byen.

Matros Janvey henligger paa et Hospital i Rotterdam.

Skibet var paa Rejse fra Hartlepool til Aarhus med 1131 Tons Kul. Modtageren af Ladningen var Aarhus Kul-Kompagni i Aarhus.

Skibet er krigsforsikret i »Krigsforsikringen for danske Skibe« i Kjøbenhavn for 150,000 Kr.; Fragten ialt 77,000 Kr. er krigsforsikret med 52,000 Kr. gennem »De private Assurandører« i Kjøbenhavn hos »Dansk Krigs-Søforsikring for Varer« i Kjøbenhavn og Resten 25,000 Kr. er forsikret i »Norske Lloyd«, Afdelingen for Danmark, Kjøbenhavn.

Ærbødigst

H. J. Henriksen.«

Fremlagt i Korsør Købstads Søret den 11. Maj 1917.

S. Lützen,
cst.

samt en Afskrift af en Bemandingsliste, udarbejdet af Føreren, forinden Skibets Afrejse fra England, hvilken Liste pr. Post er fremsendt til Kpt.

Den fremlagte Bemandingsliste lyder i Uddrag saaledes:

Fører A. Hansen, Lindegade, Kolding.

1. Styrmand J. M. Rødgaard, født Varde.

2. Styrmand Kristen Steensen, født Løkken.

Tømrermand Kasper Kristian Watsella, Finland.

Stewart Gordon Tornas Gunnarsson, Norge.

Matros Victor Emanuel Gudmundson, Sverige.

Matros Johan Jacob Kanianen, Finland.

Matros Magnus Viktor Sørensen, Odder.

Letmatros Johan Frantz Janvey, Kjøbenhavn.

Letmatros Johannes Marcus Christensen, Ishøj.

Letmatros Frithiof Buchhave Bülmann, Kjøbenhavn.

Ungmand Harry Emil Jensen, Kjøbenhavn.

Ungmand Valdemar Ingeman Christensen, Sæby.

Ungmand Arne Sorius Andersen, Norge.

For »Krigsforsikringen for danske Skibe«, Kjøbenhavn, samt for »Dansk Krigsforsikring for Varer«, ligeledes Kjøbenhavn, mødte Kaptajn Jørgen Vilhelm Fenger af Kjøbenhavn.

I Henhold til den i Skrivelsen fremsatte Begæring om Søforklaring blev denne nu foretaget, idet for Retten fremstod:

2. Styrmand Christen Steensen i Barkskibet »Areola«, 27 Aar gl., som erklærede sig bekendt med Edens Hellighed og Betydning, og som forklarede, at det forulykkede Skib, som var en Bark, og hvis Navn var »Areola« med Hjemsted i Korsør, var bygget af Træ. Kpt. ved ikke, hvilket Aar Skibet er bygget, men det er bygget i St. Johns. Rederiets Navn er »Aktieselskabet »Areola«. Kpt. kender ikke Skibets Værdi eller Assurance. Ladningen bestod af Kul. 1137 Tons, og Skibet havde ikke anden Ladning end Kul. Skibets Besætning bestod af Føreren og 13 Mand, og forevist den fremlagte Bemandingsliste, godkendte Kpt. den deri opgjorte Opgivelse af Besætningens Navne. Kpt. bemærker, at hele Besætningen er omkommen med Undtagelse af ham selv og den i Bemandingslisten opgivne Letmatros Johan Frands Janvey af Kjøbenhavn, hvilken sidste henligger paa Hospitalet i Rotterdam.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Kpt. erklærer, at han ikke kender Ladningens Assurance. Skibet var ved dets Afgang fra West Hartlepool Lørdag den 21. f. M. i fuld sødygtig Stand, og der forefandtes tilstrækkelig og fornødne Redningsmidler om Bord, og disse var i god Orden. Alle Skibets Papirer, som fandtes om Bord er gaaet tabt. Afsejlingen fra West-Hartlepool foregik Kl. 3 à $3^1/_2$ Lørdag den 21. f. M., og der passerede dem ikke paa Rejsen noget, før de Søndag Eftermiddag Kl. ca. 2 antraf en Redningsbaad fra en engelsk Trawler ca. 70 Kvartmil nordvest for Spornhead. I Baaden var der 6 Mand, som forklarede, at de var blevet torpederet, og som anmodede om at faa noget Proviant og som efter at have faaet noget fortsatte Rejsen vestpaa for at komme i Land. De ønskede ikke at komme om Bord i Kpt.s Skib. Kpt. saa et Nr. paa Baaden, og det forekommer ham, at det var 933. Under den videre Sejlads passerede der dem intet, før de Onsdag Morgen fik frisk vestlig Kuling, og de satte da Kursen Nordost til Ost. Da Klokken var ca. $9^1/_2$ befandt Skibet sig for Nordenden af Doggerbankerne og pludselig mærkede Kpt. et Stød, som en Eksplosion. Kpt. befandt sig da paa Halvdækket agter og passede Vagten. Halvdelen af Besætningen havde Frivagt og nogle af dem var gaaet til Køjs. Føreren stod paa Dækket i Nærheden af Kpt. Paa Udkig var en Letmatros, men Kpt. kan i Øjeblikket ikke huske, hvem det var. Fra Skibet havde de ikke bemærket noget som helst andet Skib i Nærheden eller saa langt de kunde se. Kpt. er overbevist om, at Skibet var stødt paa en Mine, og det første de gjorde om Bord, var at komme til Redningsbaadene, hvoraf der fandtes to, men det lykkedes dem kun at faa kappet Surringerne paa den ene Baad, idet Skibet 2 à 3 Minutter, efter at Kpt. havde mærket Stødet, gik ned. Føreren løb straks efter Eksplosionen ned i Kahytten formentlig for at hente Skibets Papirer, som fandtes i en lille Kuffert i Kaptajnens Kahyt, og Kpt. saa først Føreren igen i det Øjeblik, da Sikbet gik ned, og da Kpt. sprang op i Redningsbaaden, og da stod Føreren ude i Skibets Agterende. Idet Skibet gik ned var Matros Victor Emanuel Gudmundson og 1. Styrmand Rødgaard samt Kpt. kommen op i Redningsbaaden, men da Skibet sank, gik Baaden med Kpt. og de 2 andre med ned under Vandet, og da Kpt. igen kom op i Vandets Overflade, laa Redningsbaaden med Bunden i Vejret. 1. Styrmand var imidlertid kommet op ovenpaa Redningsbaadens Bund, og kort efter naaede Kpt. og den overlevende Letmatros Janvey ogsaa op paa Redningsbaadens Bund. Paa et Stykke af Ruftaget laa den finske Tømmermand og Stewarten, som var fuld af Blod i Ansigtet, og og den finske Matros laa i Vandet og klamrede sig til forskellige Vragstumper. I Nærheden af Kpt. blev der raabt om Hjælp og saa vidt Kpt. kunde skønne, var det Føreren, der raabte, idet Kpt. mener at han kunde kende hans Stemme. Af den øvrige Del af Besætningen, saa Kpt. slet intet, og hørte kun Raab fra den svenske Matros Victor Gudmundsen, som da han gik ned med Redningsbaaden og denne vendte Bunden i Vejret, var kommen ind under Baaden. Kpt. og de to andre, som befandt sig ovenpaa Baaden forsøgte flere Gange at faa denne væltet, men dette lykkedes ikke, og Kpt. mener, at Matros Gudmundson som formentlig har ligget saaledes under Baaden, at han har haft Hovedet helt oppe i dennes Bund hvor der formentlig har været et Rum hvor Vandet ikke kunde trænge op har været bange for at dygge ned under Baadens Kant. for derved at komme fri; dette raabte nemlig Kpt. til ham, at han skulde gøre, men til Trods herfor kunde de stadig høre ham slaa mod Baadens Bund og jamre sig, hvilket han blev ved med til et Stykke hen paa Eftermiddagen, da der blev stille, og Kpt. mener derfor, at han er bleven kvalt og derpaa gaaet til Bunds. Kpt. og 1. Styrmand samt Matros Janvey, som be-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

fandt sig oven paa Redningsbaaden, hvor de sad paa dennes Hvælving langs Kølen og i Læsiden, medens deres Ben hængte ned i Vandet, blev nu siddende her, indtil Fredag Morgen. Om Torsdagen havde det været meget stomfuldt og de var stadig blevet overskyllet af Søen. De havde ved Hjælp af Baadens Fanglinie surret sig fast til Baaden, og Kpt., mener, at det ellers havde været umuligt at holde sig oppe paa Baaden. Fredag Morgen blev 1. Styrmand vanvittig, hvilket ytrede sig paa den Maade, at han gav sig til at synge engelske Sange og gav sig til at le, hvorhos han, uden at Kpt. eller Matros Janvey havde sagt noget til ham, raabte: »Nu kommer jeg«, som om han gav Svar til nogen, han saa. Da der var gaaet en Tid, lod 1. Styrmand sig glide ned fra Baaden, og Kpt. greb hans Haand for at søge at hale ham op paa Baaden igen, men han rev Haanden til sig og gik til Bunds. Fredag Aften saa Kpt. flere Trawlere, og han og Matrosen raabte og vinkede med deres Halstørklæder til Skibene, men Kpt. mener, at disse ikke har bemærket dem, thi der var ingen af Skibene, der kom dem til Hjælp. Lørdag Morgen saa de ogsaa flere Trawlere, uden at nogen af disse dog bemærkede Kpt. og Matrosen. Der kom nu imidlertid en hollandsk Damper »Folmina« af Rotterdam styrende lige ned imod dem, og efter at Kpt. havde gjort sig alle mulige Anstrengelser for at gøre sig bemærket af denne, hvilket denne maa have opdaget, for der blev nu sat en Baad i Vandet, og Kpt. og Matrosen blev saa taget op i denne og derefter med Skibet til Hoek van Holland, hvor Kpt. Søndag Aften den 29. f. M. blev sat i Land for at afgive Forklaring. Ombord i den hollandske Damper blev der gjort alt muligt for Kpt. og Matros Janvey baade i Retning af Pasning og Forplejning. Kpt. og Matros Janvey havde begge under deres Ophold oven paa Redningsbaaden været ved deres fulde Bevidsthed, skøndt de ikke havde faaet noget at spise, siden de den 25. gik ned med Skibet. Det meste af Tiden laa de i en Døs og talte ikke videre til hinanden. Da Matros Janvey med den hollandske Damper var kommen til Rotterdam, blev han indlagt paa det derværende Hospital.

Oplæst. Vedtaget.

Paa Foranledning af Kaptajn Fenger forklarer Kpt., at Vinden i Tiden fra deres Afrejse fra West Hartlepool indtil Onsdag Morgen var nordlig—østlig, hvorfor Skibet maatte krydse frem. Vejret var diset, og der var Tykning. Onsdag Morgen, da Vinden blev vestlig, satte de Kursen Nordost til Ost efter Skagerak, og Vinden var, da de stødte, ren vestlig.

Oplæst. Vedtaget.

De mødte godkendte den afgivne Forklaring og tillagde den samme Beviskraft, som om den var beediget, hvorefter Kpt. aftraadte, og de mødte demitteredes.

Sagen sluttet.

Søretten hævet.

S. Lützen,
cst.

Vidner:

L. Buch. *H. J. Nielsen.*
H. Schultz. *P. Dinesen.*

Aar 1917 den 18. Juni Form. Kl. 11½ blev Korsør Søret sat paa Raadhuset af den ord. Dommer i Overværelse af nedenskrevne Retsvidner, hvor da blev foretaget:

Nr. 38/1917. Søforklaring og Søforhør.

Sagen reassumeredes.

Formanden bemærkede, at han efter Beskaffenheden af det, der skulde foretages i nærværende Retsmøde, ikke havde fundet Anledning til at tilsige Søretsmedlemmerne.

Der fremlagdes Skrivelse af 1. ds. fra Sorø Amt, Skrivelse af 4. s. M. til Sorø Amt med sammes Paategning af 15. s. M. med deri omeldte Bilag samt en Skrivelse af 13. ds. fra Entreprenør Henriksen, hvorhos han bemærkede, at det var bleven

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

oplyst, at den omhandlede Matros Janvey skal have Ophold Trekronersgade 5 A, 1. Sal Valby, og at Forhøret vil blive tilstillet Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn med Anmodning om at foranledige ham afhørt.

De fremlagte Dokumenter lyder efter hverandre saaledes:

Sorø Amt. Sorø, den 1. Juni 1917.

Nr. 38/1917. Fremlagt i Korsør Kjøbstads Ret den 18. Juni 1917.

Chr. Hattensen.

Justitsministeriet har under 24. f. M. tilskrevet Amtet saaledes:

»Ved at fremsende hosfølgende gennem Udenrigsministeriet modtagne Udskrift af en Søforklaring aflagt for det danske Konsulat i Rotterdam i Anledning af, at Barken »Areola« af Korsør den 25. f. M. ved Doggerbank er stødt paa en Mine og sunket, skal man anmode Amtet om at foranledige, at der i Overensstemmelse med Lov om Oprettelse af Søretter udenfor Kjøbenhavn samt om Søforklaringer og Søforhør af 12. April 1892 § 9, sidste Stykke, jvfr. § 11, første Stykke og § 12, bliver optaget Søforhør. Forsaavidt det imidlertid skulde vise sig, at Søforhøret vil være at optage ved en under en anden Overøvrighedskreds værende Ret bedes Sagen oversendt til vedkommende Overøvrighed med fornøden Oplysning i saa Henseende.«

Ved under Henvisning til Hr. Byfogdens Skrivelse af 15. d. M. at meddele foranstaaende, skal man, idet den omhandlede Udskrift af Konsulatsprotokollen samt den hertil indsendte Udskrift med Bilag af Korsør Jurisdiktions Justitsprotokol følger hoslagt, tjenstlig bede sig tilstillet Udskrift af, hvad der videre passerer i Sagen og dermed det indeslutte tilbage.

(Underskrift).

Byfogden i Korsør.

Korsør Byfogedkontor, den 4. Juni 1917.

Nr. 38/1917. Fremlagt i Korsør Kjøbstads Ret, den 18. Juni 1917.

Chr. Hattensen.

Ved hoslagt at tilbagesende de med Amtets Skrivelse af 1. d. M. fulgte Udskrifter af en Søforklaring, aflagt for det danske Konsulat i Rotterdam, samt af nærværende Jurisdiktions Justitsprotokol, skal jog tjenstligst tillade mig at bemærke, at den ved Søretten her afhørte Styrmand Christen Steensen ikke længere har Ophold her i Byen, men har Bopæl i Frederikshavn, samt at der under den her afholdte Søforklaring tillige er optaget Søforhør, hvorfor Forretningen er kaldet »Søforklaring og Søforhør«.

S. Lützen,
est.

Til Sorø Amt.

Tilbagesendes med Bilag tjenstlig med Bemærkning, at Søforhøret formentlig i Medfør af Lov af 12. April 1892 § 9 henhører under Korsør Jurisdiktion, hvorfor man skal bede den blandt Bilagene værende Udskrift af Konsulatprotokollen samt Amtets Skrivelse af 1. d. M. fremlagt under det dersteds optagne Søforhør, og Forhøret derefter eventuelt paany sluttet.

Sagen forventes derefter hertil tilbagesendt.

Sorø Amt, den 15. Juni 1917.

(Underskrift).

Byfogden i Korsør.

Udskrift af Konsulatsprotokollen.

Nr. 38/1917. Fremlagt i Korsør Købstads Ret, den 18. Juni 1917.

Chr. Hattensen.

Aar 1917 den 2. Maj afholdtes paa det kongelige danske Konsulat i Rotterdam Søforklaring i Anledning af Barkskibet »Areola«s Forlis ved Minesprængning.

Fremstod 2. Styrmand, der erklærer at hedde Kristen Stensen, at være født i Tøkken den 6. Juni 1889, at han ikke har været straffet eller tiltalt, og at han har

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

været Styrmand om Bord fra 20. Juni 1910.

Paa Anledning forklarer Komparenten, at Skibet afgik fra West Hartlepool Lørdag den 21. April med en Ladning Kul bestemt til Aarhus. Det var stille og godt Vejr til Onsdag den 25. April, da Vinden gik vestlig, og det blæste en frisk Kuling. Styrede Kurs N.O. til O. Kl. 9,30 Fmd. stødte Skibet paa en Mine ved den nordlige Ende af Doggerbank og sank i Løbet af 2—3 Minutter. Der var ikke Tid til at udsætte Baade. Minen traf midtskibs. Efter at Skibet var sunket, saa Komp. to finske Matroser og Stewarden, der holdt sig oppe paa nogle Vragstumper. Stewarden var saaret i Hovedet. Kaptajnen saa Komparenten ikke, efter at Skibet var sunket, men hørte ham raabe fra Søen. Skibet førte Nationalflaget. Der var paa hver Side malet to danske Flag og i store Bogstaver »Areola« Danmark. 1. Styrmand Røjgaard, Komp. og en Matros Janwik kom op paa den kæntrede Redningsbaad. De surrede sig fast alle tre. De hørte, at der laa en Mand under Baaden, men kunde ikke faa ham fri af Baaden. — Fredag Morgen blev 1. Styrmand vanvittig og sprang i Søen. Lørdag Morgen blev Komp. og Matros Janwik optagne af Rotterdam Damperen »Folmina« og bragt til Rotterdam. De blev plejet paa det omhyggeligste om Bord i Damperen. Komp. blev landsat i Hoek van Holland, hvor han aflagde Forklaring for de nederlandske Myndigheder. Janwik, der var for svag til at kunne landsættes, fulgte med Skibet til Rotterdam, hvor han blev indlagt paa Hospitalet. Alle Skibets Papirer er tabte. Efter Komp. Mening, er der ingen Tvivl om, at den øvrige Besætning er druknet. Efter at være blevet lagt Edens Hellighed paa Sinde bekræftede Komp. sit Udsagn med Lovens Ed. Forklaringen sluttet Kl. 11 a. m.

Udskriftens Rigtighed bekræftes.

Kongeligt Dansk Konsulat, Rotterdam, den 4. Maj 1917.

M. Korregaard.
Generalkonsul.

H. J. HENRIKSEN.
Entreprenør.

38/1917. Fremlagt i Korsør Kjøbstads Sørot, den 18. Juni 1917.

Chr. Hattensen.

Til
Korsør Søret her.

»Areola«s Forlis.

Ved Nærværende undlader jeg ikke at underrette den ærede Søret om, at den ved Skibets Forlis reddede, men som tilskadekommen paa Hospitalet i Rotterdam indlagte, Letmatros Frantz Janvig nu er hjemkommen og opholder sig i Kjøbenhavn.

Samtidig tillader jeg mig at forespørge, om Herr Janvig ønskes afhørt.

Ærbødigst
H. J. Henriksen.

Sagen udsat.

Søretten hævet.

Chr. Hattensen.

Retsvidner:
H. Schultz. *P. Dincsen.*

Aar 1917 den 13. Juli Formiddag Kl. 10 blev Korsør Søret sat paa Raadhuset af den ordinære Dommer og Skriver i Overværelse af nedentegnede Retsvidner, hvor da blev foretaget:

Nr. 38/1917.

Formanden bemærkede, at han ikke havde fundet Anledning til at tilkalde Søretsmedlemmerne.

Der fremlagdes Skrivelse af 7. ds. fra Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn med deri ommeldte Udskrift.

Det fremlagte lyder efter hinanden saaledes:

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn. Justitskontoret. Den 7. Juli 1917.

Nr. 38/1917. Fremlagt i Korsør Kjøbstads Politiret, den 13. Juli 1917.

Chr. Hattensen.

I Henhold til det ærede Kontors Skrivelse af 18. Juni d. A. fremsendes hoslagt Udskrift af den af Matros Janvig her ved

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Retten afgivne Forklaring til Oplysning om Bark »Areola«s Forlis.

De med Skrivelsen fulgte Bilag tilbagesendes vedlagt.

F. J.

Fr. Klaffehn.

Til Byfogden i Korsør.

Nr. 38/1917. Fremlagt i Korsør Kjøbstads Politiret, den 13. Juli 1917.

Chr. Hattensen.

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn gør vitterligt:

Aar 1917 den 20. Juni Kl. 2 Eftermiddag blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand: Overretsassessor Rump og dens Medlemmer: Kommandør Bræstrup og Kaptajn Hein og foretoges:

Nr. 128/1917. Søforhør i Anledning af, at Bark »Areola« er minestødt og sunket.

Der fremlagdes en Skrivelse fra Byfogden i Korsør; de dermed fulgte Bilag var tilstede.

Den fremlagte Skrivelse er saalydende:

Byfogedkontoret i Korsør, den 18. Juni 1917.

Ved at fremsende hoslagte Udskrift med Bilag af Søforklaring og Søforhør her for Retten i Anledning af Barkskibet »Areola«s Undergang, skal jeg med Bemærkning, at den deri omhandlede Matros Janweg nu er kommen til Kjøbenhavn og skal have Ophold Trekronergade 5 A, 1. Sal tjenstlig anmode om, at han inden Retten maa blive afhørt efter den Anledning, Sagen giver.

Med Udskrift af, hvad der passerer, udbeder jeg mig derefter Sagen tilbage.

Chr. Hattensen.

Til

Sø- og Handelsretten, Kjøbenhavn.

Nr. 128/1917. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 20. Juni 1917.

A. Jacobsen,

Ass.

Af Besætningen mødte:

Letmatros Johan Frantz Janwey, der foreholdt Vidnepligten forklarer paa samme Maade som 2. Styrmand Steensen, hvis Forklaring for Søretten i Korsør blev oplæst for og bekræftedes af den mødende.

Komparenten forklarer, at Kaptajnen og 2. Styrmand havde Vagt, da Ulykken skete, og der var Udkig paa Bakken. Komparenten var lige afløst ved Roret og befandt sig agten for Stormasten. Der var ingen Fartøjer at se, og der havde heller ingen Miner været observeret eller varskoet. Skibet førte de danske Nationalitetsmærker og det danske Flag. Eksplosionen foregik ganske uventet og rev hele Forskibet bort, og Kulstøv og Røg fløj til Vejrs; det saa ud, som om Forskibet var blevet knust. Flere af Besætningen var i Lukafet forude bl. a. Stewarden. De forsøgte straks at sætte Bagbords Baad ud, men inden de var komne fri af Skibet, sank dette og trak Baaden med sig. Komparenten var ikke kommen med i Baaden, men hang fast i Mesanmasten, da Skibet sank. Komparenten fik revet sig løs, og da han kom op, laa Redningsbaaden med Bunden i Vejret. Kaptajnen, Stewarden og 2 finske Matroser drev da paa Vragstumper og kom hurtig af Syne, og det var ikke muligt at komme dem til Hjælp i den høje Sø. Matros Gunnersen (i Bemandingslisten kaldt Gudmundsen) hørtes under Redningsbaaden, og begge Styrmænd kom ligesom Komparenten op paa Redningsbaaden. Flere af de ombordværende saa Komparenten ikke, efter at Skibet var sunket. Redningsbælter havde ligget fremme, men der var ikke Tid til at tage dem paa. Gunnersens Stemme hørte efterhaanden op, uden at det havde været muligt at komme ham til Hjælp, og de Forsøg, de foretog, var forgæves. 1. Styrmand lod sig glide i Vandet. Komparenten og 2. Styrmand søgte at holde fast paa ham, men han sank og kom ikke mere til Syne.

Komparenten havde faaet begge sine Ben beskadigede, formentlig da Skibet sank. Han er ikke kommen sig endnu.

Oplæst, vedtaget.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Søforhøret sluttet.

Retten hævet.

Rump.

C. Bræstrup. *V. T. Hein.*

Forhøret blev paany sluttet.

Søretten hævet.

Chr. Hattensen.

Retsvidner:

H. Schultz. *P. Dinesen.*

»Areolaes
Rederi: (Akties.) H. J. Henriksen. Korsør.
Reg. Tonn. Br.: 923.
Reg. Tonn. Net.: 848.
Bygningssted: St. Johns.
Bygningsaar: 1877.
Materiale: Eg og Fyr.
Klasse: Norske Ver. A 2—3 L.
Assurance: Kr. 150,000. Krigsforsikringen for danske Skibe.

---

128. Bark »HAVILA« af Nordby F.

Skudt i Sænk i Atlanterhavet den 25. April 1917 paa Rejse fra Buenos Ayres til Svendborg med 2367 Tons Majs. Ingen Omkomne.

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn gør vitterligt:

Aar 1917 den 20. Juni Kl. 2 Eftermiddag blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand Overretsassessor Rump og dens Medlemmer Kommandør Bræstrup og Kaptajn Hein og foretoges:

Nr. 127/1917. Søforhør i Anledning af, at Bark »*Havila*« (N. G. V. F.) er bleven sænket.

For Rhederiet mødte Kaptajn C. Olsen.

For Grøn & Witzke mødte Kaptajn Gabe.

For Krigsforsikringen mødte Kaptajn Fønger.

For Norske Lloyd mødte Hr. Bønnelycke.

Af Besætningen mødte:

Kaptajn H. Duysen.

1. Styrmand N. Hansen.

Matros H. Jensen.

Letmatros P. Duysen.

Der fremlagdes 1 Skrivelse fra Justitsministeriet tilligemed Udskrift af Forklaring for det danske Konsulat i Kirkwall samt 1 Rapport.

Den fremlagte Skrivelse fra Justitsministeriet lyder saaledes:

JUSTITSMINISTERIET.

Kjøbenhavn, den 19. Juni 1917.
Hermed 1 Bilag.

Brev Nr. 9025.
Journal 1917, Nr. 28[88].

Ved at fremsende hosfølgende gennem Udenrigsministeriet modtagne Søforklaring, hvoraf fremgaar, at den her i Staden hjemmehørende Bark »Havila« den 25. April d. A. paa Rejse fra Buenos Aires til Danmark er bleven sænket af en tysk Undervandsbaad, skal man anmode Hr. Retsformanden om at foranledige, at der i Overensstemmelse med Lov om Oprettelse af Søretter udenfor Kjøbenhavn samt om Søforklaringer og Søforhør af 12. April 1892 § 9, sidste Stykke, jvfr. § 11, første Stykke, og § 12 bliver optaget Søforhør. Forsaavidt det imidlertid skulde blive oplyst, at Søforhøret vil være at optage andetsteds, bedes det indesluttede tilbagesendt med fornøden Meddelelse i saa Henseende.

P. M. V.

E. B.

Lundby.

Til
Formanden for Sø- og Handelsretten.

Nr. 127/1917. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 20. Juni 1917.

A. Jacobsen,
Ass.

Udskriften af den for det danske Konsulat i Kirkwall afgivne Forklaring og den fremlagte Rapport lyder efter hinanden saaledes:

On the third day of May nineteen hundred and seventeen at twelve o'clock noon a Maritime declaration was held in the Danish Vice Consulate at Kirkwall before Duncan John Robertson Notary Public and Vice Consul for Denmark after previous notice given, the occasion being that the

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

barque »Havila« of Copenhagen, Captain Harry Paul Duye Duysen of Nordby Fano on a voyage from Buenos Ayres with a cargo of maize was sunk by gunfire by a German submarine on the twenty fifth day of April 1917: The Captain reported that the ship's log book went down with the ship; the crew List was produced as well as the Ship's Certificate of Nationality according to which the ship measures 1325 35/100 tons nett, was built of steel in Dunbarton in 1893 and has N. G. V. F. as her Signal letters; The Captain stated that the Certificate of Classification was lost with the ship but that it was last surveyed in 1915 by Lloyds Surveyor at Cardiff when it was classed A 1. The Vice Consul stated that there are no persons of this place interested in or possessed of information on the matter; There were present the Captain and of the crew in accordance with the Vice Consul decision the first mate Nils Ager Hansen, able seaman Peter Brusdal and able seaman Gustaf Edman.

Captain Harry Paul Duye Duysen is called, after being reminded that his declaration may have to be sworn to, and of the severe penalties the Law prescribes for perjury, he is duly admonished to speak the truth and especially reminded that it is his duty to conceal nothing which may throw any light on the occurence.

The Captain produces his License as Master issued by the Chief Magistrate at Nordby Fano on 10th August 1899.

The Captain deposes:

that his name is Harry Paul Duye Duysen;
that he is born in Nordby Fano, the 13th October 1873;
that his place of residence is Nordby Fano;
that he has neither been punished or prosecuted;
that he has been in command of the ship since 1904.

That he left Buenos Ayres on 15th January 1917 bound for Svendborg; That on the 29th of March 1917 his vessel was stopped by at French Patrol ship and an officer and armed guard were sent on board with inctructions to take the vessel to Stornoway; That he arrived at Stornoway on 8th April 1917 and left that port on 24th April at 7 a. m.; That his instructions from the British Admiralty were to proceed five miles from the coast of the Island of Lewis up to five miles North of Lewis and from there to steer a course not East of 6 degrees West up to 60 North Lat. thence steer East to 3' West Long. That in terms of these instructions he was proceeding four miles East of Lewis Island until the wind became North and he steered for the Eastward: At 9 p. m. he went on the Western tach: That during the night the weather fell calm and the wind turned to the South and a Northerly course was steered; That in the morning the Island of North Rona was sighted: At 10 a. m. the ship was about 14 miles E.S.E. of the said Island: A Northerly course was steered: That at 2,15 p. m., the first mate being on the bridge, the Deponent was in his cabin when he heard a shot and came on deck; That the man at the wheel pointed out a submarine about one and a half miles to the West South West; that the submarine immediately afterwards fired another shot which struck the ship on the Port bow: that the deponent at once ordered the boats to be lowered: That the starboard boat was lowered and about one minute having elapsed between the second and third shots he ordered the crew to lower the port boat but that the submarine began firing continuously at the ship and the Deponent did not think it was safe to attempt to lower the port boat; that the whole crew got into the starboard boat and left the ship: That the Deponent had time to save the ship's papers but not the ship's books nor any of the personal effects belonging to the crew; that the boat went astern of the ship and the submarine came up to about 100 yards from the ship; that two shots were then fired into the stern of the ship; that the ship then heeled over to port and sank

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

stern first; That the submarine went round the boat and the Commander waved his hand but did not speak; That the Deponent ordered sail to be set and the boat steered a S.S.E. course; that at 2 a. m. on 26th April 1917 Suleskerry light was sightet and the boat was steered for that; That the Deponent and the whole crew landed at Sudeskerry at 6,30 am. on the 26th: that none of the crew were lost or injured; that no warning was given by the submarine before firing on the ship: that the submarine had no flay of distinguishing marks; That the deponents ship had the Danish flay painted amidships on both sides and the Danish flay flying at the time she was sunk.

The 1st Officer Nils Ager Hansen is called, who had the watch at the time the ship was sunk.

He declares:

that his name is Nils Ager Hansen;
that he is born at Fano, the 26th November 1856;
that his place of recidence is Fano;
that he has neither been punished or prosecuted;
that he has been engaged on board the ship since March 1914, as mate.

The Deponent declares that he has heard til Captain's statement that he agrees with the same and adds that at 12 o'clock noon on the 25th April the position of the ship, so far as he remembers was 59,40 N. Lat. and 5,30 W. Long; that when the submarine first fired upon the ship she had sailed about twelve miles north since noon.

That he has nothing further to add to the Captains Deposition.

N. A. Hansen.

Able seaman Peter Brusdal is called.

He declares:

that his name is Peter Brusdal;
that he is born at Olson, the 25th July 1893;
that his place of residence is Arendal;
that he has neither been punished non prosecuted;
that he has been engaged on board the ship since January 1917.

The deponent declares, that he has heard the Captain's deposition and that he agrees with the same and adds that he was at the wheel at 2 o'clock p. m. on the 25th April; that he heard a shot and saw a shell fall a cable length on the port side of the ship; that he then saw a submarine about five miles from the ship coming towards her at full speed; that the Captain came on deck and that the deponent pointed out the submarine to him; that the second shot struck the ship on the port side; that he has nothing further to add to the Captain's statement; that he saw the Commander of the submarine take at photograph of the ship just before it went down.

Peter Brusdal,
A. B.

Able Seaman Gustaf Edman is called.

He declares:

that his name is Gustaf Edman;
that he is born at Stockholm 21th October 1894;
that his place of residence is Stockholm;
that he has neither been punished or prosecuted;
that he has been engaged on board the ship since 30th December 1916.

The Deponent declares that he has heard the Captain's statement and that he agrees with the same and adds that he was on the lookout between 2 and 3 o'clock on the 25th April; that he heard the first shot fired and he saw a submarine about five miles off coming towards the ship; that the submarine fired about 25 shots altogether at the ship before it sunk.

Gustaf Edman,
A. B.

The Consul considers it unnecessary, for the purposes of the enquiry, to examine any more members of the crew than those already heard, which opinion is endorsed by the Captain.

The Consul finally draws the attention of the Captain to his obligations to report

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

himself for examination at a Maritime Court in Denmark.

The proceedings terminaled at 1 p. m.

H. P. D. Duysen,
Master.

Duncan J. Robertson,
Notary Public,
Vice Consul for Denmark.

(Konsulats og Notar Stempel).

Nr. 127/1917. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 20. Juni 1917.

A. Jacobsen,
Ass.

Rapport (Udtog) af »Havila«s Journal.

15. Januar 1917 afsejlede »Havila« fra Buenos Aires Red efter at have indtaget en Ladning Majs, som ifølge Konnossementerne udgjorde 2,366,500 kg bestemt til Svendborg. Ved Afgangen var Skibet hægt og tæt og i fuld sødygtig Stand for Rejsen.

Den 18. Januar kvitt. Lodsen. Der styredes efter Kirkwall ifølge Rhederiets Instruktioner. Under vekslende Vejrhold blev Skibet

den 29. Marts stoppet af en fransk Hjælpekrydser. Skibets Sted var da ca. 59° 40′ N. Br. 10° 14′ V. Lgd. En Officer og en Underofficer med 4 Mand blev sendt om Bord, og disse beordrede Skibet til Stornoway.

8. April ankredes paa Stornoway Rhed, Skibets Papirer blev taget i Land for Undersøgelse uden nogen Forklaring hvorfor.

13. April blev Skibet frigivet af Regeringsmyndighederne, men grundet paa uheldige Vejrforhold blev Skibet liggende til

24. April Kl. 7 Fmd., da Skibet afsejlede fra Stornoway. Ved Afgangen var Vinden W.S.W. flov Vind. Førend Skibets Afgang modtog Kaptajnen Instruktioner fra det engelske Admiralitet om at styre 5 Kml. af Landet indtil 5 Kml. nord for Hebriderne, derfra styres en Kurs ikke østen for 6° W. Lgd. til 60° N. Br. og derfra Øst til 3° W. Lgd.

24. April om Eftermiddagen gik Vinden Nord og senere nordlig, og Skibet stod da østover til 9 Emd, vendte da, og Skibet lagdes Vester over Kl. ca. 12. Nu var det stille med let Dønning.

Kl. 4 Morgen 25. April var der flov Luft fra Syd, styredes da en nordlig Kurs.

Kl. 10 am. var Skibet O.S.O. af Øen North Rona ca. 14 Kml. af.

Kl. 2¼ Emd. hørtes pludselig et Skud. 1. Styrmand, som havde Vagten, kaldte straks Kaptajnen paa Dækket og en Undervandsbaad observeredes ca. 1½ Kml. af. Straks efter affyredes et Skud, som ramte Skibets Bov, dette efterfulgtes af flere Skud, hvoraf det tredie Skud satte Fyr i Lukafet. Mandskabet beordredes straks til Baadene og Stb. Baad sattes i Vandet. Bb. Baad forsøgtes at sætte ud, men da dette var for risikabelt for Mandskabet, gik hele Besætningen i Stb. Baad, og forlod Skibet. Kort efter styrede Undervandsbaaden op imod Agterenden og skød to Skud ind i Agterskibet, hvorefter Skibet først krængede til Bb. og sank i Løbet af nogle faa Minutter med Agterskibet først.

Det bemærkes, at Undervandsbaaden skød uden noget som helst Varsel; der førtes intet Flag eller Mærke. »Havila« havde Nationalitetsmærkerne tydeligt malet paa Siden og det danske Flag under Gaflen. Vejret var klart, da Sænkningen fandt Sted.

Det bemærkes endvidere, at Besætningen kom uskadt i Baaden, men med Tabet af alle Ejendele. Skibets Journaler gik ogsaa tabt, kun Skibets Udklarerings-, National-Certifikat og Ladningspapirer bjærgedes.

Saa snart Skibet sank sattes Sejl paa Baadene, og Kursen sattes til S. S. O. Kl. 2 a. m.

Den 26. April saa man Fyret paa Sule Skerry og styrede for samme, hvortil man ankom 6 a. m. den 26. April.

Den 3. Maj 1917 afholdtes Søforklaring paa Konsulatet i Kirkwall, som vedlagte Bilag udviser.

H. P. Duysen, Fører.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

N. A. Hansen, 1. Styrmand.
Hans Jensen, Matros.
Peter Duysen, Matros.

Staal-Barkskibet »Havila« er ifølge Maalerbrev, dat. 31. Januar 1895, 1325 33/100 reg. Tons netto, tilhørende Sejlskibsselskabet »Hippalos« af Kjøbenhavn.

Nr. 127/1917. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 20. Juni 1917.

A. Jacobsen,
Ass.

Udskriften og Rapporten oplæstes for og bekræftedes af de mødende.

Kaptajnen forklarede, at Skibsdagbogen er gaaet tabt.

Kaptajnen forklarer, at »Havila« førte de danske Nationalitetsmærker og hejste det danske Flag under Gaflen, saa snart det første Skud var faldet og inden noget Skud havde ramt Skibet. Undervandsbaaden førte intet Flag og ingen Mærker. »Havila« løb straks efter det første Skud op i Vinden og var løbet op i Vinden, inden det andet Skud faldt. Undervandsbaaden vedblev imidlertid at fyre paa »Havila«, saa at de ikke kunde sætte Bagbords Baad i Vandet. Mandskabet kom straks agterud. Flere af Skudene ramte baade i Boven og i Lukafet. Hele Besætningen gik derefter fraborde i Styrbords Baad, og først efter at de var komne klar agten for Skibet, holdt Undervandsbaaden op at fyre, og kom nærmere, og den skød da agter fra Skibet i Sænk med 2 Skud. Undervandsbaaden forlangte ikke at se noget af Skibets Papirer og gav intet Signal til Baaden, men vinkede blot til den efter at Skibet var sunket. Vinden var da V. S. V. Styrke ca. 4; de var ca. 15 Sømil nord for North Rona; da de ikke kunde gaa ind der, og da det var diset, satte de Kursen sydligere. Det lykkedes dem alle at komme velbeholdne i Land, men de havde ikke faaet reddet noget fra Skibet. Baaden gik tabt.

Skibet førte kun den i Konnossement og Rapport nævnte Ladning Majs til Svendborg.

Kaptajnen havde senere udregnet Stedet for Skibets Sænkning efter Formiddagspejlingen og Bestikket til 59° 30′ N. Br. og 5° 27′ V. Lgd. Skibet havde saa vidt muligt fulgt den foreskrevne Kurs.

Oplæst. Vedtaget.

De øvrige mødende bekræftede Kaptajnens Forklaring.

Søforhøret sluttet.

Retten hævet.

Rump.

C. Bræstrup. *V. T. Hein.*

»Havila«s
Rederi: Sejlskibsselskabet Hippalos, A/S. Kbhvn.
Reg. Tonn. Br.: 1421 .
Reg. Tonn. Net.: 1325.
Bygningssted: Dumbarton.
Bygningsaar: 1893.
Materiale: Staal.
Klasse: Lloyds Reg. ✠ 100 A 1.
Assurance: Kr. 650,000. Krigsforsikringen for danske Skibe m. fl.

---

129. Bark »ESTE« af Kjøbenhavn.

Beskudt og torpederet i Nordsøen den 25. April 1917 paa Rejse fra Galveston til Aalborg med 2372 Tons Oliekager. Ingen Omkomne.

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn gør vitterligt:

Aar 1917 den 7. Maj Kl. 12 blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand: Kriminalretsassessor Rump og dens Medlemmer: Kommandør Bræstrup og Kaptajn Møller.

Der foretoges:

Nr. 81/1917. Søforhør i Anledning af, at Bark »*Este*« er sænket (N. V. G. D.)

For Rhederiet mødte Fuldmægtig Høegh-Guldberg og Fr. Rasmussen.

For Krigsforsikringen og det kgl. oktrojerede Søassurance Kompagni mødte Kaptajn Michelsen.

Af Besætningen mødte:
Kaptajn Erik H. Erboe.
1. Styrmand Ole Jensen.
Tømmermand Axel Nyelund.
Baadsmand Johan J. Petersen.

Der fremlagdes Udskrift af Søforkla-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

ring aflagt i Haugesund samt en Skrivelse fra Rhederiet.

De fremlagte Dokumenter lyder efter hinanden saaledes:

Utskrift av Haugesunds ekstraretsprotokol forsaavidt efterstaaende angaar.

Aar 1917 den 28. April blev sjøret sat i Folkets Hus, adm. av edsv. fuldmægtig Leif Hennum og medbetjent av de faste sjøretsmedlemmer O. Johnsen og Edv. Velde.

Hvorda foretokes ny sak.

Nr. 108/1917. Sjøforklaring i anledning bark »Este«s torpedering den 25. ds. i Nordsjøen.

Nærværende forretning var rekvireret av den danske Konsul H. M. Wrangell paa vegne av skibets rederi A/S »Primula«, Kjøbenhavn; rekvirenten hadde paatat sig at varsle alle interesserte.

Tilstede var konsul H. M. Wrangell.

Fremstod Erik Hansen Erboe, 49 aar gammel, bopæl Nørregate 12, Nyborg, Danmark, fører av bark »Este«, forøvrig uinteresseret i samme, formantes og forklarte sig paa speciel examination i nøiagtig overensstemmelse med den av ham fremlagte skriftlige beretning om begivenheten; denne oplæstes derefter for ham og vedtokes av ham som hans forklaring med følgende tilføielser: Han hadde ingen sikker besked faat om den tyske blokadeerklæring av 15. februar før han kom hit til Haugesund. Baatens utrustning og utstyr var i fuld orden og antagelig efter norske forskrifter, skibet var nemlig indkjøpt fra Norge i oktober 1916. Baatmanøver var avholdt under opholdet i Stornoway i april iaar. De seilingsdirektiver komp. fik i Stornoway gjaldt kursen indtil 59° N. Br. og 0° 40″ V. L., hvorefter kursen skulde sættes for bestemmelsesstedet.

Oplæst og vedtat.

Den fremlagte beretning om begivenheten indtas.

Opskrift om slutningen og torpederingen av bark »Este« av Kjøbenhavn paa reise fra Galveston til Aalborg med en ladning oliekager.

Skibet »Este« hadde lastet 2372 tons oliekager i Galveston bestemt til Aalborg, Danmark.

Skibet var fuld lastet den 26. januar og blev slæpt paa rheden samme aften, gik til sjøs den 5. februar.

Vi hadde en meget stomfuld reise, indtil vi vare paa ca. 59° 10′ N. Br. og 8° 34′ V. Lgd. Vinden var nordlig, og vi hadde sat kursen tæt syd om Færøerne; men paa ovennævnte stedbestemmelse bleve vi stoppede av en engelsk hjælpekrydser, hvorfra der blev sendt prisemandskap ombord, der beordrede skibet til Stornoway. Dette var 21. mars. Kursen sattes mot Stornoway, hvor vi ankrede den 22. mars om eftermiddagen. Toldvæsenet og flere officerer kom ombord og tog alle skibets papirer og connssementer i land. Skibet blev frigivet ca. 30. mars, men blev liggende i havnen til 23. april begrundet paa daarligt veir, storm, sne og motvind.

Om morgenen paa nævnte dag var vinden vestlig, hvorfor vi satte flag efter lods og bugserbaat. Toldvæsenet kom ombord, og vi fik av kommandanten anvist en rute, som vi skulde seile efter, hvilken førte gennem farvandet forbi Fair Island. Skibet blev slæpt tilsjøs, tilsatte alle seil og styrede tilnærmelsesvis efter den opgivne rute. Alt forløp godt.

Den 24. april om eftermiddagen kl. 5 passered vi Fair Islands sydlige fyr i en avstand av 4 kvartmil, kursen sattes derpaa efter Lindesnæs. Vinden var N. N. O. med frisk brise, senere N. O. skyet graa luft natten over.

Den 25. april middag var vi ifølge bestikket paa ca. 59° N. Br. og 4° Ø. Lgd. Skibet løp da en fart av $7^1/_2$ knob til kl. $3^1/_2$. Da hørte vi pludselig et skud om styrbord, og projektilet gik tæt for om skibet. Jeg, føreren, var da i mit kammer og drak kaffe, 1. styrmand, O. Jensen, hadde vakt og var paa dækket. Jeg løb straks paa dækket og varskuede om at brase storrærne bak, da kom endnu et projektil mellem fokke- og stormast, hvorefter vi firede baaten i vandet.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Jeg saa efter i den retning, hvorfra skuddene var kommen, kunde intet opdage, og da der kom endnu et projektil lige agterfor om mesanmasten, gik alle mand i baatene og fra skibet med det samme.

Da jeg havde skibets papirer liggende i bestiklukafet, turde jeg ikke hente dem, da vi kunde vente, at projektilerne hvert øieblik kunde slaa ind. Vi roede ca. 400 favne fra skibet, og der blev gentagne gange skudt mot det, men til sidst ramte en torpedo skibet omtrent ved storrigningen om bagbord .

Skibet krængede til bagbord med det samme, derefter et øieblik til styrbord og forsvandt derpaa ret ned med agterenden.

Vi satte nu seil paa begge baatene og styrede efter Norge, kurs ost efter baadkompasset, og antog det skulde bringe os ret paa Ekerø. Vinden var den gang N. N. O. frisk brise og skyet luft. Den 26. trak vinden sig nordlig og senere vestlig med regntykning og diset luft. Kl. 9½ fik vi landet at se og styrede efter samme, men hadde ingen kending derav. Kl. ca. 10 formd. kom en damper i sigte som viste sig at være »Thorum« av Bergen. Da vi kom den paa siden, vare vi knapt 1 kvartmil av landet og stenene, og da det viste sig, at vi ikke kunde lande der paa kysten med baaten begrundet paa den høie sjø, bad vi damperen om at tage os op, hvilket han gjorde. Damperen maatte dreie rundt et par gange, før vi kunde komme ombord i den, og derved kom damperen saa nær landet, at kapteinen ikke turde besvære sig med bjergning av vore livbaate, hvorfor vi lode disse gaa. Vi saa da en baat fra land komme ut og bjerge dem, den var fra Kvasheim paa sydenden av Jæderen. Baatene var beskadigede ved at tørne mot siden av damperen, ligesom styrbords baat hadde faaet læk i baugen ved at sættes i vandet. Damperen bragte os ind til Haugesund, hvor alle kom vel beholdne i land; men uten tøi, og det folkene hadde paa, var vaadt og ødelagt.

Jeg telegraferede det passerede til rhederiet gennem den danske konsul, og hele besætningen blev anbragt paa sjømandshjemmet, hvor alle blev vel mottagne.

Haugesund, den 27. april 1917.

Erik Hansen Erboe,
fører av barkskibet »Este«.

Fremlagt i Haugesunds sjøret den 28. april 1917.

Leif Hennum,
edsv.

Fremstod som 1. vidne Ole Jensen, 31 aar gammel, bopæl Nordby paa Fanø, 1. styrmand paa »Este«, forøvrig uinteresseret i samme, formantes og forklarte sig paa speciel examination i nøiagtig overensstemmelse med føreren, hvis forklaring derefter oplæstes for ham og av ham vedtokes som hans egen med den tilføielse, at han selv hadde vagt, da begivenheten hændte, at han ved 2-tiden om dagen hadde seilet gennem en del vrakstumper, og at han ogsaa ved denne tid hadde set en mistænkelig bevægelse i vandet, som han antok kunde skrive sig fra en undervandsbaat, hvorfor han ga besked om at en del av frivagten skulde holde sig klar og ikke gaa ned; ca. en halv time efter at man var kommet i baatene, saa han en større livbaat med tre sæt aaregafler, baugen var indslaaet og baaten fuld av vand, man kunde intet navn eller merke finde paa den.

Oplæst og vedtat.

Fremstod som 2. vidne Johan Jørgen Ejnar Petersen, 27 aar gammel, Vesterbrogate 170, Kjøbenhavn, baatsmand paa »Este«, formante og forklarte sig paa speciel examination i nøiagtig overensstemmelse med 1. vidne, hvis forklaring derefter oplæstes for ham, og av ham vedtokes som hans egen med den tilføielse, at han selvfølgelig ikke kan bevidne, at de opgivne stedangivelser o. l. er nøiagtige, da han intet har at gøre med navigeringen.

Oplæst og vedtat.

Fremstod som 3. vidne Aksel Hjalmar Nylund, 38 Aar gammel, bopæl under de

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

sidste ophold i land sjømandshjemmet Bethel, Kjøbenhavn, uten fast bopæl, forøvrig av nationalitet finne, men har ikke været i sit fødested Helsingfors paa 30 aar, tømmermand paa »Este«, formantes og forklarte sig paa speciel examination i nøiagtig overensstemmelse med 1. vidne, hvis forklaring derefter oplæstes for ham og av ham vedtokes som hans egen med den tilføielse, at kursernes og stedsangivelsernes nøiagtighet kan han intet uttale om.

Oplæst og vedtat.

Vidnerne edfæstet.

Retten fandt avhørelse av flere vidner unødvendig.

Leif Hennum,
edsv.

O. Johnsen. *Edv. Velde.*

Utskriftens rigtighet bekræftes.

Herfor til statskassen betalt kr. 1,60 avgjort ved paaklæbet st. merke.

Haugesunds Byfogedembede, den 28. april 1917.

Leif Hennum,
edsv.

Nr. 81/17. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 7. Maj 1917.

A. Jacobsen,
Ass.

SCHACH STEENBERG & CO.

Kjøbenhavn, den 7. Maj 1917.

Til
Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn.

Barkskibet »Este«.

Det meddeles herved, at dette Skib var kaskoassureret for 400,000 Kr., hvoraf det kgl. Oktr. Sø-Assurance Kompagni har den ene Halvdel og Firmaet Jansen & Co. den anden Halvdel. Skibet var krigskaskoforsikret i den danske Krigsforsikring for Skibe for 460,000 Kr. Skibet var paa Vej fra Galveston til Aalborg med Oliekager.

Med Højagtelse
A/S Dampskibsselskabet »Primula«.
Schach Steenberg & Co.

Nr. 81/1917. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 7. Maj 1917.

A. Jacobsen,
Ass.

Udskriften oplæstes for og godkendtes af de mødende af Besætningen.

Kaptajnen forklarede, at Skibsdagbogen ikke er bleven reddet. Skibet førte dansk Flag og danske Mærker, som var blevne opmalede i Stornoway. Undervandsbaaden gav intet Signal til Skibet, og den var ikke bleven bemærket, forinden Skydningen begyndte. Den har heller ingen Nationalitetsflag. De brasede straks bak, hvilket først blev naaet efter det andet Skud. Efter det 3. Skud gik alle i Baadene og roede bort fra Skibet. Derefter begyndte Skydningen igen, indtil Skibet var sunket. Der var ingen andre Fartøjer i Nærheden, der var høj og nordlig Dønning. Vind omkring 4 fra Nordost, og de klarede sig i 2 Baade med 8 Mand i hver ind mod den norske Kyst, hvor de blev optagne af den norske Damper »Thorum« af Bergen. Da de ikke kunde lande paa Jæderen for Brænding maatte de i modsat Fald være gaaede nordpaa, men da det straks efter blev Taage og blæste op fra Vest, saa vilde de næppe have kunnet klare Land fra sig. De blev alle reddede. Om de 2 Redningsbaade har Kaptajnen intet erfaret senere.

Oplæst. Vedtaget.

De øvrige mødende bekræftede Kaptajnens Forklaring.

Søforhøret sluttet.

Retten hævet.

Rump.

C. Bræstrup. *I. Møller.*

»Este«s
Rederi: (Akties.) J. Knipschildt. Kbhvn.
Reg. Tonn. Br.: 1420.
Reg. Tonn. Net.: 1358.
Bygningssted: Glasgow.
Bygningsaar: 1891.
Materiale: Staal.
Klasse: Lloyds Reg. ✠ 100 A 1.
Assurance: Kr. 860,000. Krigsforsikringen for danske Skibe m. fl.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

130. 4m. Bark »SOKOTO« af Kjøbenhavn.

Skudt i Sænk i Atlanterhavet den 25. April 1917 paa Rejse fra Baltimore til Aarhus med 3421 Tons Superfosfat. Ingen Omkomne.

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn gør vitterligt:

Aar 1917 den 14. Maj Kl. 10 blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand: Kriminalretsassessor Rump og dens Medlem: Kaptajn Møller; det andet Medlem var forhindret i at give Møde.

Der foretoges:

Nr. 93/1917. Søforhør i Anledning af, at Bark »*Sokoto*« (N. V. G. B.) er sænket.

For Rhederiet mødte Skibsinspektør v. Deurs.

For Krigsforsikringen mødte Kaptajn Michelsen.

Af Besætningen mødte:
Kaptajn C. M. Poulsen.
1. Styrmand R. Bloch.
2. Styrmand C. E. Jensen.
3. Styrmand L. O. Carstens.
Kok B. Pedersen.
Matros H. C. Andersen.
Matros I. G. Olsen.
Letmatros K. Pedersen.
Ungmand K. M. Møller.
Elev K. T. Wrangel.
Matros L. R. H. Schultz.
Matros S. Carlsen.
Matros H. A. Løfholm.
Matros P. Larsen.
Matros A. Pedersen.
Letmatros I. Hansen.
Messedreng E. A. C. Sørensen.

Der fremlagdes Skrivelse fra Rhederiet indeholdende Oplysning om Skibet, tilstede var en Protest afgivet for Notarius publicus i Thurso paa Engelsk, som oplæstes for og bekræftedes af Kaptajnen.

De fremlagte Dokumenter lyder efter hinanden saaledes:

Sejlskibsselskabet Hippalos.
Aktieselskab.

4m. Bark »Sokoto«,
fort af Kaptajn C. M. Poulsen, tilhørende Sejlskibsselskabet Hippalos A/S., Kjøbenhavn.

Bygget i Glasgow 1887 af Jærn.

Lloyds Klasse 100 A 1, gennemgik Survey 1916.

Brutto Tons 2259, Netto 2115.

Lasteevne 3550.

Afgik fra Baltimore den 24. December 1916 med 3421 1550/2240 Tons Superfosfat, bestemt til Aarhus, Danmark, via Kirkwall for Inspektion.

Ankom til Stornoway for Inspektion den 24. Januar 1917.

Afsejlede fra Stornoway den 25. Marts 1917 og blev samme Dag Kl. 4.30 p .m. skudt i Sænk af en tysk Undervandsbaad. Hele Besætningen gik i Redningsbaadene og indkom til Dail 8 miles østen for Cap Wrath den 26. April Kl. 7,30 p. m.

Skibets Værdi Kr. 1,150,000 plus Fragten.

Skibet assureret for Kr. 1,045,300.

Ladningens Faktura-Værdi fob. Baltimore ca. 158,000.

Fragt Kr. 264,922,24.

Ladning assureret for Kr. 158,000.

Interesse Kr. 79,000.

pr. Sejlskibsselskabet Hippalos.
Aktieselskab.
C. van Deurs.

Nr. 93/1917. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 14. Maj 1917.

A. Jacobsen,
Ass.

Rapport over 4-mastet Bark »Sokoto«s Rejse fra Baltimore via Kirkwall til Aarhus.

(Fremlagt i Retsmødet den 15. Maj 1917.)

Med en fuld og komplet Ladning Fosforfat afsejlede Skibet den 23. December 1916 fra Baltimore. Skibet var hægt, tæt og i enhver Henseende i sødygtig Stand, og alle Luger forsvarligt skalkede. Besætningen bestod af 28 Mand inkl. Fører. Ankrede den 24. December paa Grund af Vindstille ved Cape Henry.

Den 25. om Morgenen lettede og stod

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

til Søs. Skibet skulde efter Rederiets Ordre anløbe Kirkwall for Eksamination. Med friske, somme Tider stormfulde vestlige Vinde forløb Rejsen normal, indtil vi den 14. Januar 1917 ca. 100 miles vest for Rochall blev prajet af en britisk Krydser, som satte en bevæbnet Vagt om Bord og beordrede Skibet til Stornoway.

Grundet paa østlige Vinde naaedes denne Plads først den 23. Januar 1917.

Med Slæbedamper og Lods, som sorterer direkte under det britiske Admiralitet, blev Skibet formoret i Stornoway Havn under disses Vejledning. Vinden var da sydøstlig, let Brise. Skibspapirer og Ladningspapirer toges i Land af Autoriteterne.

Den næste Dag, den 24. Januar, da Vinden var sydlig, viste det sig, at Skibet stod haardt paa Grund med Agterenden (ca. 6′.)

Gjorde straks Autoriteterne opmærksom paa Skibets farefulde Stilling, og ved Højvande sendtes Slæbedamper og Lods, som tog Skibet af Grunden og bragte det til en anden Ankerplads med tilstrækkelig Dybde.

Den 25. Januar blev saavel Skib som Ladning frigivet. Samme Dag noteredes Protest hos Notarius Publicus i Stornoway i Anledning af, at Skibet havde staaet paa Grund.

Den 27. havde Dykkerundersøgelse og Besigtigelse af Lloyds for Klassifikation, og den 29. Januar erholdt jeg endelig fra sidtsnævnte Institution Sødygtigheds-Attest.

Vinden, som siden den 24. havde været sydlig, var nu atter østlig, saa der ikke var Lejlighed til at afsejle, og disse Vindforhold holdt stadig, endnu da det den 2. Februar blev forbudt alle neutrale Skibe at forlade Havnen indtil videre.

Skibet laa derefter til den 6. April, da det atter blev frigivet, men paa Grund af vedholdende østlige og nordlige Vinde var der ingen Lejlighed til at afsejle før end den 24. April.

Kl. ca. 3 p. m. hev Ankrene op og slæbtes til Søs.

Den 25. Kl. ca. 4,20 p. m., da Skibet befandt sig ca. 15 miles N. O. t. N. m/v. fra North Rona Island kom en Undervandsbaad i Sigte med fuld Fart i Retning af »Sokoto«. Da U-Baaden var ca. 1 mile borte, begyndte den at fyre med Granater.

Undersejlene blev straks givet op, Store- og Krydsraerne brasede bak og Mandskabet beordret i Baadene. Under disse Manøvrer fyrede U-Baaden uden Ophold paa Skibet.

U-Baaden førte intet Flag og kunde heller intet Nummer skelnes.

»Sokoto« førte stort nyt Nationalflag og store tydelige Nationalitetsmærker paa Siderne.

I ca. 2 Kbl. Afstand fra Skibet saa vi dette synke, hvorefter U-Baaden fjernede sig i vestlig Retning uden at tale eller henvende sig til os.

Efter 15 Timers Sejlads med Redningsbaaden, landede vi alle velbeholdne ved Dail near Durness paa Nordkysten af Skotland.

Nogle af Skibspapirerne bjærgedes, men Skibsdagbogen gik tabt.

I Thorso i Skotland noteredes Protest for Notarius Publicus i Anledning af Sænkningen af »Sokoto«.

Besætningen ankom til Kjøbenhavn den 12. Maj.

C. M. Poulsen,
Skibsfører.
ex »Sokoto«.

Nr. 93/1917. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 15. Maj 1917.

A. Jacobsen,
Ass.

Kaptajnen forklarer, at han havde Ordre fra Rhederiet til at anløbe Kirkwall, men den engelske Krydser, som han mødte, beordrede Skibet ind til Stornoway. Skibet ankom hertil den 23. Januar. Der kom straks engelske Officerer om Bord og forlangte Skibets Papirer udleverede, og

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Skibet havde Ordre til ikke at afsejle før efter nærmere Besked. Den 25. Januar blev Skib og Ladning frigivet. Den 24. var Skibet imidlertid grundstødt, da Vandet var faldet. Skibet kom flot igen ved Højvande, men de maatte foretage Dykkerundersøgelse og Lloydsbesigtigelse, inden Skibet kunde afsejle. Inden dette var sket, blev der den 2. Februar af de engelske Myndigheder udstedt Forbud for alle neutrale Skibe mod at forlade Stornoway, og først den 6. April fik Skibet Tilladelse til at afsejle. Paa Grund af Vejr og Vind turde Skibet derefter ikke komme ud før den 24. April, da Skibet afsejlede Kl. 3 om Eftermiddagen. Den 25. April Kl. godt 4 fik de en Undervandsbaad i Sigte. Den førte ikke noget Flag og gav ingen Signaler. »Sokoto« førte dansk Flag og danske Nationalitetsmærker.

Undervandsbaaden begyndte at skyde paa »Sokoto«, som straks opgav Undersejlet, løb i Vinden og brasede bak. Undervandsbaaden vedblev imidlertid at fyre, og hele Besætningen blev derefter beordret i Baadene. Undervandsbaaden tog sig intet af Besætningen og Redningsbaadene, men vedblev at fyre paa Skibet. Efter at have set »Sokoto« synke efter at det var beskudt fra forskellig Side, styrede de atter ind mod Kysten med begge Baade og efter 15 Timers Forløb naaede de alle velbeholdne ind. Der blev intet af Betydning reddet. Baadene blev liggende paa Stedet, og Rapport blev afgivet til den danske Konsul Weack.

De øvrige mødende bekræftede Kaptajnens Forklaring.

Tilstede var en Protest afgivet for Notarius Publicus i Stornoway, der oplæstes for og bekræftedes af Kaptajnen.

Kaptajnen forklarer, at ved Ankomsten til Stornoway blev der af de engelske Myndigheder sendt en Admiralitetslods om Bord og sendt en Slæbedamper. Disse beordrede Skibet til Ankers paa et Sted, som Myndighederne havde udset, og Skibet ankrede her for begge Ankre. Næste Morgen ved Ebbe viste det sig, at Skibet havde taget Grunden. De engelske Myndigheder sendte da atter Lods om Bord og Damper, der slæbte Skibet af ved Højvande og anbragte Skibet paa en anden Ankerplads.

Der viste sig ved Dykkerundersøgelse ingen Beskadigelse paa Skibet, og det havde ikke været læk. Det tog imidlertid flere Dage inden Dykkeren kunde komme og undersøge Skibet.

Kaptajnen tilføjer, at hvis Grundstødningen ikke var sket, antager han, Skibet vilde kunne have forladt Stornoway i Tiden mellem 25. Januar og 2. Februar.

De øvrige mødende bekræftede Kaptajnens Forklaring.

Oplæst. Vedtaget.

Søforhøret sluttet.

Retten hævet.

Rump. *I. Møller.*

Aar 1917 den 15. Maj Kl. 2 blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand: Kriminalretsassessor Rump.

Der foretoges:

Nr. 93/1917. Søforhøret reassumeredes.

Der fremlagdes Rapport fra Kaptajnen.

Den fremlagte Rapport er ved en Fejltagelse optaget i det foregaaende og udelades derfor her.

Søforhøret paany sluttet.

Retten hævet.

Rump.

»Sokoto«s
Rederi: Sejlskibsrederiet Hippalos. A/S. Kbhvn.
Reg. Tonn. Br.: 2259.
Reg. Tonn. Net.: 2115.
Bygningssted: Pt. Glasgow.
Bygningsaar: 1887.
Materiale: Jern.
Klasse: Lloyd Reg. ✠ 100 A 1.
Assurance: Kr. 1,045,300. Krigsforsikringen for danske Skibe m. fl.

---

131. 3m. Skonnert »ELISABETH« af Marstal.

Opbrændt i Atlanterhavet den 25. April 1917 paa Rejse fra New Brunswick til Cardiff. Ingen Omkomne.

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn gør vitterligt:

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Aar 1917 den 19. Maj Kl. 10½ blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand: Kriminalretsassessor Rump og dens Medlemmer: Kaptajn Møller og Kaptajn Olsen.

Der foretoges:

Nr. 99/1917. Søforhør i Anledning af, at Skonnert »*Elisabeth*« (N. T. Q. W.) er bleven sat i Brand.

For Retten mødte:

Kaptajn Kristen Hansen Groth.

Styrmand N. Nicolaisen.

Der fremlagdes Uddrag af Skibsdagbogen, som var tilstede i Retten.

Det fremlagte Uddrag er saalydende:

Uddrag af Skibsdagbogen for 3m. Skonnert »Elisabeth«.

Onsdag den 25. April 1917 Kl. 6,30 Emd., da Skibet befandt sig paa 51° 2′ N. Brd., 12° 5′ V. Lgd., observeredes en Undervandsbaad i S. V. og straks efter var langs Siden paa Skibet og satte Signal (A. B.): Forlad Skibet hurtigst muligt, hvor vi brasede bak og Storsejlet til Dæk og ca. 5 Minutter efter var Baaden i Vandet om St. Bb. Imidlertid var Undervandsbaaden om Bb. og gav nu et Signal med en Sirene til Tegn paa, vi skulde fjerne os fra Skibet, hvorefter en stor Kanon blev rettet mod Skibet, men dog ikke blev affyret, men derimod blev en Baad sat i Vandet fra Undervandsbaaden og tre Mand gik om Bord i »Elisabeth« og gik straks ned i Kahytten, hvorefter vi saa dem komme op og ned flere Gange, saa jeg formoder, de har taget op, hvad de har haft Brug for, og straks efter begyndte det at ryge op fra Agterdækket. Mændene var imidlertid rendt forud, men var ikke lang Tid forude. Jeg formoder der var ¾ Time til Baaden gik fra Skibet. Det brændte nu stærkt paa Agterdækket, men derimod kom der ingen Røg fra Skibet forude, da Baaden var taget om Bord igen i Undervandsbaaden hørtes et Drøn, som vi antog var en Bombe, der eksploderede om Bord i »Elisabeth« og paa samme Tid blev der skudt med en Kanon fra Agterdækket fra Undervandsbaaden, og vi observerede nu, at Skibet sank meget hurtigt med Forskibet og straks efter fulgte Agterskibet med. »Elisabeth« flød nu paa Lasten, og Skibets faste Lønning var ca. 1 Fod over (Vandlinien) Vandet. Undervandsbaaden gik straks efter bort i østlig Retning. Jeg besluttede nu at ro til Skibet for nærmere at undersøge Forholdene, for om muligvis igen at kunne bjerge Skibet. Da jeg personlig selv kom om Bord kappede jeg nogle af Sejlene ned og straks efter viste agter ud. Kahytten var omtrent brændt ned og stod nu ca. 3—4 Fod Vand dernede; den øverste Del brændte endnu. Jeg observerede nu, at alle Pøsene var kastede over Bord, og Lanternerne laa paa Agterdækket og var slaaede i Stykker. Jeg saa mig ikke i Stand til at finde nogle Sluknings-midler og tilmed var det begyndt at blive mørkt og jeg kunde se, at vi kun kunde være paa Skibet, saa længe det var fint Vejr. Tilmed havde vi kun Proviant i Baaden til ca. 5 Dage, alt andet Proviant var brændt op i Kahytten. Jeg forklarede Forholdene til Mandskabet, som var i Baaden, og vi besluttede da at ro bort fra Skibet.

Kristen Hansen Groth,
Kaptajn.

Til Vitterlighed:

N. Nicolaisen,
Styrmand.

M. D. Nielsen,
Letmatros.

Th. P. Larsen,
Letmatros og Kok.

Nr. 99/1917. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 19. Maj 1917.

A. Jacobsen,
Ass.

Uddraget, der sammenholdtes med Dagbogen, oplæstes for og godkendtes af de mødende af Besætningen.

Kaptajnen forklarer, at »Elisabeth« førte dansk Flag og danske Nationalitetsmærker. Undervandsbaaden førte intet Nationalitetsflag. Straks efter Signalet fra Undervandsbaaden brasede de bak og forlod alle Skibet.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Der gik derefter Mandskab fra Undervandsbaaden om Bord i Skibet, og de kunde ikke i Enkeltheder se, hvad de foretog sig, men inden Undervandsbaadens Mandskab forlod Skibet, havde de tændt det i Brand, og kort efter skete en Eksplosion.

Efter at Undervandsbaaden igen var forsvunden, gik Kaptajnen atter om Bord for at søge at bjærge det, men det var umuligt at slukke Ilden eller manøvre med Skibet, og de maatte derefter forlade det og har intet senere hørt til dets Skæbne.

Undervandsbaaden tog sig intet af »Elisabeth«s Besætning; det var fint Vejr. De var ca. 100 Kvartmil fra Land og blev alle reddede velbeholdne ind til Milford.

Der blev ikke reddet noget af Betydning. Baaden er vist indbragt til Queenstown.

Kaptajnen forklarer, at Rederen E. B. Kroman er hjemmehørende i Marstal. Komparenten ved intet om Skibets og Ladningens Forsikring. Ladningen var bestemt til Cardiff.

Styrmanden bekræfter Kaptajnens Forklaring.

Kaptajnen forklarer, at den øvrige Besætning er afmønstret i England.

Oplæst. Vedtaget.

Søforhøret sluttet.

Retten hævet.

Rump.

H. S. A. Olsen. *I. Møller.*

»Elisabeth«s
Rederi: E. B. Kromann. Marstal.
Reg. Tonn. Br.: 217.
Reg. Tonn. Net.: 190.
Bygningssted: Marstal.
Bygningsaar: 1916.
Materiale: Eg.
Klasse: Bur. Ver. ✠ 16 ³/₈ G. 1. 1.
Assurance: Kr. 97,000. Krigsforsikringen for danske Skibe.

---

132. Bark »HAWTHORNBANK« af Kallundborg.

Skudt i Sænk i Atlanterhavet den 25. April 1917 paa Rejse fra Buenos Ayres til Svendborg med 2215 Tons Majs. 9 Omkomne.

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn gør vitterligt:

Aar 1917 den 18. Juni Kl. 10 blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand: Overretsassessor Rump og dens Medlemmer: Kommandør Bræstrup og Kaptajn Hein.

Der foretoges:

Nr. 126/1917. Søforhør i Anledning af, at Bark »*Hawthornbank*« (N. T. P. W.) er bleven sænket.

For Krigsforsikringen mødte Kaptajn Gabe.

Af Besætningen mødte:

1. Styrmand P. I. Mortensen.
Matros H. H. Jørgensen.
Tømmermand Kristian Johnsen.
Lætmatros Niels E. Nielsen.
Stewart Hugo Nielsen.

For Rederiet mødte Petersen, Møller og Hoppe ved Hr. Max Jepsen.

Der fremlagdes en Rapport.

Den fremlagte Rapport er saalydende:

Jernbarkskibet »Hawthornbank», hjemmehørende i Kallundborg, udklareret fra Buenos Ayres den 21. December, bestemt til Svendborg med en Ladning Majs (2215 Tons.) Den 22. December afsejlede fra Reden med Lods om Bord, kvitterede samme den 24. ved »Recalada« F. S. Ankrede kort efter paa Grund af Vindstille. Fortsatte Rejsen den 26. December. Vind S. V., byget Luft, frisk Kuling, styrede Kurs østefter ud af La Plata. Rejsen foregik videre paa sædvanlig Maade uden særlig Begivenhed af nogen Betydning indtil den 27. Marts Kl. 4 om Emd. blev stoppet af en engelsk Hjælpekrydser, fik Prisemandskab om Bord, og der blev givet Ordre til at styre efter Stornoway. Ankom dertil den 28. Marts Kl. 6 om Aftenen ved Hjælp af Slæbedamper og Lods. Blev frigivet den 1. April, men ingen Lejlighed til at afsejle for stormende og stadige Vinde af Nordlig og N. V. Den 24. April Vind V. S. V. laber, skyet Luft, Kl. 10 om Fmd. kom der Lods og Damper, lettede Anker og bugseredes til Søs, kvitterede Damper Kl. 11½ Fmd., da de

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

fornødne Sejl var tilsat. Vinden var nu N. V., styrede bidevind N. N. O. efter. Satte Vagten Kl. 2 om Emd. Stadig Kending hele Emd. Kl. 7½ Aften. Kapt. Vagt til Kl. 12. Kl. 9 vendte vestover, aftagende Kuling. Læt skyet. Fra Kl. 12 til Kl. 4 flov og stille, ingen Styremagt, stadig Kending af Fyrene Butt of Lewis og Timpen. Henad Kl. 6 blev Vinden sydlig og S. V., styrede Kurs N. til Kl. 8 Fmd. Butt of Lewis i dev. V. S. V. ½ V. giss. 12 Kml. Fra Kl. 8 Morgen styres N. ½ Ø. til North Rona kom i Sigte forude lidt om Stb., holdt øst om samme. Tværs af North Rona Kl. 1 Emd. den 25. April 2 Kml. Afstand. Styrede derfra N. t. O. Vind V. N. V. Styrke 3—4 overtrukken, diset Luft. Kapt. Vagt til Kl. 7 Aften. Agter om Stb. saas en medgaaende Sejler, der vistnok var 4 mastet Bark »Sokoto«, blive skudt i Sænk imellem Kl. 4 og 5 Emd. Frivagten blev purret ud og kom lidt efter paa Dækket, gjorde Redningsbaadene klare til at svinge ud. Imidlertid varede det noget. Storsejlet blev gjort fast og Stagsejlene halet ned, lidt efter kom Undervandsbaaden op agter om Bgb., brasede straks Forræerne bak; paa samme Tid blev der med Kanoner skudt 3 Skud imellem Rigningen. Undervandsbaaden førte intet Flag og ingen synlige Mærker, og der blev ikke talt med nogen, saavidt jeg ved. »Hawthornbank« havde det danske Flag hejst under Gaffelen og ligeledes Flag malet paa Skibssiden. Efter de 3 Skud blev begge Redningsbaadene svinget ud og firet i Vandet med 9 Mand i hver Baad og forlod Skibet agterefter. Kort efter faldt det første Skud mod Skibssiden agter om Bgb. og efterfulgtes af flere, indtil Skibet krængede Stb. over og sank med Agterenden først lidt over Kl. 7 om Aftenen. Satte derefter Sejl paa Baadene og fulgte efter hinanden forbunden med et Toug, styrede S. S. Ø. efter Baadkompasset, skiltes fra hinanden et Par Timer efter, da Kapt. Baad tabte Roret; de maatte derefter styre med en Aare. Kapt. Baad tabtes af Sigte forude, da det blev mørkt; styrede S. S. O. hele Natten. Om Morgenen tiltagende Kuling og Sø, 2 Mand skiftes stadig til at læense Baaden for Vand. Henad Kl. 10 Fmd. saas et mindre Rochs i østlig Retning, maaske i en 4 Kml. Afst., meget diset Luft med let Regn. En Times Tid efter fik Kapt. Baad i Sigte forude, de havde bjerget Sejlet og laa nu og drev for Vinden, bjergede ogsaa vort Sejl, tabte med dem, dog ikke af nogen videre Betydning, og holdt os derefter i Nærheden af hinanden hele Emd. drivende for Vinden, tabte dem af Syne, da det blev mørkt til Luvart af os. Vinden var nu N. V. Styrke 5—6 Hagelbyger, var stadig i Gang med at holde Baaden nogenlunde læns for Vand. Om Natten saas mellem Bygerne et Blinkfyr i sydlig Retning. I Dagningen Land i Læ, tilsatte Sejlet med 2 Reb i og holdt af for Vinden, styrede vest om og landede ved egen Hjælp i en Vig der kaldtes Blachwig eller Rachwig, kom i Land og fik en god Forplejning af de engelske Soldater; senere blev Baaden halet helt op paa Land med deres Hjælp. Der blev telefoneret efter Damper, der ankom om Emd., blev sat om Bord alle Mand og sejlet over til Strømness, tillige medfulgte Baadinventar. Blev straks befordret videre over Land til Kirkwall, hvor vi ankom om Aftenen og fik anvist Logi. Dagen efter i Forhør hos Kommandanten, ingen Efterretning fra Kapt. Baad.

P. J. Mortensen,
1. Styrmand.

Nr. 126/1917. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 18. Juni 1917.

A. Jacobsen,
Ass.

1. Styrmand P. J. Mortensen forklarer, at han ikke ved, hvor Skibet er forsikret; det førte en Ladning Majs bestemt til Svendborg. Han ved ikke, hvem der er Modtager eller hvor den var forsikret. Skibets Dagbog og Papirer er gaaede tabt og kun Halvdelen af Besætningen er kommen hjem.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Han forklarer, at der er afgivet Søforklaring for den danske Konsul i Leith.

Retten bemærkede, at der endnu ikke var modtaget Udskrift af denne Søforklaring.

Rapporten oplæstes for og bekræftedes af de mødende.

Styrmanden forklarer, at Skibet afgik fra Buenos Ayres den 21. December og ikke siden den 26. December har haft Forbindelse med nogen, før end Skibet blev standset af en engelsk Hjælpekrydser den 27. Marts, omtrent 120 Kvartmil N. V. t. N. for Butt of Lewis. Skibet havde blot haft Ordre til at gaa til Svendborg nord om Shetlandsøerne. Efter Hjælpekrydserens Ordre maatte de derefter gaa ind til Stornoway. Skibet blev frigivet den 1. April, men kunde paa Grund af daarligt Vejr ikke forlade Stedet før den 24. April. Den eneste, der havde Forbindelse med Land her, var Kaptajnen, men Kaptajnen sagde intet om, at han havde erfaret, at en bestemt Farezone var bekendtgjort; derimod erfarede de, at flere Skibe var skudt ned. Kaptajnen fortalte, at han havde faaet Ordre til at styre i nordlig Retning op til 60 Grader. Skibet fulgte denne Retning indtil den 25. April om Eftermiddagen.

De førte dansk Flag og danske Nationalitetsmærker. Man saa da fra Skibet, at en Sejler var skudt i Sænk, og da man fik Undervandsbaaden i Sigte, blev der braset bak. Undervandsbaaden førte intet Flag og der saas intet Signal, men der sendtes 3 Skud mellem Rigningen. Baadene blev da satte i Vandet, og hele Besætningen gik da fraborde, 9 i hver Baad. Efter at Baadene var komne fri af Skibet, begyndte Undervandsbaaden igen at skyde paa Skibet, indtil det sank.

Undervandsbaaden tog sig intet af de 2 Baade og forlangte ikke nogen Oplysning om Skib eller Ladning. Vejret var den Gang nogenlunde godt, Vindstyrke 3 à 4; Afstanden var ca. 35 Kvartmil N. t. O. af North Rona. De satte Sejlene paa begge Baade og styrede efter Kaptajnens Ordre S. S. O. over; de havde de første Timer en Line mellem Baadene. Roret fra Kaptajnens Baad drev derimod forbi dem, uden at de kunde faa det bjerget, og da Kaptajnens Baad derefter kun kunde styres daarligt med Aarerne, maatte de hale Linen ind, og den tabtes derefter af Sigte. Næste Eftermiddag havde de imidlertid atter Kaptajnens Baad i Sigte hele Eftermiddagen, uden at der da var passeret noget yderligere.

Der blev derefter mere Sø og Vind og mere usigtbart, men den følgende Morgen lykkedes det Komparentens Baad at komme velbeholden i Land ved Rochweack. Baaden var dog omtrent ødelagt og alle de 9 Mand i denne Baad blev reddede. Om Kaptajnens Baad er der intet senere erfaret ej heller om de 9 Mand i den.

Komparenten opgiver deres Navne saaledes:

Føreren Ludvig Tjelden, antagelig ca. 40 Aar, hjemmehørende i Marstal, gift.

2. Styrmand Anker Hylledig, 23 Aar, hjemmehørende her i Byen, ugift.

Sejlmager Jørgen Petersen, født 1862, hjemmehørende paa Sejrø, ugift.

Matros Vilhelm Sørensen, ca. 20 Aar, hjemmehørende i Hjørring, ugift.

Matros Nils Olafsson, ca. 23 Aar, hjemmehørende i Gøteborg, ugift.

Matros Nils Johansson, 29 Aar, hjemmehørende i Kristianssted, ugift.

Matros Chr. Christensen, ca. 18 Aar, Aalborg, ugift.

Matros Hans Peter Nielsen, 20 Aar, Marstal, ugift.

Messedreng Hans Peter Hansen, 16 Aar, hjemmehørende i Kallundborg.

Kaptajnens Baad var bedre end den Baad, der blev reddet, idet den ikke trak saa meget Vand.

Oplæst. Vedtaget.

De øvrige mødende bekræftede Styrmandens Forklaring.

Søforhøret sluttet.

Retten hævet.

Rump.

C. Bræstrup. *V. T. Hein.*

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

»Hawthornbanks«
Rederi: (Aktiesel.) V. Henckel, Kallundborg.
Reg. Tonn. Br.: 1369.
Reg. Tonn. Net.: 1288.
Bygningssted: Pt. Glasgow.
Bygningsaar: 1889.
Materiale: Staal.
Klasse: Norske Ver. 1 A 1.
Assurance: Kr. 445,000. Krigsforsikringen for danske Skibe, Det kgl. octrojerede Søassurance Co. og engelske Assurandører.

---

133. 3m. Skonnert »HEKLA« af Marstal.

Sænket i Atlanterhavet den 26. April 1917 paa Rejse fra Darien til Fleetwood med 60 Stdr. Træ. Ingen Omkomne.

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn gør vitterligt:

Aar 1917 den 12. Maj Kl. 10 blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand: Kriminalretsassessor Rump og dens Medlemmer: Kaptajn Larsen og Kaptajn Møller.

Der foretoges:

Nr. 89/1917. Søforhør i Anledning af, at Skonnert »*Hekla*« (N. L. D. P.) af Marstal er bleven sænket.

For Krigsforsikringen mødte Kaptajn Fabricius.

Af Besætningen mødte:

Kaptajn Johan Rasmussen Christensen.
Styrmand Sanning Mathias Hansen.
Ungmand Karl Johannes Hansen.
Kok Niels Thørslev Laursen.

Skibsdagbogen var tilstede og blev oplæst for de mødende for Tidsrummet 25.—26. April og godkendtes af dem.

Afskrift heraf vil senere blive fremlagt.

Kaptajnen forklarer, at »Hekla« førte en Ladning pitch pine fra Darien til Fleetwood; de havde dansk Flag oppe. Den 25. April var Middagsobservationen 53° 15′ nordlig Bredde, 13° 28′ vestlig Længde. De var derfra avancerede ca. 40 Kvartmil Sydost til Ost over, da de den 26. April Kl. 7½ Formiddag blev standsede af Undervandsbaaden, der ikke førte Nationalitetsflag, men gav Signalet A. B.: Forlad Skibet straks, hvad de derefter gjorde.

De fik ikke reddet noget af Betydning. Der blev ikke fra Undervandsbaadens Side forlangt at se Skibets Papirer.

Derimod gik 3 Mand fra Undervandsbaaden om Bord i Skibet. De roede hen imod Undervandsbaaden og bad dem slæbe dem nærmere mod Land, hvad denne nægtede. Han spurgte dem, hvorfra de kom, hvad Ladningen var og hvor de skulde hen, hvad de besvarede. Han gav ingen Besked om, hvad de ellers skulde foretage sig. Der blev derimod sagt fra Undervandsbaadens Side: »Hvorfor sejler De for England, det ved De, De ikke maa.« De saa derefter Undervandsbaadens Mandskab atter forlade »Hekla« og hørte en Eksplosion om Bord i dette og saa Skibet brænde. Det var stille Vejr, og de roede derefter mod Land, som de naaede næste Aften alle velbeholdne.

Baaden blev liggende hos Toldvæsenet til Salg.

Oplæst. Vedtaget.

De øvrige mødende bekræftede Kaptajnens Forklaring.

Søforhøret sluttet.

Retten hævet.

Rump.

V. Larsen. *I. Møller.*

Aar 1917 den 12. Maj Kl. 2,10 blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand: Kriminalretsassessor Rump.

Der foretoges:

Nr. 89/1917. Søforhøret reassumeredes.

Der fremlagdes Udskrift af Skibsdagbogen for 25. April—26. April d. A.

Den fremlagte Udskrift af Skibsdagbogen er saalydende:

Uddrag af Skibsdagbogen for 3m. Sk. »Hekla«.

Skibet laa O. S. O. og S. O. t. O. over fra Midd. den 25. til Kl. 4 Morgen den 26. med flov Brise. Vinden N. O. og N. O .t. O. Udløben Distance ca. 40 Kml. Kl. 4 vendte N. t. V. over Dist. ca. 8 Kml. Kl. 7,30 m. vendte igen O. t. S. om, og med det samme kom en tysk Undervandsbaad til Syne lige tæt agter ud og sig-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

nalerte, forlod Skibet hurtigst muligt, og da Baaden stod alt klar, blev den med det samme sat i Vandet, og vi forlod Skibet med det samme og efterlod alt Tøj mere som vi kunde bruge. Der gik straks 3 Mand om Bord i Skibet. Vi roede saa hen til Undervandsbaaden og spurgte om han ikke kunde slæbe os en 50 à 60 Kml. nærmere Land, men dertil svarede han nej, han havde ikke Tid til det. Vi fortsatte saa selv, satte Sejl og roede saa godt vi kunde. Vi forlod Skibet Kl. 8 Morgen den 26. og styrede O. t. S. efter Land, og efter Bestikket skulde vi være ca. 120 Kml. fra Land. Kl. 7 om Morgenen den 27. havde vi Land i Sigte og Kl. 7 om Aftenen ankom vi til Round Stone, hvor vi blev modtaget godt af Politi og Toldvæsenet; det bemærkes at straks efter vi havde forladt Skibet, var der Fyr i »Hekla«, og vi hørte 3 Bombs.

J. R. Christensen,
Skibsfører.

I. M. Hansen,
Styrmand.

Nr. 89/1917. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 12. Maj 1917.

A. Jacobsen,
Ass.

Søforhøret paany sluttet.
Retten hævet.
Rump.

»Heklaas
Rederi: J. A. Petersen. Marstal.
Reg. Tonn. Br.: 169.
Reg. Tonn. Net.: 145.
Bygningssted: Marstal.
Bygningsaar: 1900.
Materiale: Eg.
Klasse: Bur. Ver. ✠ 16-1 3/3 G. 1. 1.
Assurance: Kr. 54,200. Krigsforsikringen for danske Skibe m. fl.

---

134. 3m. Skonnert »DIANA« af Marstal.

Ødelagt i Atlanterhavet den 28. April 1917 paa Reise fra New Brunswich til Newport med 80 Stdr. Træ. Ingen Omkomne.

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn gør vitterligt:

Aar 1917 den 19. Maj Kl. 12³/₄ blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand: Kriminalretsassessor Rump og dens Medlemmer: Kaptajn Olsen og Kaptajn Møller.

Der foretoges:

Nr. 100/1917. Søforhør i Anledning af, at 3-mastet Skonnert »*Diana*« (N. L. T. B.) er skudt i Sænk.

Af Besætningen mødte:

Styrmand Niels Peter Christensen.

Matros Otto Testmer.

Kok Johannes Peter Andreas Mikkelsen.

Matros Hjalmar Chr. Petersen.

Der fremlagdes en Rapport fra Styrmanden, som oplæstes for og godkendtes af de mødende af Besætningen.

Den fremlagte Rapport er saalydende:

Lørdag Morgen den 28. April omtrent Kl. 6 Fmd. befandt 3mst. Sk. »Diana« af Marstal sig ca. 200 Sm. S. V. for Fasten Rock, da der obs. en Undervandsbaad, som affyrede to Skud hen over Skibet. Samtidig hejsedes paa Undervandsbaaden Signal Flagene A. B. Da Undervandsbaaden havde affyret det første Skud, brasedes bak og gjorde Storbaaden klar samt medtog Proviant og nødvendige Klæder. Da man forlod Skibet, gav de Tegn paa U. B., at vi skulde komme langs med Baaden. Kapt. Rasmussen blev beordret om Bord i Undervandsbaaden med Skibets Papirer, som de beholdte. Kapt. fik da Ordre til at ro om Bord i »Diana« igen med 3 Mand samt en Officer fra Undervandsbaaden, hvilke medbragte 2 Bomber. »Diana«s Besætning fik da Ordre til at forlade Skibet igen og ro i østlig Retning. Besætningen fra Undervandsbaaden var om Bord i »Diana« ca. en Time og forlod saa Skibet i »Diana«s Jolle. Hvorefter Undervandsbaaden affyrede flere Skud paa »Diana«. Undervandsbaaden kom da hen og tog os paa Slæb og slæbte os ca. 80 Sm. ret Øst. Kl. 6¹/₂ Aften stoppede Undervandsbaaden og holdt os langs Siden, hvorefter han gav os Brd. og Lgd. af paaværende Sted samt Kurs og Dist. til Fasten Rock, hvor-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

efter han forlod os. Vi roede da i Baaden til Kl. 6 næste Morgen ca. 22 Sm. Hvorpaa vi blev optaget af en engelsk Trawler »Lolist« fra Lovistoft; men da den lige var kommen paa Fiskeplads, satte han os om Bord i en belgisk Trawler, som skulde afgaa til Milford Haven samme Dag, den 20. April.

N. Christensen,
Styrmand.

Anm. Saa længe »Diana« var i Sigte, laa den paa ret Køl.

Nr. 100/1917. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 19. Maj 1917.

A. Jacobsen,
Ass.

Styrmanden forklarer, at »Diana« er hjemmehørende i Marstal. Rederen er C. W. Clausen. Ladningen var bestemt til Newport Mont. Han ved ikke, hvor Skib og Ladning er forsikret.

Føreren, Carl Rasmussen, er forbleven i Queenstown, hvortil Skibet senere blev indbragt, hvor tillige Skibsdagbogen er forbleven.

Styrmanden forklarede, at »Diana« førte danske Nationalitetsmærker og ligeledes dansk Flag efter at Skudene fra Undervandsbaaden var faldne. Undervandsbaaden førte intet Nationalitetsflag. Skibet brasede bak, saa snart det første Skud fra Undervandsbaaden var faldet, og efter at Undervandsbaaden havde vist Signalet A. B.: Forlad Skibet straks, forlod hele Besætningen »Diana«. De blev beordrede at ro hen til Undervandsbaaden, hvor de maatte aflevere Skibets Papirer. De maatte derefter ro Mandskabet fra Undervandsbaaden over i »Diana«; disse medbragte 2 Bomber. Efter at alle havde forladt »Diana«, blev denne beskudt fra Undervandsbaaden, og det saa ud, som om den var kommen i Brand, inden de forlod Stedet. Den var ladet med Træ. Det var stille Vejr. Efter Anmodning tog Undervandsbaaden den paa Slæb, da de var 200 Kvartmil fra Land. Om Aftenen, efter at have slæbt den ca. 80 Kvartmil, erklærede Undervandsbaaden, at den ikke kunde slæbe den mere, og de blev senere alle optagne af en Trawler og bragte velbeholdne i Land. De fik ikke reddet noget af Betydning undtagen Skibets Kronometer, der beror hos Konsulen i Newcastle. Baaden blev liggende i Milford. Komparenten ved ikke, i hvilken Tilstand Skibet indkom til Queenstown.

De øvrige mødende bekræftede Styrmandens Farklaring.

Oplæst. Vedtaget.

Søforhøret sluttet.

Retten hævet.

Rump.

H. S. A. Olsen. *I. Møller.*

»Diana«s
Rederi: C. W. Clausen. Marstal.
Reg. Tonn. Br.: 207.
Reg. Tonn. Net.: 181.
Bygningssted: Fakse Ladeplads.
Bygningsaar: 1902.
Matriale: Eg.
Klasse: Bur. Ver. ✠ 16 2/3 G. 1. 1.
Assurance: Kr. 69,700. Krigsforsikringen for danske Skibe.

Anm. Omtrent 5 Døgn efter Ødelæggelsen blev »Diana«, som flød paa Ladningen, af et engelsk Krigsskib indbragt til Queenstown og senere kondemneret.

136. S/S »CARBO I« af Nakskov.

Skudt i Sænk i Nordsøen den 29. April 1917 paa Rejse fra Skien til Tyne med 1810 Tons Salpeter. Ingen Omkomne.

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn gør vitterligt:

Aar 1917 den 7. Maj Kl. 12 blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand: Kriminalretsassessor Rump og dens Medlemmer: Kommandør Bræstrup og Kaptajn Møller.

Der foretoges:

Nr. 80/1917. Søforhør i Anledning af, at S/S »*Carbo I*« (N. T. G. C.), tilhørende de danske Sukkerfabrikker, er blevet sænket den 29. April 1917 paa Rejse til England.

For Rederiet mødte Underdirektør Mourier.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

For Krigsforsikringen mødte Kaptajn Michelsen.

Af Besætningen mødte:

Kaptajn N. Lisborg.
1. Mester P. Hansen.
2. Mester C. V. Hansen.
Kok Chr. Kongstad.
Matros K. Nielsen.
Matros Peter Nielsen.
Fyrbøder H. Hansen.
Fyrbøder I. M. Jensen.
Fyrbøder A. Karlsson.
1. Styrmand R. Sørensen.
2. Styrmand R. Kromann.
Hovmester I. Klein.
Tømmermand H. Ibsen.
Matros N. Kristensen.
Letmatros C. Nielsen.
Letmatros N. Nielsen.
Fyrbøder P. Klemmesen.

Der fremlagdes en Rapport, som oplæstes for og godkendtes af de mødende af Besætningen.

Den fremlagte Rapport lyder saaledes:

Rapport.

Torsdag den 26. April Kl. 11 Fmd. afsejlede Dampskibet »Carbo I« af Nakskov fra Skien bestemt til Tyne Dock. Kl. 3 passeredes Langø, hvorfra Kursen sattes efter Hanstholm S. S. V.

Den 28. Kl. 12,20 Fmd. passeredes Hanstholm i ca. 3 Kml. Afstand, og der blev styret efter Copuet Island V. $^1/_2$ S. Kl. ca. 7 Emd. passeredes Farezonegrænsen. Vinden vestlig med tiltagende Kuling.

Den 29. Kl. ca. 9 Fmd., da Skibet befandt sig omtrent paa 55° 56′ Nrd. Brd. 2° 06′ Ø. Lgd. hørtes et skarpt Skud forude, og da der umiddelbart efter kom et andet, blev alle Mand kaldt paa Dækket og Maskinen stoppet, da der observeredes en Undervandsbaad; da det 3. Skud faldt tæt ved Skibet, firedes Baadene i Vandet og alle Mand gik fra Borde. Baadene holdtes i Nærheden af Skibet. Undervandsbaaden vedblev at beskyde Skibet, og efter ca. 26 Skud sank Skibet Kl. ca. 10,30 Fmd. Baadene laa med Nødsignal for at gøre Undervandsbaaden opmærksom paa dem, men da Skibet var sunket, forsvandt Undervandsbaaden i vestlig Retning uden at bekymre sig om Besætningens Skæbne. Det var imidlertid blæst op til en Storm af Vest, og der var ikke andet at gøre end at sætte Sejlene paa Baadene og holde Øst i Haab om at møde et Skib, men intet viste sig før Tirsdag Morgen den 1. Maj, da en Fiskekutter blev observeret og Kl. ca. 9 Fmd. var alle Mand blevet optaget om Bord i ovennævnte Skib, som viste sig at være en hollandsk Kutter ved Navn »Landbouw & Zeefaart«, som befandt sig paa Fiskerplads (ca. 56° 40′ Nrd. Brd. 4° 40′ Ø. Lgd.)

Der blev truffet Aftale med Kaptajnen om at sætte os ind til Thyborøn, hvilket var det nærmeste Sted.

Onsdag Morgen kom Thyborøn Kanal ind og straks efter kom vi om Bord i Redningsdamperen »Vestkysten« som bragte os ind til Lemvig.

Kjøbenhavn, den 5. Maj 1917.

N. Lisborg,
Fører.

Nr. 80/1917. Fremlagt i So- og Handelsretten den 7. Maj 1917.

A. Jacobsen,
Ass.

Kaptajnen forklarer, at »Carbo I« førte dansk Flag og danske Mærker. Kaptajnen var, da det første Skud hørtes, nede at spise og kom straks op paa Broen, og først efter at Kaptajnen kom op fik man Øje paa den Undervandsbaad, hvorfra Skudene kom.

1. Styrmand R. Sørensen forklarede, at han var paa Broen, da det første Skud faldt. Der var da ikke noget Fartøj at faa Øje paa i Nærheden.

Tømmermand H. Ibsen og Letmatros C. Nielsen forklarede, at de stod paa Udkig og til Rors og heller ikke havde bemærket noget Fartøj forinden Skudene.

Kaptajnen forklarede, at først ved det 2. Skud fik man Øje paa en Undervandsbaad i 2—3 Kvartmils Afstand for-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

ude. Den førte intet Nationalitetsflag eller Mærke, men vedblev at beskyde »Carbo I«. Alle Mand maatte derefter skynde sig fraborde uden at faa reddet noget af Betydning, ikke en Gang Skibsdagbogen. Maskinen var bleven stoppet, da det 2. Skud faldt, og efter det 3. Skud begyndte de at gaa fraborde.

Efter at alle var gaaede fraborde, fortsatte Undervandsbaaden Beskydningen, til Skibet var sunket i Løbet af $1^1/_2$ Times Tid. Den gav intet Signal eller tog Notits af Baadene. Det var Storm fra Vest med høj Sø. Der var intet andet at gøre end at rette Kursen mod Øst og sætte Sejl til. Først efter ca. 48 Timers Forløb fik de Øje paa et Fartøj, og der havde ingen Fartøjer været at se, da Skibet blev skudt i Sænk. Alle Mand kom velbeholdne om Bord i den hollandske Kutter »Landbouw & Zeefaart«, der tog Baaden paa Slæb, men den gik senere tabt. Mens de var i Baadene havde det været Kuling om Søndagen; til om Mandagen var det flovet af. Han antager derefter, at de ogsaa ved egen Hjælp kunde være naaede ind til den jydske Kyst, der endnu var i en Afstand af 100 Kvartmile fra, hvor de blev optagne.

Kaptajnen tilføjer, at han senere har faaet Meddelelse om, at begge Redningsbaade er drevne i Land ved Thyborøn.

Kaptajnen og 1. Styrmand forklarede, at de efter Ankomsten til England, skulde være mødte som Vidner for Admiralty Court i en Kollisionssag fra Downs fra forrige Efteraar.

Oplæst. Vedtaget. Aftraadt.

De øvrige mødende bekræfter de afgivne Forklaringer.

Søforhøret sluttet.

Retten hævet.

Rump.

C. Bræstrup. *I. Møller.*

»Carbo« I«.
Rederi: »A/S De danske Sukkerfabrikker«. Kbhvn.
Reg. Tonn. Br.: 1385.
Reg. Tonn. Net.: 851.
Tons DW.: 1950.
Bygningssted: Nylands Verksted. Kristiania.
Bygningsaar: 1905.
Materiale: Staal.
Klasse: Norske Ver. ✠ 1 A 1.
Assurance: Kr. 2,050,000. Krigsforsikringen for danske Skibe m. fl.

136. 3m. Skonnert »HELGE« af Fredericia.

Beskudt og sænket i Nordsøen den 3. Maj 1917 paa Rejse fra Newcastle til Nakskov med 253 Tons Kul. Ingen Omkomne.

Udskrift af Thorseng Birks Politiprotokol.

Aar 1917 den 24. Maj Eftermiddag Kl. $4^1/_2$ blev Thorseng Birks Søret sat paa Raadhuset i Svendborg administreret i den ordinære Dommers Forfald ved andre Embedsforretninger af Fuldmægtig, cand. jur. Emil Zeuthen, som Formand, paa forventet Approbation, og med de tilkaldte søkyndige Medlemmer C. Christiansen og Ferd. Nielsen, hvor i Overværelse af nedentegnede Vidner foretoges:

Nr. 14/1917. Søforhør i Anledning af Sænkning af 3mst. Skonnert »*Helge*« den 3. Maj d. A.

Fremstod den tidligere Fører af 3mst. Skonnert »Helge« af Fredericia, Hans Laurits Nielsen af Troense, 49 Aar, der af Skibets Besætning fremstiller Styrmand Hans Andreas Martin Petersen, Troense, 27 Aar, og Letmatros Carl Emanuel Clausen, Troense, 19 Aar.

Foruden disse var mødt Skibsmægler A. Hansen af Svendborg som Repræsentant for Krigsforsikringen for danske Skibe iflg. Fuldmagt, idet han dog bemærker, at Fuldmagten fejlagtig er tilstillet Mægler Hansen, Thurø.

Der fremlagdes en fra Skibsføreren modtagen Rapport angaaende »Helge«s Sænkning.

Den fremlagte Rapport lyder saaledes:

Rapport for 3mst. Skonnert »Helge«s Sænkning af en tysk Ubaad den 3. Maj Eftermiddag Kl. 3 paa Rejse fra Newcastle til Nakskov med en Ladning Kul.

Tirsdag den 1. Maj 1917 Fmd. Kl. $11^1/_2$ antog Lods og Damper for at bringe Skibet til Søs, gjorde Fortøjninger los og styrer efter Damperen og under Lodsens

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Kommando ud af Dokken og videre Riveret ud. Vinden vestlig flout, klar Luft.

Efm. Kl. 1 kvitterede Lods og Damper udenfor Pieren, satte fulde Sejl og styrer Kurs N. 73° O. m/v og fortsatte Etmaalet rundt med Vinden S. V. og vestlig jævn Brise, klar Luft. Onsdag Middag den 2. Maj var Skibet ifølge Bestikket paa 55° Nordlig Bredde og 1° 5′ Øst. Længde.

Forandrede Kursen til m/v N. 60° O. og fortsatte paa samme Kurs Etmaalet rundt. Vinden i Løbet af Etmaalet Vestlig, flovt, klar Luft. Torsdag Middag den 3. Maj var Skibet ifølge Bestikket 56° 28′ N. Brd. og 2° 29′ øst Længde.

Kursen forandredes nu til O.$^1/_2$ N. m/v. og fortsatte Rejsen paa denne Kurs. Efm. Kl. 3 dukkede en tysk U.-Baad op, som straks efter begyndte at bombardere Skibet med skarpt.

Vi drejede straks Skibet til Vinden og brasede bak, men Undervandsbaaden vedblev at skyde med skarpt, saa at Jollen hurtigst muligt maatte sættes i Vandet, da vi befrygtede, at det vilde tage for lang Tid at faa Redningsbaaden sat ud.

Hele Mandskabet gik nu i Jollen, og da Undervandsbaaden observerede holdt den op med at skyde efter at have affyret 15- -16 skarpe Skud mod Skibet, hvoraf flere var gaaet gennem Sejlene, ligesom Bardunerne og Vaterstaget var afskudt.

Vi roede nu over til Undervandsbaaden, og da vi var kommen langs Siden af den, blev Føreren, Styrmanden og en af Mandskabet beordret om Bord i Undervandsbaaden, medens de øvrige 3 maatte ro Chefen og 3 Mand tilbage til »Helge« for at anbringe Bomber til Sænkningen.

Undervandsbaadens Chef forhørte sig ikke om, hvor Skibet kom fra, eller hvortil det skulde, ej heller om, hvad Last det indehavde.

Efter at Jollen igen kom tilbage, anmodede »Helge«s Fører Chefen for Undervandsbaaden om at medtage Besætningen i Stedet for at overlade os alle i en aaben Baad, men herpaa blev kun svaret et kort Nej.

Vi roede nu væk Undervandsbaaden, som igen nærmede sig »Helge« og affyrede nogle flere Skud imod den og ca. $^1/_2$ Time efter, at Skibet var bleven standset af Undervandsbaaden, gik den til Bunds med Forskibet ned efter.

Vi satte nu Sejl paa Jollen og styrede retvisende Ost efter med Vinden vestlig jævn Brise og fortsatte saaledes hele Natten og alt gik vel.

Fredag Morgen den 4. Maj fik vi en hollandsk Fiskekutter i Sigte, roede efter den og Kl. 6$^1/_2$ kom vi om Bord i den, hvor vi blev modtaget paa bedste Maade.

Skibets Logbog blev ikke hjerget, hvorimod de øvrige Skibspapirer er i Behold, de engelske Klareringspapirer beholdt Undervandsbaaden men ikke Comossementet.

Søndag Efm. den 6. Maj blev vi alle landsatte i Imuiden i Holland.

H. L. Nielsen,
Fører.

Fremlagt i Thorseng Birks Søret den 24. Maj 1917.

Emil Zeuthen,
kst.

Den fremlagte Rapport oplæstes for de mødte af Skibets Besætning, der alle godkendte dens Rigtighed.

Efter at Styrmanden og Letmatrosen var fratraadt fremstod Kaptajn Nielsen alene og forklarede, at 3m. Skonnert »Helge« har indtil for nylig været hjemmehørende i Troense, hvor Skibsbygger Zacharias Jacobsen var dens Rheder. Ved Skøde af 30. December f. A. er den afhændet til A/S Rhederiet »Lillebælt« af Fredericia og skiftede samtidig Hjemsted til Fredericia; den bestyrende Rheder er Styrmand Jørg. Jørgensen, Strib. Skibets Registreringsbogstaver er N. F. Q. V.; det er bygget 1893 af Z. Jacobsen, Troense, af Træ; dets Brutto Reg. Tonnage var 160,53, og det var 29,19 m langt. Den var klasseficeret i Bureau Veritas 3. 13. 1. 1., men Klassen var udløben i Slutningen af 1915. Skibet laa da i Archangel og har ikke været hjemme siden. Skibet var ved Be-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

gyndelsen af den i Rapporten skildrede Rejse i fuldstændig sødygtig Stand. Besætningen bestod foruden af de i Dag tilstedeværende, endvidere af Letmatros Ivan Alexander Nielsen, (Komparentens Søn), Letmatros Ingvard Marius Jensen af Thisted, hvortil han er taget hjem og Kok Carl Christian Nielsen af Korsør, der ligeledes er taget hjem. Komparenten har været Fører af Skibet i et Aar. Skibets Rejse begyndte som nævnt i Rapporten den 1. Maj Kl. 11½ fra Newcastle, og Skibet var bestemt til Nakskov med en Ladning Kul til Nakskov Kul- og Trælastkompagni.

Komparenten forklarer, at naar han saaledes sejlede den 1. Maj troede han, at Skibet kom ind under det af Tyskerne for denne Dag givne Lejde. Forinden han forlod Newcastle, var han oppe paa Admiralitetet for at modtage Instrukser, der meddeltes det ham, at han egentlig skulde sejle langs Landet indtil Aberdeen, og først derfra styre Øst over, men det meddeltes ham samtidig, at denne Instruks kunde et Sejlskib jo ikke følge, hvorfor det tilraadtes ham at følge den korteste Vej ud af Farezonen.

Angaaende Tiden og Stedet, da den tyske U.-Baad viste sig, henholder Komparenten sig til Rapporten, Stedet maa have været ca. 170 Kvartmil Ø. til N. fra Newcastle. U.-Baaden var ca. 5 à 6 Skibslængder fjernet fra »Helge«, da den dukkede op; forinden dette skete havde den ikke været observeret fra »Helge«. Da den dukkede op, havde den Forenden Øst efter, og senere sejlede den bort Vest efter. Komparenten formoder, at den har ledsaget en Zeppeliner, som om Morgenen var gaaet vest paa. Komparenten iagttog ingen Navn eller Nr. paa U.-Baaden, heller ingen Nationalitetsmærker, men han var straks klar over, at det var en Tysker, idet den straks begyndte at skyde. Komparenten havde paa det Tidspunkt selv Vagt sammen med den tilstedeværende Letmatros Clausen og Komparentens Søn, det øvrige Mandskab var til Køjs, men blev straks kaldt paa Dækket. U.-Baaden affyrede ialt ca. 15 à 16 skarpe Skud og holdt først op, da den saa, at Mandskabet var kommen i Jollen. Det kan ikke have undgaaet U.-Baadens Mandskabs Opmærksomhed, at Komparenten straks drejede til Vinden, men U.-Baaden fortsatte ikke desto mindre Skydningen; de fleste Skud gik temmelig højt oppe gennem Sejlene, men ogsaa Vaterstaget blev skudt i Stykker, og et Par af Projektilerne eksploderede saa nær ved Komparentens Søns Ansigt, at han blev helt sort i Ansigtet af det. Efter Komparentens Formening var alle Projektilerne eksploderende og Kanonen var af temmelig stor Kaliber.

Hele Mandskabet begav sig i Jollen til U.-Baaden, og medens dennes Chef, som anført i Rapporten, var om Bord i »Helge« for at anbringe Bomber, talte Komparenten med Næstkommanderende og foreholdt ham, at Skibet jo havde frit Lejde, idet det havde forladt England den 1. Maj. Næstkommanderende, der var en ganske ung Mand, lod til at blive helt betænkelig ved denne Paastand, men han hentede saa U.-Baadens Instruks frem, og heri stod, at Lejdet kun gjaldt for »specielle« Dampere, der skulde være malet med røde og hvide vertikale Striber.

Da U.-Baadens Chef forlod denne i »Helge«s Jolle, saa Komparenten, at han tog 2 Bomber med sig. Chefen havde ikke forinden forhørt sig noget som helst om Skibet, dets Papirer eller dets Rejse, men det var klart, at Skibet var dansk, idet det havde Nationalitetsmærke paa Siden og Dannebrog paa Mesantoppen. Næstkommanderende gennemsaa imidlertid Skibets Papirer, medens Chefen var borte, og beholdt deraf de engelske Klareringspapirer. Chefen og det øvrige Mandskab i Jollen kom tilbage i Løbet af et Kvarter. Fra »Helge« medtog Chefen nogle Søkort, deriblandt et Nordsøkort, som han dog overlod Komparenten til at sejle efter, endvidere tog han et Nøgle Skibsmandsgarn og nogle Pakker Lys, endvidere tog han nogle Pølser, men disse blev i Jollen —

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

om ved en Fejltagelse — ved Komparenten ikke, Chefen havde endvidere taget Dannebrog ned, hvilket han beholdt. Komparenten havde ikke faaet Tid at medtage anden Proviant, end den Forsyning af Vand og Brød, som i Forvejen fandtes i Jollen.

Naar de gik i Jollen i Stedet for i Redningsbaaden, skyldtes det, at denne var mere besværlig at faa sat ud, og at de befrygtede, at der ikke vilde være Tid. Jollen var saa lille, at de kun lige kunde være i den, og den laa saa dybt, at den kun havde det øverste Bord ovenfor. Vejret var fint og Søen rolig. Hvis der havde rejst sig en Storm eller blot frisk Brise, vilde Jollen være gaaet under med Mandskabet.

Ca. $^1/_2$ Time efter, at Skibet var standset, gik »Helge« tilbunds. Det skete ved, at de Bomber, som af Chefen var anbragt paa »Helge«, sprang. Bomberne var anbragt udenfor paa Styrbords Side; først sprang den, som var anbragt ved Forenden og omtrent umiddelbart efter sprang den anden, der var anbragt agter. Ved Eksplosionen sprængtes hele Styrbords Side, og Skibet gik saa øjeblikkelig under med Agterenden lige i Vejret. Jollen var paa det Tidspunkt fjernet 5 à 6 Skibslængder fra »Helge«.

Komparenten mener, at de med Jollen er sejlet ca. 80 Kvartmil østefter, forinden de Fredag den 4. om Morgenen blev optaget af den hollandske Kutter.

I Rotterdam afgav Komparenten og de to tilstedeværende af Mandskabet Søforklaring for det danske Generalkonsulat. Konsulen beholdt de af Skibets Papirer, der var bjerget og ikke taget i Besiddelse af U.-Baaden, dog medtog Komparenten Konnossementet.

Paa Anledning af Mægler Hansen, forklarede Komparenten, at Konnossementet var udstedt til Nakskov Kul- og Trælastkompagni. Komparenten kender ikke med Bestemthed Assurancens Størrelse. Komparenten forklarer, at den fremlagde Rapport er affattet om Bord paa den hollandske Kutter, Dagen efter at de var kommen om Bord. Den er affattet efter Hukommelsen, idet Logbogen jo ikke blev reddet.

Kaptajnen og Mandskabet afrejste fra Holland den 11. og rejste over Hamborg og Vamdrup til deres Hjem. De mistede alt, hvad de ejede om Bord, undtagen hvad de gik og stod i. Styrmanden og Letmatros Ingvard Jensen havde ikke Krigsforsikret.

Oplæst. Vedtaget.

Saa fremstod atter Styrmand Petersen og Letmatros Clausen, der paahørte Oplæsningen af forrige Komparents Forklaring, som de godkendte for deres Vedkommende.

Samtlige Komparenter bekræftede deres afgivne Forklaring med Lovens Ed, hvorefter de aftraadte.

Rettens Formand bemærkede, at Retten endnu ikke har modtaget Udskrift af den i Rotterdam afgivne Forklaring, men at det skønnedes rigtigt ikke at udsætte Søforklaringen, idet Letmatros Clausen skulde rejse bort.

Forhøret sluttet.

Søretten hævet.

Emil Zeuthen,
kst.

C. Christiansen. *Ferd. Nielsen.*

Retsvidner:

P. Michaelsen. *C. E. Wulff.*

»Helge«s
Rederi: A/S Rederiet »Lillebælt«, Fredericia.
Reg. Tonn. Br.: 162.
Reg. Tonn. Net.: 145.
Bygningssted: Troense.
Bygningsaar: 1893.
Materiale: Eg.
Klasse: Bur. Ver. ✠ 16-6 $^3/_4$ G. 1. 1.
Assurance: Kr. 65,000. Krigsforsikringen for danske Skibe.

137. Bark »JØRGEN OLSEN« af Marstal.

Beskudt og ødelagt i Atlanterhavet den 4. Maj 1917 paa Rejse fra Florida til Liverpool med 110 Stdr. Træ. Ingen Omkomne.

Maritime Enquiry. Danish Barquentine »*Jørgen Olsen*«.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

On the 14th day of May 1917 at four o'clock p. m. a maritime enquiry was held by the Danish Vice-Consul of Swansea at the »Lord Nelson« Hotel, Milford Haven, after previous notice given, the occation being that the Danish barquentine »Jørgen Olsen«, Captain Rasmus Nielsen, of Marstal, on a voyage from Jacksonville, Florida, U. S. A., February 28th 1917, bound for Liverpool with a cargo of sawn timber, was attacked by a German submarine on Friday, 4th day of May 1917.

At 3. p. m. on May 4th, when the vessel was about 30 miles west of the Irish coast, in a dead calm, the weather beiny hazy, a submarine appeared from the North-west and when first seen she was about 3 miles away. Without any warning six shots were fired at the »Jørgen Olsen«. The first shot hit the water about 2 fathoms astern of the ship, and the next five shots went through the sails and rigging. The submarine then approached and went around the »Jørgen Olsen« and the Officer in command motioned to Captain Nielsen to come on board the submarine which he did in his small boat, accompanied by one man. He also took with him his Logbook, Register, Crew-list, Charter Party and Bill of Lading. When he was alongside the submarine, the German Officer took the papers and asked where the ship was bound to. He then told Captain Nielsen to return to the ship and gave him and the crew two minutes to get clear of her. Captain Nielsen then returned to his ship and the ships lifeboat was put out, and Captain Nielsen and the crew got into it, and pulled away about $^1/_2$ mile from the ship. Just as the lifeboat was pulled away from the ship, the submarine came alongside the barquentine which was boarded by two German sailors who placed two bombs on board, one forward and one aft. They then hauled down the Danish flag which was flying at the Mizzen mast head and they folded in it something which they had taken from the cabin, and the parcel was then handed on board the submarine. The submarine then moved away about 400 yards from the ship and 36 shots were fired at her. Most of them hit the vessel. Two violent explosions also took place on the ship and it could be seen that considerable damage had been done. The submarine then steamed away eastwards and after she had gone about a mile, shots were heard coming from the south-west, and a few minutes later a British cruiser and a British patrol boat appeared and chased the submarine.

Shots were fired at the submarine, and after the third shot a loud explosion was heard, coming from the submarine, which immediately disappeared. It was then about 5 p. m. and the Patrol boat came up to the life boat and Captain Nielsen and the crew were taken on board the Patrol boat, which landed them at Milford Haven, at about 7 p. m. on Saturday May 5th.

When the »Jørgen Olsen« was last seen she was just in the same place as they had left her, and she was still afloat with the ship's rail down to the water's edge.

R. Nielsen,
Master.

Edward Christoffel Andersen, mate, was called and confirms the statement made by the Captain.

Edw. Andersen.

Karl Max Switzia Hansen, ablescaman, was called and confirms the statement made by the Captain.

Karl Hansen.

Knud Peter Christian Petersen, steward, was called and confirms the statement made by the Captain.

K. P. C. Petersen.

Svend Oluf Poulsen, seaman, was called and confirms the statement made by the Captain.

Svend Poulsen.

Aage Carl Octavius Hansen, seaman,

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

was called and confirms the statement made by the Captain.

Carl Christian Larsen, seaman, was called and confirms the statement made by the Captain.

Carl Larsen.

The Captain deposes:
that his name is Rasmus Nielsen,
that he is born in Marstal the 21st October 1881,
that his place of residence is Marstal and
that he has been in command of the ship since November 16th 1913.

All the members of the crew, who had previously been examined, were cautioned and affirmed and signed the foregoing declaration.

The Vice-Consul finally drew the attention of the Captain as to his obligation to report himself for examination at a Maritime Court in Denmark.

The proceedings terminated at six p. m.

W. A. Jenknis,
Vice-Consul.

»Jorgen Olsen«s
Rederi: Firma H. C. Christensen. Marstal.
Reg. Tonn. Br.: 310.
Reg. Tonn. Net.: 285.
Bygningssted: Marstal.
Bygningsaar: 1887.
Materiale: Eg.
Klasse: Bur. Ver. ✠ 16-3 3/a A. 1. 1.
Assurance: Kr. 30,000. Soassurance-Foreningen »Ære« og Krigsforsikringen for danske Skibe.

Anm.: »Jorgen Olsen« blev senere af et engelsk Krigsskib bjerget ind til Island og kondemneret.

138. S/S »MARIE« af Esbjerg.

Torpederet i Nordsøen den 4. Maj 1917 paa Rejse fra Frederiksstad til Hull med 279 Stdr. Træ og 250 Tons Træmasse. 2 Omkomne.

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn gør vitterligt:

Aar 1917 den 22. Maj Kl. 10 blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand: Kriminalretsassessor Rump og dens Medlemmer: Kaptajn Olsen og Kaptajn Møller og foretoges:

Nr. 102/1917. Søforhør i Anledning af at S/S »*Marie*« er blevet sænket.

For Rhederiet mødte Inspektør Christoffersen.

For Krigsforsikringen mødte Kaptajn Fabricius.

Af Besætningen mødte:
Kaptajn E. A. Hansen.
1. Styrmand J. H. Fach.
1. Mester F. H. Pelle.
2. Mester P. B. Frederiksen.
Hovmester J. N. L. Berner.
Matros H. P. Larsen.

Der fremlagdes Skrivelse fra Rhederiet indeholdende Oplysninger om Skibet samt en af Kaptajnen affattet Rapport, som oplæstes for og godkendtes af de mødende.

De fremlagte Dokumenter lyder efter hinanden saaledes:

Oplysninger til Brug ved Søforhør i Anledning af S/S »Marie«s Sænkning i Nordsøen, den 4. Maj 1917.

For Krigsforsikringen mødte:

For Rhederiet mødte: Insp. G. Christoffersen.

Af Besætningen mødte:
Kaptajn E. A. Hansen.
1. Styrmand J. H. Fach.
1. Mester F. H. Pelle.
2. Mester P. B. Frederiksen.
Hovmester J. N. L. Berner.
Matros H. P. Larsen.

Bygget i 1910 af Antwerpen Engeneering Comp., Antwerpen til Klasse Lloyd's ✠ 100 A 1.

Byggemateriale: Staal.

Rederi: »Dampskibsselskabet Vesterhavet« A/S.

Damperens Hjemsted: Esbjerg.

Netto Reg. Tonnage 437,62 Tons. — Brutto 772,31 Tons.

Signalbogstaver: N. R. L. D.

Krigsforsikringen tegnet hos Krigsforsikringen for danske Skibe.

Kasco- og Interesseforsikring tegnet hos De private Assurandører.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Nr. 102/1917. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 22. Maj 1917.

A. Jacobsen,
Ass.

Forklaring over »S/S Marie«s Torpedering den 4. Maj 1917 paa ca. 58° 30′ N. Brd. 1° 4′ V. Lgd.

Torsdag den 26. April afgik fra Fredriksstad, Skibet i alle Henseender i sødygtig Stand, med Rummet fuld af Træ ca. 250 Tons Papirsmasse paa Dækket.

Ankom til Bergen den 29. April.

Afgik den 30. April.

Ankom til Lerwich den 1. Maj.

Afgik fra Lerwich den 4. Maj med Kunveu bestaaende af 2 Torpedobaade og 6 Trawlere samt en Trawler som Leder, og ifølge med 9 andre Dampere, delt i 2 Rækker, hvoraf Marie var Nr. 1 i yderste Række, Kl. ca. 8 t. 30 m. Emd.

Den 4. Maj Vinden S.V. let Brise da 1. Styrmand Fach havde Vagt paa Broen, Matros H. Larsen stod ved Roret og Matros M. Nielsen var i Færd med at sætte Lanterner, Fyrbøder N. Nielsen var paa Fyrpladsen og 2. Mester P. Frederiksen havde Vagt i Maskinen, ramtes Skibet Midtskibs om Bb. af en Torpedo,. (som Hovmester J. N. Berner saa komme i Vandet lige ved Skibet) hvorved hele Bagbords Side Midtskibs blev revet op, og Skibets Bagbord Side af Overbygningen under Vand i et Nu. Styrmanden og Kursmanden blev slynget i Vejret og faldt helt ud paa Stb. Side af Broen. Føreren, som var i Bestiklukafet og lige havde talt med Styrmanden, blev en Del forslaaet over hele Kroppen, da alt i Bestiklukafet ramlede sammen. Folkene og Officererne gik i Gang med at sætte Stb. Redningsbaad ud, hvilket var meget vanskeligt, da Skibet havde meget Slagside til Bagbord. Føreren og Hovmesteren gik ned paa Agterdækslasten og forsøgte at sætte Bb. Redningsbaad ud, som var slynget ind paa Agterdækslasten; men uden Resultat. De gik derpaa op og kom ned i Stb. Redningsbaad. Da alle Tilstedeværende var i Baadene, spurgte Føreren om, hvor mange der var i Baaden, og da der savnedes 2 Mand, Fyrbøder N. Nielsen og Matros M. Nielsen, gik 1. Mester atter om Bord, saa over hele Midtskibs, og raabte ned paa Fyrpladsen uden at faa noget Svar. Fyrpladsen var fyldt med Vand og Damp op til det øverste Ristværk. Da første Mester atter kom i Baaden, stødte vi fra, da vi frygtede at Marie vilde kæntre, roede Agten om Skibet for muligt at skulde se noget til Matros M. Nielsen, da Hovmesteren J. N. Berner mener at have set ham i Vandet paa Bb. Side, da vi kom om paa Bagbords Side af »Marie« kom Travleren Nr. 767 af Hull langs Siden af Baaden og Ordret os om Bord, hvilket vi nægtede, da vi vilde op og se efter de savnede. Besætningen fra Trawleren halede Folkene om Bord til sig, da Føreren og 2. Styrmand endnu nægtede at gaa op, sagde Trawler Føreren, at de skulde komme op, da der var 3 Baade i Vandet fra Kunveuen, som roede rundt om »Marie«. Da vi kom om Bord paa Trawleren, lod vi Føreren paa Trawleren vide, at der savnedes 2 Mand, samme løb langs Siden af Trawleren, som skulde stoppe ved »Marie«, og lod Føreren paa denne vide, at der savnedes 2 Mand, hvortil samme svarede tilbage, at der var 3 Baade i Vandet fra Kunveuen, hvilket vi saa, for at undersøge om der muligvis var nogen i Vandet.

Trawleren, vi var i, fik Ordre til at følge Kunveuen, da alle Skibene samledes i en Klynge. Fortsatte med Kunveuen syd over.

Lørdag den 5. Maj om Eftermiddagen kom Trawleren som stoppede ved »Marie« langs Siden af Nr. 767 og raabte over til os, at de ikke havde set noget til de savnede.

Søndag Formiddag Kl. 5,00 blev Landet i North Schels og blev indlogeret paa Sailors Home og Hotel. Kl. 12 Middag afgav Føreren Rapport til Navy Office i Tynemouth. Besætningen fik i Løbet af Søndagen Tøj, da ingen havde mere end højst nødvendigt paa, da det saa ud til at vi alle skulde have været i Vandet.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Mandag den 7. Maj var vi ved den danske Konsul i Newcastle, samme sørgede for Logi for hele Besætningen i Newcastle. Redningsbaaden tog Trawleren paa Slæb og satte den Lørdag ind paa Dækket. Alle Skibspapirer, Dagbogen og Besætningens Søfartsbøger gik tabt.

E. Hansen,
Fører.

J. H. Fach,
1. Styrmand.

F. H. Pelle,
1. Maskinmester.

Nr. 102/1917. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 22. Maj 1917.

A. Jacobsen,
Ass.

Endvidere fremlagdes Udskrift af Søforklaring, afgiven for den danske Konsul i Newcastle.

Den fremlagte Udskrift af Søforklaring er saalydende:

Søforklaring Aar 1917.

Den 9. Maj Kl. 10 Fmd. optoges efter forudgaaende Berammelse paa det kongelige danske Konsulat i Newcastle-upon-Tyne Søforklaring i Anledning af, at S/S »Marie«, Kaptajn Hansen af Esbjerg, undervejs fra Frederiksstad (Afgangsdag den 26. April) til Hull med en Ladning Træ og Træmasse den 4. Maj 1917 ved Torpedering blev sænket i Nordsøen af en Undervandsbaad.

Konsulen fremlagde Kaptajnens Anmeldelse og den denne bilagte Fremstilling af Forliset og bemærkede, at han til Forklaringen havde varslet den i Anmeldelsen af Kaptajnen som muligvis interesserede resp. med Oplysninger indesiddende opgivne Person her, nemlig Hr. Fr. Madsen som Repræsentant for Krigsforsikringen for danske Skibe. Skibs- og Maskindagbøgerne samt Bemandingslisten var gaaet tabt ligesaa Nationalitetscertifikatet. Ifølge Danmarks Skibsliste af 1916 maalte Skibet 438 R. T. N. og er bygget af Staal i Antwerpen i Aaret 1910 samt bar Kendingsbogstaverne N. R. L. D., dets Klassifikationscertifikat var ogsaa gaaet tabt, det havde Klasse 100 A 1 i Lloyds. Efter Kaptajnens Angivende havde det senest i Aaret 1916 hos Frederikshavns Flydedok gennemgaaet grundig Eftersyn.

Den ovenfor som varslet mødte Hr. Fr. Madsen var ikke mødt paa Grund af Bortrejse. Mødt var Kaptajnen og efter forudgaaende Aftale med Konsulen af Besætningen 1. Styrmand Fach, begge Mestrene, Hovmesteren og Rorsmanden.

Fremstaar Kaptajn Hansen, der under Henvisning til den eventuelle Edsaflæggelse og til Lovens strenge Straf for Meneed behørigt formanes til Sandhed og navnlig ogsaa derved gøres opmærksom paa, at det er hans uvægerlige Pligt intet at fordølge, som kan tjene til Oplysning.

Kaptajnens Næringsbevis som Skibsfører var gaaet tabt ved Forliset, han angav at samme var udstedt ved Fanø Birk for ca. 8 Aar siden.

Kaptajnen forklarer:

at hedde Emil Alfred Hansen;
at være født i Horsens den 28. Marts 1880;
at hans Bopæl er i Horsens;
at han hverken har været straffet eller tiltalt;
at han har ført Skibet fra i Juni Maaned 1916.

Fremstillingen af Forliset samt Anmeldelsen gennemgaas Punkt for Punkt med Kaptajnen, der Punkt for Punkt fastholder samme og intet ved at tilføje.

Paa Foranledning forklarer Kaptajnen:

1. At han ikke kan tænke sig andre herboende end den af ham opgivne, der selv eller som Repræsentant for Tredjeman der interesseret i Sagen.

2. At Skibet ved dets Afgang fra Frederiksstad ikke blot var i fuld sødygtig, men endog i fortrinlig Stand og da laa ca. 14′ for og 15′ agter (engelsk Maal.)

3. At Skibet ved Tildragelsen ingen Tvangslods havde om Bord.

Yderligere udspurgt af Konsulen endvidere:

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

4. De blev ved Afrejsen fra Lærwich af de engelske Myndigheder anvist hvilken Plads »Marie« skulde tage i Konvoyen? Sv.: Ja.

5. Indtog De denne Plads? Sv.: Ja, og holdt den hele Tiden.

6. Modtog De af de engelske Myndigheder andre Instruktioner for Sejladsen? Sv.: Ja og alle blev nøjagtig efterkomne.

7. Hvor opholdt De Dem ved Tildragelsen? Sv.: Jeg var inde i Bestiklukafet paa Broen.

8. Hvad skete der efter Eksplosionen? Sv.: Nogen klar Beskrivelse kan jeg ikke give, alting ramlede sammen, og jeg maa i kort Tid have været halvt uden Bevidsthed, der var et forfærdeligt Lufttryk, jeg mindes dunkelt, at Bestiklukafet faldt sammen om mig; hvorledes jeg slap ud, mindes jeg ikke; jeg mindes Bb. Side af Broen var forsvunden. Det næste jeg mærkede var, at Besætningen var i Færd med at udsætte Stb. Redningsbaad, og at jeg begav mig ned paa Agterdækket for hvis muligt at faa Bb. Redningsbaad, der var slynget ind paa Dækket, i Vandet, som da naaede op over Lønningen, men det lykkedes ikke. Hovmesteren hjalp mig, de andre havde travlt med at faa en anden Baad ud.

9. Har De eller nogen anden af Besætningen lidt legemlig Skade? Sv.: To Mand er forulykkede, sikkert dræbte ved Eksplosionen; selv har jeg Smerter i Ryg, Bryst og mine Ben og har søgt Lægehjælp, men det er vist intet alvorligt.

10. Formener De, at Skibet stødte paa en Mine eller blev torpederet? Sv.: Jeg tvivler ikke paa, at det var en Torpedo, der traf os midtskibs; jeg føler mig forvisset om, at det var en Torpedo.

11. De saa den ikke selv? Sv.: Nej, men Hovmesteren saa den og Besætningen i Trawleren, hvor vi kom om Bord, hørte den snurre gennem Vandet lige agten for dem.

12. Hvor lang Tid formener De hengik efter Eksplosionen og indtil Besætningen havde forladt Skibet? Sv.: Jeg antager omkring 5 Minutter.

13. Blev de forulykkede to Mand omhyggeligt eftersøgt? Sv.: Saasnart Besætningen var i Baaden talte jeg dem efter og fandt, der manglede to, hvorpaa 1. Mester gik om Bord igen og eftersøgte dem forgæves, derefter søgte vi i Vandet omkring Skibet. Paa dette Tidspunkt kom Trawleren og beordrede os om Bord; jeg nægtede dette, da jeg yderligere vilde søge efter Folkene og ogsaa vilde se Skibet synke, men der gaves bestemt Befaling af Befalingsmanden paa Trawleren, at vi straks maatte komme; Besætningen paa Trawleren hørte til den engelske Marine. Saasnart jeg kom om Bord sagde jeg straks til Føreren, at jeg manglede to Mand og forlangte at blive ved Skibet, hvortil han svarede, at Ordren var at følge Konvoyen samt udtalte, at baade Skibet og Vandet omkring vilde blive nøje eftersøgt.

14. Saa De om dette skete? Sv.: Ja. Jeg saa de tre andre Baade rundt om Skibet, og en af Trawlerne gik langsides »Marie« og forblev der saa længe, som jeg kunde se. Denne Trawler kom op langsides af os den følgende Eftermiddag og raabte til os, at intet Spor var fundet af de to Mænd.

15. Sagde han noget om, hvorvidt »Marie« var sunket? Sv.: Han vilde ikke besvare mit Spørgsmaal herom.

16. Anser De, at der er nogen rimelig Mulighed for, at Skibet kunde holde sig flydende? Sv.: Nej.

17. De tror ikke Lasten kunde holde det flydende? Sv.: Nej.

18. Mindes De hvornaar og hvor paa Skibet De sidst saa de to Forulykkede? Sv.: Nej, jeg saa dem i Løbet af Eftermiddagen.

19. Var der endnu godt Dagslys, da Ulykken skete? Sv.: Ja det var klart Vejr og lige omkring Solnedgang.

20. Hvad blev der af Deres Redningsbaad? Sv.: Den blev af Trawleren bragt til Shields, Inventar og alt løst gik tabt ved at tage den om Bord paa Trawleren.

Oplæst. Godkendt. Aftraadt.

Konsulen bemærker, at heller ikke han

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

kender andre interesserede end den af Kaptajnen opgivne.

Fremstaar 1. Styrmand Fach, som ved Tildragelsen som Vagthavende havde opholdt sig paa Broen og som har ført Skibsdagbogen, der under Hensyn til eventuel Edsaflæggelse og til Lovens strenge Straf for Mened behørigt formanes til Sandhed og navnlig ogsaa derved gøres opmærksom paa, at det er hans uværgerlige Pligt intet at fordølge, som kan tjene til Oplysning.

Komparentens Næringsbevis beroede paa Fanø; hans Søfartsbog formenes at være tabt ved Forliset, men angav han at have erholdt Styrmandsbevis paa Fanø i 1897.

Komparenten forklarer:

at hedde Jakob Hansen Fach;
at være født i Nordby, Fanø, den 2. Juli 1875;
at hans Bopæl er i Sønderho;
at han hverken har været straffet eller tiltalt;
at han har faret med Skibet som 1. Styrmand fra i December Maaned 1916.

Fremstillingen af Forliset samt Anmeldelsen og Kaptajnens Forklaring gennemgaas Punkt for Punkt med Komparenten, der Punkt for Punkt fastholder resp. tiltræder samme og intet ved at tilføje.

Paa Foranledning forklarer Komparenten:

1. Bemærkede De nogen Undervandsbaad eller Mine forinden Eksplosionen? Sv.: Nej, jeg saa intet.

2. De deler Kaptajnens Anskuelse, at det var en Torpedo der traf Skibet? Sv.: Ja.

3. Saa De nogen Skibe i Vandet eller mødet til Begrundelse heraf? Sv.: Nej, det er nærmest paa Hovmesterens og Trawlerbesætningens Udtalelser.

4. Hvad skete og hvad foretog De Dem efter Eksplosionen? Sv.: Jeg stod omtrent midtskibs paa Broen og blev pludselig loftet op og slynget ud paa Styrbords Side af Broen, jeg saa samtidig Rorsmanden blive slynget med mig, men kan intet mindes lige derefter; da jeg kom til mig selv, kaldte jeg til Rorsmanden, som laa ved Siden af mig, at komme med til Styrbords Redningsbaad. Da vi kom til den, var der allerede tre Mand i Færd med at gøre den klar. Vi fik den med Besvær i Vandet, da Skibet havde saa stærk Slagside og alle Mand gik hurtigst i den.

5. Kaptajnen fandt ved Eftertælling, at to Mand manglede? Sv.: Ja, og 1. Mester sprang op for at søge efter dem, men uden Resultat. Omkring Skibet søgtes der ogsaa forgæves.

6. De saa senere fra Trawlerens Dæk Eftersøgelsen fortsættes? Sv.: Ja af tre Baade lige saa længe vi kunde se.

7. De hørte intet Nødraab i Vandet? Sv.: Nej og saa heller ingen.

8. »Marie« holdt sig flydende, saa længe De kunde se? Sv.: Ja.

9. I hvilken Distance var De da? Sv.. Jeg antager ca. 2 miles.

10. Hvorledes behandlede man Dem paa Trawleren? Sv.: Meget smukt. De gav os hvad de kunde.

11. Mindes De om Matros Nielsen havde Vagt paa Dækket? Sv.: Ja.

12. Saa De ham forinden Eksplosionen? Sv.: Ja lige et Øjeblik før den skete, han gik lige ned ad Trappen fra Broen omtrent hvor Eksplosionen skete.

Oplæst. Godkendt. Aftraadt.

Fremstaar paany Kaptajnen, der paa Anledning udtaler sig i nøjeste Overensstemmelse med Styrmanden.

Fremstaar Rorsmanden, Matros Larsen.

Komparenten forklarer:

at hedde Hans Peter Larsen,
at være født i Blidstrup den 14. December 1891,
at hans Bopæl er i Gilleleje,
at han hverken har været straffet eller tiltalt,
at han har faret med Skibet som Matros fra i April Maaned 1917.

Paa Foranledning forklarer Komparenten:

1. De stod ved Roret, da Eksplosionen skete? Sv.: Ja.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

2. Bemærkede De nogen Torpedo eller Mine forinden? Sv.: Nej.

3. Hvad indtraf der efter Eksplosionen? Sv.: Jeg blev løftet op og kastet over i Stb. Side af Broen ved Siden af Styrmanden.

4. Blev De bevidstløs? Sv.: Nej, men noget bedøvet; jeg fik et Slag paa venstre Side af Hovedet.

5. Hørte De noget Nødraab fra Vandet? Sv.: Nej, jeg hverken hørte eller saa noget fra Vandet.

6. Efter at Baaden var i Vandet blev der straks søgt efter de manglende Mænd? Sv.: Ja, 1. Mester søgte paa Skibet, men fandt ingen, hvorefter vi roede omkring Skibet for at søge, men der saas ingen, og vi toges da om Bord i Trawleren.

Forelæst. Godkendt. Aftraadt.

Fremstaar Hovmester Berner.

Komparenten forklarer:

at hedde Jeppe Niels Ludvig Berner;
at være født i Kolding den 4. Oktober 1882;
at hans Bopæl er i Esbjerg;
at han hverken har været straffet eller tiltalt;
at han har faret med Skibet som Hovmester fra i Januar Maaned 1917.

Paa Foranledning forklarer Komparenten:

1. De opholdt Dem paa Dækket, da Ulykken indtraf? Sv.: Jeg stod ved Døren til mit Kammer og saa en hvid Skumstribe i Vandet komme tæt op imod Skibet og var straks klar over, at det var en Torpedo; jeg sprang ind i Kammeret for at tage mit Tøj, og i samme Øjeblik skete Eksplosionen, og jeg maa have tabt Bevidstheden; det næste jeg mindes er, at Søvand trængte sig ind og kom i min Mund, hvorpaa jeg samlede mig sammen med alle mine Kræfter, fik Døren aabnet og kom paa Dækket, hvor Bunkelugen var revet bort; Skorstenen hældte over til Bb. og Bb. Skibsside og Dæk var oprevet. Jeg gik agter ud, hvor jeg saa en Mand i Vandet paa Bagbord Side som vistnok var Matros Nielsen.

2. Fandtes der nogen Redningsbøje eller Line ved Haanden? Sv.: Nej, jeg fandt intet og gik derfor til Bb.s Baad, som var inde paa Dækket, for at hjælpe Kaptajnen med at faa den ud, men det opgaves; jeg saa Boven var splintret og Kølen revnet. Jeg gik saa op og hjalp de andre med Stb. Baad, som var vanskelig at faa ud.

3. Søgtes der fra denne at finde den Mand, De havde set i Vandet? Sv.: Ja, men han var forsvunden.

4. Hvorledes formener De, at han er kommet i Vandet? Sv.: Han maa være slaaet over Bord af Eksplosionen.

5. Hørte De ham give Nødraab? Sv.: Jeg hørte ham give Lyd fra sig, men kan ikke sige, hvad det var.

Forelæst. Godkendt. Aftraadt.

Fremstaar 1. Mester Pelle.

Komparenten forklarer:

at hedde Frederik Hillebert Pelle;
at være født i Rønne den 11. September 1886;
at hans Bopæl er i Kjøbenhavn;
at han hverken har været straffet eller tiltalt;
at han har faret med Skibet som 1. Mester fra i April Maaned 1917.

Paa Foranledning forklarer Komparenten:

1. Hvor befandt De Dem, da Eksplosionen skete? Sv.: I mit Kammer i Køjen, mit Skrivebord og min Servante blev slaaet op mod Dækket, jeg maa have været uden Bevidsthed en kort Tid. Da jeg kom til mig selv, sad jeg i min Sofa i Vand op til Knæene; jeg kom ud i Gangen, hvor jeg forgæves søgte at komme ud paa Dækket; jeg gik tilbage over Maskintrappen til St. Side, men kunde ikke komme ud, hvorefter jeg paa Bb. Side traf 2. Mester. Med forenede Kræfter fik — — ulæselige Ord — og kom ud paa Dækket, hvor Lønningen laa i Vandet, som naaede os til Knæene; 2. Mester syntes fortumlet, og jeg tog hans Haand og ledte ham til Stb. Side; jeg assisterede da med at faa Stb. Baad ud. Da vi var i den, opdagedes det, at to Mand manglede, og jeg

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

gik op igen og søgte saa længe jeg kunde og raabte ogsaa til Fyrpladsen, som var fyldt med Vand og Damp til øverste Ristværk, men fik intet Svar; jeg gik da i Baaden igen, og vi søgte efter de manglende omkring Skibet uden at finde dem og blev da taget op af Trawleren Nr. 767.

2. Saa De Skibet synke? Sv.: Nej, det holdt sig flydende, saa længe vi kunde se.

3. Alle Papirer og Effekter gik tabt? Sv.: Ja alt.

Forelæst. Godkendt. Aftraadt.

Fremstod 2. Mester Frederiksen.

Komparenten forklarer:

at hedde Peter Buhl Frederiksen;
at være født i Kjøbenhavn den 4. August 1893;
at hans Bopæl er i Kjøbenhavn;
at han hverken har været straffet eller tiltalt;
at han har faret med Skibet som 2. Mester fra i April 1917.

Paa Foranledning forklarer Komparenten:

1. De var vagthavende i Maskinen, da Eksplosionen skete? Sv.: Ja.

2. Vil De da beskrive, hvad der skete? Sv.: Jeg husker det kun dunkelt; det eneste jeg mindes er, at jeg med Nød og Næppe kom op ad Lejteren; jeg var lige ved at opgive det. Eksplosionen maa først have gjort mig bevidstløs, og det første jeg mindes er, at jeg stod ved Reversmasken i Vand til Livet holdende mig til Rattet. Vandet strømmede ind; Rummet var ogsaa fyldt med Damp og Kulos og alle Lys var slukkede. Da jeg kom op, mødte jeg 1. Mester, og vi brasede begge mod Døren i Bb. Side; den gav efter, og vi kom ud. Jeg mindes da kun, at Mester tog mig ved Haanden. Jeg maa have været fortumlet, indtil jeg kom om Bord i Trawleren; jeg mindes intet af det mellemliggende.

3. Mindes De om Fyrbøder Nielsen havde Vagt paa Fyrpladsen? Sv.: Det var hans Vagt, men jeg saa ham ikke, antagelig har han været der.

Paa Konsulens Spørgsmaal til Kaptajnen, der nu gjordes bekendt med foranstaaende Forklaringer, om yderligere Spørgsmaal ønskes rettet til de alt afhørte, svarer han benægtende.

Konsulen mener det ikke i Undersøgelsens Interesse nødvendigt at afhøre flere af de af Besætningen mødte, og heri er Kaptajnen enig.

Samtlige Deponenter, der er bleven afhørt enkeltvis, fremtræder nu samlede og bekræfter efter samlet at være blevet behørigt formanet til Edsaflæggelsen hver for sig deres Forklaring med Lovens Ed.

Konsulen henleder endnu Kaptajnens Opmærksomhed paa hans Forpligtelse til i sin Tid i Danmark at melde sig til Søforhør.

Søforklaringen sluttet Kl. 3,35.

Nr. 102/1917. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 22. Maj 1917.

A. Jacobsen,
Ass.

Udskriften oplæstes ligeledes for og bekræftedes af de mødende af Besætningen.

Kaptajnen forklarede, at »Marie« førte dansk Flag. Der var intet som helst set til noget Fartøj, hvorfra Torpedoen havde været udskudt, og der var ingen Signaler givne.

Hovmester Berner forklarer, at han lige forinden Eksplosionen saa en hvid Skumstribe om Bagbord og straks var paa det rene med, at det var en Torpedo.

Kaptajnen forklarer, at Eksplosionen skete midtskibs om Bagbord omtrent ved Kedelrummet. Der var intet andet at gøre end straks at gaa i Baadene. To af Besætningen savnedes imidlertid efter at de var gaaet i Baadene, og 1. Mester gik da om Bord igen for at lede efter dem, men forgæves.

Hovmester Berner forklarer, at han kort efter Eksplosionen saa Matros Nielsen ligge i Vandet om Bagbord, hvor han raabte noget; han maa formentlig være slynget over Bord ved Eksplosionen.

De mødende forklarede, at iøvrigt in-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

gen af dem har set noget til de to omkomne efter Eksplosionen.

2. Mester Frederiksen forklarer, at Fyrbøder Nielsen havde Vagt paa Fyrpladsen, da Ulykken skete. Han havde dog sidst set ham en halv Snes Minutter forinden paa Ristværket.

Hovmester Berner forklarede, at han lige forinden Eksplosionen havde set Fyrbøder Nielsen gaa ind paa Fyrpladsen og sagt Godnat til ham.

Kaptajnen forklarer, at efter at de var komne i Baadene, blev der som til Rapporten opgivet gjort alt for at søge efter de to omkomne.

Inspektør Christoffersen meddeler, at Matros Nielsens fulde Navn var Marius Oscar Nielsen, født i Hobro, ugift.

Kaptajnen forklarer, at hans Moder bor i Hobro.

Inspektør Christoffersen forklarer, at Fyrbøder Nielsens fulde Navn var Niels Carl Christian Nielsen, født i Odense 1875, gift, boende i Saxogade 50.

Kaptajnen forklarer, at de maatte forlade Stedet, mens »Marie« endnu var flydende, men det var kæntret om paa Bagbords Side. Han har ikke senere kunnet faa at vide, hvad der er sket med »Marie«, men han antager, at det er sunket.

Kaptajnen forklarer, at Skibet var bestemt til Hull.

De øvrige mødende bekræftede Kaptajnens Forklaring.

Oplæst. Vedstaaet.

Søforhøret sluttet.

Retten hævet.

Rump.

H. S. A. Olsen. *I. Møller.*

»Marie«s
Rederi: Dampskibsselsk. »Vesterhavet«, Esbjerg.
Reg. Tonn. Br.: 772.
Reg. Tonn. Net.: 438.
Tons DW.: 1250.
Bygningssted: Antwerpen Engineering Co.
Bygningsaar: 1910.
Materiale: Staal.
Klasse: Lloyds Reg. ✠ 100 A 1.
Assurance: Kr. 747.500. Krigsforsikringen for danske Skibe.

---

139. S/S »ODENSE« af Kjøbenhavn.

Ødelagt ved Beskydning i Nordsøen den 5. Maj 1917 paa Rejse fra Bathurst til Aarhus med 1200 Tons Jordnødder. 2 Omkomne.

Søe- og Handelsretten i Kjøbenhavn gør vitterligt:

Aar 1917 den 4. Juni Kl. 1 blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand: Kriminalretsassessor Rump og dens Medlemmer: Kaptajn Hein og Kommandør Maegaard.

Der foretoges:

Nr. 113/1917. Søforhør i Anledning af, at S/S »*Odense*« er blevet beskudt af Undervandsbaad og derefter drevet paa Land.

For Rederiet mødte Erik Petersen.

For Krigsforsikringen mødte Kaptajn Michelsen.

For Forsikringsaktieselskabet Dansk Union mødte Levyson.

Af Besætningen mødte:

1. Styrmand Hans Fr. Rasmussen.
2. Styrmand Gercher Larsen.
2. Mester Einer Laus.
Hovmester Lauritz Hansen.
Messedreng Poul Johannes Hansen.

Der fremlagdes Skrivelse fra Rederiet indeholdende Oplysninger om Skibet samt 1 Rapport.

Rapporten oplæstes for og godkendtes af de mødende.

De fremlagte Dokumenter lyder efter hinanden saaledes:

V. MØLLER.
Sejlskibsrederiet »Volante«.
Aktieselskab.

I Grønningen.
Kjøbenhavn, den 4. Juni 1917.

S/S »Odense« ex »Fredericia«, bygget 1890 ved Helsingør Skibsbyggeri, Helsingør, af Staal.

Signalbogstaver: N. C. K. L.

Brutto Register 1755,61. Netto Register: 1097,78.

Ca. 2350 Tons Dødvægt inklusive Bunkers.

Ladningen 1200 Tons Jordnødder.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Krigsforsikret hos: Krigsforsikringen for danske Skibe, Forsikringsaktieselskabet »Dansk Union«.

Ladningen forsikret hos: Dansk Krigsforsikring for Varer.

Med Højagtelse
For V. Müller.
Erik Petersen,
Korresponderende Reder

Til
Sø- og Handelsretten, hersteds.

Nr. 113/1917. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 4 Juni 1917.

A. Jacobsen,
Ass.

Rapport
over S/S »Odense«s Rejse og Forlis paa Vejen fra Themsen til Aarhus med en Ladning Jordnødder lastet paa Riwer Gambia i Januar 1917.

Onsdag den 2. Maj Kl. 7,35 Em. havde indtaget tilstrækkelig Kul og Proviant for Rejsen til Danmark, havde Trinity Pilot om Bord for Jarmouth Red og Kystlods derfra til Aberdeen, afgik fra Ankerplads ved Grawesend Kl. 7,35 Em. og styrede ned ad Floden til Kl. 9,15 Em., da der ankredes paa Themsen.

Torsdag den 3. Maj Kl. 4,45 Fm. lettede og fortsatte Rejsen, styrede efter Lodsens Anvisning. Kl. 6,15 Em. afsatte Lodsen Trinity Pilot paa Jarmouth Red og fortsatte nord over langs Landet med Kystlods om Bord og efter Admiralitetets Instruktioner.

Fredag den 4. Maj Kl. 0,5 Fm. ankrede paa Kysten til Kl. 3,45 Fm., da Rejsen fortsattes langs Bøjerne og i Henhold til Instruktioner.

Lørdag den 5. Maj Kl. 9 Fm. var Skibet ca. $1^1/_2$ Kml. Ø. N. Ø. af St. Abbs Hd., da Føreren, som var paa Broen sammen med Lodsen, hørte en Torpedo blive affyret og saa en Torpedo komme i Retningen fra 4 Streger paa Stb. Bov og under Skibet fra Forpart af Nr. 2 Last og kom klar nær Broen men for dyb til at gøre Skade. Der blev straks givet Ordre »Klar ved Baadene«, og Kursen ændredes fra N. t. V. $^1/_2$ V. til N. N. V. og Signal Aarhus blev hejst. Ca. 10 Minutter efter kom Undervandsbaaden op til Overfladen, ca. 1 Kml. af og agten for tværs om Stb., han drejede op for Bb. Ror, og da han kom i Position, begyndte han at beskyde os med Granater. Maskinen blev straks stoppet og saa hurtig som mulig blev Baadene, som hang udsvingede, sat i Vandet. Vinden var N. Ø.lig, haard Kuling og høj skrap Sø.

Efter at Maskinen var stoppet, gik Føreren ned fra Broen og ind i Kabyssen og brændte de af den engelske Admiralitet modtagne Instruktioner, søgte derpaa at komme i Stb. Baad tillige med flere af Besætningen, samme Baad laa imidlertid til Luvart og saa langt fra Skibet, at det var umuligt at komme deri, forsøgte da at komme i Bb. Baad, denne var dog næsten overfyldt, gik derpaa til Stb. Side igen: men inden Baaden kom langs Siden kom en Granat og dræbte den agterste Mand i Baaden og saarede de to andre let, løb da tilbage igen og sprang i Bb. Baad, og der sattes af fra Skibet.

Efter at Baaden var klar, viste det sig, at 2. Mester, Assistenten og en svensk Matros, som heller ikke kunde komme i Stb. Baad, endnu var om Bord, og de gik ned i Taljerne paa Bb. Side af Skibet for at være i Læ for Kuglerne, som stadig eksploderede i Skibet.

Den svenske Matros, Gustaf Booth, født i Næssjø, svømmede bort fra Skibet og druknede, hans Lig blev senere fisket op, og 2. Mester og Assistenten blev reddede af Redningsbaaden fra St. Abbs Hd. efter at Undervandsbaaden var gaaet. Baade Besætning og den døde Matros Jacobsen blev af en Fiskerbaad bragt ind til Eymouth, hvor alle blev godt behandlede.

Skibet drev ind paa Land tæt nord for St. Abbs Hd., og Lasten saas at løbe ud af Granathullerne, hvoraf der er mindst 16 i Stb. Side.

H. C. Clemmensen, Fører. *Hans Fr. Rasmussen,* 1. Styrmand.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Nr. 113/1917. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 4. Juni 1917.

A. Jacobsen,
Ass.

1. Styrmand forklarer, at Kaptajnen og 1. Mester ikke er komne hjem, de var blevet for at varetage Skibets Interesser, og Skibsdagbogen er ligeledes paa Skibet.

Styrmanden forklarede, at Skibet førte dansk Flag. Der var ikke givet noget Advarselssignal, men han tydelig Torpedoen gaa gennem Vandet og gaa under Skibet, og nogle faa Minutter efter begyndte Undervandsbaaden at fyre med Granater mod Skibet, og saa blev Maskinen straks stoppet. Straks efter at de havde set Torpedoen blev der hejst Signalet Aarhus. Undervandsbaaden vedblev derefter at fyre mod Skibet vistnok en 20 Minutter, indtil en Flyvemaskine kom i Sigte, hvorefter den forsvandt, og Skibet drev paa Land. Straks efter det første Skud blev Baadene hejste ned, og de begyndte at gaa i disse, men Undervandsbaaden holdt ikke inde med Skydningen. Matros Carl Ivar Nicolai Jacobsen, der var kommen ned i Styrbords Baad, blev ramt i Baghovedet og Maven af en Granat eller Stump og døde straks. Han var 21 Aar, boede Lavendelstræde, her, ugift. To andre i Styrbords Baad fik ligeledes Skudsaar i Arme og Ben, hvilke endnu ikke er fuldstændig lægte.

Da Styrbords Baad derefter drev bort, firede de tilbageværende sig udenbords paa Baglbords Side for at være i Læ, men efter at have hængt nogen Tid der, slap Matros Gustaf Booth Taget for at svømme i Land. Der var ingen, der senere saa noget til ham. Han havde Svømmebælte paa, men maa være druknet i den høje Sø. Hans Lig blev senere fundet. Han var ca. 26 Aar, ugift, født i Nessjø i Sverrig.

Beskadigelsen paa Skib og Ladning er endnu ikke opgjort.

Styrmanden forklarer, at inden han forlod Stedet, var der bjærget i Land, hvad man kunde af det løse Inventar, og der skulde Dagen efter gøres Forsøg paa at tage Skibet af Grunden.

Oplæst. Vedtaget.

De øvrige mødende bekræftede den afgivne Forklaring.

Søforhøret sluttet.

Retten hævet.

Rump.

V. T. Hein. *C. F. Maegaard.*

»Odense«s
Rederi: I/S Aarhus Oliefabrik, limiteret. Aarhus.
Reg. Tonn. Br.: 1756.
Reg. Tonn. Net.: 1098.
Tons DW.: 2520.
Bygningssted: Helsingør Jernskibs- og Maskinbyggeri.
Bygningsaar: 1890.
Materiale: Staal.
Klasse: Bur. Ver. ✠ I 2/3 A. 1. 1. PR.
Assurance: Kr. 1,525,000. Krigsforsikringen for danske Skibe og De private Assurandører.

Anm. S/S »Odense« sank den 2. August 1917.

140. 3m. Skonnert »SOPHIE« af Marstal.

Beskudt og sænket i Atlanterhavet den 7. Maj 1917 paa Rejse fra Queenstown til Wemyss i Ballast. Ingen Omkomne.

Udskrift af Ærø Herreds Justitsprotokol.

Aar 1917 den 21. Juni blev Ærø Herreds Søret sat paa Herredskontoret.

Der foretoges:

S. F. Nr. 6/1917. Søforhør i Anledning af, at 3m. Skonnert »*Sophie*« er skudt ned den 7. Maj 1917.

Der fremlagdes en Afskrift af Søforklaring for den danske Konsul i Leith.

Den fremlagte Afskrift lyder saaledes:

Fremlagt i Ærø Herreds Søret den 21. Juni 1917.

Iver Krabbe.

Udtog af Generalkonsulatets (Leith) Journal, dateret 15. Maj 1917.

Efter forudgaaende Beramme'se optoges i Dag Kl. 11 Fm. Søforklaring i Anledning af, at 3m. Skonnert »Sophie«, Kaptajn Peder Christian Pedersen af Marstal undervejs fra Queenstown (Afgangsdag den 8. April 1917) til We-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

myss i Ballast den 7. Maj i Atlanterhavet var sænket af en tysk Undervandsbaad.

Der fremlagdes Kaptajnens Anmeldelse samt dennes Beskrivelse af Begivenhederne, idet alle Skibets Papirer og Skibsdagbogen var gaaet tabt.

Den fremlagte Beskrivelse lyder saaledes:

Søndag den 8. April afsejlede 3m. Sk. »Sophie« af Marstal fra Queenstown bestemt til Wemyss, Skotland. Vinden var vestlig frisk Brise. Kl. 1 Eftermiddag kvitteredes Lodsen, og Kursen sattes østefter ca. 4 Kml. uden om Fyrskibene efter Admiralitetets Ordre. Kl. 12 om Natten passeredes Tuskav Rock i en Afstand af ca. 2 Kml. Herfra navigeredes med stadig Kending af Land, Vind og Vejr omskiftende, op igennem Irish Channel til Belfast Lough, hvor der ankredes den 12. April Kl. 8 Aften, begrundet paa daarligt Vejr og Modvind paa den af Patroliebaad anviste Plads, samtidig blev Føreren underrettet om, at Nordkanalen var lukket og ikke maatte afsejle før nærmere Ordre. Skibet var stoppet i Belfast Lough fra den 12. April til den 4. Maj, dels begrundet paa daarligt Vejr og Modvind og Nordkanalen tildels lukket. Den 4. Maj Kl. 10 Fmd. fik Underretning fra Patroliebaad, at Nordkanalen var aaben og Sejlads tilladt, lettede Anker og tilsatte alle Sejl og krydsede N. Ø. efter, Vinden østlig og flovt. Rejsen fortsattes herfra med omspillende Vinde og flovt op gennem Ratlin Sund og videre Nord efter uden nogen Uheld indtil Mandag Morgen den 7. Maj. Mandag Morgen Kl. 8 havde Kending af St. Kilda i N. Ø. giss. Afstand ca. 30 Kml. Vinden Ø. N. Ø. flovt og stille, klar Luft. Kl. 8,15 Em. sprang en Granat tæt agter om Skibet, og samtidig observerede Styrmanden, som havde Vagten, Taarnet af en Undervandsbaad ca. $^1/_2$ Kml. atger for »Sophie«. Hele Mandskabet kom øjeblikkelig paa Dækket, Skibet blev lagt bak samt en Del Sejl nedhalet, og Jollen sat i Vandet. Nationsflaget var hejst agter paa Flagstang og efter første Skud hejstes yderligere et større Flag paa Mesantoppen, endda blev der affyret ca. 10 a 12 Skud som eksploderede, saa Sejl og Rig blev en Del beskadiget. Saa snart Jollen var sat i Vandet, gik Føreren og 2 Mand i den og roede over til Undervandsbaaden. Saa snart Baaden kom langs Siden, blev der paa tysk Sprog afkrævet Skibspapirerne, som Føreren havde medtaget, samt Føreren og Matrosen beordret om Bord paa Undervandsbaaden. Føreren paa »Sophie« meddelte Chefen, at Skibet var ballastet og var paa Rejse til Danmark via Wemyss, men fik kun til Svar, at al Sejlads var forbudt, og Skibet skulde sænkes. Skibspapirer eller Logbog blev ikke undersøgt, saa længe Føreren var om Bord, og det blev nægtet at faa dem tilbageleveret. »Sophie«s Baad blev saa bemandet med 1 Officer og 2 Mand fra Undervandsbaaden som medtog 2 Bomber og roede over til »Sophie«. Saa snart Baaden kom over til »Sophie«, blev Styrmand og Resten af Mandskabet beordret til at forlade Skibet i Redningsbaaden, som var sat ud og klar til at fire ned. Styrmanden og 4 Mand roede saa hen til Undervandsbaaden og medtog Føreren og Matrosen og opholdt os i Nærheden af »Sophie«. Ca. 10 Minutter efter saas Officeren og Mandskabet forlade Skibet og faa Minutter efter hørtes Skud fra Bomberne, samtidig saas Røgen slaa ud af Bagbords Side og Storstangen knækkede. »Sophie« begyndte straks at synke, og i Løbet af 6 à 8 Minutter forsvandt Skibet med Agterskibet ret i Vejret. Straks efter at Skibet var sunket, saas Undervandsbaaden styre S. V. efter og senere dykke ned. »Sophie«s Besætning roede saa efter St. Kilda, hvor vi landede Tirsdag Morgen Kl. 8. Efter at Mandskabet var blevet forsynet med Spisning, blev vi sendt om Bord i en Patroliebaad, som Kl. 3 Em. forlod St. Kilda og Kl. 9 Onsdag Morgen landsatte os i Stornoway. Føreren blev der modtaget af den danske Konsul, som havde sørget for Ophold og hurtigst mulig Tøj til hele

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Besætningen. Føreren meddelte Rederen pr. Telegram, at »Sophie« var sænket den 7. Maj af en tysk Undervandsbaad. Efter Ordre fra Generalkonsulatet i Leith afrejste Besætningen Fredag Nat Kl. 12 og ankom til Leith Lørdag Aften den 12. Maj.

»Sophie« havde Skibets Navn samt Danmark og dansk Flag malet paa begge Sider.

(sgd.) *P. Pedersen,*
Fører af 3m. Sk. »Sophie«.

Ifølge Kaptajnens Udsagn var Skibet bygget af Eg i Svendborg 1901—02; maalte 204 R. T. N. og havde Kendingsbogstaverne N. L. M. B.; var klassificeret i Bureau Veritas 1901 $^{3}/_{3}$ G 1 1 Stjerne, og Skibets 16 Aars Klassifikation udløb denne (Maj) Maaned.

Til Stede var:

Kaptajn Peder Christian Pedersen, født i Marstal Sogn 1876.

Styrmand Hans Hansen Wennerstrøm, født i Marstal 1889.

Letmatros Hans Anton Johansen, født i Onsbjerg 1895.

Jungmand Poul Theodor Rasmus Mogensen, født i Kjøbenhavn 1896.

Generalkonsul E. Berry.

Vicekonsul G. Davidsen.

Matros Johs. Albert Albertsen, født i Marstal 1896.

Fremstaar Kaptajn P. C. Pedersen, der under Henvisning til den eventuelle Edsaflæggelse og til Lovens strenge Straf for Mened behørigt formanes til Sandhed og navnlig derved ogsaa gøres opmærksom paa, at det er hans uværgerlige Pligt intet at fordølge som kan tjene til Oplysning.

Vidnet erklærer paa Forespørgsel:

at han ikke har været straffet eller tiltalt;

at han har været Skibets Fører siden December 1915;

at hans Næringsbevis som Skibsfører, der forevistes, er udstedt paa Herredskontoret i Ærøskjøbing, dateret 10. August 1904;

at alt, hvad der staar i hans Beskrivelse, er rigtigt;

at han havde en Samtale med Chefen paa Undervandsbaaden som omtalt i hans Beskrivelse og intet andet;

at Undervandsbaaden ikke havde noget Mærke eller Nummer og heller intet paa Mandskabets Klæder eller Kasketter, saa vidt han kunde se;

at hvad han antog for 3m. Skonnert »Eske Smit« saa han samtidig med Undervandsbaaden omtrent 5 Kml. S. V. fra sit Skib og blev spurgt af Chefen paa Undervandsbaaden, hvad Skibet hed, da han kunde se, det var et dansk Skib, men ikke kunde se Navnet;

at dette kunde forklares af den Grund, at da »Eske Smit« laa i Belfast Lough, var der ingen Krigsnavn paa, men kun »Danmark« malet i store Bogstaver paa begge Sider;

at da »Sophie« var sænket, styrede Undervandsbaaden i den Retning, hvor »Eske Smit« skulde have været og dukkede derefter;

at han intet har at tilføje, og at han er villig til at aflægge Ed paa sin Forklaring.

Oplæst. Godkendt.
Aflagde Eden.

De øvrige Vidner tilkaldtes og i Lighed med det foregaaende Vidne blev deres Opmærksomhed henvist til den eventuelle Edsaflæggelse samt Lovens strenge Straf for Mened, og at det var deres uværgerlige Pligt intet at fordølge, som kunde tjene til Sagens Oplysning. Kaptajnens Beskrivelse blev oplæst for dem, og Vidnerne blev afhørte særskilt.

Fremstaar Styrmand H. H. Wennerstrøm, der paa Forespørgsel erklærer:

at han ikke har været straffet eller tiltalt;

at han har været Styrmand paa »Sophie« siden 2. December 1915;

at han har hørt nøje efter, da Kaptajnens Beskrivelse blev oplæst;

at alt, hvad der staar deri, er sandt, saa vidt han ved;

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

at da Officeren fra Undervandsbaaden kom om Bord paa »Sophie«, bad han om Tilladelse til at gaa ned for at hente noget mere Tøj og sit Instrument, hvilket blev nægtet ham;
at han mente, at det Skib, som laa omtrent 5 Kml. til S. V. fra dem, var »Eske Smit«;
at da »Sophie« var sænket, styrede Undervandsbaaden i Retning af det andet Skib og forsvandt saa;
at han intet har at tilføje, og at han er villig til at aflægge Ed paa sin Forklaring.

Oplæst. Godkendt.
Aflagde Eden.

Fremstaar Letmatros H. A. Johansen, der paa Forespørgsel erklærer:
at han ikke har været straffet eller tiltalt;
at han har hørt nøje efter, da Kaptajnens Beskrivelse blev oplæst;
at alt, hvad der staar deri, er sandt, saa vidt han ved;
at han var tilrors, da det første Skud faldt;
at han roede Kaptajnen til Undervandsbaaden;
at han ikke var om Bord paa denne;
at han ikke talte med nogen om Bord der;
at der ingen Nummer var at se paa den;
at han intet har at tilføje, og at han er villig til at aflægge Ed paa sin Forklaring.

Oplæst. Godkendt.
Aflagde Eden.

Fremstaar Jungmand P. T. R. Mogensen, der paa Forespørgsel erklærer:
at han ikke har været straffet eller tiltalt;
at han har hørt nøje efter, da Kaptajnens Beskrivelse blev oplæst;
at alt, hvad der staar deri, er sandt, saa vidt han ved;
at han stod paa Udkig, da det første Skud faldt;
at han blev tilbage paa Skibet, til han blev beordret af Tyskerne til at forlade det;
at han intet har at tilføje, og at han er villig til at aflægge Ed paa sin Forklaring.

Oplæst. Godkendt.
Aflagde Eden.

Fremstaar Matros J. A. Albertsen, der paa Forespørgsel erklærer:
at han ikke har været straffet eller tiltalt;
at han har hørt nøje efter, da Kaptajnens Beskrivelse blev oplæst;
at denne er sand, saa vidt han ved;
at han roede med Kaptajnen til Undervandsbaaden;
at han talte med en Mand om Bord, som spurgte ham, om de havde meget Sæbe om Bord;
at han saa et andet Skib i Nærheden;
at han antog det var det danske Skib »Eske Smit«, da de havde ligget sammen med det i Belfast Lough;
at han blev holdt tilbage paa Undervandsbaaden sammen med Kaptajnen;
at han intet har at tilføje, og at han er villig til at aflægge Ed paa sin Forklaring.

Oplæst. Godkendt.
Aflagde Eden.

Kaptajnen, som havde været til Stede ved Vidneførselen, gøres opmærksom paa sin Forpligtelse til i sin Tid i Danmark at melde sig til Søforhør.

Søforklaringen sluttet Kl. 12,10 Em.

(sgd.) *Edmund Berry,*
Generalkonsul.

Fremstod Kaptajn Peder Christian Pedersen af Martsal Landsogn, tidligere Fører af 3m. Skonnert »Sophie« af Marstal, hvem hans Beretning og Forklaringen for den danske Konsul forelæstes, hvorefter han erklærede dem for rigtige.

Kpt. tilføjer, at der fra Undervandsbaaden blev skudt en halv Snes Skud mod Skibet uden noget som helst Varsel. Undervandsbaadens Mandskab plyndrede Skibet for alt, hvad de kunde overkomme af Levnedsmidler, Instrumenter og alt andet, hvad de havde Brug for, og samtidig næg-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

tede de Kpt. at faa Proviant i Redningsbaaden udover den Smule de i Skyndingen havde kunnet forsyne sig med, ligesom de nægtede at udlevere nogen af de 6 Træpøse, som de bl. a. havde taget om Bord, til Trods for at Kpt. ikke havde noget som helst at øse med. Kpt. og hans Mandskab var kun halvt paaklædte, men det blev dem nægtet at gaa om Bord og hente noget Tøj. Det i Forklaringen omtalte Skib »Eske Smit« er forsvundet sporløst, saa Kpt. antager, at det ogsaa er torpederet.

O. v. a.

Fremstaar Styrmand Hans Hansen Wennerstrøm af Marstal, hvem det fremlagte blev forelæst, hvorefter han bekræftede Rigtigheden heraf. Kpt. retter sin Forklaring for Konsulatet derhen, at det maa have været »H. H. Petersen« og ikke »Eske Smit«, som de saa ligge Vest for »Sophie«, da »Sophie« blev sænket. Kpt. har nemlig senere talt med en Styrmand fra »H. H. Petersen«, der fortalte, at han laa med sit Skib indenfor Synsvidde udfor St. Kilda, da »Sophie« blev sænket. Da de saa »Sophie« blive sænket, skyndte de sig at faa Redningsbaaden forsynede og gjort klar.

Fremstod Matros Johannes Anton Albertsen af Kragnæs, hvem Kaptajnens Beretning og hans Forklaring for Konsulatet forelæstes, hvorefter han erklærede begge Dele for rigtige og ikke havde noget at tilføje dertil.

Kaptajn Pedersen tilføjede, at det øvrige Mandskab er spredt; Kpt. ved ikke, hvor de nu er.

Sagen sluttet.

Søretten hævet.

Iver Krabbe.

Chr. Drejø. *E. C. Drejø.*

Vidner:

Vilh. Andersen. *B. Jørgensen.*

»Sophie«s
Rederi: E. B. Kromann. Marstal.
Reg. Tonn. Br.: 237.
Reg. Tonn. Net.: 205.
Bygningssted: Svendborg.
Bygningsaar: 1901.
Materiale: Eg.
Klasse: Bur. Ver. ✠ 16 ³/₃ G. 1. 1.
Assurance: Kr. 74,000. Krigsforsikringen for danske Skibe.

---

141. 3m. Skonnert »H. P. PETERSEN« af Marstal.

Beskudt og sænket i Atlanterhavet den 7. Maj 1917 paa Rejse fra Glasgow til Randers med 300 Tons Kul. Ingen Omkomne.

Udskrift af Søforhørsprotokollen ved Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn.

Aar 1917 den 23. Juni Formiddag Kl. 10¼ blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand: Overretsassessor Rump og dens Medlemmer: Komandør Bræstrup og Kaptajn Hein.

Der foretoges:

Nr. 131/1917. Søforhør i Anledning af, at Skonnert »*H. H. Petersen*« er bleven sænket.

For Rederiet mødte Skibshandler Sørensen.

For Krigsforsikringen mødte Kaptajn Fabricius.

Af Besætningen mødte:

Styrmand P. M. Hansen.

Matros Thorvald Weichel.

Kok Hans Rasmussen.

Der fremlagdes et Uddrag af Skibsdagbogen.

Uddraget er saalydende:

Uddrag

af Dagbogen om Bord i 3m. Sk. »H. H. Petersen« af Marstal.

Den 17. April 1917 forlod Skibet Glasgow med 300 Tons Kul bestemt for Randers, men da Vinden var imod, opankrede vi paa Greenock Red.

Den 21. April lettede vi og styrede ud af Clyden. Vi havde faaet Ordre fra den engelske Regering, hvor vi skulde sejle, og at vi skulde anløbe Lerwick (Shetlandsøerne) for Ordre. Da Vinden stadig stod i Nordkanten, var det os umuligt at krydse ud gennem Ratlinsund. En Aften, Datoen huskes ikke, blev vi stoppet af en engelsk Patrouillebaad, som tog os ind i Red-Bay (Irland) for Undersøgelse. Dagen efter kom der en Marinekaptajn om Bord

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

og undersøgte Skibet, men fandt intet, men gav os Ordre til ikke at fortsætte Rejsen, før vi fik Tilladelse fra Regeringen; der laa vi i 10 Dage, inden vi fik Lov til at lette, men da fik vi Stille i nogle Dage, hvorfor vi blev liggende.

Lørdag den 5. Maj ved Middagstid blæste det op af O. S. O. og tiltog i Styrke. Vi lettede med det samme og krydsede ud af Bugten og styrede Nord paa. Kl. 7 var vi klar af Ratlinsund.

Mandag den 7. Maj Kl. 7,30 Formiddag, fik jeg (Styrmanden) Vagten. Da var Vinden N. O. let Brise smult Vande og styrede bide Vind N. efter. Kl. 9,30 observerede jeg en tysk Undervandsbaad, som kom styrende ned paa os. Jeg purrede straks Frivagten ud, som kom paa Dækket straks. Undervandsbaaden skød 3 Skud paa os uden Varsel, det ene gik gennem Klyver, det andet gennem Skandseklædningen midtskibs og det tredje over Hækken. Vi brasede straks bak og gik i Skibsjollen alle Mand og roede om Bord i Undervandsbaaden med Skibspapirerne, som den beholdt. Vi fik Lov til at gaa om Bord og sætte Redningsbaaden i Vandet, men Føreren af Undervandsbaaden forlangte, at jeg og to af Folkene skulde blive paa Undervandsbaaden. Der blev da sendt 1 Officer og 2 Matroser af Undervandsbaadens Besætning ned i Jollen, som sammen med Kaptajn A. H. Friis og 2 Mand roede om Bord i »H. H. Petersen« og satte Redningsbaaden ud. Redningsbaaden var vel udrustet med Proviant og Vand samt alt Tilbehør. Kaptajn Friis og de 2 Mand gik i Baaden og roede over for at tage os med, som var blevet holdt tilbage paa Undervandsbaaden, hvorimod Tyskerne blev om Bord paa Skibet for at anbringe Bomber i Skibet, og jeg antager, at de tømte Skibet for Proviant og Værdigenstande. Skibet befandt sig dengang V. S. V. for St. Cilda I, ca. 40 Sømils Afstand. Vi fik Ordre til at styre paa St. Cilda, men da Vinden var N. O., maatte vi krydse os frem. Da Kl. var ca. 11 Formiddag saa vi Skibet sprængtes og sank. Vinden friskede mere op, og om Aftenen blæste det en Storm af O. N. O. med Regn og Sne. Vi laa hele Natten og drev for Drivankret og næste Dag med. Da det hele Tiden stod med svære Byger og høj Sø, besluttede vi at holde af for Hebriderne, og den 13. Maj Søndag Aften landede vi ved Barra Hd. Signal St., og samme Nat blev vi kørt til Castle Bay og blev indlogeret paa Hotellet; senere kom vi til Glasgow, hvor 4 Mand blev indlagt paa Hospitalet.

Palle Hansen,
Styrmand af 3m. Sk. »H. H. Petersen« af Mørstad.

Nr. 131/1917. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 23. Juni 1917.

Thomsen,
fg. Ass.

Styrmand Hansen forklarer, at Skibsdagbogen er gaaet tabt og det fremlagte Uddrag er skrevet efter Hukommelsen, og hvad der er anført siden den 7. Maj, er ikke anført i Skibsdagbogen.

Uddraget oplæstes og bekræftedes.

Styrmanden forklarer, at Kaptajnen ikke er hjemkommen, idet han maatte overtage et andet Skib i Galloway. Matros Kaj Kruse er heller ikke hjemkommen, idet han blev liggende paa Hospitalet i Glasgow.

Styrmanden forklarer, at Skibet stadig førte dansk Flag og danske Nationalitetsmærker og styrede den foreskrevne Kurs. Den tyske Undervandsbaad, som kom i Sigte den 7. Maj om Formiddagen, førte tysk Orlogsflag, men intet Nummer var at se, og intet Signal blev givet. Den sendte derimod 3 Skud mod Skibet. Straks, da det første Skud faldt, begyndte de at brase bak og sætte Skibsjollen i Vandet, og gik alle fraborde. De roede derefter over mod Undervandsbaaden, hvor Kaptajnen gik om Bord med Skibets Papirer. Ingen af de tilstedeværende hørte, hvad der foregik der, men de fik Ordre til at sætte 1 Officer og 2 Mand om Bord i »H. H. Petersen« med Bomber, medens Styrmanden og 2 Mand af »H. H. Petersen«s Besætning blev holdt tilbage om Bord paa Undervandsbaaden. De erklærede blot paa Undervandsbaaden,

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

at alt skulde skydes ned. Efter at Kaptajnen havde faaet sat Redningsbaaden ud, gik hele Besætningen om Bord i denne, medens Undervandsbaadens Folk beholdt Skibsjollen, idet de erklærede, at de skulde bruge denne til at føre Proviant fra »H. H. Petersen« til Undervandsbaaden. Der blev intet af Betydning reddet fra »H. H. Petersen«. Komparenten ved ikke, om Skibsdagbogen maatte afleveres til Undervandsbaaden, eller om der ikke blev Lejlighed for Kaptajnen til at medtage den. Der blev derefter fra Undervandsbaaden givet dem Ordre til at styre mod St. Kilda. De havde St. Kilda i O. N. O. i mindst 40 Sømils Afstand. Kaptajnen paa Undervandsbaaden sagde ganske vist, at der kun var 15—20 Sømil, men dette kan ikke passe. Vinden var stik imod, frisk Brise, og Barometret stod lavt. Føreren spurgte derfor, om de ikke maatte styre efter Barra Head paa Hebriderne, men hertil blev svaret nej fra Undervandsbaaden. Komparenten bad ligeledes Undervandsbaaden om at slæbe dem lidt nærmere mod Land, hvad Undervandsbaaden nægtede. De roede og sejlede derefter bidevind mod St. Kilda og saa derefter efter $^3/_4$ Times Forløb, at »H. H. Petersen« var sprængt i Luften, efter at Undervandsbaaden havde beskudt den. Den forsvandt pludselig efter en Eksplosion. Der rejste sig snart efter baade Storm og Sø, saa de maatte bjærge Sejlene og ligge for Drivanker. De var dog den tredie Dag naaet omtrent 5—6 Sømil fra St. Kilda, men det blæste da op, og de mistede Drivankeret. Da de derefter ikke længere kunde holdt sig i Nærheden af St. Kilda, blev Kursen sat efter Barra Head, hvad de ikke tidligere havde turdet for Undervandsbaaden. De kom alle i Land der, men de 4 Matroser med opsvulmede Ben af det kolde Vand.

De øvrige mødende bekræftede Styrmandens Forklaring.

Redningsbaaden blev solgt paa Stedet for 8 Pund Sterling, idet der ikke kunde faas mere for den.

Oplæst. Vedtaget.

Forhøret sluttet.

Retten hævet.

Rump.

C. Bræstrup. *V. T. Hein.*

Udskrift
af
Ærø Herreds Politiprotokol.

Aar 1917 den 14. Juli Form. Kl. 10 blev Ærø Herreds Søret sat og holdt paa Raadhuset i Ærøskøbing og i den ord. Dommers Forfald adm. af hans Fuldmægtig Vilh. Andersen i Forventning af Amtets Sanktion og Søretsmedlemmerne C. Drejø og E. Drejø, i Overværelse af nedentegnede Vidner, hvor foretoges:

Søforhør Nr. 7/1917. Forhør i Anledning af 3m. Skonnert »H. H. Petersen« af Marstal den 7. Maj er sænket af en tysk U-Baad.

Fremstod Skibsfører Albert Henriksen Friis, Fører af den sænkede 3m. Skonnert »H. H. Petersen« af Marstal og fremlagde Uddrag af nævnte Skibs Dagbog, hvilket oplæstes og som han erklærede for rigtig. Dagbogen har han ikke med, den blev, da de i Skyndingen skulde forlade Skibet, om Bord i dette og er det fremlagte Uddrag af ham nedskrevet efter Hukommelsen. Det var Mandag den 7. Maj d. A. ca. Kl. 12 Middag at Skibet blev sænket ca. 20 à 25 Kvartmil V. S. V. for St. Kilda. Efterat Kpt. og Mandskabet var samlet i Redningsbaaden, hørte Kpt. at der fra U-Baaden blev affyret 10 à 12 Skud mod Skibet. Kpt. saa ikke Skibet synke, men saa at det var forsvundet fra Havoverfladen og er han sikker paa, at det er sunket, idet de endnu kunde se U-Baaden, men ikke Skibet. U-Baaden havde intet Mærke, men da den kom op mod dem, havde den det tyske Flag hejst, ligesom Skibets Officerer talte tysk. Kpt. er først kommen hjem fra Udlandet forrige Søndag og har han hørt, at Styrmanden og to af Besætningen har aflagt Søforklaring i København ved deres Ankomst dertil.

Skibet tilhørte Rederifirmaet H. C. Christensen i Marstal, var 166,57 R. T. N.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

og ca. 192 R. T. B., var bygget i Marstal for ca. 15 Aar siden, var som anført paa Rejse fra Glasgow til Randers og var lastet med Kul. Kpt. er ukendt med Skibets Værdi, dets Assurance og hvad Ladningen var assureret for. Besætningen bestod foruden Kpt. af Styrmand Palle Hansen af Marstal, Letmatros Thorvald Petersen af Kjøbenhavn, Kok Hans Rasmussen af Marstal, Matros Kaj Kruse som laa paa Hospitalet i Glasgow, da Kpt. rejste hjem, samt Ungmand Johannes Nielsen, Fredericia. O. v. med tilføjende af Kpt. at Tyskerne, da de gik om Bord, medbragte Bomber, men ved han ikke om disse er anvendt ved Sænkningen.

Det fremlagte Uddrag er saalydende:

»Uddrag af Dagbogen om Bord i 3m. Sk. »H. H. Petersen« af Marstal.

Den 17. April 1917 Kl. 8 Fmd. forlod Skibet Glasgow medbringende Ladning af Kul Tons 300, bestemt for Randers. Skibet blev slæbt af Damper, og Lods var om Bord. Kl. 11,30 ankrede paa Grenock Red grundet paa Modvind. Lørdag den 21. April fik Damper for at slæbe Skibet til Søs og Lods om Bord, Vinden N. V. frisk, efter at være kommen klar af Minespærringen kvitteredes Lods og Damper, og alle fulde Sejl tilsattes, fornøden Kurs styredes med stadig Kending. Indstrukser fra det engelske Admiralitet var mig givet før Afsejlingen fra Glasgow. Kl. 12 Md. passerede tæt Øst om Ailsa Crag, hvorfra Kursen sattes ret paa The Maiden Fyrtaarn, imellem Kl. 1 og 4 var det tæt Taage, Vind nordlig. Søndag Middag var Skibet S. O. for Black Head Fyrtaarn, ca. 8 Kvml. af; der krydsedes Nord efter til Tirsdag den 26. Aften, da Skibet ved denne Tid var naaet til Red Bay, hvor det var Meningen for Natten og holde gaaende for om mulig at komme gennem Ratlin Sund Onsdag den 27. (intet Skib maa passere der fra Solnedgang til Solopgang). Kl. 9 kom en engelsk Patrouillebaad og beordrede Skibet til Ankers, hvilke Ordre blev fulgt. Onsdag Morgen den 27. kom en engelsk Søofficer og Mandskab om Bord, beordrede Storlugen aabnet og forlangte at se Skibets Papirer, hvilket blev udført, hvorefter de engelske Folk forlod Skibet, men først udtalte Officeren, at nu kunde jeg blive liggende her foreløbig. Jeg spurgte af hvilken Grund Skibet blev stoppet, men fik derpaa intet Svar.

Torsdag Aften den 3. Maj blev Skibet frigivet og Lov til at fortsætte Rejsen, men som dog ikke blev paabegyndt før Lørdag Middag den 5. grundet paa stille.

Lørdag omtrent Kl. 1 kom Vinden sydøst, Ankret heves op og tjenlige Segl tilsattes, det blæste hurtig op til Storm, og Søen rejste sig meget. Skibet krydsedes vel ud af Bugten og ca. Kl. 7 var Ratlin Sund passeret og alle fulde Sejl tilsat, fornøden Kurs styredes efter den fra Admiralitetet opgivne Linie. Søndag Eftermiddag var den sydlige Pynt af Hebriderne i Sigte, Vind østlig, men flovt.

Mandag den 7. Maj omtrent Kl. 11 Form. observeredes en tysk Undervandsbaad, som umiddelbart efter begynde at beskyde »H. H. Petersen«, der blev løsnet 3 Skud, første Skud gik igennem Klyver, andet tog Skandseklædningen midtskibs og tredie gik tæt over Hækken, der brasedes bak ved første Skud, hvorefter Baaden firedes og hvori alle Mand gik og roede over til Undervandsbaaden medbringende Skibets Papirer, som overleveredes til Kaptajnen paa U-Baaden og som denne beholdt og erklærede, at Skibet skulde sænkes.

Jeg spurgte, hvorfor Skibet skulde sænkes, da vi var paa Vej til Danmark, men fik til Svar, at hans Ordre lød paa, at alt skulde sænkes. Jeg spurgte saa om Lov til at gaa om Bord og sætte Redningsbaaden ud, hvortil jeg fik til Svar, at om jeg havde bedre Baad kunde jeg gaa om Bord og tage den, ogsaa Brød, Vand, Kort og Kompas, hvorefter jeg og to af mine Folk samt en tysk Officer og to Marinesoldater roede tilbage til »H. H. Petersen«, Tyskerne medbringende Bomber.

Efter at være komne om Bord i »H.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

H. Petersen«, gik den tyske Officer straks hen og halede Flaget ned. Redningsbaaden sattes ud, fornødent Tøj og noget Proviant medtoges, og gik fra Skibet. Officeren spurgte da, om jeg var færdig. Vi roede saa igen til U-Baaden for at faa de tre der tilbageholdte Folk med. Jeg fik Ordre til at ro efter St. Kilda, som blev mig opgivet at være i Ø. N. Ø. ca. 20 à 25 Kvml. af, jeg udtalte Ønsket om at sejle til Hebriderne, da Vinden dertil var god, men dette blev afslaaet sigende, at der var meget længere dertil. Vi roede saa efter St. Kilda, senere tilsattes Sejl, men Vinden var imod, nemlig Ø. N. Ø., som tiltog i Styrke med rejsende Sø, saa vi samme Aften maatte tage Sejlene og lægge Baaden for Drivanker, som den laa for Natten over.

Tirsdag Morgen den 8. begyndte vi at ro og roede hele Dagen og paafølgende Nat, stadig blæsende og betydelig Søgang.

Onsdag Morgen den 9. tilsattes atter Sejl og krydsedes op efter St. Kilda, temmelig betydelig Sø og en Del Kulling. Samme Dags Aften gissede vi os ca. 5 à 6 Kvml. af N. V. for St. Kilda, det var da løjet helt af, men Søen løb stadig lige betydelig, det blæste hurtig op igen og tog til at regne, Sejlene maatte bjerges, og Baaden holdes paa Aarene Natten over og paafølgende Dag. Drivankret var mistet. Maatte ogsaa lade Baaden drive den 10. med paafølgende Nat; det var stadig stormende Kulling med Braad paa Søen og Regn.

Morgenen den 11. tilsattes igen Sejlene, og det bestemtes da at sejle efter Hebriderne. St. Kilda var da næsten ude af Sigte. Vejret bedredes den 12., stille Dagen over, der roedes Dagen over; den 12. Aften fik Luft fra N. Ø., tilsatte Sejlene, styrede stadig Ø. S. Ø. efter.

Søndag Middag fik Land i Sigte, som naaedes Kl. 7 samme Aften, temmelig udmattede. Vi blev vel modtagne og alt blev gjort vel og godt for os med tørt Tøj og varm Spise. Vi var landet paa Rarra Head, blev samme Nat kørt til Castle Ray, hvorfra vi fortsatte Rejsen til Glasgow den 16. og ankom til Glasgow den 18. om Aftenen, hvor fire Mand maatte indlægges paa Hospitalet.

A. H. Friis,
Fører af »H. H. Petersen« af Marstal.

Fremlagt i Ærø Herreds Søret den 14. Juli 1917.

Vilh. Andersen,
Fm.

Forhøret sluttet.
Søretten hævet.

Vilh. Andersen,
Fm.

E. C. Drejø. *C. Drejø.*

Vidner:
Martin Andreassen. *N. L. Nielsen.*

»H. H. Petersen«s
Rederi: Firma H. C. Christensen. Marstal.
Reg. Tonn. Br.: 192.
Reg. Tonn. Net.: 167.
Bygningssted: Marstal.
Bygningsaar: 1902.
Materiale: Eg.
Klasse: Bur. Ver. ✠ 16 $^{7}/_{8}$ G. 1. 1.
Assurance: Kr. 86,000. Krigsforsikringen for danske Skibe og Sø-Assurance-Foreningen »Ærø«.

---

142. S/S »HANS BROGE« af Kjøbenhavn.

Skudt i Sænk i Atlanterhavet den 8. Maj 1917 paa Rejse fra Dakar til Greenock med 1258 Tons Jordnødder. Ingen Omkomne.

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn gør vitterligt:

Aar 1917 den 13. Juni Kl. 12 blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand: Kriminalretsasessor Rump og dens Medlemmer: Kommandør Bræstrup og Kaptajn Hein.

Der foretoges:

Nr. 123/1917. Søforhør i Anledning af, at S/S »*Hans Broge*« er sænket.

For Rederiet mødte Inspektør Kaae.

For Krigsforsikringen mødte Kaptajn Michelsen.

Af Besætningen mødte:

Kaptajn Lund.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

1. Styrmand Peder Fischer.
2. Styrmand E. Rasmussen.
1. Mester Johs. Nielsen.
Hovmester Løitved Fabricius.
Kok K. Erlandsen.
2. Mester Søren Sørensen.
3. Mester R. Simonsen.
Fyrbøder Christian Højtberg.

Der fremlagdes Skrivelse fra Rederiet og Uddrag af Journalen, der var til Stede i Retten.

Uddraget, der sammenholdtes og fandtes overensstemmende med Skigsdagbogen, oplæstes for og godkendtes af de mødende af Besætningen.

Der fremlagdes en Søforklaring, afgiven for den danske Konsul i Liverpool.

Forklaringen oplæstes for og godkendtes af de mødende.

De fremlagte Dokumenter lyder efter hverandre saaledes:

MARIUS NIELSEN & SØN.
Sworn Shipbrokers.
Steamship Companies.
»Progress« — »Skjalm Hvide« — »Skagerak«.

Copenhagen Ø, den 13. Juni 1917. Onsdag.

Til
Sø- og Handelsretten, hersteds.

S/S »Hans Broge«.

I Anledning af Søforhøret, som skal afholdes, tillader vi os herved at meddele, at S/S »Hans Broge« afgik fra Rufisque den 19. April 1917 til Greenock med en Ladning Jordnødder og blev sænket af en Undervandsbaad den 8. Maj.

Skibet var bygget i 1907 i Kiel af Howaldtswerke og lastede ca. 2500 Tons inklusive Bunkers, Register Tonnage 1432 Brutto, 873 Netto, var klassificeret Bureau Veritas 1 $^3/_3$ G 1 1 P. R., Signalbogstaver N. R. H. C.

Skibet var krigsforsikret for 1,125,000 Kr. fordelt saaledes:

Krigsforsikringen for danske Skibe 750,000 Kr.

Nye gensidige Krigsinteresseforsikring for Dampskibe 375,000 Kr.,

og vi har givet fornøden Underretning om Afholdelse af Søforhøret.

Rederiet repræsenteres ved Søforhøret af Inspektør Kaae.

Vi vedlægger Skibsdagbogen, Bemandingslisten, Nationalitetscertifikat, Udtog af Søforklaring, afholdt i England, samt et Udtog af Skibsjournalen vedrørende en bjerget Skibsbesætning fra det norske Fuldskib »Asra«.

Med Højagtelse.
Dampskibs-Aktieselskabet »Progress«.
p. p. Marius H. Nielsen.
H. M. Nielsen. *H. Rasmussen.*

Indlagt:
Skibsdagbog.
Bemandingsliste.
Nationalitetscertifikat.
Udtog af Søforklaring.
Udtog af Skibsjournal.

Nr. 123/1917. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 13. Juni 1917.

A. Jacobsen,
Ass.

Liverpool, den 14. Maj 1917.

Uddrag
af S/S »Hans Broge«s Journal.

Den 19. April Kl. 5 Formiddag afgik fra Rufisque bestemt for Greenoch med en Ladning Jordnødder 1257,6 Tons Amn. 15′ 2″ F. 14′ 10″ Agter. Klokken 7,35 Formiddag ankom til Dakar for Bunker, efter at have indtaget ca. 45 Tons Kul og fersk Vand afgik fra Dakar Klokken 6,15 Emd. Under Rejsen er der ikke hændt noget nævneværdigt før end den 8. Maj Kl. 9 Formiddag, da der observeredes en Baad, styrede efter den, det viste sig at være en Redningsbaad med Besætning i. Stoppede og tog dem om Bord, de var fra norsk Fuldskib »Asras« af Kristianssand paa Rejse fra Belfast til Newyork i Ballast, var blevet torpederet. I Redningsbaaden var 12 Mand. Forsøgte at tage Redningsbaaden paa Slæb, men maatte lade den gaa paa Grund af for høj Sø. Samme Dags Eftermiddag Kloken 7,30 fik en Undervandsbaad at se agterude, ca. $^1/_2$ Kml. Stoppede Maskinen og kaldte Mandskabet til Red-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

ningsbaadene, ca. 2 Minutter efter beskød de Skibet uafbrudt.

Den 9. Maj Kl. 12 Md. landede Styrbords Redningsbaad ved Belderrig, ca. 4 Kml. derfra landede Bagbords Redningsbaad ved Maisted, der havde været 15 Mand i hver Baad. Kystvagten overtog Opsigt med Redningsbaadene.

J. Lund,
Fører.
Peder Fischer,
1. Styrmand.
E. Rasmussen,
2. Styrmand.
P. Sørensen,
2. Mester.
Chr. Højtberg,
Fyrbøder.

Nr. 123/1917. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 13. Juni 1917.

A. Jacobsen,
Ass.

Søforklaring.
S/S »Hans Broge«.

Aar 1917 den 15. Maj Kl. 10,30 Fm. optoges efter forudgaaende Berammelse paa det danske Konsulat i Liverpool Søforklaring i Anledning af, at Dampskibet »Hans Broge«, Kaptajn J. F. M. Lund af Aalborg, undervejs fra Rufisque, Afrika, (Afgangsdag den 19. April 1917) til Greenoch med en Ladning Jordnødder den 8. Maj 1917 var blevet sænket af en Undervandsbaad.

Konsulen fremlagde Kaptajnens Anmeldelse og den denne bilagte Udskrift af Skibsdagbogen, om hvis Tilstrækkelighed og ordrette Overensstemmelse, han i Forvejen havde forvisset sig om, givende fornøden Paategning om Overensstemmelsen.

Skibsdagbogen samt Bemandingslisten var tilstede ligesom Skibets Nationalitetscertifikat, hvorefter det maalte 873 43/100 R. T. N. og er bygget af Staal i Kiel i Aaret 1907 samt har Kendingsbogstaverne N. R. H. C. Skibets Maskindagbog, Maskincertifikat og Klassifikationscertifikat er gaaet tabt.

Mødt var Kaptajnen, og efter forudgaaende Aftale med Konsulen, 1. Styrmand, 2. Styrmand, 2. Maskinmester og Fyrbøder Højtbjerg.

Fremstaar Kaptajn Lund, der under Henvisning til den eventuelle Edsaflæggelse og til Lovens strenge Straf for Meneed behørigt formanes til Sandhed og navnlig derved ogsaa gøres opmærksom paa, at det er hans uvægerlige Pligt intet at fordølge, som kan tjene til Oplysning.

Kaptajnen forklarer:
at hedde Johannes Frederik Marius Lund;
at være født i Aalborg den 4. Oktober 1878;
at hans Bopæl er Kastelsvej, Aalborg;
at han hverken har været straffet eller tiltalt;
at han har ført Skibet fra den 5. Maj 1916.

Uddraget af Skibsdagbogen samt Anmeldelsen gennemgaas Punkt for Punkt med Kaptajnen, der Punkt for Punkt fastholder samme.

Paa Anledning forklarer Kaptajnen:

At efter at Skibet var afgaaet fra Dakar den 19. April d. A. var der intet nævneværdigt at berette indtil den 8. ds., da man ca. Kl. 9 Fm. observerede en Redningsbaad. Skibet befandt sig da ca. 40 Sømil fra den irske Vestkyst. Kursen styredes øjeblikkelig mod Redningsbaaden og de i denne ombordværende 12 Mand blev taget om Bord paa »Hans Broge«. Det viste sig, at disse Søfolk var Part af Besætningen fra Fuldskib »Asra« af Kristianssand, som var blevet sænket af en Undervandsbaad 4 Dage tidligere. Samme Dags Aften Kl. 7,30 fik Letmatros Josef Herman Lans af Sverrig Øje paa noget, som dukkede op af Vandet, og han varskoede straks Kaptajnen og 1. Styrmand, som begge befandt sig paa Kommandobroen. Kaptajnen benyttede derefter Kikkerten og fik Øje paa en Undervandsbaad agterude i en Afstand af ca. $^1/_2$ Kvartmil fra Skibet. Kaptajnen gav øjeblikkelig Ordre til at stoppe Maskinen, og alle Mand blev kaldt til Redningsbaadene. Forinden Baa-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

dene blev sat i Vandet, blev der fra Undervandsbaaden affyret 3—4 Skud mod Styrbords Redningsbaad, uden dog at ramme denne. De to Baade var ikke kommen mere end ca. 2 Favne bort fra Skibet, før dette blev Genstand for uafbrudt Beskydning, som vedvarede indtil Kl. ca. 10,30. Kaptajnen saa ikke Skibet synke grundet paa Mørket. Kaptajnen fremhæver endvidere, at der ikke, forinden han forlod Skibet, blev rettet noget som helst Spørgsmaal til ham eller nogen anden af Besætningen, ligesom der heller ikke blev givet noget som helst Signal fra Undervandsbaaden. Det første Skud, som blev affyret, var dog formentlig løst, som imidlertid 2 Sekunder senere efterfulgtes af skarpe Skud. Begge Skibsbaadene styrede derefter mod Land og næste Dags Middag naaede Styrbordsbaad til Belderig og Bagbordsbaad til Maysted, ca. 4 Kvartmil fra Belderig. Kystvagten sørgede derefter for Kost og Logi for hele Besætningen, som den næste Dag, den 10., afrejste til Liverpool via Dublin—Holyhead, hvortil de ankom Fredag Eftermiddag den 11. ds.

Oplæst. Godkendt.

Fremstaar Styrmand P. Fischer, som var vagthavende Officer, da Undervandsbaaden kom til Syne, der under Henvisning til den eventuelle Edsaflæggelse og til Lovens strenge Straf for Mened behørigt formanes til Sandhed og navnlig ogsaa derved gøres opmærksom paa, at det er hans uvægerlige Pligt intet at fordølge, som kan tjene til Oplysning.

Komparenten foreviser sit Næringsbevis som Styrmand, dateret Nordby den 6. Juni 1904:

Komparenten forklarer:

at hedde Peter Petersen Fischer;
at være født i Sønderho den 10. Oktober 1881;
at hans Bopæl er i Nordby;
at han hverken har været straffet eller tiltalt;
at han har faret med Skibet som Styrmand siden 26. November 1915.

Uddraget af Skibsdagbogen samt Anmeldelsen gennemgaas Punkt for Punkt med Komparenten, der Punkt for Punkt tiltræder samme og intet ved at tilføje.

Oplæst. Godkendt.

Fremtræder 2. Styrmand Rasmussen, der under Henvisning til den eventuelle Edsaflæggelse og til Lovens strenge Straf for Mened behørigt formanes til Sandhed og navnlig derved ogsaa gøres opmærksom paa, at det er hans uvægerlige Pligt intet at fordølge, som kan tjene til Oplysning.

Komparenten forklarer at have erholdt Næringsbevis som Styrmand i December Maaned 1897 og Bevis som Skibsfører i Aaret 1906.

Komparenten forklarer:

at hedde Ernst Nicolaj Jacob Rasmussen;
at være født i Søllerød den 11. Oktober 1871;
at hans Bopæl er: c/o Handelsgartner Hulbjerg, Villa »Rolighed«, Fortunen, Klampenborg;
at han hverken har været straffet eller tiltalt;
at han har faret med Skibet som 2. Styrmand siden den 31. Oktober 1916.

Uddraget af Skibsdagbogen samt Anmeldelsen gennemgaas Punkt for Punkt med Komparenten, der Punkt for Punkt fastholder samme og intet ved at tilføje.

Oplæst. Godkendt.

Fremstaar 2. Maskinmester Sørensen, der under Henvisning til den eventuelle Edsaflæggelse og til Lovens strenge Straf for Mened behørigt formanes til Sandhed og navnlig ogsaa derved gøres opmærksom paa, at det er hans uvægerlige Pligt intet at fordølge, som kan tjene til Oplysning.

Komparenten foreviser sit Bevis som Maskinmester af 1. Klasse, udstedt i Kjøbenhavn den 19. Februar 1901.

Komparenten forklarer:

at hedde Søren Peter Vilhelm Sørensen;
at være født paa Sandevejgaard, Frederiksborg Amt, den 27. December 1871;
at hans Bopæl er Holbækgade 5, Kjøbenhavn;

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

at han hverken har været straffet eller tiltalt;
at han har faret med Skibet som 2. Maskinmester siden November 1916.

Uddraget af Sikbsdagbogen samt Anmeldelsen gennemgaas Punkt for Punkt med Komparenten, der Punkt for Punkt tiltræder samme.

Paa Anledning forklarer Komparenten:

At han den 8. Maj Kl. ca. 7,30, medens han havde Vagt i Maskinrummet, fik Ordre fra Kaptajnen til at stoppe Maskinen, hvilket blev gjort øjeblikkelig.

Umiddelbart derefter hørte Komparenten to Skud, og han løb op paa Dækket, hvor han var den øvrige Besætning behjælpelig med at fire Baadene ned.

Oplæst. Godkendt.

Fremstaar Fyrbøder Højtberg, der under Henvisning til den eventuelle Edsaflæggelse og til Lovens strenge Straf for Mened, behørigt formanes til Sandhed og navnlig ogsaa derved gøres opmærksom paa, at det er hans uvægerlige Pligt intet at fordølge, som kan tjene til Oplysning.

Komparenten forklarer:
at hedde Niels Hans Christian Højtbjerg;
at være født i Viborg den 10. September 1881;
at hans Bopæl er Thorsgade 18 A, 2. Sal, Kjøbenhavn;
at han hverken har været straffet eller tiltalt;
at han har faret med Skibet som Fyrbøder siden den 1. November 1916.

Uddraget af Skibsdagbogen samt Anmeldelsen gennemgaas Punkt for Punkt med Komparenten, der Punkt for Punkt tiltræder samme og intet ved at tilføje.

Oplæst. Godkendt.

Konsulen mener det ikke i Undersøgelsens Interesse nødvendigt at afhøre flere Vidner, og heri er Kaptajnen enig.

Samtlige Deponenter, der var bleven afhørt enkeltvis, fremtræder nu samlede og bekræfter, efter samlet at være blevet behørigt formanet til Edsaflæggelse, hver for sig deres Forklaring med Lovens Ed.

Konsulen henleder endnu Kaptajnens Opmærksomhed paa hans Forpligtelse til i sin Tid i Danmark at melde sig til Søforhør.

Søforklaringen sluttede Kl. 12,45 Eftermiddag.

I. F. Carøe,
Konsul.
(Konsulat-Stempel.)

Nr. 123/1917. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 13. Juni 1917.

A. Jacobsen,
Ass.

Kaptajnen forklarede, at »Hans Broge« førte dansk Flag og danske Nationalitetsmærker. Undervandsbaaden gav intet Signal og førte intet Flag, men begyndte straks at beskyde Skibet, uagtet »Hans Broge« saa snart Undervandsbaaden var kommen op af Vandet, stoppede Maskinen. De var ligeledes begyndt at fire Baadene i Vandet, inden Skydningen begyndte, og Skydningen fortsattes uafbrudt bl. a. efter Baadene, baade medens de blev firede af og senere medens de laa i Vandet og morsede til hinanden.

Undervandsbaaden vedblev derefter at beskyde» Hans Broge«, men man kunde ikke se, hvad Resultatet blev eller at den sank, idet det var ganske mørkt. Der er ikke senere hørt noget som helst til den. Undervandsbaaden skød paa »Hans Broge« i 3 Timer i Træk, fra Kl. 7½ til Kl. 10½, og de hørte senere Skud fra Undervandsbaaden fra Kl. 11½ til Kl. 1 om Natten. Undervandsbaaden tog sig intet af Redningsbaadene. Det var jævn Kuling og Sø fra forskellige Sider. Afstanden var ca. 10 à 12 Kvartmil til Land i Sleaksbay. De fik intet reddet, da de gik i Baadene, ud over Skibsdagbogen og Skibets Papirer samt Instrumenter og Søkort. Baadene blev overgivne til den engelske Kystvagt paa Stedet. Hele Besætningen kom velbeholdne i Land, uagtet enkelte af Skudene var passerede kun faa Tommer fra Baadene.

Oplæst. Vedtaget.

Søforhøret sluttet.

Retten hævet.

Rump. C. Bræstrup. V. T. Hein.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

»Hans Broge«s
Rederi: Dampskibs-Aktieselsk. »Progress«. Kbhvn.
Reg. Tonn. Br.: 1432.
Reg. Tonn. Net.: 873.
Tons DW.: 2500.
Bygningssted: Howaldtwerke. Kiel.
Bygningsaar: 1907.
Materiale: Staal.
Klasse: Bur. Ver. ✠ I ³/₃ G. 1. 1. PR.
Assurance: Kr. 1,125,000. Krigsforsikringen for danske Skibe m. fl.

---

143. Bark »ANNA« af Marstal.

Sænket i den engelske Kanal den 13. Maj 1917 paa Rejse fra Mortego Bay, Jamaica, til Havre med 663 Tons Farvetræ. Ingen Omkomne.

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn gør vitterligt:

Aar 1917 den 13. Juni Kl. 12 blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand: Kriminalretsassessor Rump og dens Medlemmer: Kommandør Bræstrup og Kaptajn Hein.

Der foretoges:

Nr. 122/1917. Søforhør i Anledning af, at Bark »*Anna*« (N. S. C. M.) af Marstal er sænket.

Af Besætningen mødte:

Kaptajn E. Christensen.

Styrmand Fyrkilde.

Der fremlagdes 1 Rapport, som oplæstes for og bekræftedes af de mødende.

Den fremlagte Rapport er saalydende:

Kjøbenhavn, den 13. Juni 1917.

Rapport

over Bark »Anna«s Sænkning i Kanalen den 13. Maj 1917.

Søndag den 13. Maj 1917 Form. Kl. 6 fik en Undervandsbaad i Sigte, som styrede ned paa Skibet. Storsejlet gaves op, Baaden svingedes ud, klar til at fire i Vandet, alle Mand kaldtes paa Dækket, kort efter faldt 6 Skud, brasede bak, firede Baaden i Vandet, alle Mand forlod Skibet, da flere af Kuglerne gik igennem Sejlene. Roede nu hen til Undervandsbaaden. 2 Officerer og 3 Mand sattes nu om Bord i Skibet, disse medbragte 6 Bomber. Chefen for Undervandsbaaden bad os nu forlade Skibet, da vi ikke havde mere der at gøre, roede bort med Baaden. Skibet befandt sig da paa gisset N. Bredde 49° 12′—4° 26′ V. Lgd. Kl. 9½ sænkedes først Skibet, efter at Proviant samt Rekvisitter fra Skibet var bragt om Bord i Undervandsbaaden.

E. Christensen,
Skibsfører.

H. Hansen Fyrkilde,
Styrmand.

Nr. 122/1917. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 13. Juni 1917.

A. Jacobsen,
Ass.

Kaptajnen forklarer, at Skibsdagbogen er gaaet tabt. Han ved ikke, om Ladningen, der var bestemt til Havre, var forsikret. Skibet var forsikret i Marstal og krigsforsikret.

Kaptajnen forklarer, at »Anna« førte dansk Flag og danske Nationalitetsmærker. Undervandsbaaden førte intet Flag og havde intet Signal givet, da den beskød »Anna«. »Anna« brasede straks bak, da det første Skud var faldet, men Undervandsbaaden vedblev at skyde, indtil de var gaaede fraborde.

Baaden blev derefter kaldt hen til Undervandsbaaden, og der blev spurgt om Ladning og Bestemmelsessted, og Komparenten opgav, at de kom fra Jamaica med Lockwood til Havre. De fik derefter Ordre fra Undervandsbaaden til at sætte Officerer og Mandskab om Bord i »Anna«, og disse medbragte Bomber. Hele Besætningen fik derefter Ordre til at ro bort fra »Anna«, og der blev ikke sagt, hvor de skulde ro hen. Det var fint Vejr med lidt vestlig Dønning. De var ca. 30 Kvartmil nord for Isle de Bas.

De kunde ikke se fra Baaden, hvad Undervandsbaadens Mandskab foretog om Bord i »Anna«, men de kunde se, at de havde taget »Anna«s Baad og førte 3 Baadlaster over i Undervandsbaaden. De tog bl. a. Proviantdaaser og nogle Grise samt nyt Tovværk, som de udskar af Sej-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

lene. Inden de forlod »Anna«, havde de maattet aflevere Skibets Papirer, og Komparenten hørte Chefen sige til Næstkommanderende, at han skulde passe paa, at de ikke medtog Kronometret. Flaget paa »Anna« blev derefter halet ned, og de saa Skibet eksplodere. De blev optagne af en fransk Patrouillebaad og kom alle velbeholdne i Land i Southampton. De fik kun reddet det nødvendigste Tøj. Baaden maatte Komparenten sælge i Southampton for 8 Pund Sterling.

Skibet førte 663 Tons Farvetræ.

Oplæst. Vedtaget.

Søforhøret sluttet.

Retten hævet.

Rump.

C. Bræstrup. V. T. Hein.

»Anna«s
Rederi: R. K. Bager. Marstal.
Reg. Tonn. Br.: 610.
Reg. Tonn. Net.: 551.
Bygningssted: Sunderland.
Bygningsaar: 1877.
Materiale: Jern.
Klasse: Bur. Ver. • II 3/3 L. 1. 1.
Assurance: Kr. 46,500. Krigsforsikringen for danske Skibe.

---

144. 3m. Skonnert »FREDEN« af Marstal.

Skudt i Sænk i Atlanterhavet den 22. Maj 1917 paa Rejse fra Setubal til Thorshavn med 273 Tons Salt. 2 Omkomne.

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn gør vitterligt:

Aar 1917 den 3. Juli Formiddag Kl. 9¹/₄ blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand: Docent Sindballe i Henhold til Konstitution af 15. Juni d. A. og af dens Medlemmer: Kaptajn Møller og Kaptajn Petersen.

Der foretoges:

Nr. 136/1917. Søforhør i Anledning af, at 3-mastet Skonnert »*Freden*« er bleven sænket.

Der fremlagdes Rapport og Søforklaring, afgiven i Leith.

Det fremlagte lyder efter hinanden saaledes:

Søforklaring.

Tremastet Skonnert »Freden« af Marstal afgik den 25. April fra Setobal, Portugal, bestemt for Thorshavn, med 5 Mands Besætning og med en fuld Ladning Salt. Skibet fandtes da at være i sødygtig Stand.

Rejsen foregik uden nævneværdige Hændelser indtil den 16. Maj Kl. 1 p. m., da vi i Nærheden af Færøbanken blev standset af en fransk Hjælpekrydser »Champagne«, der beordrede os til at stoppe, og efter at have undersøgt Skibets Papirer satte et Prisemandskab, bestaaende af en Officer og tre bevæbnede menige om Bord, ændrede Kursen for Stornoway, og dertil styredes med ugunstig Vind indtil den 22. Maj Kl. 11 p. m., da Skibet efter Bestikket var en ca. 80 Kvartmil Nordvest af Butt of Lewis, da Vagten alarmeredes af et Skud. Det øvrige Mandskab blev straks purret ud. Ræerne brasede bak, og Bomsejlene nedfiredes samtidig med at alt blev gjort klart til at sætte Baadene ud. Mandskabet var hurtigt paa Dækket, og en tysk Undervandsbaad øjnedes forude om Styrbord; denne fortsatte uden Afbrydelse Skydningen, og under Arbejdet med at sætte Redningsbaadene i Vandet, ramtes denne af flere Projektiler, der gjorde den usødygtig; den blev dog sat i Vandet med 5 Mand, der forgæves, staaende i Vand til Livet, søgte at stoppe Lækagerne. Ogsaa Skibsjollen blev sat i Vandet med Resten af Besætningen.

Under Arbejdet med at sætte Baadene ud, beskød Undervandsbaaden Skibet med ca. 10 Skud i Minuttet, og et af de første Skud kvæstede en af det menige Prisemandskab dødeligt i Hoved og Hals, ogsaa en anden af Prisemandskabet blev ramt af en Granatstump i Skulderen, men blev dog anbragt i Jollen i lidende Tilstand.

Med fuldtallig Besætning — undtagen den franske Marinesoldat, der i Mellemtiden var død — søgte Baadene at klare fra Skibet, uden at var lykkedes at

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

medbringe Skibsjournal, Papirer o. s. v. U-Baaden havde styret til Læsiden fortsættende Skydningen, og snart efter begyndte Skibet at synke.

Da Baadene var ca. 150 Alen fra det synkende Skib, blev der rettet mindst tre successive Skud mod disse, uden dog at ramme, men Projektiler eller Granatstumper slog i Vandet til alle Sider .

Efter forgæves at have forsøgt at stoppe Lækagerne i Redningsbaaden, blev dennes Mandskab taget i Jollen, ligeledes blev Vand- og Brødtankene skiftet over, og tidligt paa Morgenen lod vi Redningsbaaden gaa.

I Skibsjollen befandt sig nu i alt otte Mand, hvoriblandt den saarede, og da Baaden var lastet til sin yderste Bæreevne, blev alt unødvendigt kastet over Bord, og Kursen fortsattes efter bedste Skøn efter Land.

For de paafølgende 48 Timer var Vejr og Sø moderat, og Rationer af Vand blev omdelt sparsomt, men det ferske Vand slap snart op, ogsaa Kiksen var delvis opblødt af Saltvand.

Morgenen den 27. Kl. 1 døde Kokken, Rasmussen, og op paa Formiddagen afgik Kaptajnen, H. Christensen, ligeledes ved Døden. Begge havde døjet meget under de udstaaede Strabadser og havde nydt Saltvand. Da Haabet om snart at naa Land kun var ringe, og Søen tilmed viste Tegn til at rejse sig, blev det fundet nødvendigt at lette Baaden, før end Natten brød frem, og efter en simpel Ceremoni, blev de to afdøde sænkede i Havet.

Den 28. Maj om Middagen saas en Sejler, der laa med Stille, og efter denne roedes der, og endelig Kl. 11 samme Dags Aften blev vi optagne af den danske 3-mastede Skonnert »Cimbria« af Marstal, Kaptajn Albertsen, der ydede Mandskabet, som var stærkt udmattede, den bedste Pleje og Behandling.

»Cimbria« befandt sig ca. 60 Kvartmil Nord for Butt of Lewis bestemt for Stornoway, hvor vi ankom den 30. Maj om Formidagen.

Det viste sig nødvendigt at anbringe hele den reddede Besætning paa Lewis Hospital, hvor den danske Konsul, Mr. Mackenzie, fik alt arrangeret paa det fortræffeligste, efter at han med stor Takt og Venlighed straks ved Ankomsten til Stornoway havde sørget for tørt Tøj etc. etc.

Leith, den 12. Juni 1917.

C. N. Philipsen,
Styrmand.

Fritz Reinwald.

Peter E. Heinesen.

Nr. 136/1917. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 3. Juli 1917.

Blum,
Ass.

Udtog
af Generalkonsulatets (Leith) Journal, dateret 12. Juni 1917.

Efter forudgaaende Berammelse optoges i Dag Kl. 11 Formiddag Søforklaring i Anledning af, at 3mst. Skonnert »Freden« af Marstal, undervejs fra Setubal (Afgangsdag 25. April 1917) til Thorshavn med en Ladning Salt, den 22. Maj i Atlanterhavet var sænket af en Undervandsbaad.

Alle Skibspapirer var gaaet tabt.

Der fremlagdes:

1) Styrmandens Anmeldelse.

2) En skriftlig Berettelse om Hændelsen, udfærdiget af Styrmanden, undertegnet af denne og Mandskabet.

Til Stede var:

Generalkonsul E. Berry.

Vicekonsul G. Davidsen.

Styrmand Christen Nielsen Philipsen, født i Marstal 1862.

Matros Fritz Reinwald, født i Helsingør 1897.

Matros Peter Eliezer Heinesen, født i Sørvaag 1894.

Fremstaar Styrmand C. N. Philipsen, der under Henvisning til den eventuelle Edsaflæggelse og til Lovens strenge Straf for Mened behørigt formanes til Sandhed og navnlig derved ogsaa gøres opmærksom

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

paa, at det er hans uværgerlige Pligt intet at fordølge, som kan tjene til Oplysning.

Vidnet erklærer paa Forespørgsel:

at han ikke har været tiltalt eller straffet;

at Skibet var bygget af Eg i Marstal i Aaret 1894 og var 143 R. N. T.

at Skibsjournalen er gaaet tabt, og hans Beretning er skrevet efter Hukommelsen saa godt som muligt;

at alt er sandt, og han intet har at tilføje;

at da Skibet blev anholdt, var det omtrent paa 59° nordlig Bredde og 20° vestlig Længde;

at det er hans Mening, at hvis Skibet vedblivende havde sejlet den satte Kurs, vilde det rimeligvis have forblevet uden for Krigszonen, men det var noget, Kaptajnen maatte bestemme, og denne havde intet sagt derom til Vidnet;

at da Undervandsbaaden kom tilsyne, var Skibet 30 km. N. V. af Butt of Lewis;

at Skibet havde Skibets Navn, Danmark og to danske Flag malet paa hver Side;

at han ikke saa noget Nummer paa Undervandsbaden, men det var en stor Baad;

at der var Prisemandskab paa »Cimbria« fra det samme Krigsskib som paa »Freden«, og

at han er villig til at aflægge Ed paa sin Forklaring.

Oplæst. Godkendt.

Aflagde Eden.

De øvrige Vidner tilkaldtes og blev i Lighed med det foregaende Vidne henviste til den eventuelle Edsaflæggelse og Lovens strenge Straf for Mened samt gjort opmærksom paa, at det var deres uværgerlige Pligt intet at fordølge, der kunde tjene til Oplysning.

Vidnerne afhørtes derefter særskilt.

Fremstaar Matros F. Reinwald, der paa Forespørgsel erklærer:

at han ikke har været tiltalt eller straffet;

at alt, hvad der staar i Styrmandens Beretning, er sandt, saavidt han kan huske;

at han intet har at tilføje;

at Skibet havde de nødvendige Mærker, nemlig Navnet Danmark og to danske Flag malet paa hver Side;

at han ingen Nummer kunde se paa Undervandsbaaden, da det var halvmørkt, da han saa den, og

at han er villig til at aflægge Ed paa sin Forklaring.

Oplæst. Godkendt.

Aflagde Eden.

Fremstaar Matros P. E. Heinesen, der paa Forespørgsel erklærer:

at han ikke har været tiltalt eller straffet,

at alt, hvad der staar i Styrmandens Beretning, er sandt, saavidt han kan huske,

at han intet har at tilføje,

at Skibet havde Navn, Danmark og to danske Flag malet paa hver Side, og

at han er villig til at aflægge Ed paa sin Forklaring.

Oplæst, godkendt, aflagde Eden.

Styrmanden, som havde været tilstede ved Vidneførslen, gøres opmærksom paa hans Forpligtelse til i sin Tid i Danmark at melde sig til Søforhør.

Søforklaringen sluttet Kl. 11,40 Formiddag.

Edmund Berry,
Generalkonsul.

Nr. 136/1917. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 3. Juli 1917.

Blum,
Ass.

Af Besætningen mødte:

Styrmand C. Philipsen.

Matros Reinwald.

Matros P. E. Heinesen.

For Rhederiet mødte Skibshandler G. Sørensen.

For Krigsforsikringen mødte Kaptajn Gabe.

Rapporten oplæstes for og bekræftedes af de mødende.

Styrmanden bemærker paa Anledning, at »Freden« blev stoppet af den franske Hjælpekrydser paa omtrent 57° nordlig

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Bredde og 20° vestlig Længde, saa vidt han kan huske.

Styrmanden saa ligesom de øvrige mødende, at »Freden« sank.

Iøvrigt henholder de sig til den fremlagte Søforklaring.

Oplæst, vedtaget.

Søforhøret sluttet.

Retten hævet.

K. Sindballe.

A. N. Petersen. *J. Møller.*

»Fredenes
Rederi: E. B. Kromann. Marstal.
Reg. Tonn. Br.: 166.
Reg. Tonn. Net.: 143.
Bygningssted: Marstal.
Bygningsaar: 1894.
Materiale: Eg.
Klasse: Bur. Ver. ✠ 16-6 ²/₃ G 1. 1.
Assurance: Kr. 43,000. Krigsforsikringen for danske Skibe.

---

145. 2m. Fiskerfartøj »STREYMOY« af Thorshavn.

Sænket den 23. Maj 1917 paa Fiskeri paa Færø Banke med Fisk og Salt om Bord. Ingen Omkomne.

Udskrift af Færøernes Sorenskriveris Sørets-Protokol.

Aar 1917, den 26. Maj, Klokken 3 Eftermiddag blev en Søret sat paa Tinghuset i Thorshavn af Formanden med Søretsmedlemmerne Hansen og Heinesen og nedentegnede Vidner.

Der foretoges:

Søforhør Nr. 22/1917 angaaende, at Kutter »*Streymoy*« af Thorshavn er bleven sænket af en Undervandsbaad.

Fremstod Johan Christian Carl Jensen af Thorshavn, Fører af den sænkede Kutter, 40 Aar gammel.

Han forklarer, at Kutter »Streymoy« var en tomastet Sejlkutter af den her almindelige Slags, stor ca. 80 Tons Brutto, tilhørende A/S »Oggjafelagid«, hjemmehørende i Thorshavn, korresponderende Reder er S. E. Müller, Thorshavn. Fartøjet var vistnok 36—37 Aar, men i overordentlig god Stand.

Komparenten kom om Bord i Skibet som Fører den 14. eller 15. d. M. Kutteren havde som Følge af Saltmangel ligget stille i dette Foraar. Efter at de havde forsynet sig med Agn og Proviant, afsejlede Kutteren paa Fiskeri Tirsdag den 15. ds. om Aftenen. Næste Dag prøvede de at fiske Øst for Nolsø men fik ikke noget, saa samme Eftermiddag opgav de Fiskeriet der, satte Sejl og gik til Færø Banken. Torsdag Aften Klokken 6 lagde de til for at fiske paa Vestkanten af Banken. I Dagene indtil den 23. d. M. foregik intet af særlig Betydning. De fiskede og den næste Dags Morgen var de naaet til ca. 650 Stortorsk. De holdt sig stadig paa den vestlige Del af Banken, dog noget længere fra Vestkanten. Den 23. ds. har Pladsen været ca. 60° 55′ Bredde og ca. 8° 41′ Vestlængde. Komparenten var paa det rene med at dette var indenfor den af Tyskerne angivne Blokadezone. Komparenten tænkte imidlertid ikke at der var nogen Risiko derved, og ingen af Mandskabet viste Tegn til Engstelse.

Den 23. ds. om Morgenen hørte de Skydning, der vedvarede til Klokken ca. 10 Formiddag, ret stærk saaledes at det ikke faldt Komparenten ind, at det kunde hidrøre alene fra Undervandsbaade. Han tænkte, at det var Kamp mellem Englænderne og Tyskerne.

Lidt senere var han ude med Baad at skyde Maager til Agn. Han vilde herefter tage Solhøjden og spurgte op til Kutteren hvad Klokken var. Der blev svaret Halvtolv og netop samtidig saa han fra Baaden et Fartøj, som han straks antog for en Trawler med Mesanen oppe. Han spurgte hen til Kutteren, hvad det var for et Fartøj. Der blev svaret, at det var en Undervandsbaad, hvilket han saa ogsaa saa. Vejret var noget diset, saaledes at man kunde se næppe mere end 3—4 Kvartmil til nogen Side. Komparenten gik om Bord i Kutteren og fik hurtigst muligt Vand, Proviant, et Kompas samt Skibspapirerne ned i Baaden. Mandskabet, 10 foruden Komparenten, gik saa i Baaden. De fleste fik deres Oljetøj med. Paa dette

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Tidspunkt naaede Undervandsbaaden hen til Kutteren. Den lagde sig i en Kabellængdes Afstand fra denne. Fra Undervandsbaaden blev der vinket til dem om at komme hen til dem, hvad de saa gjorde. Undervandsbaaden laa da og senere med Taarnet oppe, men iøvrigt saaledes, at Vandet skyllede hen over den. Noget Nummer, Mærke eller Flag saa Komparenten eller hans Folk ikke paa den. Undervandsbaaden var vel ca. 900 Fod lang, omtrent samme Længde som Kutteren. Efter at de var komne hen til den, kom Komparenten og Bedstemanden op i Taarnet, og de øvrige af hans Folk op paa Dækket paa nær to, der blev i Skibsbaaden. Komparenten saa 10—11 Mand om Bord i Undervandsbaaden. En, der syntes at have Kommandoen, en ung Mand, der saa ud til at være ca. 23 Aar, førte Ordet. To Mand fra Undervandsbaaden gik straks i Skibsbaaden og med denne hen til Kutteren.

Den Mand, der førte Ordet paa Undervandsbaaden, talte med Komparenten paa Engelsk og spurgte om de vidste, hvor de var. Komparenten svarede bekræftende, og Tyskerne sagde, at saa var de altsaa indenfor dens Krigszone og saa vidste de nok, hvad der vilde ske. Tyskeren spurgte om de havde set engelske Trawlere eller Patrouilleskibe, hvortil de svarede nej. De havde heller ingen set den Dag. En Mand paa Undervandsbaaden, som syntes at være Næstkommanderende, talte godt Dansk. Han blev et Par Gange af Undervandsbaadens Fører benyttet til at tale med Komparenten. Efter ca. $^1/_2$ Times Forløb kom Baaden tilbage fra Kutteren, og Komparenten og hans Folk fik Ordre til at gaa i Baaden. Fra Undervandsbaaden fik de den Besked, at de ikke skulde gaa til Skibet igen for det vilde snart gaa i Luften, men ingen anden Anvisning, heller ikke med Hensyn til hvad Kurs de skulde styre. De gav sig saa til at ro med Kurs mod Færøerne. Da de var klare af Undervandsbaaden sprang Dækket paa Kutteren og lidt senere, Klokken 12,26 Eftermiddag, sank den. Undervandsbaaden holdt sig i Nærheden. Fra Undervandsbaaden blev der hverken da den kom eller senere affyret noget Skud.

Undervandsbaaden satte nu Kurs mod en anden Fiskekutter, der laa ca. 4 Kvartmil borte, i sydlig Retning, hvor de havde set den hele Formiddagen. Komparenten mener, at det var »Britannia« af Tveraa; dette anser han for utvivlsomt. De havde ligget i Nærheden af samme Kutter i 3 Dage. De saa ikke denne Kutter blive sænket, men hørte en Time senere et lignende Knald fra den Kant, hvor den laa, som det, der hørtes, da »Streymoy« sprængtes.

En anden Kutter laa i østlig Retning ca. 5 Kvartmil fra den førstnævnte Kutter. Begge disse Skibe saa Komparenten fra Undervandsbaadens Taarn. Den sidstnævnte Kutter satte Sejl til, da »Streymoy« sank. Komparenten antog denne Kutter for »Suderoy« af Thorshavn, men maa have taget fejl heri, da »Suderoy«, der gik fra Skaale Tirsdagen, efter hvad han nu har faaet at vide, umuligt kan have været paa Banken Onsdag Formiddag. Tilmed havde den paagældende Kutter Reb i Sejlene og dette vilde »Suderoy« ikke have haft, hvis den lige var kommen til Banken. Komparenten troede, at denne Kutter blev sænket, idet han saa den lægge til Vinden, hvorefter det blev tykt, saaledes at han tabte den af Syne. Nu er han imidlertid tilbøjelig til at antage, at det maa have været den færøske Kutter »Bjørn Olafsson«, der har bragt »Britannia«s Mandskab ind. At han saa den lægge til har saa været for at tage »Britannia«s Mandskab om Bord. Ca. $^1/_2$ Time efter at de havde hørt »Britannia« sprænges, hørte de 6—7 Skud, antagelig fra Undervandsbaaden. Kort efter kom de til en Kutter, som viste sig at være »Victory« fra Suderø, som de varskoede og som saa satte Sejl. Et Kvarterstid efter traf de Kutter »Stanley« af Vaag, som de kom om Bord i og ligeledes advarede. Den satte Sejl og gik mod Færøerne. Det var da

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Taage, der holdt sig i ca. $2^1/_2$ Time. Efter at Taagen var lettet, hørte de intet mere, men i det Tidsrum, medens Taagen laa, hørte de ligesom to Skud, som de antog betød, at den Kutter, som de mente var »Suderoy«, var bleven sænket. Fra Undervandsbaadens Taarn havde man, forstod Komparenten, imidlertid talt 3 Fartøjer i Kikkert, nemlig »Britannia«, den han da antog for »Suderoy« samt et tredje Skib, som han ikke saa med blotte Øjne. Maaske er det dette, der blev sænket. »Stanley« naaede ind mod Færøerne næste Morgen. Komparenten og hans Mandskab gik saa i deres Baad og naaede ind til Vaagø, medens »Stanley« satte Kurs til Suderø.

Oplæst. Godkendt.

Komparenten tilføjer, at Tyskerne beholdt »Streymoy«s Maalebrev. Fiskericertifikatet har han afleveret paa Landfogedkontoret.

Oplæst. Godkendt.

Komparenten aftraadte.

Fremstod derpaa Hans Peter Nicolajsen, Bedstemand paa »Streymoy«, 34 Aar gammel, og Joen Frederik Martin Dam, Kok paa »Streymoy«, begge af Thorshavn.

Kaptajn Joensens Forklaring blev foreholdt dem og de godkender den. Bedstemand Nicolajsen tilføjer, at da Undervandsbaaden kom til Kutteren, var det første der skete, at Flaget blev hejst paa Mesanen. Dette gjorde han efter Kaptajnens Ordre. De kom begge paa Dækket samtidig; Kaptajnen fra Baaaden og Nicolajsen nede fra Kahytten, hvor han havde været et Par Minutter.

Nicolajsen spurgte Kaptajnen paa Undervandsbaaden, hvad Meningen var og hvad der vilde blive af dem. Tyskeren sagde saa paa daarligt Engelsk, der syntes at være en Blanding af Engelsk, Dansk og Tysk, at der var 50 Kvartmil til Land, og Nicolajsen forstod, at han mente de nok kunde klare sig til Land.

Oplæst. Godkendt.

Noget Mærke eller Nummer saa de ikke paa Undervandsbaaden eller paa dennes Besætning. Flag havde den ikke.

Oplæst. Godkendt.

Komparenterne aftraadte.

Fremstod Johan Carl Poulsen, 34 Aar gammel, af Nolsø og Viglund Baldrin Helvinius Hansen af Thorshavn, 30 Aar gammel, begge Fiskere med »Streymoy«.

De forklarer, at det var dem, der med Skibsbaaden gik tilbage til Kutteren fra Undervandsbaaden, medbringende to af Undervandsbaadens Mandskab. Tyskerne talte lidt Engelsk og af og til nogle Ord paa Dansk. De to Komparenter fik Lov til at komme med op paa Kutteren og fik 2 Minutter til at tage Proviant i Baaden. Tyskerne indrømmede dem dog to Gange til 2 Minutter, saa de fik Tid til at tage noget Vand, Margarine, noget Brød samt Skibsuret i Baaden, hvor der allerede i Forvejen var noget Vand og Proviant. Tyskerne fyldte en Sejldugssæk, som de havde med sig, med forskellige Ting.

Tyskerne anbragte 3 Patroner, ikke større end almindelige Jagtpatroner, som de forbandt med en Ledning, der førte til et lille Klokkeværk, der blev trukket op og sat paa Dækket. Derpaa hejsede Tyskerne Flaget ned og tog det med sig og saa gik de i Baaden igen.

Komparent Hansen bemærker, at i Lasten saa han Tyskerne anbringe en Blikæske, hvorfra en Ledning til et Klokkeværk oppe paa Dækket, ikke det samme som det, der stod i Forbindelse med Kahytten.

Iøvrigt har Komparenterne ikke særligt at bemærke.

Oplæst. Godkendt. Aftraadte.

Søforhøret sluttet.

Retten hævet.

Thygesen.

Z. Heinesen. *Hans C. Hansen.*

Vidner:

H. Hansen. *E. Andreasen.*

»Streymoy«s
Rederi: (Akties.) S. E. Müller, Thorshavn.
Reg. Tonn. Br.: 81.
Reg. Tonn. Net.: 81.
Bygningssted: Rye.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Bygningsaar: 1881.
Materiale: Eg.
Klasse: —
Assurance: Kr. 8500. Færøernes gensidige Forsikring for Sejlfartøjer.

---

146. 2m. Fiskerfartøj »ELSE« af Trangisvaag.

Beskudt og sænket den 23. Maj 1917 paa Fiskeri paa Færø Banke med ca. 27 Tons Fisk og Salt om Bord. Ingen Omkomne.

Udskrift af Færøernes Sorenskriveris Sørets-Protokol.

Aar 1917, den 25. Maj, Klokken 7 Eftermiddag blev en Søret sat paa Tinghuset i Thorshavn af Formanden med Søretsmedlemmerne Haraldsen og Jacobsen samt undertegnede Vidner.

Der foretoges:

Søforhør Nr. 21/1917 angaaende, at Kutter »*Else*« af Trangisvaag er bleven sænket af en tysk Undervandsbaad.

Fremstod Carl Henrik Axel Sivertsen af Fuglø, 22 Aar gammel, der forklarer, at han var Fører af Kutter »Else« af Trangisvaag, der den 23. d. M. er bleven sænket af en Undervandsbaad.

Han indleverer Skibets Papirer til Retten.

Han forklarer nærmere, at Fartøjet var en tomastet Sejlkutter af den her paa Øerne sædvanlige Type af Størrelse ca. 78 Tons Brutto, tilhørende Købmand Niels Juel Mortensen, Trangisvaag, hvor Kutteren hørte hjemme. Dens Kendingsmærke var T. G. 406. Skibets Alder er godt 30 Aar. Det var ualmindelig vel vedligeholdt. Skibets Værdi eller hvor meget det var assureret for kender Komparenten ikke.

Komparenten har ført Skibet siden i Marts d. A. Han forlod Thorshavn den 20. Marts for at paabegynde Aarets Fiskeri og gik til Færø Banken, og andre Steder har han overhovedet ikke fisket siden. Han havde gjort to Ture dertil, havde været inde i Trangisvaag to Gange for at oplægge Fangsten og var nu for tredje Gang paa Banken. Han har ialt i Aar landet 213 Skippund Saltfisk. Han forlod Trangisvaag den 17. d. M. og naaede Banken den næste Dag.

Komparenten forklarer paa Anledning, at han, skønt han ikke plejer at læse Aviser havde hørt saa meget om den Blokadezone, som fra tysk Side er erklæret, at han var ganske paa det rene med, at Færø Banken ligger indenfor den. Han tænkte imidlertid ikke over Risikoen ved at fiske indenfor Zonen. Hans Mandskab var nok paa det rene med at det var indenfor Zonen, men ingen af dem har overfor ham ytret nogen Ængstelse ved at være med.

I Dagene mellem den 18. og den 23. d. M. fiskede de ca. 900 Stortorsk; men iøvrigt forefaldt der intet af Interesse.

Den 23. ds. om Morgenen Klokken ca. $8^1/_2$ kom Bedstemanden ned og vækkede Komparenten, der skulde op for at skyde Fugle til Ager; da Komparenten lidt efter kom op paa Dækket, saa han et Fartøj ca. 1 Kvartmil borte og var straks paa det rene med, at det var en Undervandsbaad. Bedstemanden har senere fortalt Komparenten, at han havde set det samme Fartøj længere borte og da troede, at det var en Fiskeslup.

»Else«s Plads var paa det Tidspunkt paa ca. 60° 45′ Bredde og ca. 9° 10′ Vestlig Længde. Dette forklarer Komparenten efter at have benyttet et i Retten værende Kort, idet han tilføjer at det væsenlig er efter Dybdeforholdene han har sit Skøn over Pladsen, som i hvert Fald var paa den vestlige Del af Banken.

Undervandsbaaden laa, da Komparenten saa, hvad det var for et Fartøj, med Taarnet oppe men iøvrigt awash. Den nærmede sig hurtigt. Den kom paa Prajeholds Afstand.

Det første Komparenten gjorde, da han opdagede Undervandsbaaden var at hejse sit Flag. Derpaa gav han Mandskabet Ordre til at klæde sig godt paa. Endvidere lod han en Tønde Kiks og en Kedel Vand anbringe i Skibsbaaden, en Femmandsfarer. Kompasset rev han løs og lagde det i Baaden. Da Komparenten var

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

ved at faa Flaget bragt op nedefra var Undervandsbaaden kommen nær og laa stille. Fra den begyndte man at skyde med Maskingeværer for og agten for Kutteren samtidig med at der fra dens Taarn blev vinket saaledes at Komparenten forstod, at han skulde komme over til dem. Komparenten med hele sit Mandskab, foruden ham 10 Mand, var nu kommen i Skibsbaaden og roede med denne hen til Undervandsbaaden. Komparenten og 5 Mand blev taget om Bord i Undervandsbaaden, medens 2 Mand af dennes Besætning gik i Kutterens Baad og med denne og de deri værende 5 Mand gik tilbage til Kutteren. En Mand paa Undervandsbaaden, der saa vidt Komparenten forstod, var Officer, spurgte ham paa Engelsk, om han kunde tale dette Sprog, hvortil Komparenten svarede nej. Bedstemanden kunde tale lidt, men der blev ikke sagt ret meget. En Mand paa Undervandsbaaden gennemsaa Kutterens Papirer, som Komparenten havde taget med sig, skrev noget op i en Lommebog og gav derpaa Komparenten Papirerne tilbage.

Ingen af de Mænd, Komparenten saa paa Undervandsbaaden, syntes at være i Stand til at tale med ham. De talte indbyrdes, og han forstod ikke, hvad de sagde, bortset fra at en sagde noget om at det ikke var en engelsk Slup.

En af dem der gik over til Kutteren skal have talt dansk med de Mænd, der var blevne i Baaden.

Komparenten eller hans Mandskab har ikke set noget Nummer eller Mærke paa Undervandsbaaden. Denne laa hele Tiden awash.

De Mænd fra Undervandsbaaden, som gik om Bord i Sluppen, havde taget en Flaske og en Sejldugspose med sig. De 5 Mand af Komparentens Mandskab, der var i Baaden, fik Ordre til at lægge lidt bort fra Sluppen, da de to Mænd fra Undervandsbaaden var længere om Bord i denne. De to Tyskere skal have taget en Torsk, en Margarinedunk og Flaget med sig, men iøvrigt vistnok intet. De stak Ild paa Sluppen og gik derpaa atter i Baaden og tilbage med den til Undervandsbaaden og Komparenten og hans Folk fik Ordre til at gaa i deres Baad og en af Tyskerne raabte til dem fra Taarnet paa Engelsk, at de skulde styre Øst til Nord. Komparenten saa paa dette Tidspunkt baade Røg og Ild fra Kutteren.

Tidsrummet mellem det Øjeblik, da Undervandsbaaden skød med Maskingeværer og det Tidspunkt, da Komparenten og hans Mandskab gik fra Undervandsbaaden har været ca. $^1/_2$ Time.

Da Komparenten kom i Baaden, saa han at Kedlen med Vand var bleven væltet og næsten tørret. Han rakte den saa op til Undervandsbaaden og fik den ogsaa fyldt.

De roede saa af Sted. Undervandsbaaden blev liggende lidt men sejlede saa i N. Vestlig Retning.

Da de havde roet en Times Tid forsvandt Kutteren. Komparenten havde lige set den, men da han et Øjeblik efter atter saa hen imod den, var den borte.

Komparenten saa ikke noget andet Fartøj mens det hele stod paa, men forstod, at man fra Undervandsbaaden i Kikkert kunde se et eller andet.

Da de havde roet ca. $4^1/_2$ Time kom de til Kutter »Beinir«, tilhørende S. P. Petersen, Fuglefjord, der laa og fiskede. Han havde herfra hørt Skydningen men troede, at det var Torden. Komparenten satte »Beinir«s Kaptajn ind i Situationen. Komparenten og hans Folk var om Bord i »Beinir« og hjalp til med at sætte Sejl, men der var ingen videre Vind. »Beinir« sejlede ind i Retning af Færøerne, men havde kun sejlet ca. 3 Kvartmil, da en Undervandsbaad saas at nærme sig. Komparenten gav saa sit Mandskab Ordre til at gaa i Baaden og roede bort. Da de havde roet ca. 1 Time saa de »Beinir« blive sænket, hvilket skete ved Sprængning. Komparenten har det Indtryk, at det var den samme Undervandsbaad, der sænkede »Beinir«.

Komparenten laa nu stille og ven-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

tede ca. $^3/_4$ Time paa Baaden fra »Beinir«, der ogsaa i god Behold kom hen til dem.

Fra »Beinir«s Baad, der ikke var videre solid, tog Komparenten to Mand over i sin Baad. Derfra fik han, der ikke havde Sejl, Sejlet fra »Beinir«s Baad og satte det, samtidig med at de tog »Beinir«s Baad paa Slæb. Saaledes fortsatte de ind mod Færøerne til i Gaar Eftermiddag Klokken 1, da der ikke var mere Vind. De roede herefter indtil de Klokken 6 i Gaar Eftermiddag naaede ind til Skopen, stadig i Følge med »Beinir«s Baad. De havde hele Tiden ganske godt Vejr, undtagen et Par Timer i Gaar Morges, da de fik voldsom Regn og noget daarlig Sø, saa de havde en Del Arbejde med at holde Baaden læns.

Ingen af Komparentens Mandskab synes at have lidt nogen Skade paa Helbred.

Oplæst. Godkendt.

Komparenten tilføjer, at Undervandsbaaden syntes at have en lignende Længde som »Det Forenede Dampskibs Selskab« »Tjaldur«.

Oplæst. Godkendt. Aftraadt.

Fremstod Johannes Elias Joensen af Kollefjord, 32 Aar gammel, Bedstemand paa Kutter »Else«. Han forklarer som forrige Komparent, hvis Forklaring i det væsentlige blev ham foreholdt. Han bemærker, at han var blandt dem af Mandskabet, der blev paa Undervandsbaaden, medens der blev sat Ild paa Sluppen.

Undervandsbaadens Længde var omtrent som den dobbelte Længde af en Kutter.

Den Undervandsbaad, der sænkede »Beinir«, saa ud til at være den samme.

Oplæst. Godkendt. Aftraadt.

Fremstod Rasmus Nysted af Nordskaale, 19 Aar gammel, Hans Marius Hansen, Arnefjord, 20 Aar gammel, og Just Ludvig Justesen af Kvannesund, 21 Aar gammel, Fiskere fra Kutter »Else«.

Kaptajnens Forklaring blev i Hovedtrækkene foreholdt dem og af dem godkendt. De to første bemærker, at de var med i Skibsbaaden, da den med de to Tyskere roede hen til Sluppen. De mener ikke, at de to Tyskere kunde tale dansk. Nysted spurgte dem derom, men fik et Svar, som han ikke forstod.

Ingen af dem kunde opdage noget Nummer eller Mærke paa Undervandsbaaden.

Oplæst. Godkendt.

Komparenterne aftraadte.

Søforhøret sluttet.

Retten hævet.

Thygesen.

Johs. Jacobsen. *Harald Haraldsen.*

Vidner:

H. Hansen. *E. Andreasen.*

»Else«s
Rederi: N. J. Mortensen, Tveraa.
Reg. Tonn. Br.: 78.
Reg. Tonn. Net.: 52.
Bygningssted: Yarmouth.
Bygningsaar: 1885.
Materiale: Eg.
Klasse: —
Assurance: Kr. 10,000. Suderø Fiskeriforsikring.

---

147. 2m. Fiskerfartøj »MARGRETHE« af Viderejde.

Sænket den 23. Maj 1917 paa Fiskeri paa Færø Banke. Ingen Omkomne.

Udskrift af Politiprotokol i Suderø Syssel.

Den 14. Juni 1917, Eftm. Kl. $3^1/_4$, blev en Søret sat paa Suderø Syssels Kontor i Tveraa (Trangisvaag) af Sysselmanden i Suderø Syssel som Formand i Henhold til Anordning Nr. 204 af 4. November 1892 og Søretsmedlemmerne Daniel Thomsen og Jens Mortensen med nedentegnede Retsvidner.

Hvor da

Nr. 4/1917, Søforhør blev optaget ang. Aarsagerne til, at den i Klaksvig hjemmehørende tomastede Kutter »*Margrethe*« er sunket sydvest for Færøerne den 23. f. M.

For Retten mødte Fiskeskipper Joen Peter Joensen, Vaag, 22 Aar gammel,

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

som formanet til Sandhed, forklarede følgende:

Kpt. førte tomastet Kutter »Margrethe« af Klaksvig, hvormed der har været drevet Fiskeri siden Paasketiden i Aar. Fiskeriet har hovedsagelig været drevet paa Færø Banken, sydvest for Færøerne. Skibet var 103,55 Reg. Tons Brutto drægtigt og tilhørte Skipper Jacob Henrik Isaksen, Viderejde. Det er ikke Kpt. bekendt, hvorvidt Skibet var forsikret. Det havde Fiskeri-Distrikts-Bogstaverne K. G. og Fiskeri-Reg.-Nr. 334. Skibet var ude paa dets 2. Fisketur i Aar og drev Fiskeri paa Færø Banken. Det havde en Besætning paa ialt 15 Mand. Andre Personer befandt sig ikke om Bord. Han havde kun tre Mand fra Suderø Syssel, nemlig Sigmund Henriksen, Ole Joensen og Sigurd Henriksen, alle af Vaag. Kpt. kan ikke opgive fulde Navn paa den øvrige Besætning. Paagældende var: 1) Martin fra Skopen, 2) Ingvard Joensen fra Midvaag, 3) Michel og 4) Fisher fra Klaksvig, 5) Simon Hansen, 6) Hans Michael Hansen, 7) Michal, 8) Daniel, 9) Victorinus Joensen, 10) Carl Hansen og 11) Lars Hansen, alle fra Viderejde.

Onsdag den 23. f. M. Formd. omkring Kl. 9½, da Skibet var paa den sydvestlige Del af Færø Banken, opdagede Kpt., at en Undervandsbaad nærmede sig med stor Fart fra Sydøst. Alle Mand, undtagen en som var syg, opholdt sig paa Kutterens Dæk, beskæftiget med at fiske. Luften var diset, og der var slet ingen Vind. I Søen var nogen Dønning, da det havde blæst en Del fra Sydvest om Natten. Skibets Baad, de havde kun den ene, som var en almindelig færøsk Baad af Størrelse som en lille Seksmandsfarer, var bundet agterude. Undervandsbaaden standsede ret nær Kutteren og der blev da af den affyret nogle svage Skud eller lign. Kpt. opfattede dette som Signal til, at han skulde begive sig hen til Undervandsbaaden. Han gik tilligemed 3 Mand (Sigmund Henriksen, Victorinus og Hans Michal) i Skibets Baad og roede hen til Undervandsbaaden. De begav sig op paa denne. Dennes Skrog var saavel for som agter formentlig omtrent 4 Fod over Havfladen. Kpt. mener, at Undervandsbaaden var omtrent af Længde som Postdampskibet »Tjaldur« og mere end dobbelt saa lang som en alm. færøsk Fiskekutter, der plejer at være henved 80 Fod lang. Den var malet lysegraa overalt. Paa Midten var et Taarn. Fra for til agter var over Taarnet spændt to Jerntraadstove (Wire). Ellers bemærkedes intet, som ragede op over Skroget.

Kpt.s Folk fortalte, at de havde set Nr. 33 mærket paa Taarnets Forkant. Kpt. var ikke saa langt forude, at han kunde se dette. Han bemærkede iøvrigt intet Navn, Nr. eller andet Kendetegn paa Undervandsbaaden, som ikke førte Flag. Da Kpt. var kommet op paa Undervandsbaaden, sagde en Mand, som opholdt sig i Taarnet, og som Kpt. ansaa for Chefen: »come here captain«. Kpt. kan ikke tale Engelsk, men forstaar lidt af dette Sprog. Samme Person talte derpaa et Sprog, som Kpt. ikke forstod (antagelig Tysk) og derefter Dansk. Han viste Kpt. et Kort (ikke noget egentlig Søkort), hvorpaa Grænselinien for den saakaldte Farezone var afmærket. Kpt. forstod, at det var paagældendes Mening at konstatere, at Kutteren befandt sig inde i Farezonen samt at forklare for Kpt., at Kutteren skulde sænkes. Paagældende Kort var i en lille Maalestok. Kortet blev kun oprullet, saa meget, at Kpt. saa dets nordlige Del, hvorpaa Færøerne og Havet vest for Øerne fandtes. Kpt. saa, at der paa et Sted sydvest for Myggenæs var mærket 62° paa Kortet i den nævnte Linie. Han havde sin Opmærksomhed henvendt paa, hvor nær Linien gik Suderøens Sydpynt. Efter et Skøn gik Linien for Farezonen omtrent 6 Kvartmil syd for Suderøens Sydpynt. Klippen Munken fandtes ikke afmærket paa Kortet; det er Kpt. vis paa. Kpt. føler sig overbevist om, at Linien var afsat længere fra Land end det Sted, hvor Munken findes. — 2 Mand fra Undervands-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

baaden roede derpaa med Kutterens Baad alene hen til Kutteren. Resten af Kutterens Mandskab kom derpaa med Baaden til Undervandsbaaden, hvorefter 2 af Mandskabet roede hen til Kutteren og hentede de 2 fremmede. Disse havde medført fra Undervandsbaaden en Sæk og nogle løse Flasker.

Under Opholdet om Bord viste Chefen paa Kortet den førnævnte Linie og angav, at man skulde sænkes, naar Skibet var syd for den, medens det vilde gaa frit nord for. En anden af de fremmede sagde, at han mente, at Kutteren burde faa Lov til at sejle hjem og fortøje i Havn og ikke vende tilbage, men Chefen sagde straks nej, at den skulde sænkes. De talte Dansk, men daarligt, saa Sproget var svært at forstaa. Kpt. sagde til Chefen, at Kutterens Baad var for lille til at bjærge hele Besætningen og at de lige saa godt kunde lade sig sænke med Kutteren som ro til Land med Baaden, men hertil fik han det Svar, at der intet var at gøre herved; de fik ingen anden Udvej end at gaa i Baaden. Kpt. talte Dansk.

De begav sig alle 15 Mand i Skibsbaaden, der var forsynet med 1 Raasejl og 8 Aarer samt med Kompas og Søkort. Af Proviant medførte de kun lidt Brød (8 Stkr. Skonrog) og en Kedel med The. Folkene havde i Skyndingen ikke taget mere med, skønt Kpt. havde paalagt dem at forsyne sig med Mad og Vand. Kpt. iagttog, at der forefaldt en Eksplosion om Bord i Kutteren, men denne sank først efter, at der var affyret flere Kanonskud paa den fra Undervandsbaaden.

Kpt. havde Skibspapirerne med om Bord i Undervandsbaaden og foreviste dem der og fik dem derefter tilbage. Han har dem ikke med her, de er i Vaag. Skibsbemandingslisten sank dog med Kutteren.

De roede ind imod Suderøens Nordspids og sejlede ogsaa en Del, efter at der var kommet lidt Vind fra S. S. O. Vejret vedblev at være godt, og Rejsen gik heldigt, skønt Baaden var tung og daarligt lastet. Der kom nok en Del Sø ind i Baaden men ikke mere end at man med Lethed kunde holde den læns ved Øsning. Efter at have roet i $10^1/_2$ Time traf de Kl. omtrent 8 om Aftenen den 23. Kutter »Sunbeam« af Vaag, som var paa Vej til Færø Banken og nu optog Kpt. og hans Fæller samt vendte om hjemad. De naaede Havn i Sørvaag næste Dag Kl. $1^1/_2$—2 om Eftermiddagen. Kpt. begav sig straks i Land og til Stedets Telefonstation, hvorfra han telefonerede til Sysselmanden i Vestmanhavn og meddelte det passerede.

Folkene bjærgede intet uden de Klæder, som de var iførte. Ingen af dem fik Men af Turen. I Løbet af Natten den 23.—24. f. M. blev Vejret daarligere, men han tænker, at de dog havde kunnet bjærge sig med Baaden, hvis ikke Mangelen paa Proviant havde medført, at de blev ude af Stand til at ro.

Om Bord i Kutteren var, da den blev sænket:

Ca. 3200 kg saltet Fisk, henved 1 Fad Fiskelever, ca. 140 Tønder Salt, ca. 2 Tons Kul, Proviant for omtrent 3 Uger og Fiskeredskaber.

De fremmede tog Kutterens Nationalflag og en Kpt. tilhørende Hagl-Jagtbøsse (enkeltløbet Baglader). De havde ogsaa taget andre Sager, som de medførte i en Sæk, men Kpt. ved ikke, hvilke disse var. Han saa dog en Æske Fænghætter falde ud af Sækken.

Oplæst. Godkendt. Aftraadt.

For Retten mødte Fisker Poul Sigmund Frederik Henriksen, Vaag, 54 Aar gammel, som forklarer i Overensstemmelse med foregaaende. Kpt. var om Bord i Undervandsbaaden. Der blev først af Folkene her spurgt, om Kpt. eller hans Fæller talte Engelsk eller Tysk, og da dette blev benægtet, søgte de fremmede at tale Dansk. Kpt. og hans Kammerater talte Dansk og Færøsk og syntes at blive godt forstaaede. Kpt. saa, at en Person, som han antog for Chefen, fremviste et Kort, men Kpt. iagttog ikke dette nærmere. Kpt. talte med en, som han antog for Næstkommanderende, om, at Undervandsbaaden

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

skulde bugsere Skibsbaaden nærmere ind mod Land, men Chefen vilde ikke gaa ind paa dette. Paa Overkanten af et Taarn eller Opbygning, som fandtes omtrent midtskibs, bemærkede Kpt. indgraveret i en Messingplade Bogstavet U, efterfulgt af flere Bogstaver, som tilsammen dannede et Ord, som Kpt. antog skulde være det tyske Ord, der betyder Undervandsbaad. Hvorledes Ordet lød, ser han sig ikke i Stand til at sige nu. Derimod er han vis paa, at Tallet 33 fandtes bag efter Ordet. Hele Kutterens Besætning, 15 Mand, maatte i Skibets Baad. Kpt. ventede ikke, at det vilde lykkes dem at naa Land, da Baaden var lille og overlastet samt Vejen lang til nærmeste Land. Imidlertid var de saa heldige at møde Kutter »Sunbeam«, som førte dem til Sørvaag. Kpt. var kun iført Underbenklæder, Støvler, Strømper, Benklæder, Vest og Hue. I Hastværket fik han ikke mere med.

Oplæst.

For Retten mødte Fisker Ole Joensen, Vaag, 15 Aar gammel, som bekræfter foranførte Forklaring i det væsentligste.

Kpt. opholdt sig om Bord i Kutteren, da to Mand fra Undervandsbaaden kom om Bord med Kutterens Baad. Da de hørte, at ingen forstod Engelsk, søgte de at gøre sig forstaaelig paa Dansk. De medførte en Sæk, tre Flasker og en aflang, rund Genstand. De paalagde Kutterens Folk at gaa fra Borde inden 5 Minutter. Dette blev ogsaa efterkommet. Kpt. saa, at Undervandsbaadens Folk havde en Bøsse med fra Kutteren, men han ved ikke, om de havde taget andet. Kpt. saa intet Nr. eller andet Mærke paa Undervandsbaaden. Medens han var i Skibets Baad paa Vej til Land, blev der talt om, at nogen havde set et Nr. paa Undervandsbaaden, nemlig 33. Kpt. var meget sulten, da han kom om Bord i Kutter »Sunbeam«, men han led ingen Men af Turen. Vejret havde været særdeles godt. Kpt. saa ikke, at der blev fremvist et Kort om Bord i Undervandsbaaden.

Oplæst. Aftraadt.

Forhøret udsat.

Retten hævet Eftm. Kl. $6^1/_4$.

Oliver Effersøe. D. Thomsen. J. Mortensen.

Vidner:

S. Hansen. *Debes Mortensen.*

»Margrethe«
Rederi: J. H. Isaksen. Viderejde.
Reg. Tonn. Br.: 104.
Reg. Tonn. Net.: 104.
Bygningssted: Brixham.
Bygningsaar: 1884.
Materiale: Eg.
Klasse: —
Assurance: Kr. 9000. Færøernes gensidige Forsikringsforening.

---

148. 2m. Fiskerfartøj »BRITANNIA« af Trangisvaag.

Sænket den 23. Maj 1917 paa Fiskeri paa Færø Banke med ca. 20 Tons Fisk og Salt m. m. om Bord. Ingen Omkomne.

Udskrift af Politiprotokol i Suderø Syssel.

Den 7. Juni 1917, Eftm. Kl. 4, blev en Søret sat paa Suderø Syssels Kontor i Tveraa (Trangisvaag) af Sysselmanden i Suderø Syssel som Formand i Henhold til Anordning Nr. 204 af 4. November 1892 og Søretsmedlemmerne Daniel Thomsen og Jens Mortensen tilligemed nedenteg-nede Retsvidner.

Hvor da

Nr. 3/1917, Søforhør blev optaget angaaende Aarsagerne til at tomastet Kutter »*Britannia*« af Trangisvaag er sunket paa Havet.

Fremlagt blev en Skrivelse af 25. f. M. fra Fiskerskipper Jens Christen Mortensen, Tveraa til Sysselmanden i Suderø Syssel, indeholdende en Beretning om den paagældende Begivenhed m. m., saalydende:

»Trangisvaag, den 25. Maj 1917.

Til
Sysselmanden i Suderø Syssel,
Trangisvaag.

Undertegnede Fiskeskipper Jens Christen Mortensen, Tveraa, Fører af tomastet Fiskekutter »Britannia« af Trangisvaag (T. G. 311) anmelder herved i Henhold til Sølovens § 40 følgende:

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Den 10. d. M. afsejlede jeg fra Trangisvaag med nævnte Skib, som tilhører Aktieselskabet J. Mortensens Eftf. i Trangisvaag og har en Drægtighed af 69,18 Tons Brutto og 44,35 Tons Netto. Skibet havde en Besætning paa ialt 11 Mand og var bestemt til samt udrustet til Fiskeri paa Færø Banken. Vi ankom til Færø Banken den næste Dag og drev Fiskeri der, indtil Skibet den 23. d. M. Formiddag Kl. 11½ blev sænket sammesteds af Mandskabet fra en Undervandsbaad.

Jeg opholdt mig i Kahytten, da Mandskabet meldte fra Dækket, at en Undervandsbaad var i Sigte. Jeg begav mig straks op paa Dækket. Da saa jeg, at en Undervandsbaad nærmede sig med meget betydelig Fart. Den var hurtig paa Siden af os og standsede her samt affyrede 2 à 3 svage Skud. Vi begav os straks alle i Skibets Baad, der flød agterude, fastgjort til Skibet. Vi ventede, at dette straks vilde blive skudt i Sænk og forberedte os paa at forlade Skibet, idet vi tog Kompas, Log, Vand og Brød med. Der blev nu kaldt paa os (vinket og vistnok ogsaa raabt) fra Undervandsbaaaden. Vi roede straks hen til denne, der var ganske tæt ved. Jeg og Mandskabet eller de fleste af os begav os op paa Undervandsbaaden, hvor jeg henvendte mig til en Befalingsmand, som jeg antog var Chefen eller Næstkommanderende. Vor Samtale foregik udelukkende paa Engelsk, i hvilket Sprog jeg kan gøre mig forstaaelig, medens jeg er helt ukendt med det tyske Sprog. Jeg spurgte først, hvad der skulde blive gjort med Kutteren. Hertil svaredes kort, at den skulde sænkes. Jeg ytrede da, at vor Skibsbaad var saa lille, at vi ikke kunde naa Land med den. Han svarede, at det kunde vi nok, for 1 à 2 Timer siden havde han sænket et Skib med 15 Mand, og de kunde nok klare sig i deres Baad, saa maatte vi ogsaa kunne bjærge os. Jeg sagde nu, at vi kun var kommet til Banken for at fiske, og at vi vilde forpligte os til ikke at komme tilbage der, hvis Skibet nu kunde slippe for at blive sænket. Manden svarede, at det skulde sænkes, og at han ikke kunde gøre noget derfor. Efter hans Ordre begav jeg mig nu i min Baad sammen med to Mand af mit Mandskab og to Mand fra Undervandsbaaden til Kutteren og om Bord i denne. De to Mand fra Undervandsbaaden medførte hver en Sæk, antagelig med Sprængstof, og begav sig ned under Dækket, den ene i Kahytten og den anden i Lukafet. Jeg gik ned i Kahytten for at hente Skibets Papirer og fik da Besked, at der kun var en Frist paa 2 Minutter til at forlade Skibet. Vi forlod saa alle efter et kort Ophold Kutteren med samme Baad, idet Mændene fra Undervandsbaaden medførte en mig tilhørende Baglader Haglbøsse, Kutterens Nationalflag, som vi havde hejset, da Undervandsbaaden nærmede sig, samt nogle Torsk, der laa paa Dækket og nylig var blevet fangede. Disse Sager blev borttaget uden min Tilladelse; jeg protesterede ikke, idet jeg gik ud fra, at en Protest intet vilde nytte. De fremmede Folk begav sig op paa Undervandsbaaden og vore Folk efter Ordre fra Vedkommende paa Undervandsbaaden ned i vor Skibsbaad, hvormed vi roede et Stykke bort og ventede for at iagttage, hvad der vilde foregaa med Kutteren. Efter at vi havde ventet i nogle Minutter, forefaldt der en Eksplosion om Bord i Kutteren, som sank med det samme.

Vi var ikke forsynede med Sejl og begyndte at ro i Retning af nærmeste Land, som var Suderøen. Vi var 11 Mand, og Baaden var kun lille samt havde ringe Bærekraft. Det var en almindelig færøsk Baad af Størrelse som en lille Firemandsfar eller en stor Trebæk. Det var en gammel Baad. Den var stærk nok men flød tungt i Søen. Vejret var godt. Der var dog nogen Uro i Søen, men Vinden, som kom fra S. S. V., var svag. Af og til slog Sø ind i Baaden. Jeg styrede, og de øvrige skiftedes til at ro, 5 Mand ad Gangen. — I følge de Beregninger, som jeg senere foretog, var vi den Gang 72 Kvart-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

mil V. t. S.—V. S. V. af Suderøens Nordende.

Undervandsbaaden sejlede i samme Retning, passerede os, og vi tabte den snart af Syne. Der var ikke Taage men diset Luft. En Times Tid senere bemærkede vi en Kutter forude. Den forsvandt pludselig. Jeg antager, at det var Kutter »Traveller« fra Vaag, som blev sænket af den samme Undervandsbaad. Da Undervandsbaaden først blev set, saavel som da vi skiltes fra den, var intet andet Fartøj at se i Nærheden. Efter at have roet i omtrent 5 Timer traf vi Kutter »Bjørn Olafsson« af Trangisvaag, der optog os.

Skipperen paa »Bjørn Olafsson«, Thomas Pauli Jensen fra Kvalbø, berettede, at han havde set en Undervandsbaad nogle Timer tidligere nærme sig en Kutter, der var sydvest for dem, hvilken sidste derefter forsvandt. Efter denne Beretning slutter jeg, at det har været den samme Undervandsbaad, som jeg saa, samt at den sænkede »Traveller«. Th. P. Jensen berettede tilligc, at han til samme Tid saa en Undervandsbaad øst for »Bjørn Olafsson« og iagttog, at denne sejlede hen til to Kuttere. Hvorvidt disse blev sænkede, kunde han ikke se, da de skjultes af Taage. Nogle af »Bjørn Olafsson«s Mandskab mente, at det ikke var en Undervandsbaad men en Baad med Sejl, som man havde set mod Øst, men Skipperen sagde bestemt, at det havde været en Undervandsbaaad, da han kunde se Braadet fra denne.

Efter Thomas Pauli Jensens Forklaring havde han ladet sætte Sejl til for at sejle til Suderø, den Gang han saa en Undervandsbaad i sydvestlig Retning, men da han saa blev en anden Undervandsbaad var øst for, opgav han sit Forehavende og forholdt sig indtil videre rolig paa samme Sted. Da jeg naaede Kutteren, blev straks begyndt at sejle nord over for at komme bort fra Farezonen. Om Aftenen bemærkedes to Kuttere omtrent ved Kanten af Færø Banken; de sejlede i Retning af Færøerne. Da vi i Gaar Aftes kom i Nærheden af Suderøens Nordende, saa vi to Kuttere (formentlig »Vigilant« og »Baradrangur«, der senere er kommet til Trangisvaag). Andre Fartøjer blev ikke bemærkede. — Kl. 11—12 i Gaar Aftes naaede Kutteren Mundingen af Kvalbøfjorden og her forlod jeg den med min Baad og nogle af mit Mandskab. Vi kom til Tveraa Kl. 1—2 i Nat.

Ingen af vore Folk led nogen Skade paa Helbred, men tabte alt, hvad vi havde om Bord. Man kunde af Hensyn til Baadens ringe Størrelse ikke tage noget med. Ingen havde andre Klæder end dem, som han var iført. Jeg mener bestemt, at vi ikke ved egen Hjælp havde kunnet naa Land. Vi var saa mange i Baaden, og denne stak saa dybt i Søen, at man, saaledes som Vejret blev, ikke kunde avancere, men kun til Nød holde sig paa samme Sted. Vinden blev sydøstlig og mere frisk, og samtidig blev Søen noget urolig. Under disse Omstændigheder vilde den tungt lastede Baad have taget mere Sø ind, end den kunde taale, hvis den var blevet roet for at naa Land.

Den omhandlede Undervandsbaad var stor. Den syntes at være omtrent lige saa lang som Dampskibet »Tjaldur«. Den flød i Vandskorpen og overskylledes jævnlig af Søen, naar undtages en mindre Platform kort foran midtskibs, der var lidt højere, og en Opbygning paa Forkanten heraf. Der blev ikke set Nummer, Navn eller andet Kendemærke paa Undervandsbaaden, som var graamalet. Alle Folkene var, saa vidt jeg saa, iførte ensfarvede mørke Klæder, uden Snore eller andre Kendemærker, heller ikke paa Hovedbedækningen, som var Kasketter. Jeg hørte dem ikke tale indbyrdes, og til os blev der kun talt Engelsk. Der blev af dem kun talt lidt, kun det aller nødvendigste som Svar paa Spørgsmaal og Befalinger. Jeg synes, at de talte godt Engelsk, saaledes at jeg ikke af deres Udtale med fuld Sikkerhed tør antage, at de ikke var Englændere, men jeg er dog tilbøjelig til at mene, at deres Udtale ikke var saa god som

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Englænderes plejer at være. Det bemærkes, at jeg har faret i 10—11 Maaneder med engelske Trawlere.

Saa vidt jeg ved er Kutter »Britannia« forsikret i Suderø Fiskeriforening i Trangisvaag men ikke særlig krigsforsikret. Besætningen var almindelig ulykkesforsikret. Da Undervandsbaaden kom til os, var hele Kutterens Besætning om Bord og ikke andre Personer.

Besætningen bestod af følgende:

Skipperen Jens Christen Mortensen, Tveraa.

Bedstemand Niels Jacob Nielsen, Famien.

Bedstemand Johan Samuelsen, Sumbø.

Fiskere:

Daniel Peter Midjord, Hove.

Johannes Langgaard, Tveraa.

Magnus Christian Sofus Debes.

Jesper Andreas Danielsen, Hove.

Oliver Nicolaj Midjord, Hove.

Niclas Joensen, Dal.

Nicolaj Larsen, Dal.

Thore Michael Albinus, Famien.

Jeg har ikke faaet Skibets Logbog med.

Skibets Papirer leverede jeg efter Ordre om Bord i Undervandsbaaden, og jeg fik dem ikke tilbage.

Jeg har ikke erfaret noget om Undervandsbaadens eller dens Besætnings Nationalitet, men forøvrigt er der vel ingen Grund til at antage andet end, at den har været tysk.

Jens Chr. Mortensen.

Fremlagt i en Søret den 7. Juni 1917.

Oliver Effersøe.

For Retten mødte Fiskeskipper Jens Christen Mortensen, Tveraa, 41 Aar gammel, der afgiver en Forklaring, som stemmer overens med Indholdet af den fremlagte Skrivelse. Kpt. forklarer bl. a.: Han drev Fiskeri med det af ham førte Skib tomastet Kutter »Britannia« paa Færø Banken, da en Undervandsbaad kom til Stede den 23. f. M. omtrent Kl. 11½ Formd., og Folk fra denne kort efter sænkede Kutteren med Sprængstof, som de lagde under Dækket. Kutteren var kun forsynet med 1 Baad og denne var lille og havde ringe Bærekraft. De blev af Folkene fra Undervandsbaaden henviste til at bjærge sig i Baaden, og da Kpt. sagde, at de ikke kunde naa Land med den, da den var for lille, fik han til Svar, at det maatte de nok kunne, for der var blevet sænket et Skib med 15 Mand for 1 à 2 Timer siden, og disse var nok i Stand til at klare sig i deres Baad. Til Trods for at Vejret var godt, mener Kpt., at han og hans Folk ikke vilde have bjærget sig til Land uden Hjælp. Vinden tiltog nemlig, og Søen blev uroligere om Aftenen. Efter omtrent 5 Timers Roning traf de imidlertid Kutter »Bjørn Olafsson«, med hvilket Skib de kom til Land uden at have lidt nogen Skade. De bjergede kun Livet og de Klæder, som de var iførte, 2 Kompasser og et Log.

Kpt. kan intet oplyse ang. Undervandsbaadens Nationalitet eller Nr., men han er gaaet ud fra, at Baaden var tysk. Folkene fra Undervandsbaaden talte kun Engelsk med Kpt., men han mener, efter Udtalen at dømme, at de ikke var Englændere. Kutteren fiskede, som nævnt, paa Færø Banken og har følgelig været indenfor den saakaldte Farezone. Han var ikke kommet af Vanvare indenfor Zonen. Færøske Sejlskibe og Motorbaade har stadig fisket paa Færø Banken i længere Tid, efter at den saakaldte »Blokade« af England var blevet proklameret omkring 1. Februar d. A. — Kpt. bemærker, at det forekommer ham, at nogen af hans Mandskab skal have talt om, at paagældende havde set, at der var anbragt Tal paa Undervandsbaaden, samt at det blev omtalt, at man om Formiddagen den 23. f. M. havde hørt flere kraftige Kanonskud. Efter hvad Kpt. senere har erfaret, antager han, at det ikke var Kutter »Traveller«, men en anden ham ubekendt Kutter, som han saa blive sænket noget senere end »Britannia«, jfr den fremlagte Skrivelse.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Den fremlagte Skrivelse samt foranførte Forklaring blev oplæst for Kpt., som godkender Skrivelsens og Forklaringens Rigtighed.

Kpt. aftraadt.

For Retten mødte Fisker med Kutter »Britannia« Johannes Langgaard, Tveraa, 50 Aar gammel, som afgiver en Forklaring, der bekræfter den af Skipperen afgivne. Kpt. kan ingen Oplysning give om Undervandsbaadens Nationalitet, Nr. eller lign. Han har ingen Kendskab til engelsk eller tysk Sprog. Kutterens Folk mistede alle deres ombordværende Ejendele. For at lette Baaden, der var tungt lastet af Folkene, kastede disse deres Støvler over Bord og havde kun Strømper paa Benene. Kpt. beholdt dog sine Støvler paa, da han ikke var i Stand til at faa dem af. Skipperen, der sad agter i Baaden og styrede, beholdt ogsaa sine paa.

Oplæst. Aftraadt.

For Retten mødte Fisker med Kutter »Britannia« Magnus Christian Sofus Debes, Tveraa, 17 Aar gammel, som afgiver en Forklaring, der bekræfter den af Skipperen afgivne. Iøvrigt forklarer Kpt. som sidste Kpt.

Oplæst. Aftraadt.

Fremlagt blev Afskrift af en af Skibets Ejer, Aktieselskabet J. Mortensens Eftf., Trangisvaag, afgivet Anmeldelse om Kutter »Britannia«s Forlis; hvilken blev oplæst.

Søforhøret sluttet.

Retten hævet Eftm. Kl. $5^3/_4$.

Oliver Effersøe.

J. Mortensen. *D. Thomsen.*

Vidner:

P. Nolsøe. *S. Hansen.*

Afskriften af Anmeldelsen er saalydende:

Anmeldelse om Udslettelse af Skibsregistret paa Grund af Forlis, Kondemnation efter Søskade, eller lign, af dansk Skib i Henhold til Registreringslovens §§ 58 og 62 (jfr Sølovens § 40 og Sørets-Lovens §§ 9 og 11).

Herved anmeldes til Udslettelse af Skibsregistret:

Skibets Navn, Art og Hjemsted:

»Britannia«, tomastet Kutter, Trangisvaag.

I hvilken Anledning følgende nærmere Oplysninger meddeles:

Bygningssted, Aar og Materiale: Grimsby, 1891, Eg.

Nationalitets- og Registrerings-Certifikatets Udstedelsesdag. Er Certifikatet afleveret (og da til hvem) eller gaaet tabt.

Certifikatets Udstedelsesdag kendes ikke. Certifikatet blev afleveret til Folk fra en Undervandsbaad, som sænkede Skibet den 23. f. M. og det blev ikke givet tilbage.

Register-Tonnage: Brutto 69,18 Tons, Netto 44,35 Tons.

Klasse i (Klassifikations-Selskabets Navn): Ingen.

Værdi: 18,000 Kr.

Assureret i (Assurance-Selskabets Navn).

Suderø Fiskeriforsikring i Trangisvaag (ikke krigsforsikret).

Assurance-Sum: 7500 Kr.

Rederens eller Rederiets Navn og Hjemsted (By eller Bopæl): Aktieselskabet J. Mortensens Eftf., Trangisvaag.

Førerens Navn, Hjemsted m. m.: Jens Christen Mortensen, Tveraa, Fiskeskipper.

Besætningens Størrelse: 11 Mand.

Passagerernes Antal: Ingen.

Ladningens Art m. m., Mængde, Vægt o. s. v., Værdi, Afsender, Modtager:

Skibet var udrustet til Fiskeri og drev Fiskeri. Det havde omtrent følgende inde:

6,500 kg saltet Fisk .	Værdi	3,300	Kr.
12,000 - Salt	—	1,200	-
1,500 - Kul	—	150	-
div. Proviant, Fiskeriredskaber	—	2,350	-
Besætningens Ejendele	—	3,000	-

Rederiet ejede $^2/_3$ af Fisken og Besætningen $^1/_3$. Salt, Kul, Proviant og Fiskeredskaber tilhørte Rederiet.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Assureret i (Assurance-Selskabets Navn), Fangst og Udredning ikke assureret:

Rejsen:

Afgangssted: Trangisvaag.

Afgangstid: Den 10. Maj 1917.

Bestemmelsessted: Fiskeri.

Forliset:

Sted: Paa Færø Banken sydvest for Færøerne.

Tid: Den 23. Maj 1917.

Art: Sænkning med Sprængstof, foretaget af Folk fra en Undervandsbaad.

Vind- og Vejrforhold, Strøm og Sø: Vinden S. S. V. Vejret godt. Søen lidt urolig.

Antal Baade: 1.

Antal Kronometre: Intet.

Førtes Dækslast og da hvor stor: Ingen.

Havdes Lods om Bord: Nej.

Er Menneskeliv gaaet tabt: Nej.

Er Vraget solgt: Nej.

Er Ladningen solgt: Nej.

Aarsagen til og de nærmere Omstændigheder ved Forliset: Sænkning med Sprængstof foretaget af Folk fra Undervandsbaad.

Om og da ved hvilken Ret Søforhør er optaget: Er endnu ikke optaget. Vil blive optaget ved Suderø Syssel.

Udstedelsessted og Datum:

Trangisvaag, den 7. Juni 1917.

Anmelderens Navn, Livsstilling og Bopæl:

Aktieselskabet J. Mortensens Eftf.

P. Mortensen,
Trangisvaag.

Afskriftens Rigtighed bekræftes.

Oliver Effersøe.

Fremlagt i en Søret den 7. Juni 1917.

Oliver Effersøe.

»Britannia«s
Rederi: (Akties.) P. Mortensen. Trangisvaag.
Reg. Tonn. Br.: 69.
Reg. Tonn. Net.: 44.
Bygningssted: Grimsby.
Bygningsaar: 1891.
Materiale: Eg.
Klasse: —
Assurance: Kr. 75,000. Suderø Fiskeriforsikring i Trangisvaag.

---

149. 2m. Fiskerfartøj »BEINIR« af Thorshavn.

Sænket den 23. Maj 1917 paa Fiskeri paa Færø Banke med ca. 8 Tons Fisk og Salt om Bord. Ingen Omkomne.

Udskrift af Færøernes Sorenskriveris Sørets-Protokol.

Aar 1917 den 1. Juni Klokken 6 Eftermiddag blev en Søret sat paa Tinghuset i Thorshavn af Formanden med Søretsmedlemmet Købmand Heinesen i de andre Medlemmers Forfald samt undertegnede Vidner.

Der foretoges:

Søforhør Nr. 25/1917 angaaende, at Kutter »*Beinir*« af Thorshavn er bleven sænket af en Undervandsbaad.

Fremstod Fører af Kutter »Beinir« Samuel Jacob Thomsen af Nordregøte, 28 Aar gammel, der forklarer, at det nævnte Fartøj var hjemmehørende i Thorshavn, men tilhørte Købmand S. P. Petersen, Fuglefjord. Det var en 2 mastet Sejlkutter af den her almindelige Type, vel vedligeholdt efter Komparentens Mening. Størrelsen var vistnok 73 Tons. Besætningen bestod foruden Komparenten af Joen Jacob Jacobsen af Fuglefjord, Joen Jacob Joensen, Nordregøte, begge Bedstemænd, Johannes Michael Sederius Michelsen, Sydregøte, Thomas Sigvald Thomsen, Nordregøte, Emil Michelsen, Sydregøte, Simon Peter M. Simonsen, Nordregøte, Axel Frederik Zachariassen, Nordregøte, Zacharias Carl Joensen, Nordregøte, Andreas Thomsen, Nordregøte, Hans David Øregaard, Fuglefjord, og Jacob Frants Eldevig, Fuglefjord.

Komparenten havde ført Kutteren i 1916 og nu i dette Foraar. Kutteren havde i Aar været en Tur paa Havet nord for Færøerne og en Tur paa Færø Banken og var nu paa Banken for anden Gang. Han havde fra de to Ture landet 142 Skip-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

pund Saltfisk og havde, da Kutteren blev sænket, vist godt 50 Skippund om Bord.

Komparenten indleverer en Fremstilling, som han dog ikke har faaet færdig, hvilken fremlagdes. Han tilføjer, at de straks gik i Baaden, der var gjort klar. Fra Undervandsbaaden blev der vinket af dem og de roede derhen. De blev tagne op paa Undervandsbaaden paa nær tre Mand, der fik Ordre til at blive i Baaden. I denne gik to af Mandskabet fra Undervandsbaaden og den blev saa roet hen til Kutteren. Komparenten talte ikke med nogen paa Undervandsbaaden. Komparenten gaar imidlertid ud fra, at Undervandsbaaden var tysk. Noget Nummer paa Undervandsbaaden saa han ikke og vist heller ikke nogen af hans Mandskab. Den var længere end en Kutter, snarere saa lang som to Kuttere. En Mand paa Undervandsbaaden fik Komparentens Papirer og leverede ham dem senere tilbage, dog manglede Maalebrevet. Vedkommende saa ud til at være vel 30—40 Aar gammel. De to Tyskere gik fra Skibsbaaden om Bord i Kutteren og gik saa vist nedenunder. De var kun kort Tid om Bord og kom saa atter hen til Undervandsbaaden. Komparenten og hans Folk gik saa ned i deres Baad og roede af Sted. De raabte op til Undervandsbaaden, hvad Kurs de skulde tage og fik Besked om at gaa Øst til Nord. Ganske kort efter skete der en Eksplosion om Bord i Kutteren, som straks efter sank. Kutterens Sænkning foregik Kl. ca. 2½ Eftermiddag.

Da den var sunket, gik Undervandsbaaden østefter og de saa den kort efter henne ved en Trawler. Om denne blev sænket ved Komparenten ikke, da det blev tykt og usigtbart, men de hørte Skud i den Retning. Efter at have roet lidt fik de Øje paa Baaden fra »Else«, der efter Aftale havde ventet paa dem. »Else«s Baad fik Sejl og Mast fra »Beinir«s Baad og bugserede saa denne. To Mand af Komparentens Mandskab kom ogsaa over i »Else«s Baad. Saaledes fortsatte de ind mod Færøerne. Om Natten havde de nogen Tid daarligt Vejr med voldsom Regn. De fik Suderø i Sigte den følgende Dag og satte Kurs nærmest ad Vaagø til. Senere hen kom de ind under Sandø og traf her 3 Baade fra Skopen, der hjalp saavel dem som »Else«s Baad med at komme gennem Høddasund til Skopen, hvortil de naaede hen paa Eftermiddagen den 24. f. M.

Komparenten og hans Mandskab har ikke faaet nogen Skade paa Helbred af det indtrufne.

Det Sted, hvor »Beinir« blev sænket, kan Komparenten ikke med absolut Sikkerhed opgive, men det var paa den vestligo Halvdel af Banken og omtrent lige langt fra Nordsiden og Sydsiden. Komparenten havde i Foraaret ikke ønsket at gaa til Banken, og derfor gik Skibets første Tur til Nordhavet, men senere hørtes der om saa godt Fiskeri paa Banken, saa at han gjorde Skibets anden Tur dertil. I Foraaret taltes der om Bord overordentligt ofte om Undervandsbaade, men nu var der ikke mere nogen, der tænkte paa dem.

Oplæst og godkendt, aftraadte.

Fremstod Joen Jacob Jacobsen af Fuglefjord, 34 Aar gammel, Bedstemand paa Kutter »Beinir«.

Han godkender den af Komparent Thomsen givne Forklaring, der blev gennemgaaet med ham. Han tilføjer, at han var en af de tre Mænd, der blev tilbage i Skibsbaaden og som roede med de to Tyskere hen til Kutteren. En af Tyskerne spurgte dem, om de havde set nogen Trawler, hvortil Komparenten svarede nej. Disse Bemærkninger faldt paa Engelsk, som Komparenten kan tale. Det Sprog, som de to Mænd fra Undervandsbaaden talte sammen, var Tysk, mener Komparenten.

De to Mænd havde en tom Pose med hen til Kutteren, som de bragte tilbage til Undervandsbaaden ganske godt fyldt. Indholdet kan Komparenten ikke opgive.

Oplæst og godkendt aftraadte.

Fremstod Johannes Michael Michelsen af Sydregøte, 21 Aar gammel, Thomas

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Sigvald Thomsen af Nordregøte, 22 Aar gammel, og Joen Jacob Joensen af Nordregøte, 22 Aar gammel, sidstnævnte Bedstemand paa »Beinir«.

Kaptajn Thomsens Forklaring blev foreholdt dem i Hovedtrækkene og de tiltræder den. De har intet særligt desuden at anføre.

Oplæst og godkendt, aftraadte.

Søforhøret sluttet.

(Den under Forhøret fremlagte Fremstilling udelades her, da den er ufuldstændig og ikke underskrevet).

Retten hævet.

Thygesen. *Z. Heinesen.*

Vidner:

H. Hansen. *Baid.*

»Beinir«s
Rederi: S. P. Petersen, Thorshavn.
Reg. Tonn. Br.: 73.
Reg. Tonn. Net.: 73.
Bygningssted: Brixham.
Bygningsaar: 1878.
Materiale: Eg.
Klasse: —
Assurance: Kr. 6000. Færoernes gensidige Søforsikring og Foreningen for Sejlfartøjer til Fiskeribrug.

---

150. 2m. Fiskerfartøj »TRAVELLER« af Vaag.

Sænket den 24. Maj 1917 paa Fiskeri paa Færø Banke med ca. 30 Tons Fisk og Salt om Bord. Ingen Omkomne.

Udskrift af Politiprotokol i Suderø Syssel.

Den 2. Juni 1917 Middag blev en Søret sat paa Suderø Syssels Kontor i Tveraa (Trangisvaag) af Sysselmanden i Suderø Syssel som Formand og Søretsmedlemmerne Daniel Thomsen og Jens Mortensen tilligemed nedentegnede Retsvidner.

Hvor da

Nr. 2/1917, Søforhør blev optaget angaaende Aarsagerne til, at tomastet Kutter »*Traveller*« af Vaag er sunket paa Havet sydvest for Færøerne.

For Retten mødte Fiskeskipper Samuel Jacobsen, Vaag, 36 Aar gammel, der, efter at være formanet til Sandhed, forklarede følgende:

Kpt. var Fører af det sunkne Skib, tomastet Kutter »Traveller« af Vaag, T. G. 331. Kutteren var indrettet til Fiskeri og blev udelukkende anvendt hertil.

Den var drægtig 76,34 Reg. Tons Brutto og 53,71 Reg. Tons Netto og tilhørte et Partrederi i Vaag, hvis bestyrende Reder er Købmand Magnus Dahl, Vaag.

Kpt. afsejlede fra Vaag Fredag den 11. f. M. med Skibet, udrustet og bestemt til Fiskeri. Skibet havde følgende Besætning: 1) Kpt., 2) Dorius Jacobsen, Vaag, 3) Joen Jacob Frederik Joensen, ss., 4) Thomas Johan Julius Joensen, ss., 5) Jens Mohr Joensen, ss., 6) Elieser Jacobsen, Nordregøte, 7) Thomas Heinesen, Vaag, 8) Daniel Jacob Jacobsen, ss., 9) Thomas Johan Joensen, ss., 10) Jacob Toftum, ss., 11) Niels Peter Augustinus Magnussen, ss., 12) Joen M. Toftum, ss., og 13) Alfred Henriksen, Trustrup pr. Grenaa. Der blev drevet Fiskeri ved Kysten af Suderø samt paa Færø Banken. Torsdag den 24. f. M. var Skibet et Sted paa den nordvestlige Del af Færø Banken, da Kpt. blev purret ud af Bedstemanden Dorius Jacobsen, der meddelte, at en Undervandsbaad var i Sigte. Da var Kl. 1½ Formiddag. Kpt. begav sig straks op paa Dækket. Der var noget mørkt. Nationalflag blev straks hejset. Skibets Baad flød agter ude og blev straks gjort klar. I Løbet af ca. 10 Minutter kom en Undervandsbaad paa Siden af Kutteren og affyrede nogle Skud eller lignende. Der blev raabt fra Undervandsbaaden om at komme over til den med Kutterens Baad. Kpt. og 5 à 6 Mand gik straks i Baaden og roede hen til Undervandsbaaden. Kpt. tog Skibets Papirer med. De begav sig efter Ordre fra en Person paa Undervandsbaaden op paa Undervandsbaaden med Undtagelse af to. De sidstnævnte og to Mand fra Undervandsbaaden roede saa hen til Kut-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

teren. Kpt. var tilbage i Undervandsbaaden, hvor han efter Ordre afleverede Skibets Papirer. Kort efter kom Baaden tilbage og førte nu hele Resten af Kutterens Besætning med. Folkene blev satte om Bord i Undervandsbaaden med Undtagelse af to, der roede tilbage til Kutteren og hentede de to Mand fra Undervandsbaaden. Derefter begav hele Kutterens Besætning, ialt 13 Mand, sig ned i Skibets Baad ifølge Ordre fra en af Folkene paa Undervandsbaaden. De medførte deres almindelige Klæder (to Mand havde derhos Oljefrakker), noget Brød, Drikkevand og et Kompas. Andre Sager havde de ikke med, da der kun var ringe Plads i Baaden, som var af Størrelse og Beskaffenhed som en almindelig færøsk Firemandsfarerbaad. Vinden var svag omtrent S. O. Søen var temmelig rolig, dog brød der jævnlig Sø ind i Baaden, fordi denne var overlastet. Kompasset var i Orden. Da de begav sig ned i Baaden, skete en Eksplosion om Bord i »Traveller«, og et Kvarters Tid senere sank Skibet. De roede og sejlede i Retning af Suderøen, og efter 4—5 Timers Forløb blev Søen helt rolig. Der hørte kun den ene Baad til Skibet.

Undervandsbaaden førte intet Flag, og Kpt. bemærkede intet Navn, Nr. eller andet Kendemærke paa den. Den var malet mørkegraa. Kun en Del af dens Midterparti var over Vandet. Kpt. mener, at den var knap saa lang som to almindelige færøske Fiskekuttere (ialt omtrent 150 Fod lang). Undervandsbaadens Folk talte kun lidt. Den Person, som Kpt. afleverede Skibets Papirer til, og som formentlig var overordnet om Bord, talte daarlig Engelsk. Kpt. har ofte hørt engelsk Sprog, men forstaar kun ubetydeligt deraf. Tysk har han aldrig hørt. Kpt. talte udelukkende dansk. En af Undervandsbaadens Folk forstod og talte dansk. Kpt. spurgte den overordnede, der havde sagt, at Skibet skulde sænkes, hvorfor dette skulde ske. Han viste da Kpt. en Bog med et Kort i, og sagde, at Kpt. var indenfor en paa Kortet angivet Grænselinie, som han paaviste, og derfor skulde Skibet sænkes. Kpt. talte forøvrigt kun lidt. Dog spurgte han nævnte overordnede om de ikke kunde faa Lov til at sejle mod Land med Skibet. Hertil svarede han, at det var der ikke Tid til. Efter Forklaring af Kpt.s Mandskab tog Undervandsbaadens Folk Skibets Nationalflag og en dobbeltløbet Haglbøsse med sig fra Kutteren. Andet førte de ikke, Kpt. bekendt, med.

Saa snart Kpt. havde forladt Undervandsbaaden, sejlede denne hen til en Kutter, som var i Nærheden. Kpt. saa, at denne noget efter sank. Senere fik han at vide at det var Kutter »Brestir« af Thorshavn, som Undervandsbaadens Folk sænkede. Han traf kort efter »Brestir«s Baad med 12 Mand om Bord. De to Baade fulgtes en kort Tid, men skiltes saa paa Grund af Taage. Kpt. og hans Folk blev ved at ro, og sejlede til Dels ogsaa, ind mod nærmeste Land. Vejret var godt, og de mødte intet Fartøj. Klokken omtrent 7 om Eftermiddagen samme Dag landede de i Famien. Alle Folkene var i god Behold. Turen gik saaledes godt, men den var i Virkeligheden forbundet med stor Fare, fordi Baaden var lille og tungt lastet af det ombordværende Mandskab. Hvis der var indtruffet nogen Søgang paa Turen, vilde de have gaaet under.

Om Bord i Skibet var, da det blev sænket, følgende: ca. $6^1/_2$ Tons saltet Fisk, ca. 22 Tons Salt, ca. 4 Tons Kul, Fiskeredskaber og Proviant for Besætningen, beregnet indtil 10. Juli d. A. Besætningen mistede alt undtagen de Klæder, som de var iførte. Kpt ved ikke, om Skib eller Fangst var forsikret. Besætningen havde intet forsikret. Skibets Dagbog forblev om Bord i Kutteren. Den var forøvrigt ikke ført i Aar.

Oplæst og godkendt. Aftraadt.

For Retten mødte Bedstemand Jacob Dorius Frederik Jacobsen, Vaag, 25 Aar gammel, der afgiver en Forklaring, som stemmer med Skipperens, idet Kpt. særlig siger: Han forblev om Bord i Kutteren, da dennes Skipper og nogle af Folkene

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

roede hen til Undervandsbaaden. De to Folk fra denne sidste, som kom om Bord i Kutteren, førte en Pose af Sejldug med sig og begav sig med den under Dækket. De medtog Skibets Nationalflag og en Bøsse, intet andet. Kpt. saa kun selv, at denne tog Flaget. Kpt. hørte ingen af Undervandsbaadens Folk tale andet end engelsk. Kpt. har ofte hørt Folk tale Engelsk, men han forstaar kun lidet deraf. Tysk har han aldrig hørt og kender intet dertil.

Han var paa Dækket, da Undervandsbaaden kom til Syne, og meldte dette straks til Skipperen. Turen til Land var meget farlig, fordi Baaden var lille og overlastet, men de kom dog ikke paa Turen i nogen øjeblikkelig Fare, da Vejret var godt.

Oplæst og godkendt. Aftraadt.

Forhøret udsat.

Retten hævet Eftm. Kl. 2.

Oliver Effersøe.

D. Thomsen. *J. Mortensen.*

Vidner:

S. Hansen. *Debes Mortensen.*

Den 2. Juni 1917 Eftm. Kl. 2,45 blev en Søret sat paa Suderø Syssels Kontor i Tveraa (Trangisvaag) af Sysselmanden i Suderø Syssel som Formand og Søretsmedlemmerne Daniel Thomsen og Jens Mortensen tilligemed nedentegnede Retsvidner.

Hvor da

Nr. 2/1917, Søforhøret blev fortsat.

For Retten mødte Fisker Jens Mohr Joensen, Vaag, 22 Aar gammel, som afgiver en Forklaring, der bekræfter den af Kutter »Traveller«s Skipper afgivne. Da Undervandsbaaden kom paa Siden af Kutteren, raabtes der først paa Engelsk og derefter paa Dansk over til Kutteren om at komme om Bord. Kpt. saa intet Navn, Nr. eller andet Kendetegn paa Undervandsbaaden. En af Mændene i Undervandsbaadens Taarn, som Kpt. ansaa for Chefen, havde en (antagelig ikke flere) gul Snor paa sit Ærme. Iøvrigt var Folkene mørkt klædte. Han hørte dem ikke tale udover, hvad Kpt. før berettede. Hvis der paa Turen til Land var indtraadt nogen Urolighed i Søen, vilde Baaden være sunket, da den var lille og overlastet.

Oplæst. Kpt. aftraadte.

For Retten mødte Fisker Thomas Johan Julius Joensen, Vaag, 19 Aar gammel som afgiver en Forklaring, der bekræfter den af Kutter »Traveller«s Fører afgivne. Kpt. siger, at der kom to Mand fra Undervandsbaaden om Bord i Kutteren. De spurgte straks, om nogen kunde tale Engelsk. Herpaa blev der svaret benægtende. De spurgte saa, om vi havde Mad, Vand og Kompas. Disse Sager var i Forvejen tagne frem og blev paaviste. De beordrede saa, at Sagerne skulde tages ned i Skibets Baad, samt at den tilbageværende Del af Skibets Besætning skulde ro hen til Undervandsbaaden. Dette blev gjort. Kpt. har enkelte Gange hørt Folk tale Engelsk, men han forstaar intet deraf. Han hørte, at Undervandsbaadens Folk talte Engelsk, men han forstod dem ikke. Nogle af hans Kammerater kunde derimod saa meget Engelsk, at de opfattede Meningen af, hvad der blev sagt, og som Kpt. foran har gengivet efter deres Beretning. Kpt. er helt ukendt med det tyske Sprog. Kpt. mistede alt, som han havde om Bord, undtagen de Klæder, han var iført. Iøvrigt led han ingen Skade. Han bemærkede intet Navn, Nr. eller andet Kendemærke paa Undervandsbaaden.

Oplæst. Kpt. aftraadte.

Søforhøret udsat.

Retten hævet Eftm. Kl. 3½.

Oliver Effersøe.

D. Thomsen. *J. Mortensen.*

Vidner:

S. Hansen. *Debes Mortensen.*

»Traveller«s
Rederi: M. Dahl. Vaag. Suderø.
Reg. Tonn. Br.: 76.
Reg. Tonn. Net.: 54.
Bygningssted: Grimsby.
Bygningsaar: 1880.
Materiale: Eg.
Klasse: —

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Assurance: Assureret i Suderø Fiskeriforening. (Summen ikke opgivet. Værdi opgivet til Kr. 15,000).

---

151. Fiskerfartøj »BRESTIR« af Thorshavn.

Sænket den 24. Maj 1917 paa Fiskeri paa Færø Banke med ca. 30 Tons Fisk og Salt om Bord. Ingen Omkomne.

Udskrift af Færøernes Sorenskriveris Sørets Protokol.

Aar 1917 den 12. Juni Klokken $10^1/_2$ Formiddag blev en Søret sat paa Præstegaarden i Næs af Formanden alene med nedentegnede Vidner.

Hvor da foretoges:

Søforhør Nr. 26/1917 angaaende, at Kutter »*Brestir*« den 24. f. M. er bleven sænket af en Undervandsbaad.

Dommeren bemærker, at han, da Kaptajnen og Mandskabet boede i Nærheden af Næs og da han i anden Anledning var til Stede her, ansaa det for rettest at benytte dette Ophold til Forhørets Optagelse uanset at der ikke var Tid til at tilkalde Søretsmedlemmer.

Fremsted Andreas Hansen af Tofte, 26 Aar gammel, der forklarer, at han var Fører af den sænkede Kutter.

Der fremlagdes den af ham givne Fremstilling af Kutterens Sænkning. Han vedstaar den, idet han bemærker, at den er givet dels efter, hvad han selv dels efter hvad hans Mandskab har iagttaget.

Det fremlagte lyder saaledes:

Fremlagt i en Søret den 12. Juni 1917.

Thygesen.

Beretning

om

tomastet Kutter »Brestir«s Sænkning paa Færø Banken den 24. d. M. af en tysk Undervandsbaad.

Tomastet Kutter »Brestir« hørte hjemme i Thorshavn. Den var 68,74 Reg. Tons Brutto og Netto og tilhørte Købmand Jens Evensen, Thorshavn. Skibet blev ført af underskrevne Fiskeskipper Andreas Hansen af Tofte.

Desuden var følgende Mandskab om Bord:

1. Bedstemand Jacob Michael Mikkelsen, Tofte.
2. Kok Justinus Juel Petersen, Ridevig.
3. Fisker Johannes Hansen, Tofte.
4. Fisker Magnus Michelsen, Tofte.
5. Fisker Anton Hansen, Tofte.
6. Fisker Thomas Juel Hansen, Tofte.
7. Fisker Hans Jacob Sivertsen, Tofte.
8. Fisker Ole Magnusen, Næs.
9. Fisker Peter Hans Hansen, Næs.
10. Fisker Thomas Johan Hansen, Næs.
11. Fisker Ole Hans Hansen, Avevig.

Andre Personer var ikke om Bord.

»Brestir« var formentlig forsikret i Færøernes gensidige Forsikringsforening for Sejlfartøjer til Fiskeribrug.

Med »Brestir« har underskrevne gjort et Par Fisketure til Færø Banke i Aar uden at der er sket noget Uheld. Sidste Mandag Aften forlod Kpt. Tofte med sit Skib, bestemt til Fiskeri paa Færø Banken og ankom hertil Tirsdag den 22. d. M. Vejret var godt, og Søen smul. Der saas 4 à 5 Kuttere paa Banken. Den 24. s. M. Kl. $2^1/_4$ Formd. blev Kpt. purret ud af Bedstemanden, der sagde, at en Undervandsbaad var i Nærheden. Kpt. kom straks paa Dækket og saa da en stor Undervandsbaad uden Flag og uden Nr., graamalet, styre med stærk Fart henimod »Brestir«. Der blev skudt fra Undervandsbaaden, hvorpaa Kpt. lod Nationalflaget hejse og lod saa Baaden sætte ud og roede om Bord i Undervandsbaaden med Skibets Papirer. 3 af »Brestir«s Mandskab fulgte med. Af Undervandsbaadens Chef, en yngre Mand, fik Kpt. Ordre til at tilligemed to af Mandskabet at komme om Bord i Undervandsbaaden. Kpt. kunde daarlig forstaa, hvad Chefen sagde. Kpt. forstaar kun daarlig Engelsk og slet ikke Tysk. Han spurgte, om de var Engelskmænd, men Chefen rystede blot paa Hovedet. To af Tyskerne gik ned i »Brestir«s Baad medbringende en Sæk med Bomber og

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

roede sammen med en fjerde af »Brestir«s Mandskab tilbage til »Brestir«. Kokken Julius Juel Petersen forstod Engelsk. Det blev sagt til ham, at »Brestir« skulde sænkes straks, og at Mandskabet havde 10 Minutter til at gøre sig klar til at forlade Skibet. Tyskerne anbragte Bomberne forude i Lukafet og forlod derpaa »Brestir« sammen med den øvrige Del af Mandskabet, efter at Tyskerne havde givet dem Ordre til at medtage Vand, Brød og Kompas og nogle Klæder til Kpt., der kun var delvis paaklædt. Baaden kom saa om Bord i Undervandsbaaden igen, afsatte de to Tyskere og tog Resten af »Brestir«s Mandskab om Bord. Ganske kort efter hørtes der et Knald fra »Brestir«, Dækket forude sprang i Luften, og Skibet sank. Undervandsbaaden forsvandt i vestlig Retning.

Medens Kpt. roede om Bord i Undervandsbaaden, havde han lagt Mærke til, at en Kutter, der laa i nogen Afstand, sank.

Efter at Undervandsbaaden var forsvundet, saa Kpt. en færøsk Baad. Det viste sig at være Mandskabet fra Kutter »Traveller« af Vaag, der lige forinden var blevet sænket. De aftalte, at de skulde følges ad ind mod Land De havde begge to Sejl til. »Traveller«s Baad sejlede hurtigere og laa bedre op mod Vinden, og da der blev Taage, tabtes den efterhaanden af Syne, men da det klarede igen, saas Baaden igen. »Traveller«s Baad styrede ned mod Farmien, medens Kpt. holdt imod en Sildebaad, »Vigelant« af Vaag, der laa vest for Nytebakken. Kl. var 5 Eftm., da de kom om Bord i »Vigilant«, som straks satte Kurs efter Trangisvaag, hvortil de ankom Kl. 12 Midnat.

Undervandsbaadens Chef beholdt »Brestir«s Papirer. De strøg det danske Flag, inden Skibet blev sænket. Flaget medførte Kpt. i Baaden.

Undervandsbaadens Chef saavel som Mandskabet optraadte ellers høfligt mod Kpt. og Mandskab.

Andreas Hansen,
Fører.

Indleveret her i Dag.

Samtidig blev Skibets Dagbog forevist. Denne har ikke været ført i Aar.

Suderø Syssel, Trangisvaag, den 25. Maj 1917.

Oliver Effersøe.

Suderø Syssel, Trangisvaag, den 25. Maj 1917.

Til

Færøernes Sorenskriveri.

Fremsendes herved, idet bemærkes, at Besætningen agter at afgaa herfra til Thorshavn i Aften med Kutter »Nellie«, og at Skipperen, der er i Besiddelse af nogle af Skibets Papirer, har faaet Paalæg om snarest efter Ankomsten til Thorshavn at henvende sig til Sorenskriveriet.

Oliver Effersøe.

Han forklarer, at den Undervandsbaad, der sænkede »Brestir«, var af Længde vistnok som to Kuttere af den sædvanlige Slags her ved Øerne.

Hvorvidt de Tyskere, der var om Bord i »Brestir« har medtaget Genstande derfra ved han ikke med Sikkerhed noget om.

Kutteren havde i Aar landet 152 Skippund Saltfisk før den sidste Tur. Da den blev sænket havde de om Bord omkring 50 Skippund, idet de ogsaa havde noget inde fra en tidligere Tur; desuden havde de inde ca. 150 Tønder Salt og Proviant til Juni Maaneds Udgang.

Oplæst og godkendt. Aftraadte.

Fremstod Jacob Michael Michelsen af Tofte, 23 Aar gammel. Han godkender den fremlagte Beretning og bemærker, at han ikke ved yderligere at sige. Han var hele Tiden om Bord i Undervandsbaaden. Hvorvidt Tyskerne tog noget med sig fra Kutteren, ved han ikke.

Oplæst og godkendt. Aftraadte.

Fremstod Johannes Hansen af Tofte, 22 Aar gammel, Fisker paa Kutter »Brestir«.

Den fremlagte Beretning blev af ham godkendt. Han tilføjer, at han var med til om Bord i Kutteren at bringe i Baaden

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Proviant, Vand m. m. En af Tyskerne tiltalte ham paa Engelsk, men Komparenten kan ikke dette Sprog. De Tyskere, der var om Bord i Kutteren, skyndede stærkt paa Komparenten. Kokken, der forstaar Engelsk, havde hørt den ene Tysker sige paa Engelsk, at de havde 10 Minutter til at tage Proviant m. m. i.

Oplæst og godkendt. Aftraadte.

Fremstod Magnus Michelsen af Tofte, 21 Aar gammel, der forklarer, at han har været Fisker med Kutter »Brestir«. Han godkender den af Kaptajnen givne Beretning og tilføjer, at han ikke ved yderligere at sige.

Oplæst og godkendt. Aftraadte.

Forhøret sluttet.

Retten hævet.

Thygesen.

Vidner:

Ernst W. Petersen. Chr. Pedersen.

»Brestiræs
Rederi: J. P. Evensen & Søn. Thorshavn.
Reg. Tonn. Br.: 69.
Reg. Tonn. Net.: 69.
Bygningssted: Selby.
Bygningsaar: 1877.
Aar: 1877.
Materiale: Eg og Teak.
Klasse: —
Assurance: Kr. 7000. Færøernes gensidige Forsikring for Sejlfartøjer.

152. Dæksbaad »ISABELLA INNES« af Vaag.

Sænket den 24. Maj 1917 paa Fiskeri ved Færøerne med 12 Tons Fisk og Salt om Bord. Ingen Omkomne.

Udskrift af Politiprotokollen i Suderø Syssel.

Den 30. Maj 1917 Kl. 11¾ Formd. blev en Søret sat paa Sysselets Kontor i Tveraa (Trangisvaag) af Sysselmanden i Suderø Syssel som Formand i Henhold til Anordning Nr. 204 af 4. November 1892 og Søretsmedlemmerne Daniel Thomsen og Jens Mortensen tilligemed nedentegnede Retsvidner.

Hvor da

Nr. 1/1917. Søforhør blev optaget ang. Aarsagen til, at Dæksbaad »*Isabella Innes*« af Vaag er sunket paa Havet syd for Suderø den 24. d. M.

For Retten mødte Fiskeskipper Peter Frederik Petersen, Porkere, 44 Aar gl., der blev formanet til Sandhed og derefter afgav følgende Forklaring:

Kpt. var Fører af den i Vaag hjemmehørende Dæksbaad »Isabella Innes« (T. G. 240) Fartøjet er dægtigt 37,42 Reg. Tons Netto og Brutto og har udelukkende været anvendt til Fiskeri. Skibet tilhører Aktieselskabet Porkere af Porkere. Bestyrende Reder er Fisker Magnus Johan Larsen, Porkere. Fiskeriet blev i indeværende Aar paabegyndt omkring Midten af April Maaned og er blevet drevet dels paa Færø Banken og dels ved Kysten af Suderø. Saavidt Kpt. bekendt, er Skibet forsikret i Suderø Fiskeriforsikring, Trangisvaag. Den 23. d. M. afsejlede Kpt. med Skibet fra Porkere bestemt til Fiskeri, foreløbig omkring Munken. Der var omtrent stille og dertil Taage udenfor, og vi drev med Strømmen. Taagen var Natten over saa stærk, at vi ikke kunde se Land. Næste Dag var Vejret det samme: Taage med stille eller ringe Vind. Vi fiskede tæt øst for Suderøs Sydpynt og der omkring. Ved 4-Tiden om Eftermiddagen fik Kpt. Munken i Sigte i nordvestlig Retning efter Gisning 2—3 Kvartmils Afstand. Da Kpt. frygtede for, at Strømmen vilde føre Skibet ind forbi Fleserne imod Vest, hvor han ikke kunde vente at faa Fisk, søgte han at sejle bort fra Munken i sydlig Retning. Vinden var meget svag, og Skibet kom kun ganske langsomt fremad. Da Klokken var 6 om Efterm., medens Skibet sejlede syd over paa denne Maade, blev det meldt Kpt., der opholdt sig i Lastrummet, hvor han saltede Fisk, at en Undervandsbaad var i Sigte. Kpt. begav sig straks op paa Dækket, og han saa da en Undervandsbaad, der sejlede med Overdelen over Vandfladen. Den var i kort Afstand og affyrede nogle svage Skud og sejlede op paa Siden af »Isabella Innes«.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Der blev raabt fra Undervandsbaaden, at de skulde komme om Bord. Kpt. havde i Forvejen standset Skibets Fart og hejset Nationalflag paa Mesanmasten. Kpt. og Joen Peter Villumsen begav sig straks i Skibets Baad, der flød agterude. Da de var kommet paa Siden af Undervandsbaaden, begav to Mand fra denne sig ned i Baaden. De bragte en Sæk med og pegede, at vi skulde tilbage til Skibet. Begge de Fremmede begav sig straks op paa Skibet. Kun den ene af dem talte. Han talte Tysk, og da han mærkede, at han ikke blev forstaaet, tillige noget Engelsk. Kpt. har sejlet paa England og Tyskland. Han kender godt det tyske Sprog, men kan ikke tale det. Derimod kan han gøre sig forstaaelig paa Engelsk. Paagældende spurgte, om alle Mand var paa Dækket, samt hvor langt der var til Land. Kpt. svarede, at alle Mand var paa Dækket, og at han mente, at der var 5—6 miles til nærmeste Land. Hermed mente han selve Suderøens Sydpynt og ikke Munken. Manden sagde, at Skibet skulde sænkes om 2 Minutter og paalagde dem at tage Kompas, Vand og Brød i Baaden samt befalede dem alle at gaa i Baaden og ro hen til Undervandsbaaden. Dette gjorde de. De var ialt 8 Mand, alle hørende til Besætningen. Efter Befaling fra Undervandsbaadens Folk begav 5 Mand sig op paa Undervandsbaaden og de 3 andre tilbage til Skibet, hvor de hentede de 2 Mand fra Undervandsbaaden og førte dem om Bord i denne sidste. Skibets Folk gik nu efter Ordre ned i Baaden. Kpt. saa, at en Fængtraad, der førte fra Dækket ned i Skibets Lastrum, blev tændt, da de hentede de to Mand. Undervandsbaadens Folk tog Skibets Nationalflag, dets Papirer og en enkeltløbet Jagthagelbøsse, som tilhørte en af Fiskerne (Johan Nicolaj Sumberg). De fik ingen af disse Sager tilbage. Saa vidt Kpt. bekendt, blev ikke andet borttaget fra Skibet. De var nu alle 8 Mand i Skibets Baad og begyndte at ro ind mod Land. Samtidig fandt en Eksplosion Sted om Bord i Skibet, der sank med det samme. Vejret var godt. Der var rolig Sø og ganske svag Vind fra Sydøst. Baaden var en alm. færøsk Baad af Størrelse som en lille Firmandsfarer. Baaden var meget tungt lastet, skønt de kun medførte det allernødvendigste (Lidt Oljetøj, Kompas, Vand og Brød). Der var Taage, og Land var ikke i Sigte. Efter at have roet i omtrent $^1/_2$ Time, fik Kpt. Munken i Sigte, antagelig i en Afstand af 1—$1^1/_2$ Kvartmil antagelig i Retning Øst—Nordøst. Kompasset var saa uroligt, at det ikke kunde bruges. Ingen af dem havde Ur med. De blev ved at ro i Retning af Land. Det gik meget langsomt, da Baaden var saa lastet, at den ikke kunde ros med fuld Kraft. Desuden var Aarerne ikke gode, og Strømmen var en Del af Tiden stærk imod. Kl. omtrent $9^1/_2$ om Aftenen landede de i Sumbø. Kpt. kan ikke bestemt angive, hvor Skibet var, da de blev standsede af Undervandsbaaden, men at dømme efter den Tid, som det tog at ro til Sumbø, og øvrige Forhold skønner han, at de har været 1 à 2 Kvartmil S. t. V. fra Munken. Hele Affæren med Undervandsbaaden varede antagelig $^3/_4$ Time, og i Løbet af den Tid drev de med Strømmen imod Vest. Der var en Del Strøm, saa de er nok drevet ikke helt kort, — hvor meget kan han ikke bedømme. Dog mener han, at Skibet ikke har været over 3 Kvartmil fra Munken, da det blev sænket. Johan Nicolaj Sumberg meddelte Kpt., at han havde skimtet Munken i N. t. O., omtrent 10 Minutter før Undervandsbaaden blev observeret.

Skibets Besætning bjærgede intet uden Livet og de Klæder, som de havde paa. Turen til Land var forbundet med stor Fare, da Baaden var lille og tungt lastet, samt Farvandet meget vanskeligt paa Grund af den herskende stærke Strøm. Hvis Havet var blevet sat lidt i Bevægelse af Strøm eller Vind, vilde de ikke have kunnet undgaa at synke.

Om Bord i Skibet var foruden Besætningens personlige Sager og lignende: 32 à 33 Skippund saltet Fisk, 50—60 Tøn-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

der Salt, ca. 500 kg Kul og Proviant tilstrækkeligt til Besætningens Brug indtil den senere Halvdel af Juli Maaned.

Kpt. bemærkede intet Navn, Nr. eller lign. paa Undervandsbaaden. Den var graamalet. Kpt. kan vanskelig bedømme, hvad Længde den havde. Han synes, at den var kortere end Dampskibet »Tjaldur«, maaske godt og vel 200 Fod lang. Han gaar ud fra, at den var tysk.

Besætningen paa »Isabella Innes« bestod af følgende Personer:

1) Kpt., 2) Johan Pauli Vejhe, Porkere, 3) Joen Peter Vilhelmsen, ss., 4) Johan Nicolaj Sumberg, Næs Porkere, 5) Magnus Johan Magnussen, Porkere, 6) Magnus Johan Larsen, ss., 7) Søren Alfred Nygaard, ss., og 8) Georg Johan Reinholdt Müller, ss.

Oplæst og godkendt. Aftraadt.

Søforhøret udsat.

Retten hævet Eftm. Kl. 2.

Oliver Effersøe.

Jens Mortensen. *D. Thomsen.*

Vidner:

S Hansen. *Theodor Gregersen.*

Den 30. Maj 1917 Eftm. Kl. 3 blev en Søret sat paa Suderø Syssels Kontor i Tveraa (Trangisvaag) af Sysselmanden i Suderø Syssel som Formand i Henhold til Anordning Nr. 204 af 4. Novbr. 1892 og Søretsmedlemmerne Daniel Thomsen og Jens Mortensen tilligemed nedentegnede Retsvidner.

Hvor da

Nr. 1/1917, Søforhøret blev fortsat.

For Retten mødte Fisker Johan Nicolaj Sumberg, Næs Porkere, 35 Aar gammel, som blev formanet til Sandhed. Kpt. forklarer følgende:

Om Eftermiddagen, Torsdag den 24. d. M., var der stærk Taage og stille. Skibet drev syd over med Strømmen øst for Suderøs Sydpynt. En Gang hørtes Brænding, formentlig fra Fleserne eller Munken. Noget derefter, antagelig Kl. 4—5 Eftm., fik Kpt. Munken i Sigte. Munken forblev i Sigte. Omtrent Kl. 6 Eftm. pejlede Kpt. den i N. t. O. Den var i 1—2 Kvartmils Afstand efter Skøn. Man havde søgt at sejle syd over for at undgaa at blive ført imod Vest af Strømmen, men Vinden var saa ringe at de kun kom lidet af Stedet. Umiddelbart derefter saa Kpt. en Undervandsbaad i kort Afstand komme syd fra lige imod Skibet. Kpt. var da alene paa Dækket. Han varskoede straks herom og Folkene kom op paa Dækket. Et Par Minutter efter var Undervandsbaaden paa Siden af dem.

Kpt. har tidligere hørt Folk tale Engelsk; derimod har han aldrig hørt Tysk. Han ved ikke, hvad Sprog Undervandsbaadens Folk talte. Han hørte dem dog ikke tale Engelsk.

Da Undervandsbaaden kom paa Siden af Skibet, var de 1 à 2 Kvartmil fra Munken efter Kpt.s Skøn. Kpt. mener dette i Forhold til, som Munken da fortonede sig. Den var tydelig at se, skønt Vejret var taaget og lidet sigtbart. Inden Skibet blev sænket, drev det derefter noget i vestlig Retning med Strømmen, og det var antagelig fjernet godt 2 Kvartmil fra Munken, da Sænkningen foregik. Turen ind til Land gik godt, men den var forbundet med stor Fare, da Baaden var lille og overlastet. Hvis Søen blot var blevet sat noget i Uro af Strøm eller Vind, vilde Baaden ikke have kunnet undgaa at synke. Imidlertid gik det heldigt.

Kpt. forklarede iøvrigt ligesom Skipperen, hvis Forklaring derefter blev oplæst, og mod hvilken Kpt. intet finder at indvende, for saa vidt det ikke fremgaar af foranførte.

Oplæst og godkendt. Aftraadt.

For Retten mødte Fisker Joen Peter Villumsen (ikke Vilhelmsen), Porkere, 40 Aar gammel. Kpt. blev formanet til Sandhed. Han forklarer overensstemmende med de to foregaaende Kpt., idet han dog siger:

Kpt. begav sig fra Dækket ned i Lukafet omtrent 5 Minutter, før Undervandsbaaden blev set. Da bemærkede Kpt. Munken. Han og Johan Nicolaj Sumberg pejlede den med Kompasset i Retningen

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

N. t. O. Den var da efter Kpt.s Skøn højst 2 Kvartmil borte. Indtil Sænkningen fandt Sted, drev Skibet vel noget Vest over, men Kpt. mener, at Skibet har været højst 2 à 3 Kvartmil fra Munken, da det blev sænket. Kpt. kan ikke udtale sig om, hvad Sprog der blev talt af Undervandsbaadens Folk, bortset fra at han hørte enkelte engelske Ord. Tysk Sprog har Kpt. aldrig hørt. Der var ingen Navn, Nr. eller lignende at se paa Undervandsbaaden.

Skipperens Forklaring blev derefter oplæst for Kpt., som erklærer, at han intet finder at indvende imod denne. Dog bemærker han, at Johan Olaus Djurhuus, Porkere, og ikke Magnus Johan Larsen var Skibets bestyrende Reder.

Oplæst og godkendt. Aftraadt.

For Retten mødte Fisker Søren Alfred Nygaard, Porkere, 33 Aar gammel. Formanet til Sandhed forklarer Kpt.:

Kpt begav sig op paa Dækket, da der blev meldt om Undervandsbaaden. Det var antagelig omkring Kl. 6 Eftm. Hvorvidt noget Land var i Sigte den Gang, gav han ikke Agt paa. Noget tidligere, Kl. 5—6 Eftm., saa Kpt. Munken, engang han saa sig om. Skønt der var en Del Taage, var Munken helt tydelig at se den Gang, og Kpt. mener derfor, at Skibet har været nær ved den. Afstanden kan han ikke bedømme. Kpt. saa intet Navn, Nr. eller lignende paa Undervandsbaaden og forstod ikke Folkenes Sprog. Kpt. kan ikke tale Engelsk, men har dog hørt Folk tale dette Sprog. Tysk har han derimod aldrig hørt. Medens Kpt. og hans Kammerater roede imod Land i deres Baad, talte man den Gang om, at Munken var i Sigte, men Kpt. gav ikke Agt paa denne.

Oplæst og godkendt. Aftraadt.

For Retten mødte paany Fiskeskipper Peter Frederik Petersen, der forklarer:

Kpt. er ikke paa det rene med, hvem der var bestyrende Reder for »Isabella Innes«. Mulig var det Johan Olaus Djurhuus, Porkere, og ikke Magnus Johan Larsen, ss. Skibets Dagbog blev bjerget men den har ikke været ført under Fiskeriet i Aar.

Oplæst og godkendt. Aftraadt.

Søforhøret udsat.

Retten hævet Eftm. Kl. 5.

Oliver Effersøe.

Jens Mortensen. *D. Thomsen.*

Vidner:

S. Hansen. *Th. Gregersen.*

»Isabella Innes«s
Rederi: (Akties.) J. O. Djurhuus. Vaag.
Reg. Tonn. Br.: 37.
Reg. Tonn. Net.: 37.
Bygningssted: Piltenween.
Bygningsaar: 1883.
Materiale: Eg.
Klasse: —
Assurance: Kr. 2000. Sudero Fiskeriforening.

—

153. 3-m. Skonnert »A. H. FRIIS« af Marstal.

Sænket i Atlanterhavet den 24. Maj 1917 paa Rejse fra Setubal til Færøerne med 192 Tons Salt. Ingen Omkomne.

Udskrift af Færøernes Sorenskriveris-Søretsprotokol.

Aar 1917, den 26. Maj, Kl. 8 Eftermiddag, blev en Søret sat paa Tinghuset i Thorshavn af Formanden med Søretsmedlem Haraldsen i de andre Søretsmedlemmers Forfald samt nedentegnede Vidner, hvor da foretoges:

Søforhør Nr. 23/1917 angaaende at 3-m. Skonnert »*A. H. Friis*« af Marstal den 24. d. M. er bleven sænket af en Undervandsbaad.

Fremstod Fører af nævnte Fartøj Kaptajn Hans Laurits Hansen af Bred Stationsby, 29 Aar gammel. Han fremlægger en Fremstilling af Omstændighederne ved Skibets Sænkning, som han, efter at den var oplæst, godkender i enhver Henseende.

Det fremlagte lyder saaledes:

Fremlagt i en Søret den 26. Maj 1917.

Thygesen.

Forklaring af Sænkningen af 3-m. Sk. A. H. Friis hjemhørende i Marstal, ført af L. Hansen paa Rejse fra Stornoway til Trangisvaag.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Skibet befinder sig efter obs. den 24. Maj om Md. paa 60° 24′ (n) 6° 16′ (w), derfra styredes til 8 Aften m/v. N. t. Ø. med 22 Kml., Kursen fortsættes N. t. Ø. med let Bris af sydlig Vind, Kl. ca. 11 Aften saas tværs i Læ en Undervandsbaad dykke op ca. 1 Kml. af os, jeg var paa Dækket tillige med Letmatros Viggo Hansen og Kok Johan Rolin. Styrmanden og den anden Matros laa begge i Kahytten med Tøjet paa, jeg raabte straks i Baaden med samme, og i samme Øjeblik røg et skarpt Skud hen over Skibet, Baaden blev loftet ud, og alle sprang i Baaden, og Skibet gik frem, saa paa $^1/_2$ Minut laa vi Agten for Skibet i Baaden, et Skud til gik, som vi sprang ned i Baaden, vi holdt lidt Agten for Skibet og ventede, at der skulde komme Skud af Granater for at sænke Skibet; men da Undervandsbaaden ikke skød mere, roede vi over til den, jeg blev ordret op paa Undervandsbaaden med to af Besætningen, medens de andre to fik Ordre at ro om Bord med to af Undervandsbaadens Besætning, for at lægge Bomber i Skibet, for som de ved, sagde Chefen til mig, skal Skibet sænkes, da De er inden for Zonen, han forlangte mine Papirer fra Skibet, som han beholdt med (Ordene: Skibspapirerne beholder jeg). Jeg spurgte, om ikke vi kunde faa Lov at fortsætte, da vi havde gjort vor Rejse først uden for Zonen og omtrent til Færøerne, og saa blev bragt ind til Stornoway af engelsk Prisemandskab; men dertil svarede han, nej Skibet skal ned, jeg spurgte ham, om vi maatte faa en Jolle, da vor Storbaad havde faaet et slemt Stød langs Siden af Undervandsbaaden, saa den var fuld af Vand. Til det svarede han ja, og jeg raabte over, at Styrmanden skulde tage den med, ca. fem Minutter efter kom de tilbage med Baad og Jolle, og vi forlod alle Undervandsbaaden, idet han sagde, nu maa I se at komme lidt væk, for om et Øjeblik springer Bomberne. Undervandsbaaden var, medens jeg var om Bord paa den, gaaet omtrent tæt hen til Skibet. Vi roede væk fra Skibet, og ca. et Par Minutter efter, da vi var omtrent 100 Meter fra Skibet, sprang en Bombe agter, og hele Ruffen røg af, men der blev saa taaget, at vi ikke saa mere. Vi hørte to Knald mere efter det vi saa Agter. Paa dette Tidspunkt regnede vi, at Skibet befandt sig 35 Kml. m/v S. t. W. for Suderø. Vi satte Sejl paa Baaden, da det var god Vind og roede med to Aarer. Baaden lækkede saa meget, at en Mand lige kunde holde den læns med en Spand. Kl. 4 lod vi Jollen gaa, som vi slæbte, for at forcere Farten, og da vi saa, at vi kunde holde Storbaaden læns. Kl. ca. 6 klarede det lidt op, og vi fik Syderø i Sigte. Vi fortsatte vor Sejlads og roede ind til Trangisvaag, hvor vi ankom Kl. 2 om Eftermiddagen.

Thorshavn, den 26. Maj 1917.

L. Hansen,

Fører af »A. H. Friis«.

Han forklarer, at Skibet tilhører et Partrederi, dels i Marstal dels i Reykjavik med Anders Rasmussen, Marstal, som korresponderende Reder. Skibet var hjemmehørende i Marstal. Det var 91,36 Netto Tons stort, 13 Aar gammelt, ualmindelig vel vedligeholdt. Skibets Assuranceforhold er Komparenten ikke nøjere kendt med. Han mener dog, at det var assureret, men om Assurancen gjaldt indenfor Tyskernes Blokadezone, ved han ikke.

Skibet var paa Rejse fra Setubal til Trangisvaag med en Ladning Salt, 195 Tons, bestemt til Firmaet T. F. Thomsen dersteds.

Rejsen fra Setubal var det Komparentens bestemte Hensigt at foretage udenfor Zonen. Han gik fra Setubal den 9. f. M. Han blev den 28. f. M. paa ca. 62° 20′ Bredde og omkring 15° V. Længde overhalet af en engelsk Krydser. Denne frigav dem, dog vistnok først efter at have indhentet telegrafisk Ordre. Krydseren gav ham Besked om indtil 1. Maj at vise Flaget Signalbogstav N. og efter 1. Maj Flaget Signalbogstav P. eller V. — hvilket husker han ikke nu — saafremt han atter blev overhalet. Fra Krydseren fik

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

han at vide, at naar han viste disse Flag, vidste de andre engelske Skibe Besked.

Dagen efter blev de overhalet af en armeret engelsk Trawler, som imidlertid, da de viste Flaget, lod dem gaa.

Næste Dag blev de overhalet af en engelsk Hjælpekrydser, som ligeledes gav dem Lov til at fortsætte.

Ved begge disse Lejligheder var de udenfor Zonen. Dette kan Komparenten, der tog Observationen daglig og ogsaa om Natten, sige med absolut Sikkerhed.

Den paafølgende Dag blev de paany overhalede af Hjælpekrydseren. Ogsaa da er det givet, at de var udenfor Zonen, nemlig paa 62° 59′ Bredde, den samme Observation, som Krydseren viste sig at have. Krydseren satte Prisemandskab om Bord i Skonnerten, 1 Officer og 4 Mand, og beordrede den ind til Stornoway. Komparenten holdt paa, at han havde faaet fri Passage, men fra Krydseren blev der meddelt, at der var modtaget Ordre til, at Skonnerten skulde bringes ind. Efter fire Dages Sejlads naaede de Stornoway. Visitationen gik hurtigt men derefter gik en Del Tid med Telegramveksling med Rederiet. Komparenten fik Besked om at gaa, naar han saa den bedste Chance.

Den 22. d. M. var det sydostlig, Vind og Kuling samt Taage, hvorfor han afgik. Taagen lettede dog hurtigt, og Vinden flovede snart af til let Brise. Næste Morgen kom de i Følge med en norsk Bark »Durhan« af Tønsberg, der ogsaa havde ligget i Stornoway. Med dette Skib fulgtes de indtil Eftermiddagen den 24. ds., da Barken, der skulde til Kjøbenhavn, trak noget østefter.

Om Barken blev sænket af Undervandsbaaden, ved Komparenten ikke, men anser det ikke for usandsynligt, da det den 25. om Morgenen blev sigtbart Vejr, og Barken ikke paa det Tidspunkt kan have været langt borte, formodentlig paa samme Bredde men noget østligere.

Iøvrigt henholder Komparenten sig til den af ham indleverede skriftlige Fremstilling.

Noget Nummer eller Mærke lykkedes det ikke Komparenten at opdage paa Undervandsbaaden. Denne var vist ca. 200 Fod lang og ret sikkert meget ny.

Oplæst. Godkendt.

Komparenten aftraadte.

Fremstod Styrmand paa Skonnert »A. H. Friis« Knud Thomsen af Marstal, 47 Aar gammel, der godkender den af Kaptajnen afgivne skriftlige Fremstilling, der var oplæst for ham.

Han tilføjer, at det er givet, at de hele Tiden havde holdt sig først Vest og til Slut Nord for Tyskernes Blokadezone, indtil de blev beordrede til Stornoway.

Med Hensyn til de engelske Blokadefartøjers Overhaling af dem, tiltræder han Kaptajnens Forklaring, der blev gennemgaaet med ham.

Oplæst. Godkendt.

Komparenten aftraadte.

Fremstod Viggo Valentin Hansen, 20 Aar gammel, af Bred, Letmatros paa Skonnert »A. H. Friis«. Han godkender den af Kaptajnen afgivne Fremstilling og har intet yderligere at bemærke.

Oplæst. Godkendt.

Komparenten aftraadte.

Fremstod Viggo Valentin Hansen, 20 Aar gammel, af Bred, Letmatros paa Skonnert »A. H. Friis«. Han godkender den af Kaptajnen afgivne Fremstilling og har intet yderligere at bemærke.

Oplæst. Godkendt.

Komparenten aftraadte.

Fremstod Johan Niels Sødvig Bolin, 23 Aar gammel, af Nakskov, Kok paa »A. H. Friis«. Han godkendte den af Kaptajnen givne Fremstilling og har ikke yderligere at bemærke.

Oplæst. Godkendt.

Komparenten aftraadte.

Fremstod paany Kaptajn Hansen, der paa Anledning bemærker, at det er hele det til Skonnerten hørende Mandskab, der

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

er afhørt. Han tilføjer, at han kan give Mandskabet det Skudsmaal, at det helt igennem har opført sig mønsterværdigt.

Oplæst. Godkendt.

Komparenten aftraadte.

Søforhøret sluttet.

Retten hævet.

Thygesen. *Harald Haraldsen.*

Vidner:

H. Hansen. *E. Andreasen.*

»A. H. Friis«s
Rederi: A. E. Rasmussen. Martsal.
Reg. Tonn. Br.: 110.
Reg. Tonn. Net.: 91.
Bygningssted: Marstal.
Bygningsaar: 1903.
Materiale: Eg.
Klasse: Bur. Ver. ✠ 16 3/3 G. 1. 1.
Assurance: Kr. 80.000. Krigsforsikringen for danske Skibe m. fl.

---

154. 3m. Skonnert »THYRA« af Marstal.

Skudt i Sænk i den engelske Kanal den 24. Maj 1917 paa Rejse fra Høyti til Havre med 300 Tons Farvetræ. Ingen Omkomne.

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn gør vitterligt:

Aar 1917 den 13. Juni Kl. 12 blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand: Kriminalretsassessor Rump og dens Medlemmer: Kommandør Bræstrup og Kaptajn Hein og foretoges:

Nr. 121/1917. Søforhør i Anledning af, at 3-m. Skonnert »*Thyra*« er bleven sænket.

For Krigsforsikringen mødte Kaptajn Michelsen.

Af Besætningen mødte:

Kaptajn P. J. Dam.

Styrmand C. Lange.

Matros P. Hirtz.

Kok P. Larsen.

Der fremlagdes Udskrift af Søforklaring, aflagt for den danske Konsul i Hull, med vedhæftet Uddrag af Skibsdagbogen.

Den fremlagte Udskrift er saalydende:

Søforklaring. 3-m. Skonnert »Thyra« af Marstal, sænket af tysk Undervandsbaad.

Konsulatet i Hull, 1. Juni 1917.

Konsulat-Stempel.

Søforklaring:

Aar 1917 den 1. Juni Kl. 4 Em. optoges paa det danske Konsulat i Hull Søforklaring i Anledning af, at 3-m. Skonnert »Thyra« af Marstal, Kaptajn P. J. Dam, undervejs fra Hayti til Havre med en Ladning Farvetræ den 24. Maj 1917 er blevet sænket af en tysk Undervandsbaad.

Konsulen fremlagde Kaptajnens Anmeldelse og den denne bilagte Udskrift af Skibsdagbogen — om hvis Tilstrækkelighed og ordrette Overensstemmelse med Dagbogen han forvissede sig, givende fornøden Paategning om Overensstemmelsen.

Skibsdagbogen var tilstede.

Kaptajnen anmeldte, at Skibet er bygget af Fyrre og Eg i Salterø i Norge i Aaret ca. 1899, har Kendigsbogstaverne N. L. C. Q. og maaler 251 Reg. Tons Netto.

Mødt var Kaptajnen og efter forudgaaende Aftale med Konsulen af Besætningen, Styrmand C. Lange, Matros Poul Hertz og Kok H. P. Larsen.

Fremstaar Kaptajn P. J. Dam, der under Henvisning til den forestaaende Edsaflæggelse og til Lovens strenge Straf for Mened behørigt formanes til Sandhed, og navnlig derved ogsaa gøres opmærksom paa, at det er hans uvægerlige Pligt, intet at fordølge, som kan tjene til Oplysning.

Kaptajnen foreviser Bevis fra By- og Herredskontoret i Ærøskøbing dat. 27. Oktober 1916, hvorefter han har været i Besiddelse af Skibsførerbevis udstedt af det nævnte Kontor under 7. Oktober 1912.

Kaptajnen forklarer:

at hedde Peder Jensen Dam,

at være født paa Strynø,

at hans Bopæl er Marstal,

at han hverken har været straffet eller tiltalt,

at han har ført Skibet fra i November Maaned 1916.

Uddraget af Skibsdagbogen samt Anmeldelsen gennemgaas Punkt for Punkt

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

med Kaptajnen, der Punkt for Punkt fastholder samme, og intet ved at tilføje.

Paa Foranledning forklarer Kaptajnen:

1. at han ikke kender nogen herboende, der selv eller som Repræsentant for Tredjemand er interesseret i Sagen,
2. at Skibet ved dets Afgang fra Hayti var i fuldt sødygtig Stand,
3. at det ved den paagældende Lejlighed var Kaptajnens Vagt paa Dæk,
4. at det var ca. Kl. 11 Fm., da det første Skud hørtes fra Undervandsbaaden,
5. at det var fint og klart Vejr,
6. at Skibsdagbogen er ført af ham,
7. at Chefen for Undervandsbaaden forlangte Skibets Papirer og fik udleveret Skibets Nationalitets- og Registreringscertifikat, Bemandingsliste samt Konnossementet.

Oplæst. Godkendt. Aftraadt.

Fremstaar Styrmand Chr. Lange, der under Henvisning til den forestaaende Edsaflæggelse og til Lovens strenge Straf for Mened behørigt formanes til Sandhed, og navnlig derved ogsaa gøres opmærksom paa, at det er hans uvægerlige Pligt, intet at fordølge, som kan tjene til Oplysning.

Komparenten foreviser sin Søfartsbog, der indeholder Paategning om, at han er i Besiddelse af Bevis som Styrmand udstedt af Kjøbenhavns Magistrat den 25. November 1915.

Komparenten forklarer:

at hedde Christian Lange,
at være født i Thurø den 30. December 1893,
at hans Bopæl er Thurø,
at han hverken har været straffet eller tiltalt,
at han har faret med Skibet fra i Januar Maaned 1917.

Uddraget af Skibsdagbogen samt Anmeldelsen og Kaptajnens Forklaring gennemgaas Punkt for Punkt med Komparenten, der Punkt for Punkt tiltræder samme, og intet ved at tilføje.

Paa Foranledning forklarer Komparenten:

8. at han ved det første Skud kom paa Dækket og hjalp til at brase bak.

Oplæst. Godkendt. Aftraadt.

Fremstaar Matros P. Hertz, der under Henvisning til den forestaaende Edsaflæggelse og til Lovens strenge Straf for Mened behørigt formanes til Sandhed, og navnlig derved ogsaa gøres opmærksom paa, at det er hans uvægerlige Pligt, intet at fordølge, som kan tjene til Oplysning.

Komparenten forklarer:

at hedde Poul Hertz,
at være født i Horsens den 14. Maj 1894,
at hans Bopæl er Horsens,
at han hverken har været straffet eller tiltalt,
at han har faret med Skibet siden Juli Maaned 1916.

Uddraget af Skibsdagbogen samt Anmeldelsen og Kaptajnens Forklaring gennemgaas Punkt for Punkt med Komparenten, der Punkt for Punkt tiltræder samme, og intet ved at tilføje.

Oplæst. Godkendt. Aftraadt.

Fremstaar Kokken P. Larsen, der under Henvisning til den forestaaende Edsaflæggelse og til Lovens strenge Straf for Mened behørigt formanes til Sandhed, og navnlig derved ogsaa gøres opmærksom paa, at det er hans uvægerlige Pligt, intet at fordølge, som kan tjene til Oplysning.

Komparenten forklarer:

at hedde Harald Peder Larsen,
at være født i Kallunborg den 10. Februar 1896.
at hans Bopæl er Kallunborg,
at han hverken har været straffet eller tiltalt,
at han har faret med Skibet i November Maaned 1916.

Uddraget af Skibsdagbogen samt Anmeldelsen og Kaptajnens Forklaring gennemgaas Punkt for Punkt med Komparenten, der Punkt for Punkt tiltræder samme, og intet ved at tilføje.

Oplæst. Godkendt. Aftraadt.

Paa Konsulens Forespørgsel til Kaptajnen, der nu gjordes bekendt med foranstaaende Forklaringer, om yderligere

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Spørgsmaal ønskes rettet til de alt afhørte, svarer Kaptajnen benægtende.

Konsulen mener det ikke i Undersøgelsens Interesse nødvendigt at afhøre flere af Besætningen, og heri er Kaptajnen enig.

Samtlige Deponenter, der var bleven afhørt enkeltvis, fremtræder nu samlede og bekræfter — efter samlet at være blevet behørigt formanet til Edsaflæggelse hver for sig deres Forklaring med Lovens Ed.

Konsulen henleder endnu Kaptajnens Opmærksomhed paa hans Forpligtelse til i sin Tid i Danmark at melde sig til Søforhør.

Søforklaringen sluttet Kl. 5,30 Em.

H. Pattinson,
Konsul.

Det bevidnes herved, at Foranstaaende er rigtig Udskrift af Konsulatets Protokol.

Det kgl. danske Konsulat i Hull den 2. Juni 1917.

H. Pattinson,
Konsul.

Konsulat Stempel.

Uddrag af 3-m. Skonnert »Thyra«s Skibsdagbog.

Bestikket af de 3 første Vagter var som vanligt opført i Kladdebogen, men denne gik til Bunds med Skibet, der blev sænket af en tysk U.-Baad Kl. ca. 12 Mdg. den 24. Maj.

Kl. 3 om Morgenen den 24. Maj tværs af Start Point giss. Afst. 6 Kml. satte Kursen Ø.S.Ø. efter Cap Barfleur ca. 12 Kml. af. Vinden S. V. let Brise, høj vestlig Dønning. Om Formiddagen hørte jeg et Kanonskud og umiddelbart efter faldt en Springgranat ca. 4 Fav. paa B.B. Side af Skibet, da andet Skud faldt, saas Taarnet af en Undervandsbaad ca. 2 Mil agter i Retning V.N.V. Straks gav jeg Ordre til at brase bak og lægge Skibet til Vinden.

»Thyra«, Danmark og det danske Flag var tydelig malet paa Skibssiderne samt det danske Flag højst Agter. Da Skibet var til Vinden med bakkede Sejl, tænkte jeg at Undervandsbaaden vilde holde op med Skydningen og komme paa Prajehold, men alt imellem der brasedes bak, og Skibet kom til Vinden, samt efter at dette var udført, faldt Skuddene tæt efter hinanden, og Granaterne sprang rundt omkring tæt ved Skibet. Da det ikke lod til, at U.-Baaden vilde praje os, men skyde os ned uden Varsel, gav jeg Ordrer til at fire Baaden i Vandet. Samme hang i Davidder paa Laaringen, vel forsynet med Proviant og alt Tilbehør. Frivagten, der var til Køjs, blev purret ud, da første Skud faldt. Alle Mand gik nu i Baaden, og vi roede under Læ Side forud, for at komme klar af Fyrlinien, hvilket var haardt nødvendigt, da Skudene faldt uden Ophør. Da vi var vel klar af Skibet overskød U.-Baaden Bramraa og Klyverfald. Vi roede, alt hvad vi kunde for at komme saa langt væk fra Skibet som muligt. Da der var faldet ca. 40 til 50 Skud holdt U.-Baaden inde med Skydningen og løb tæt op til Skibet og rundt om dette, men paa Grund af den høje Dønning kunde vi ikke se, hvad han foretog sig, men ca. 20 Minutter efter forsvandt Skibet pludselig. Vi laa ca. 1000 Meter fra Skibet, da det forsvandt, og straks kom U.-Baaden hen efter os og ordrede Baaden langs Siden og forlangte Skibspapirerne, hvilke jeg udleverede. Jeg spurgte Chefen, om han kunde give os en Kurs at styre, for om muligt at blive optaget. Jeg fik da den Besked, at Start Point var i N.N.V. 45 Mil af. Jeg vilde have spurgt om mere, men straks han fik Papirerne, satte U.-Baaden fuld Fart efter en norsk Bark, der kom sejlende ned imod os, hvilken ogsaa blev sænket for vore Øjne. Vi roede nu ret Nord efter, for at komme til nærmeste Land. Kl. $5^1/_2$ saas Røgen af en Damper forude i vores Kurs, som stadig kom nærmere og viste sig saa at være flere engelske Patrouillebaade. Kl. ca. $6^1/_4$ blev vi optaget af den ene, der efter Ordre fra Kommandørskibet, sejlede os til Poole. Der var ingen Tid til at bjerge noget Tøj, saa Mandskabet, Styrmanden og jeg selv mistede alt hvad vi havde, med Undtagelse

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

af vores Sekstanter, som Styrmanden sprang ned i Kahytten og hentede i sidste Øjeblik.

Undervandsbaaden, der sænkede Skibet, havde ingen Nummer og førte intet Flag. Officerer og Mandskabet var klædt i tyske Uniformer. Officeren tiltalte mig paa engelsk.

P. J. Dam,
Fører af »Thyra«.

Til Vitterlighed:
Styrmand *C. Lange.*
Kok *H. P. Larsen.*
Matros *H. Andreasen.*
Matros *Poul Hertz.*

At foranstaaende er rigtig Udskrift af 3-m. Skonnert »Thyra«s Skibsdagbog bevidnes herved.

Det kgl. danske Konsulat i Hull, den 1. Juni 1917.

H. Pattinson,
Konsul.

Konsulat Stempel.

Nr. 121/1917. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 13. Juni 1917.

A. Jacobsen,
Ass.

Kaptajnen forklarer, at Ladningen var bestemt til Havre, han husker ikke Modtagerens Navn; den var vist ikke forsikret. »Thyra« førte dansk Flag og danske Nationalitetsmærker. Undervandsbaaden førte intet Flag og havde intet Signal givet, før den begyndte at beskyde »Thyra« i en Afstand af 2 Sømil. Der blev straks braset bak, men Undervandsbaaden vedblev uden Ophør at fyre paa »Thyra«, ogsaa mens Besætningen gik fraborde. Først efter at Besætningen var kommen godt væk fra »Thyra« standsede Undervandsbaaden Skydningen og sejlede nærmere. Den gav intet Signal heller til Baaden, og først efter at »Thyra« var sunket, forlangte den Skibets Papirer udleverede. Den tog sig ikke noget af Besætningen ud over at meddele Retningen og Afstanden til Start Point. Det var stille Vejr med Dønning fra Vest. Alle kom velbeholdne i Land, men fik ikke reddet andet end Skibsdagbogen og Sekstanterne samt Baaden, der kom ind til Poole. Der var ingen, der vilde købe den, idet der var knækket et Par Bord, og der var ingen dansk Konsul, saa de maatte forlade den. Kaptajnen sagde derfor til Kommandøren for Patroillebaaden, at den kunde sælges til Fordel for Besætningen paa den Patrouillebaad, som havde optaget dem.

Oplæst, vedtaget.

De øvrige mødende bekræftede Kaptajnens Forklaring.

Søforhøret sluttet.

Retten hævet.

Rump.

C. Bræstrup. *V. T. Hein.*

»Thyra«s
Rederi: (Aktiels.) Hans Petersen. Marstal.
Reg. Tonn. Br.: 285.
Reg. Tonn. Net.: 251.
Bygningssted: Arendal.
Bygningsaar: 1900.
Materiale: Eg og Fyr.
Klasse: Bur. Ver. • 11-5 $^{3}/_{3}$ A. 1. 1.
Assurance: Kr. 150,000. Krigsforsikringen for danske Skibe.

---

155. S/S »SJÆLLAND« af Kjøbenhavn.

Torpederet i den engelske Kanal den 25. Maj 1917 paa Rejse fra Nordfrankrig til Bristol Kanalen.

Søforklaring eller Søforhør foreligger ikke. Ifølge Skibets Forlisanmeldelse vides kun om S/S »Sjælland«, der den 23. Marts 1917 rekvisitioneredes af den engelske Regering, at Skibet den 25. Maj er forlist, formentlig som Følge af Torpedering.

»Sjælland«s
Rederi: »Dampskibsselskabet Torm«. Kbhvn.
Reg. Tonn. Br.: 1405.
Reg. Tonn. Net.: 878.
Tons DW.: 1780.
Bygningssted: Norddeutsche Schiffsb. A. G. Kiel.
Bygningsaar: 1872.
Materiale: Jern.
Klasse: Lloyds Reg. 90 A. 1.
Assurance: ca. Kr. 970,000. Engelske Assurandører.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

156. 3-m. Skonnert »DEBORA« af Marstal.

Beskudt og sænket i Nordsøen den 27. Maj 1917 paa Rejse fra W. Wemyss til Skagen med 260 Tons Kul. Ingen Omkomne.

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn gør vitterligt:

Aar 1917 den 4. Juni Kl. 1 blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand: Kriminalretsassessor Rump og dens Medlemmer: Kommandør Maegaard og Kaptajn Hein og foretoges:

Nr. 112/1917. Søforhør i Anledning af, at 3-m. Skonnert »*Debora*« er bleven sænket.

For Krigsforsikringen mødte Kaptajn Michelsen.

Af Besætningen mødte:

Kaptajn R. N. Rasmussen.

Styrmand Jakob Andreas Jakobsen.

Matros Valdemar Alfred Emil Bentzen.

Letmatros Adolf Georg Albrechtsen.

Letmatros Richard Ole Anders Nielsen.

Kok Christian Vilh. Nielsen.

Der fremlagdes Rapport, som oplæstes for og bekræftedes af de mødende.

Den fremlagte Raport er saalydende:

Forklaring over 3-m. Sk. »Debora« af Marstal's Sænkning.

Den 24. Maj 1917 Aften Kl. 6 afgik 3-m. Sk. »Debora« af Marstal fra West Wemyss (Skotland) med en Ladning Kul bestemt for Skagen, Vinden vestlig, fint Vejr og klar Luft. Kl. 9 Aften passeredes Isle of May, Rejsen fortsattes med fint Vejr. Vinden drejede efterhaanden sydlig.

Søndag Formiddag den 27. Maj faldt Vinden sydøst med flov Brise; samme Dags Middag stod Skibet ifølge Bestik paa obs. N. Br. 57° 29′, Øst Lgd. 5° 7′ med laber og flovt af Sydost fortsatte man bidevind O.N.O. — Kl. 8 Aften havde Skibet paa Loggen udløbet 23 Kv. Mil O.N.O. Frivagten gik til Køjs. Kl. 9 samme Aften (den 27. Maj) fik vi pludselig et meget voldsomt Skud, hvis Projektil faldt tæt agten for Skibet, det var ikke Vagten paa Dækket mulig at se, hvorfra Skuddet kom. Luften var temmelig diset. Alle Mand kom øjeblikkelig paa Dækket, Redningsbaaden sattes i Vandet, og alle Mand gik i den. Vi laa et Øjeblik paa Siden af Skibet, men følte os bange for at ligge der, følgelig roede vi et Stykke bort. Efter ca. 20 Minutters Forløb kom U.-Baaden i Sigte, dog kun med meget lidt oven Vande. Da den kom i Nærheden af Skibet forsvandt den pludselig under Vandet. Efter ca. andre 20 Minutters Forløb kom den til Syne paa den anden Side af »Debora«. Vi roede saa smaat hen imod U.-Baaden. Paa Vejen mødte vi dennes Baad bemandet med en Officer og fire Mand, som alle var Tyskere. Officeren meddelte mig, at jeg vel nok vidste, at jeg var i Blokade-Zonen, og følgelig skulde mit Skib sænkes. — Han affordrede mig Skibets og Ladningens Papirer. — Officeren spurgte bl. a., hvor vi skulde hen; jeg svarede selvfølgelig til Skagen og tilføjede, at det jo var en nevtral Havn, hvortil han svarede, at det aldeles ingen Betydning havde. Yderligere spurgte han, hvorhen næste Bestemmelse var, hvis han lod os sejle til Skagen. Jeg svarede: Saa lægger vi Skibet op til Krigens Ende; han vilde tale med sin Chef og roede straks hen til U.-Baaden. Umiddelbart derefter raabte Chefen gennem Raaber til os, at »Debora« skulde sænkes om en liden Stund og paalagde os øjeblikkelig at ro bort. Klokken var da ca. 10¼ Aften, og Mørket begyndte at indtræde. — Vi roede hen forbi »Debora« et Stykke O.N.O. for denne, hvor vi laa stille for at se »Debora« synke. — U.-Baadens Baad saa vi ro paa Siden af »Debora«, og man saa at de havde Lys om Bord. Det var ellers da saa mørkt, at vi ikke kunde se, hvad Tyskerne foretog sig. — Kl. 11½ samme Aften (den 27. Maj) hørte vi to dumpe Knald, og øjeblikkelig saa vi »Debora« synke. — Vinden var stille og Søen blank og smul. — Vi roede mod Norge i Kurs O.N.O. (vi befandt os ca. 70 Kvmil. V.S.V. for Lister). Natten over stille og fint Vejr. — Kl. 8 den 28. Maj om Formiddagen kom Vinden fra Syd; man tilsatte Sejlene paa Baaden O.N.O.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

over. Samme Formiddag Kl. 10 blev vi optaget af en hollandsk Damper S/S »Besolki« af Rotterdam, Capt. T. F. Noorthoorn van der Kruijff paa Rejse til Halifax N. S. Samme Eftermiddag Kl. 3 roede vi i Land paa Jæderen ved Haarr (Norges Vestkyst).

Kjøbenhavn, den 4. Juni 1917.

Skibsfører *R. N. Rasmussen.*
Styrmand *J. A. Jacobsen.*
Matros *V. A. E. Bentzen.*
Letmatros *Adolf G. Albrechtsen.*
Letmatros *R. O. A. Nielsen.*
Kok *Chr. Vilh. Nielsen.*

Nr. 112/1917. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 4. Juni 1917.

A. Jacobsen,
Ass.

Kaptajnen forklarer, at Skibsdagbogen blev paa Skibet og gik tabt med dette. De havde intet set eller hørt til noget Signal, før Skuddet faldt, og de gik da straks fraborde. Det var ganske stille, saa de kunde lade Sejlene blive oppe.

Da Undervandsbaaden var kommen til Syne, roede en Baad derfra over imod dem og forlangte Skibspapirerne, som de fik, og roede derefter tilbage til Undervandsbaaden, hvorfra der blev raabt, at Skibet skulde sænkes. Papirerne lød paa ca. 260 Tons Kul til Skagen. De maatte derefter ro bort, uden at Undervandsbaaden tog sig af dem, og de kunde se, at en Baad fra Undervandsbaaden lagde sig ved Siden af »Debora«, og de saa ligeledes, at de derefter havde Lys om Bord i »Debora«. Godt 1 Time senere hørte de 2 Eksplosioner og saa Skibet synke. De kom derefter alle velbeholdne i Land paa Jæderen. De fik kun reddet de nødvendigste Klædningsstykker. Baaden solgte Kaptajnen til en Lods i Haar for 150 Kr., hvilket var en god Betaling for den der paa Stedet. Kendingsbogstaverne var N. L. B. C. Rhederen var Hans Pedersen, Marstal. Skibet var forsikret i Assuranceselskabet Ærø, Marstal samt krigsforsikret. Konnossementet lød paa Kul- og Trælastforretningen Skagen. Han ved ikke, hvor Ladningen var forsikret.

Oplæst, vedtaget.

De øvrige mødende bekræftede Kaptajnens Forklaring.

Søforhøret sluttet.

Retten hævet.

Rump.

V. T. Hein. *C. F. Maegaard.*

Aar 1917 den 6. Oktober Formiddag Kl. 10 blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand: Overretsassessor Rump og deres Medlem: Kommandør Bræstrup; det andet søkyndige Medlem havde paa Grund af det korte Varsel ikke kunnet møde.

Der foretoges:

Nr. 112/1917. Søforhør i Anledning af, at 3-m. Skonnert »Debora« er bleven sænket.

Forhøret reassumeret.

Af Besætningen mødte:

Kaptajn R. N. Rasmussen.

Styrmand J. A. Jacobsen.

For Krigsforsikringen mødte Kaptajn Fabricius.

Den tidligere fremlagte Rapport blev paany vedstaaet af dem.

Der fremlagdes en Oversættelse af en Erklæring fra Føreren og Styrmændene paa den hollandske Damper »Besoekie« angaaende det Sted, hvor denne Damper optog Besætningen fra »Debora«.

Den fremlagte Oversættelse lyder saaledes:

Kjøbenhavns Translatørskole og Sproginstitut.

Oversættelse.

Stoomvaart—Maatschappij »Rotterdamsche Lloyd«.

Direktion: Wm. Ruys & Zonen, Rotterdam.

Telegramadresse: Lloydmail.

S/S »Besoekie«, Nordsøen, den 28. Maj 1917.

Vi undertegnede:

I. F. Noorthoorn v. d. Kruifft, Fører,
W. Jansen, 1. Styrmand,
L. I. Tymons, 3. Styrmand,

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

af den hollandske Damper »Besoekie«, erklærer herved, at vi den 28. Maj Kl. 10,30 Formiddag paa 57° 56′ N. Br. 5° 49′ Ø. Lgd. optog en Baad med 6 Mand, der erklærede at være Føreren og Besætningen paa den danske Skonnert »Debora«, som var bleven sænket af en tysk Undervandsbaad.

Sign.:

I. F. Noorthoorn v. d. Kruifft.

W. Jansen.

L. I. Tymons.

At ovenstaaende er en tro og nøjagtig Oversættelse af den mig forelagte Original i det engelske Sprog, attesterer jeg herved.

Kjøbenhavn, den 5. Oktober 1917.

Kaj Spindler,

kgl. aut. Translator og Tolk.

Nr. 112/1917. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 6. Oktober 1917.

Blum,

Ass.

Kaptajnen og Styrmanden forklarer begge overensstemmende, at de i Forening udregnede Middagsbestikket for den 27. Maj, og dette viste 57° 29′ N. Br., hvilket stemte med Observationen samme Middag, og 5° 7′ Ø. L.; og efter det fine Vejr, de havde haft undervejs maatte denne Stedsbestemmelse ogsaa være rigtig. Efter Loggen udløb 23 Kvartmil til Kl. 8 Aften og de havde i den Tid sejlet Ø. N. Ø. med ½ Stregs Afdrift mod Nord. Fra Kl. 8 –9 Aften var det stille, og Skibet var kun avanceret ganske lidt. Efter at Skibet var sænket paa det Sted, roede de i Nattens Løb en halv Snes Timer Ø. N. Ø. over, indtil de blev optagne af »Besoekie«. Det af »Besoekie« opgivne Sted for Optagelsen, nemlig 57° 56′ N. Br. 5° 49′ Ø. L., hvilke Bestemmelser efter Kaptajnens Udsagn begge var observerede, stemmer saaledes meget godt med »Debora«s Stedbestemmelser. De havde roet i Nattens Løb med 10 Minutters Hvil hver Time og havde kun haft Sejl til en Times Tid, da Vejret var stille og Søen smul. De er derfor i Nattens Løb antagelig kun avanceret ca. 12 à 15 Kvartmil. »Besoekie« landsatte dem paa Jæderen ved Haar efter ca. 5 Timers Ophold om Bord. »Besoekie« var en ældre Damper, der vistnok har sejlet med ca. 10 Kvartmils Fart.

Da de blev standsede af Undervandsbaaden og blev spurgte, hvor de skulde hen, svarede Kaptajnen, at de skulde til Skagen, og at dette var en neutral Havn, hvortil blev svaret, at det var ligegyldigt. Der blev spurgt, hvor de kom fra, og Kaptajnen svarede fra West Wemyss i Skotland. Officeren svarede dertil, at han ikke kunde forstaa, at de var kommen saa langt. Der var ikke særlig Tale om, at »Debora« var uden for Farezonen. De havde heller ikke selv nøjagtig Rede paa Grænsen for Farezonen. »Debora« havde, da denne blev proklameret, ligget ved Belfast Bay, men havde næsten ikke haft Forbindelse med Land, hvilket var forbudt, og de havde derfor kun faaet ufuldstændige Meddelelser om Farezonens Udstrækning. Fra Belfast var »Debora« gaaet til Leith og derfra til W. Wemyss, hvor dens sidste Rejse begyndte. De havde ogsaa her kun maattet have minimal Forbindelse med Land.

Kaptajnen tilføjer, at han ikke paa noget Tidspunkt havde udregnet Afstanden til den norske Kyst, men da Folkene i Baaden efter »Debora«s Sænkning spurgte, hvor langt de var af Land, svarede Kaptajnen ca. 70 Kvartmil, hvilket alene beroede paa et løst Skøn. Dette kom senere i de norske Aviser, og Kaptajnen har derfor tilføjet det i Rapporten, uagtet han ikke har maalt det efter.

Oplæst. Vedstaaet.

Vidnerne, der erklærede sig bekendt med Edens Hellighed og Betydning, bekræftede derefter deres Forklaring med Lovens Ed.

Forhøret paany sluttet.

Retten hævet.

Rump. *C. Bræstrup.*

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

»Deborace
Rederi: Hans Petersen. Marstal.
Reg. Tonn. Br.: 159.
Reg. Tonn. Net.: 134.
Bygningssted: Marstal.
Bygningsaar: 1900.
Materiale: Eg.
Klasse: Bur. Ver. ✠ 16 ²/₃ G. 1. 1.
Assurance: Kr. 150,000. Krigsforsikringen for danske Skibe.

---

157. Bark »CONSUL N. NIELSEN« af Nykjøbing F.

Skudt i Sænk i Atlanterhavet den 29. Maj 1917 paa Rejse fra Buenos Ayres til Kjøbenhavn med 2200 Tons Hørfrø. Ingen Omkomne.

Udskrift af Søforhørsprotokollen ved Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn.

Aar 1917 den 3. Juli Formiddag Kl. 9¹/₄ blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand: Docent Sindballe i Henhold til Konstitution af 15. Juni d. A. og af dens Medlemmer: Kaptajn Møller og Kaptajn Petersen.

Der foretoges:

Nr. 135/1917. Søforhør i Anledning af, at Barkskibet »*Consul N. Nielsen*« er blevet sænket.

Der fremlagdes en Rapport.

Rapporten er saalydende:

Rapport
af Rejsen angaaende dansk Bark »Consul N. Nielsen«.

Barkskibet »Consul N. Nielsen«, tilhørende Aktieselskabet A. Nielsen & Co., Nykjøbing Falster, ført af Kaptajn H. N. Pedersen, forlod Buenos Ayres i god Stand og fuldt forsvarlig udrustet i enhver Henseende med en fuld Ladning af Linseed, bestemt for Kjøbenhavn via Pernambuco og Thorshavn.

Lørdag den 24. Februar 1917 slæbede Skibet ud paa Reden.

Torsdag den 1. Marts forlod Skibet, med Lods om Bord, Reden og sejlede ned af Floden.

Lørdag den 3. Marts Kl. 12 Md. kvitteredes Lodsen og der styredes udefter. Rejsen forløb uden videre Tildragelser, og om Aftenen den 29. Marts ankrede Skibet op paa Pernambuco Red. Kaptajnen fik her gennem det kongelige danske Konsulat Ordre om at fortsætte Rejsen til Thorshavn, Færøerne, for nærmere Ordre angaaende engelsk Visitations Havn. Skibet forlod Pernambuco Natten mellem første og anden April, og Rejsen forløb uden videre Tildragelser til 26. Maj, da Skibet befandtes at være paa omtrent 61° 58′ N. Brd. og 14° 28′ V. Lgd. Her blev Skibet prajet og stoppet af den engelske Hjælpekrydser »Virginia«, der satte et Prisemandskab, bestaaende af en Officer og tre menige om Bord med Ordre til at føre Skibet til Stornoway. Alt gik igen godt til den 29. Maj Kl. 3,40 Morgen, da Vagten sigtede en Undervandsbaad ca. 6 Kml. 1 Streg for om Stb. Skibet befandt sig da paa paa omtrent 59° 50′ n. Brd. 9° 30′ v. Lgd. med fint Vejr og flov Vind fra Syd.

Alle Mand blev straks udpurrede, det danske Flag vajede fra Mesantoppen og et andet sattes under Gaflen. Begge Baadene hang i Daviderne inden Bords, Surringerne kappedes og alt gjort klart til Udsvingning, og Storræerne brasede bak. Da Undervandsbaaden var paa en Afstand af ca. 2000 Meter affyrede den Skud mod Skibet, krydsede derpaa Skibets Bov og fortsatte Skydningen fra Bbg. Side med ca. et Skud pr. Minut. Medens Mandskabet var i Gang med Baadudsætningen blev Agterskibet ramt af en Sprænggranat, som splintrede Bestik Lukaf og Skylight samt saarede 1. Styrmand Jacob Brun i venstre Arm og Ben. Skrog og Rig blev nu vedvarende beskudt; Styrmanden lagdes op i Stb. Baad, og begge Baade blev nu affirede, og alle forlod Skibet med Tab af Skibspapirerne og private Ejendele. Undervandsbaaden fortsatte Skydningen, til Skibet begyndte at krænge til Bgb.; medens Skibet sank, kredsede Undervandsbaaden rundt det, og kom derpaa op til Stb. Baad og spurgte, hvor Skibet kom fra, hvor det skulde hen samt hvad Ladning det havde inde, hvilke Spørgsmaal alle besvaredes. Der blev derpaa fra vor

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Side bedt om Forbindingsstof eller mulig Lægehjælp til vor saarede Styrmand, men ingen Notits blev taget deraf. Undervandsbaaden, hvis Nummer var 66, satte nu Kurs mod den svenske Skonnert »Argo«, som befandt sig ca. 3 Mil østen for vore Baade, satte dette i Brand og styrede siden Syd efter.

To Timer efter sigtedes en anden Undervandsbaad, som ogsaa viste sig at være tysk. Den kom, efter at have kredset rundt den brændende Skonnert op til vore Baade og ordrede Kaptajnen om Bord. Her blev ligeledes spurgt om, hvor Skibet kom fra og hvor det skulde hen samt dets Nationalitet, hvilke Spørgsmaal alle besvaredes. Kaptajnen bad atter her om Forbindingsstof og modtog en Pakke, fik ligeledes opgivet Kursen til nærmeste Land. Efter at Kaptajnen havde forladt Undervandsbaaden fortsatte denne Syd efter.

Sejlene tilsattes nu paa begge Baadene, og Kursen sattes mod Landet. Hele Dagen var Vejret flovt, men ud paa Aftenen begyndte det at friske, og hen paa Natten rebedes Sejlene og der maatte øses til Stadighed for at holde Baadene læns for oven Bords Vand. Hen paa Eftermiddagen fik vi Land i Sigte og styrede nu efter dette. Tog Land ved Chumpean Head Fyr, hvorfra der telefoneredes til Stornoway efter Assistance. Styrmanden blev her midlertidig forbunden af to Sygeplejersker og alt blev gjort af Befolkningen for at gøre det komfortabelt for Mandskabet. Efter et Par Timers Forløb ankom en Patrouillebaad, og Mandskabet og Baadene transporteredes til Stornoway. Ankommen hertil blev Styrmanden straks bragt til Hospitalet og Resten af Mandskabet anvistes Logi af det derværende danske Konsulat. Dagen efter aflagdes Søforklaring for Admiralitetet og Toldvæsenet, og hele Mandskabet blev bekladt.

Den 1. Juni Kl. 12 Aften afgik Besætningen paa nær 1. Styrmanden med Patrouillebaad til Skotland og ankom til Leith Kl. 11 Aften den 2. Juni og fik her anivst Logi paa Sailors Home.

Edsbekræftiget Søforklaring er aflagt for kongeligt dansk Generalkonsulat i Leith.

Bevidnes af:

Hans N. Pedersen,
Fører.

K. P. Svendsen,
2. Styrmand.

Einar A. Frederiksen,
Letmatros.

Nr. 135/1917. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 3. Juli 1917.

Blum,
Ass.

Af Besætningen mødte:
Kaptajn H. N. Pedersen.
2. Styrmand Hans Svendsen.
Letmatros Einer Frederiksen.

For Rederiet mødte Direktør Aage Nielsen.

For Krigsforsikringen mødte Kaptajn Gabe.

For Ladningsmodtagerne mødte:
Prokurist Larsen.
Forretningsfører Berg.

Rapporten oplæstes for og godkendtes af de mødende.

Paa Anledning af Kaptajn Gabe bemærker Kaptajnen, at han saa, at Skibet sank.

De øvrige mødende bekræfter Kaptajnens Forklaring .

Oplæst. Vedtaget.

Forhøret sluttet.

Retten hævet.

K. Sindballe.

A. N. Petersen. *I. Møller.*

»Consul N. Nielsenes
Rederi: (Akties.) A. Nielsen. Nykjøbing F.
Reg. Tonn. Br.: 1395.
Reg. Tonn. Net.: 1254.
Bygningssted: Nantes.
Bygningsaar: 1894.
Materiale: Jern.
Klasse: Bur. Ver. ✠ I 3/3 L. 1. 1.
Assurance: Kr. 568,000. Krigsforsikringen for danske Skibe m. fl.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

158. S/S »ORION« af Kjøbenhavn.

Skudt i Sænk i Nordsøen den 4. Juni 1917 paa Rejse fra Kallundborg til Halifax i Ballast. Ingen Omkomne

Udskrift af Søforhørsprotokollen ved Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn.

Aar 1917 den 11. Juni Kl. 10¹/₄ blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand: Kriminalretsassessor Rump og dens Medlemmer: Kommandør Bræstrup og Kaptajn Hein.

Der foretoges:

Nr. 118/1917. Søforhør i Anledning af, at S/S »Orion« er blevet sænket.

For Rederiet mødte Hr. Manicus Hansen.

For Krigsforsikringen mødte Kaptajn Fabricius.

For Theo Koch & Co. og forskellige andre Assurandører mødte Kaptajn Brink.

For National mødte Kaptajn H. Schmidt.

Af Besætningen mødte:

Kaptajn H. M. Madsen.
2. Styrmand I. H. Petersen.
Matros Johan Renholm.
Matros C. Verduen .
Letmatros I. Kane.
2. Mester A. V. Nielsen.
Fyrbøder C. H. Nielsen.
Fyrbøder N. Rasmussen.
Kok T. Kofod.
1. Styrmand Chr. Spangsberg.
Matros P. Sørensen.
Matros A. Westbrook.
Letmatros I. Stehauen.
1. Mester K. Aa. Andersen.
3. Mester E. Olsen.
Fyrbøder K. Christensen.
Hovmester M. Jensen.

Der fremlagdes Skrivelse fra Rederiet, indeholdende Oplysninger om Skibet samt en Rapport.

Det fremlagte lyder efter hinanden saaledes:

C. P. JENSEN.
Shipowner & Agent.

———

Poul Ankersgade 2.
Kjøbenhavn K., den 11. Juni 1917.

Til
Sø- og Handelsretten, hersteds.

Ifølge Aftale afholdes i Dag Kl. 10¹/₄ Søforhør over Damperen »Orion«s Besætning, som i Lørdags kom hertil med S/S »Trondhjem« fra Bergen.

»Orion« blev torpederet den 4. Juni af en tysk Undervandsbaad i Nordsøen.

I Anledning heraf skal vi meddele:

S/S »Orion« (tidligere Flindt) er bygget i Stockton 1890 og lastede 2900 Tons dw., Netto Register 1178, Brutto Register 1870.

Skibet gik i Ballast paa Vej til Amerika.

Med Højagtelse
Aktieselskabet
Dampskibsselskabet »Orion«.
pr. C. P. Jensen.
Sigurd Sort.

Nr. 118/1917. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 11. Juni 1917.

A. Jacobsen,
Ass.

Rapport
over Torpederingen af S/S »Orion« af Kjøbenhavn.

Mandag den 4. Juni 1917, da S/S »Orion« Kl. ca. 6 om Morgenen befandt sig paa ca. 62° 3′ N. Brd. 0° 46′ Ø. Lgd. paa Rejsen fra Kallundborg til De forenede Stater Amerika via Halifax i Ballast, hørtes Kanonskud. Efter Lyden og Ekkoet at dømme var Kanonen af svær Kaliber. Hele Mandskabet blev straks kaldt paa Dækket. Man observerede Nedslag af Kugler eller Granater i Vandet i en gisset Afstand af 6 Sml. fra Skibet. Der observeredes tillige et mørkt Punkt i Horisonten, som syntes at blive beskudt. Maskinen blev straks stoppet. Igennem Undersøgelse i Kikkert antog Punktet Form som en Undervandsbaad, men holdt sig

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

stedse paa samme Afstand. Skydningen foregik med Pavser og samtlige ombordværende antog, at det var større Skibe, som afholdt Øvelsesskydning, og at Punktet var Skive lavet som Undervandsbaad. Efter at have ligget stoppet for $^1/_2$ Time, fortsattes Rejsen med retvisende Kurs N. 34° Ø. Punktet holdt sig tilsyneladende i samme Afstand fra Skibet indtil Kl. 7,50 Fm. Punktet blev da tydeligere, og i Kikkert saas nu tydelig en stor Undervandsbaad uden Kendetegn. Maskinen stoppedes; Baaden kom nu hurtig nærmere, og Skibet blev beskudt. Redningsbaaden sattes i Vandet og blev bemandet Kl. ca. 8,5 Fm. under stadig Beskydning af Undervandsbaaden, dette vedvarede, indtil Baaden var væk fra Skibet. Kuglernes Nedslag var indtil en Favn fra Baadene, medens de blev bemandede. Derefter dykkede Undervandsbaaden ned og saas ikke mere, kun en enkelt Gang Periskopet og betydelig nærmere Skibet. Redningsbaadene holdt sig afventende ca. 2 Kabellængder fra Skibet. Kl. 8,53 Fm. saas en hel Eksplosion midtskibs om Bagbord. Skibet sank straks med Agterenden og to smaa Minutter efter var den forsvundet. Derefter sattes en sydøstlig Kurs med Baadene. Kl. 1,30 Em. blev vi optaget af Damperen »Jasow«, Kaptajn Bos af Amsterdam (Royl Netherlands steamship Compagny) som var paa Rejse til Amerika. S/S »Jasow« forandrede straks Kurs og næste Dags Morgen afsattes vi ca. 10 Sml. fra Stadtland, Norge. Alle om Bord i S/S »Jasow« ydede os den bedste Behandling, hvad jeg her ikke undlader at bemærke.

Om Bord i S/S »Trondhjem«, den 8. Juni 1917.

H. M. Madsen,
Fører.

Nr. 118/1917. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 11. Juni 1917.

A. Jacobsen,
Ass.

Rapporten oplæses for og bekræftes af de mødende af Besætningen.

Kaptajnen forklarer, at »Orion« førte dansk Flag og danske Nationalitetsmærker. Fra Undervandsbaaden var der intet Signal eller Nationalitetsmærker at se, og den gav ingen Ordre til Skibet. Alle Mand blev reddede fra »Orion« i Baadene. Der blev derimod intet reddet fra Skibet ud over Baadene, der blev liggende i Norge, en i Sandehavn og en paa Moldø.

De øvrige mødende bekræftede Kaptajnens Forklaring.

Kaptajnen forklarer, at »Orion« gik i Ballast her fra til Nordfolk i Amerika via Halifax.

Oplæst. Vedtaget.

Søforhøret udsat.

Derefter foretoges Nr. 118/1917.

Søforhøret fortsat for lukkede Døre.

For Rederiet mødte Manicus Hansen.

For Krigsforsikringen mødte Kaptajn Fabricius.

For Theo Koch & Co. og flere andre Assurandører mødte Kaptajn Brink.

For National mødte Kaptajn H. Schmidt.

Kaptajn H. M. Madsen forklarer, at da han hørte Kanonskud paa Afstand, ansaa han det for rigtigst at ligge stoppet. Han bemærkede da et Punkt, der lignede en Undervandsbaad, i Horisonten tværs om Bagbord. Da dette imidlertid tilsyneladende ikke kom nærmere, fortsatte han efter omtrent en halv Times Ophold Sejladsen, idet han satte Kursen omtrent N. Øst bort fra det mørke Punkt. Efter at have sejlet saaledes i henimod en Times Tid kom Punktet nærmere atgerfra, og Komparenten mente det da rigtigst atter at stoppe. Kort forinden han stoppede anden Gang, havde han efter Bestikket udregnet den i Rapporten opgivne Plads. Undervandsbaaden begyndte da at skyde paa »Orion« og fortsatte dermed, mens de gik fraborde. Med Baaden styrede de Sydost efter og sejlede i denne Kurs fra omtrent Kl. 9 Formiddag til 1,30 Eftermiddag, da

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

de blev optagne af »Jason«, og de tilbagelagde da 3 Kvartmil i Timen. Der var hverken Sø eller Strøm. »Jason«s Bestik viste sig da at passe med Komparentens.

Oplæst. Vedtaget.

Nu mødte 1. Styrmand Chr. Spangsberg og forklarede, at han husker, at paa hans sidste Vagt den 2. Juni passerede de Ekerø og Kvashegni Fyret som i Journalen angivet. Senere har der ikke paa Komparentens Vagter været Landkending, men han har stadig paa disse Vagter styret de i Journalen anførte Kurser.

Det er Kaptajnen, der hver Gang har beordret Kursen ændret. Komparenten har ikke efterregnet Bestikket for at bestemme det Sted, hvor Skibet blev standset af Undervandsbaaden. Det er Kaptajnen, der har udregnet Bestikket. Kursen N. N. V. blev beordret, efter at de mente at være klar af Utsire.

Oplæst. Vedtaget.

Nu mødte 2. Styrmand Jess Petersen og forklarer, at paa den første Vagt den 3. Juni tog Komparenten en firestregs Pejling af Oberstad Fyr, som var tværs Kl. 1,35, en Afstand af 7 Sømil, Log 313. Paa den følgende Vagt var Komparenten nede og ved ikke, om Utsire har været i Sigte. Senere har der ikke været Landkending. Komparenten har ikke udregnet Bestikket, hvor Skibet blev standset. Komparenten bekræfter de i Journalen indførte Kurser forsaavidt angaar hans Vatger.

Oplæst. Vedtaget.

Kaptajnen forklarer, at han stadig beordrede de Kurser, der blev styrede, og bekræfter, at de i Journalen indførte Kurser er rigtige. Efter at have passeret Kvasheim, blev Kursen sat lige mod Utsire N. t. V. 2. Styrmand pejlede Oberstad som i Journalen anført, og Komparenten bekræfter Rigtigheden af denne Pejling. Da det blev taaget, og Skibet efter Bestikket skulde være omtrent 3 Kvartmil fra Utsire, beordrede han Kursen N. V., og denne Kurs er bleven styret fra Kl. 5,30 Formidag til Kl. 7 Formiddag, da Komparenten mente at være fri af Utsire. Derefter blev Kursen sat N. N. V. og senere holdt saadan. Komparenten foretog paa Formiddagsvagten den i Journalen indførte Kompasundersøgelse. Kursen var sat N. N. V. for at være klar af Farezonen. Ved Midnat ændredes den for Misvisningernes Skyld til N. N. V. $^1/_4$ V. Det var saa godt som stille hele Tiden, og der mærkedes ingen Strøm. Hvis der har været Strøm, maa den antagelig have sat nordover .

2. Styrmand udregnede Bestikket den 3. Juni om Middagen som i Journalen anført. Dette kontrollerede Kaptajnen, og det kan kun afvige faa Tiendedele af et Minut. Den i Journalen indførte Bredde og Længde for den 4. Juni om Formiddagen var det Bestik, Komparenten senere har udregnet for det Sted, hvor Skibet blev torpederet. Dette Bestik er nøjagtigt udregnet. Det i Rapporten indførte Sted udregnede Komparenten lige før de forlod Skibet paa Søkortene, men dette gik i en Fart og er ikke nøjagtigt regnet ud.

Oplæst. Vedtaget.

Uddrag af Journalen for den 2., 3. og 4. Juni vil senere blive fremlagt.

Søforhøret sluttet.

Retten hævet.

Rump.

C. Bræstrup. *V. T. Hein.*

Aar 1917 den 18. Juni Formiddag Kl. 10 blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand: Overretsassessor Rump og dens Medlemmer: Komandør Bræstrup og Kaptajn Hein.

Der foretoges:

Nr. 118/1917.

Af Besætningen mødte:

Kaptajn H. M. Madsen.

1. Styrmand Chr. Spangsberg.

2. Styrmand I. H. Petersen.

For Rederiet mødte Manicus Hansen.

For Krigsforsikringen mødte Kaptajn Fabricius.

For Theo Koch & Co. mødte Kaptajn Brink.

For National mødte Kaptajn Schmidt.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Der fremlagdes Uddrag af Skibsdagbogen for 2., 3. og 4. Juni, som blev sammenholdte med Dagbogen og paany bekræftedes af de mødende.

Uddrag
af
Skibsdagbogen fra Skruedampskibet »Orion«.

Lørdag den 2. Juni 1917 Kl. 1—4 Emd. Dev. st. K. VNV. 1/4 V., Dev. 2° v., Misv. 11° v., Afdrift 0, Retv. sejl. K. N. 83° V., Dist. 36, P. L.-Visning 226, Vind og Sø NØ. 2—2, Vejr skyet, Barom. 29,90. L. v. Pumpen.

Kl. 4—5,40 Emd. Dev. st. K. VNV. 1/4 V., Dev. 2° v., Misv. 11° v., Afdrift 0, Retv sejl. K. N. 83° V.; Kl. 5,40—7,46 Emd. Dev. st. K. NV. 3/4 V., Dev. 0, Misv. 11° v., Afdrift 0, Retv. sejl. K. N. 64° V.; Kl. 7,46—8 Emd. Dev. st. K. NV., Dev. 0., Misv. 11° v., Afdrift 0, Retv. sejl. K. N. 64° V., Dist. fra Kl. 4—8 Emd. 35, P. L.-Visning 261. Vind og Sø omløbende 1—0, Vejr skyet, Barom. 29,85. — Kl. 4 t. 5 Ryvingen tv. Afs. 2 Sm. Log 227; Kl. 5 t. 40 Lindesnæs tv. Afs. 3 Sm. Log 241; Kl. 7 t. 46 Lister tv. Afs. 1,5 Sm. Log 289 × 259. L. v. Pumpen. I. H Petersen.

Kl. 8 Emd.—12 Mn. Dev. st. K. NV., Dev. 0, Misv. 11° v., Afdrift 0, Retv. sejl. K. N. 64° V., Dist. 38, P. L.-Visning 299, Vind og Sø omløbende, 1—0, Vejr skyet. Barom. 29,70. — ☾ Nedgang, satte Lanterne. Kl. 11 t. 00 Ekerø tv. Afs. 5,5 Sm. Log 289; Kl. 12 t. 00 Kvasheim tv. Afs. 8 Sm. Log 299. L. v. Pumpen. Spangsberg.

Mandag*) den 3. Juni 1917. Kl. 12 Mn.—4 Fmd. Dev. st. K. N.t.V., Dev. 4° ø., Misv. 13° v., Afdrift 0, Retv. sejl. K. N. 20° V., Dist. 37, P. L.-Visning 336, Vind og Sø omløbende, 1—1, Vejr byget Regn, Barom. 29,76. — Kl. 1 t. 35 Oberstad tv. Afs. 7 Sm. Log 313. ☾ Opg., indtog Lanterne. L. v. Pumpen. I. H. Petersen.

*) Anmærkning og Rettelse. Skal være Søndag.

Kl. 4—5,30 Fmd. Dev. st. K. N.t.V., Dev. 4° ø., Misv. 13° v., Afdrift 0, Retv. sejl. K. N. 20° V. P. L.-Visning 348; Kl. 5,30—7 Fmd. Dev. st. K. NV., Dev. 0, Misv. 13° v., Afdrift 0, Retv. sejl. K. N. 58° V.; Kl. 7—8 Fmd. Dev. st. K. NNV., Dev. 3° ø., Misv. 14° v., Afdrift 0, Retv. sejl. K. N. 33° V. Dist. 26, P. L.-Visning 362; Vind og Sø stille, 0—0, Vejr taaget, Barom. 29,78. — Giver reglementerede Taagesignal og gaar med formindsket Fart. L. v. Pumpen. Spangsberg.

Kl. 8 Fmd.—12 Md. Dev. st. K. NNV., Dev. 3° ø., Misv. 14° v., Afdrift 0, Retv. sejl. K. N. 33° V., Dist. 37, P. L.-Visning 399, Vind og Sø omløbende, 1—1, Vejr taaget diset, Barom. 29,85. — Giver reglementeret Taagesignal og gaar med formindsket Fart. Skl. 9 t. 32 m. ☾ Dev. Pejl. S. 40°5 Ø. Misv. 14° v., r/v Pejl. S. 51° Ø. Dev. 3° ø. L. v. Pumpen. I. H. Petersen.

Middagsplads: Bestik fra Kl. 7 Fmd. for. Br. n. 35′ 2; pk. giss. N. Br. 59° 49′ 2; for. Lgd. ø. 45′ 1; pk. giss. Ø. Lgd. 3° 59′ 9. Chr. Spangsberg. H. M. Madsen, Fører.

Kl. 12 Md.—4 Emd. Dev. st. K. NNV., Dev. 3° ø., Misv. 14° v., Afdrif 0, Retv. sejl. K. N. 33° V., Dist. 37, P. L.-Visning 436. Vind og Sø omløbende, 1—0, Vejr skyet, Barom. 29,85. — Helligholdt Dagen. L. v. Pumpen.

Kl. 4—8 Emd. Dev. st. K. NNV., Dev. 3° ø., Misv. 14° v., Afdrift 0. Retv. sejl. K. N. 33° V., Dist. 36, P. L.-Visning 472, Vind og Sø omløbende, 1—0, Vejr skyet, Barom. 29,83. — L. v. Pumpen. Spangsberg.

Kl. 8 Emd.—12 Mn. Dev. st. K. NNV., Dev. 3° ø., Misv. 14° v., Afdrift 0, Retv. sejl. K. N. 33° V., Dist. 36, P. L.-Visning 508, Vind og Sø omløbende, 1—0, Vejr skyet, Barom. 29,86. — ☾ Nedg., satte Lanternerne. L. v. Pumpen. I. H. Petersen.

Mandag den 4. Juni 1917 Kl. 12 Mn.—4 Fmd. Dev. st. K. NNV. 1/4 V., Dev. 3° ø., Misv. 14° v., Afdrift 0, Retv.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

sejl. K. N. 36° V. Dist. 35, P. L.-Visning 543, Vind og Sø stille, 0—0, Vejr skyet, Barom. 29,87. — ☉ Opgang, indtog Lanternerne. L. v. Pumpen. Spangsberg.

Kl. 4—6 Fmd. Dev. st. K. NNV. 1/4 V., Dev. 3° ø., Misv. 14° v., Afdrift 0, Retv. sejl. K. N. 36° V.; fra Kl. 6: Styrede retv. N. 34° Ø. ca. 1 1/2 Time. — Giss. Plads ved Torpederingen er ifølge Bestikket 62° 14′ N. Brd. 1° 2′ Ø. Lgd. Chr. Spangsberg.

H. M. Madsen,
Fører.

Nr. 118/1917. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 18. Juni 1917.

A. Jacobsen,
Ass.

De tidligere Forklaringer bliver paany oplæste for og vedstaaede af de mødende.

Kaptajnen tilføjer, at han inden Afgangen fra Kallundborg havde faaet skriftlig Ordre fra Rhederiet om at anløbe Halifax for Inspektion, hvortil Rhederiet havde indhentet Bemyndigelse fra de engelske Myndigheder.

Hvert af Vidnerne, der erklærede sig bekendt med Edens Hellighed og Betydning og nægter sig at være tiltalte eller straffede, bekræfter derefter deres Forklaring med Lovens Ed.

Søforhøret paany sluttet.

Retten hævet.

Rump.

C. Bræstrup. *V. T. Hein.*

Aar 1918 den 6. November Eftermiddag Kl. 1 blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand: Overretsassessor Riise og dens Medlemmer: Direktør Hein og Kaptajn Larsen og foretoges:

Nr. 118/1917. Søforhøret reassumeret.

Der fremlagdes en Skrivelse fra Handelsministeriet med deri paaberaabt Bilag.

Det fremlagte lyder efter hinanden saaledes:

HANDELSMINISTERIET.

Kjøbenhavn, den 1. November 1918.
1 Bilag.

Journal Nr. 30 A 79/17.
16245

Idet man hoslagt fremsender Afskrift af en Skrivelse af 29. f. M. til Handelsministeriet fra Navigationsbestyrer C. D. Neergaard angaaende Sænkningen af Dampskibet »Orion«, skal man tjenstlig anmode Hr. Retsformanden om at ville foranledige, at de i Skrivelsen ommeldte Oplysninger søges fremskaffet under et Reassumtionsforhør.

P. M. V.
Busck-Nielsen.

Gustav Arendrup,
Fm.

Til
Retsformanden ved Sø- og Handelsretten.

Nr. 118/1917. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 6. November 1918.

Blum,
Ass.

Afskrift.

Til Fremskaffelse af de ønskelige Oplysninger om Stedet for Dampskibet »Orion«s Sænkning vil det være af Betydning, om der ved et Forhør for Sø- og Handelsretten bliver foretaget en Afhøring af »Orion«s Fører, Kaptajn H. M. Madsen, angaaende følgende Spørgsmaal:

1. Kaptajnens Rapport om Sænkningen m. m. ender med: »Om Bord i S/S Trondhjem den 8. Juni 1917«, medens Sænkningen fandt Sted den 4. Juni. Rapporten er altsaa skrevet 4 Dage efter Sænkningen.

Er Rapporten skrevet efter Hukommelsen eller efter tidligere Optegnelser«. Hvis dette sidste er Tilfældet, hvornaar blev da disse Optegnelser gjort, og hvad indeholdt de?

2. Lørdag Emd. den 2. Juni og Søndag Fmd. den 3. Juni er i 6 Tilfælde Afstanden fra norske Kystfyr fundet. Hvorledes er disse Afstande blevet bestemt?

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

3. Indeholder Maskindagbogen Oplysninger om Fartens Formindskelse eller Forøgelse under Sejladsen i Taage om Fmd. den 3. og i bekræftende Fald hvilke?

4. Til hvilken Længde svarer de givne Klokkeslet?

5. Var Vejret sigtbart eller var det diset, da Undervandsbaaden kom i Sigte?

6. I Slutningen af Søforhøret den 11. Juni 1917 har Kaptajnen paa »Orion« udtalt, at Kursen ved Midnat ændredes for »Misvisningens Skyld« til N.N.V. $^1/_4$ V. Hvad mener Kaptajnen hermed?

7. Hvorfor er »Orion«s Plads ikke blevet bestemt ved astronomisk Observation efter at Norges Kyst var tabt af Syne?

8. Hvorledes var Vind og Vejr under Sejladsen med Orions Baade fra Sænkningen til Optagelsen i »Jason«?

9. Blev Baadene under denne Sejlads roet eller benyttedes Sejl, og hvorledes blev Baadenes Kurs og Fart bestemt?

Endvidere skal jeg tillade mig at bemærke, at det kunde faa Betydning, om det fra Sø- og Handelsretten modtagne Uddrag af Orions Skibsdagbog havde indeholdt den Paategning, som i Skibsdagbogen findes udfor Mandag Md. den 4. Juli om, at »Skibsdagbogen er fundet ordentlig ført fra Dag til Dag«.

Kjøbenhavn, den 29. Oktober 1918.

Carl D. Neergaard.

Nr. 118/1917. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 6. November 1917.

Blum,
Ass.

Mødt var Kaptajn Hans Marius Madsen.

Tilstede var Kommandør Bloch og Navigationsskolebestyrer C. D. Neergaard.

Kaptajnen forklarer, at den tidligere fremlagte Rapport er skrevet af ham den 8. Juni paa Grundlag af Optegnelser, som han har gjort, ca. $1^1/_2$ Time efter at han var bleven optaget af »Jason«, altsaa den 4. Juni 1917 Kl. ca. 3 Eftermiddag. Han havde her optegnet Skibets Plads, Kurs, Tiden for Beskydningen og Stederne hvor Projektilerne faldt, Manøvreringen, derunder Stopningen og den genoptagne Fart med den nye Kurs, Tiden for Undervandsbaadens gentagne Iagttagelse, de derefter fulgte Manøvrer, derunder Baadenes Udsætning og hvad derunder passerede, Baadenes Ophold og Tiden for Skibets Sænkning samt Baadenes Sejlads indtil Optagelsen. Optegnelserne er tilintetgjorte efter at Komparenten havde skrevet Rapporten.

Styrmanden bekræftede Optegnelsernes Rigtighed.

Skibsdagbogen var ført indtil Søndag den 3. Juni Middag.

Efter at være kommen om Bord i »Jason« og straks efter at han havde gjort sine Optegnelser til Brug for Rapporten, har Kaptajnen gjort Optegnelser til Brug for Skibsdagbogens Udfyldelse indtil Torpederingsøjeblikket. Disse Optegnelser har han gjort paa Grundlag af sin egen og 1. Styrmand Spangsbergs Hukommelse. Den Kladde, der var ført om Bord, var nemlig gaaet tabt. Komparenten var paa Dækket hele Søndag Eftermiddag indtil Kl. 12 Midnat. 1. Styrmand havde Vagten fra Kl. 1—7, derefter overtog 2. Styrmand Petersen Vagten til Kl. 12 Midnat; i den Tid blev Kursen ikke forandret. Inden Kaptajnen Kl. 12 gik til Køjs, ændrede han Kursen fra N.N.V. til N.N.V. $^1/_4$ V. Samtidig overtog 1. Styrmand Vagten indtil Kl. 4 Morgen, da 2. Styrmand overtog den. Han ændrede ikke Kursen, og da Kaptajn Kl. 6 Morgen kom paa Dækket, styredes fremdeles samme Kurs.

Paa Grundlag af disse Optegnelser har Kaptajnen ført sin Skibsdagbog à jour om Bord i »Trondhjem«. 1. og 2. Styrmand har skrevet under i Dagbogen for deres Vagter og billiget dens Indhold. 2. Styrmand har ogsaa billiget, hvad der var indført for hans Vagt fra Kl. 4 Mandag Morgen, og det maa udelukkende skyldes en Forglemmelse fra hans Side, naar han ikke har underskrevet Dagbogen for den Del af den sidstnævnte Vagt, som er indført der. Afstanden: 2 Sømil fra Ryvingen den 2.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Juni Kl. 4 Eftermiddag er bestemt ved 4 og 8 Stregers Pejlinger. Afstanden 3 Sømil fra Lindesnæs Kl. 5 Eftermiddag paa samme Maade.

Afstanden 1,5 Sømil fra Lister Kl. 7 Eftermiddag paa samme Maade.

Afstanden 5,5 Sømil fra Ekerø Kl. 11 Eftermiddag paa samme Maade.

Afstanden 8 Sømil fra Kvashejm Kl. 12 Midnat paa samme Maade og

Afstanden 7 Sømil fra Oberstad den 3. Juni Kl. 2 Formiddag paa samme Maade.

Maskindagbogen, som ikke er tilstede i Retten, men efter Kaptajnens Formening beror i Handelsministeriet, indeholder Oplysninger om Fartens Formindskelse under Sejladsen i Taage Søndag den 3. Juni Formiddag og om dens senere Forøgelse, efter at Taagen var lettet.

Kaptajnen forklarer, at de givne Klokkeslet er sande Klokkeslet og svarer til den gissede Middagslængde.

Da Undervandsbaaden kom i Sigte, var Vejret let diset.

Naar Kaptajnen i det tidligere Søforhør har forklaret, at Kursen ved Midnat den 3. Juni ændredes til N.N.V. $^1/_4$ V. for Misvisningens Skyld, maa Protokolleringen bero paa en Fejltagelse. Hvis han havde ændret Kursen for Misvisningens Skyld, havde han ændret den til N.N.V. $^1/_4$ N., men han ændrede den som sket, fordi han følte sig sikker paa, at han var saa langt udenfor Farezonen, at han uden at risikere at komme ind i denne kunde foretage Ændringen, og han foretog denne i Samraad med 1. Styrmand.

Da de Søndag den 3. Juni Kl. 9,32 Formiddag saa Solen, var der ingen Kiming og Maaling altsaa umulig. Iøvrigt har der ikke været Himmellegemer fremme, efter at Norges Kyst var tabt af Syne, og derfor har »Orion«s Plads ikke kunnet bestemmes ved astronomisk Observation.

Under Sejladsen i »Orion«s Baade fra Sænkningen til Optagelsen i »Jason« var det stille Vejr og rolig Sø. De roede og benyttede ikke Sejl. De bestemte Kursen efter Kompas —, der fandtes et saadant i hver Baad —, Farten bestemte de ved Gisning.

Kaptajnen erklærer, at samtlige Skibets Officerer bedømte Situationen, da de første Skud faldt. Efter disse Skuds Nedslag, følte de sig alle overbeviste om, at Beskydningen ikke gjaldt »Orion«, og da de i Kikkert observerede et mørkt Punkt i Horisonten, skønnede de, at det var en som Undervandsbaad formet Skydeskive, som brugtes til Øvelse for større Skibe, som de ganske vist ikke kunde se, men som de antog var skjulte for dem af det disede Vejr.

Da de efter at have ligget stoppet $^1/_2$ Times Tid fortsatte Sejladsen styrede de retvisende N. 34 Ø., men han benægter bestemt at have ændret Kurs under denne Sejlads eller at have gjort Forsøg paa at slippe bort fra nogen. Naar han valgte den nævnte Kurs, var det for saa hurtig som muligt at komme bort fra den formodede Skiveskydning.

Kaptajnen erklærer, at det skyldes Tankeløshed, naar han under sine Optegnelser i »Jason« har opført Misvisningen 14 under hele Farten fra den 3. Juni om Middagen til Torpederingen. Pladserne er bestemt efter den noterede Misvisning.

Kaptajnen ved ikke hvor 1. og 2. Styrmand nu opholder sig.

Oplæst, vedstaaet.

Søforhøret paany sluttet.

Retten hævet.

Riise.

V. Larsen. *V. T. Hein.*

»Orion«s
Rederi: »Dampskibsselskabet Orion«, Kbhvn.
Reg. Tonn. Br.: 1870.
Reg. Tonn. Net.: 1178.
Tons DW.: 2800.
Bygningssted: Richardson, Duck & Co., Stockton.
Bygningsaar: 1890.
Materiale: Staal.
Klasse: Lloyd's Reg. ✠ 100 A. 1.
Assurance: Kr. 1,200,000. Krigsforsikringen for danske Skibe m. fl.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

159. S/S »HARALD KLITGAARD« af Kjøbenhavn.

Torpederet i Nordsøen den 6. Juni 1917 paa Rejse fra Kjøbenhavn til Leaham-Harbour i Ballast. 1 Omkommen.

Udskrift af Søforhørsprotokollen ved Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn.

Aar 1917 den 25. Juni Formiddag Kl. 10 blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand: Overretsassessor Rump. De to Medlemmer havde paa Grund af Misforstaaelse ikke kunnet give Møde.

Der foretoges: Nr. 132/1917. Søforhør i Anledning af, at S/S »*Harald Klitgaard*« er sænket.

For Rhederiet mødte P. Stoltenborg.

For Krigsforsikringen mødte Kaptajn Fabricius.

Af Besætningen mødte:

Kaptajn N. Nielsen.

1. Styrmand N. Hejde.

1. Mester Raabymagle.

2. Mester E. Pihl.

Der fremlagdes Skrivelse fra Rhederiet, indeholdende Oplysninger om Skibet, samt 1 Rapport samt Udskrift af Søforklaring aflagt for det danske Konsulat i Newcastle.

De fremlagte Dokumenter lyder efter hverandre saaledes:

Aktieselskabet
DET DANSK-RUSSISKE
DAMPSKIBSSELSKAB.
Direktionen.

———

Kjøbenhavn, den 23. Juni 1917.
(Børsen).

Til
Sø- og Handelsretten. Hersteds.

S/S »Harald Klitgaard«.

Dette Skibs Besætning er nu hjemkommen, efter at Skibet den 7 Juni er blevet torpederet i Nærheden af den engelske Kyst ved Farn Island paa Rejse fra Kjøbenhavn til Seaham Harbour via Bergen og Lerwick.

Til nærmere Oplysning for Retten tjener, at Skibet var bygget i England i 1881. Dets Gross-Tonnage var 1799 Tons og Netto 1116 Tons. Registreringsbogstaverne var N. W. K. T., og Skibet var klassificeret i Lloyd's Register A. 1.

Skibet var kaskoforsikret hos De private Assurandører for Kr. 655,000 —, hvoraf Kr. 150,000 Selvrisiko.

Vi anmoder herved den høje Søret om, at der idag i denne Anledning maa blive afholdt Søforhør.

Aktieselskabet
Det Dansk-Russiske Dampskibsselskab
Direktion.
Chr. Jensen.

Af Besætningen møder:

Kaptajn N. Nielsen.

1. Styrmand N. Hejde.

1. Mester Raabymagle.

2. Mester E. Pihl.

For Rederiet: P. Stoltenberg.

For Krigsforsikringen for danske Skibe: A. L. Fabricius.

Nr. 132/1917. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 25. Juni 1917.

Blum,
Ass.

Rapport over S/S »Harald Klitgaard«s Torpedering paa Rejse fra Kjøbenhavn til Seaham.

Torsdag den 24. Maj Kl. 6,30 Fm. var Dampen oppe, Lods om Bord, gjorde Fortøjningerne løs og manøvrerede ud af Kjøbenhavns Frihavn assisteret af en Slæbedamper bestemt til Seaham i Ballast.

Kl. 9 Fm. ankrede paa Helsingørs Red for at indtage Proviant, samt fik svensk Lods om Bord for at følge svensk Søterritorium. Kl. 1 Em. hev op Anker og fortsatte Rejsen efter Lodsens Anvisning.

Fredag den 25. Kl. 5,30 Fm. ankrede ved Marstrand paa Grund af Taage.

Lørdag den 26. Kl. 8,30 Fm. lettede Taagen, hev op Anker og fortsatte Rejsen efter Lodsens Anvisning. Kl. 8,30 Em. skiftede Lods ved Strømstad, fik norsk Lods om Bord for Bergen, fortsatte efter hans Anvisning paa norsk Søterritorium.

Mandag den 28. Kl. 3 Em. ankrede paa Bergens Red for at afvente Ordre fra den engelske Konsul til at fortsætte Rejse

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Torsdag den 31. Kl. 1 Em. kom Lods om Bord, hev op Anker og styrede efter hans Anvisning ud af Fjorden. Kl. 6 Em. ved Holmengraa, kvitterede Lodsen og styrede til Lerwick. Rejsen til Lerwick var en Del forsinket paa Grund af frisk S.V. Kuling og Sø.

Lørdag den 2. Juni, Kl. 4 Fmd. ankrede udenfor Lerwick for at afvente Ordre til at fortsætte.

Tirsdag den 5. fik Ordre til at fortsætte. Kl. 8 Fm. hev op Anker Kl. 0,15 Em. hørte den Vagthavende Maskinmester Stød i Maskinen og Vakumen gik ned, hvorfor Maskinmester straks stoppede og varskoede Kaptajnen at Maskinen var i Uorden. Signalet B. J. (Maskinen er i Uorden, er uden Komando) blev straks hejst, og Lederen af Konvoien kom langs Siden og prajede over, om vi ønskede Hjælp, hvortil der svaredes Nej, da Mestrene selv kunde reparere Skaden i Løbet af nogle Timer, han svarede da tilbage, at han vilde give den armerede Trawler »Regaletto« Ordre til at blive hos os og eskortere os til Seaham, naar vi ønskede at fortsætte.

Da Mestrene fik Luftpumpen adskilt, viste det sig, at Stemplet var faldet af Stangen, og først Kl. 4,30 Em. var Reparationen udført, og 1. Mester erklærede, at der ikke var noget i Vejen, for at vi kunde fortsætte Rejsen, signalerede til Trawleren at alt var i Orden, og at vi kunde fortsætte til Seaham, hvis han vilde eskortere os dertil, hvortil han svarede ja, slog fuld Kraft i Maskinen og styrede efter Trawleren m. v. S. t. V. $^1/_4$ V. Vind N.N.V. frisk Kuling.

Onsdag den 6. Kl. 6,30 Em. ca. 28 Sml. Nord for Farn Island, blev Skibet torpederet uden Varsel, den Vagthavende Styrmand N. Brejning, Kapt. N. Nielsen, Rorsmanden Georg Thomsen og Udkig Erik Gabrielsen, saa alle Torpedoen komme ind mod Skibet, som den traf agtenfor Stormasten om Bb., der skete en voldsom Eksplosion, hele Agterskibet sprængtes og forsvandt med det samme, og Skibet sank hurtig. Maskinen blev stoppet. Redningsbaadene blev satte i Vandet, og alle Mand kom med, undtagen Hovmester J. M. Jensen, der befandt sig i Kahytten, da Eksplosionen skete og rimelig er dræbt med det samme. Efter at Mandskabet var kommen i Baadene, blev disse liggende saa tæt ved Skibet, som det lod sig gøre, for at se om der var nogen tilbage, da ingen vidste, hvor mange der var i hver Baad. Ca. 5 Minutter efter Eksplosionen sank Skibet, og Baadene roede nu ind paa Ulykkesstedet og søgte mellem Vragstumperne om mulig at finde Hovmesteren, men al Søgen var forgæves. Baadene forblev paa Stedet til de fra Trawleren kaldte os om Bord ca. 45 Minutter efter. Alle Skibspapirer, Dæks- og Maskinjournaler mistedes.

Saasnart at alle Mand var kommen om Bord i Trawleren, satte den Kursen til Tynemouth og Kl. 4 Fm.

Torsdag den 7. Juni blev hele Besætningen landsat i North Shields.

Underretning om Ulykken blev givet til Myndighederne, til den danske Konsul og Skibets Agent i Newcastle.

Newcastle/Tyne den 11. Juni 1917.

N. Nielsen, Fører.
N. Hejde, 1. Styrmand.
N. Brejning, 2. Styrmand.
E. Pihl, 2. Maskinmester.
G. Thomsen, Matros.
E. Gabrielsen, Matros.

Nr. 132/1917. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 25. Juni 1917.

Blum,
Ass.

Udskrift af Konsulats Protokollen i Anledning af Søforklaring for S/S »Harald Klitgaard« af Kjøbenhavn. Torpederet i Nordsøen den 6. Juni 1917.

Søforklaring Aar 1917.

Den 11. Juni Kl. 10 Fm. optoges efter forudgaaende Berammelse paa det Kongelige Danske Konsulat i Newcastle upon Tyne Søforklaring i Anledning af, at S/S »Harald Klitgaard« af Kjøbenhavn, Kapt. Nielsen, undervejs fra Kjøbenhavn (Af-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

gangsdag den 24. Maj 17) til Seaham Harbour i Ballast, den 6. Juni 1917 ved Torpedering blev sænket i Nordsøen.

Konsulen fremlagde Kaptajnens Anmeldelse og bemærkede, at han til Forklaringen havde varslet den i Anmeldelsen af Kaptajnen som muligvis interesserede resp. med Oplysninger indesiddende Person her, nemlig Hr. Fr. Madsen, som Repræsentant for Kaskoassurandørerne og Krigsforsikringen for danske Skibe og Varer.

Skibs- og Maskindagbøgerne samt Bemandingslisten var gaaet tabt ligesaa Nationalitetscertifikatet. Ifølge Danmarks Skibsliste af 1916 maalte Skibet 1116 R. T. N. og er bygget af Staal i Stockton i Aaret 1884, samt bar Kendingsmærkerne N. W. K. F., dets Klassificationscertifikat var ogsaa gaaet tabt, men det havde senest i Aaret 1916 hos Smith Docks Com., South Shields, været i Tørdok og gennemgaaet Besigtelse, det havde 1. Klasse i Lloyd's for Skrog og Maskine.

Den ovenfor som varslet nævnte Hr. Fr. Madsen var mødt.

Mødt var endvidere Kaptajnen og efter forudgaaende Aftale med Konsulen af Besætningen begge Styrmændene, Udkigsmanden, Rorsmanden og anden Mester.

Fremstaar Kaptajn Nielsen, der under Henvisning til den eventuelle Edsaflæggelse og til Lovens strenge Straf for Mened behørigt formanes til Sandhed og navnlig ogsaa derved gøres opmærksom paa, at det er hans uvægerlige Pligt, intet at fordolge, som kan tjene til Oplysning.

Kaptajnens Næringsbevis som Skibsfører var gaaet tabt, han angav at have erholdt Bevis som Skibsfører i Nordby Fanø 1910.

Kaptajnen forklarer:

at hedde Niels Nielsen,
at være født i Nordby, den 9. Oktober 1878,
at hans Bopæl er i Kjøbenhavn,
at han hverken har været straffet eller tiltalt,
at han har faret med Skibet fra i Januar Maaned 1915.

Beskrivelsen af Rejsen og Tildragelsen samt Anmeldelsen gennemgaas Punkt for Punkt med Kaptajnen, der Punkt for Punkt fastholder samme, og intet ved at tilføje.

Paa Foranledning forklarer Kaptajnen:

1. At han ikke kan tænke sig andre herboende end den af ham opgivne, der selv eller som Repræsentanter for Tredjemand ere interesserede i Sagen.

2. At Skibet ved dets Afgang fra Kjøbenhavn ikke blot var i fuld sødygtig, men endog i fortrinlig Stand, og da laa ca. 8′ 6″ for og ca. 11′ 10″ agter (engelsk Maal).

3. At Skibet ved Tildragelsen ingen Tvangslods havde om Bord.

Yderligere udspurgt af Konsulen endvidere:

4. Var De paa Broen, da Torpederingen fandt Sted? Sv.: Ja, det skete om Aftenen Kl. 6,30 efter ny engelsk Tid.

5. Hvorledes var Vejrforholdene? Sv.: Frisk Kuling S.S.O., klart sigtbart Vejr.

6. Bemærkede De nogen U.-Baad? Sv.: Nej.

7. Bemærkede De Torpedoen, der sænkede Skibet? Sv.: Ja, anden Styrmand henledte min Opmærksomhed paa en hvid Stribe i Vandet mindst et Par Skibslængder borte, og jeg saa da en Torpedo nærme sig os meget hurtigt, tilsyneladende lige midt imod os; da den kom tæt til Skibet, syntes den at forandre Kursen lidt agter efter, og den traf os ud for Stormasten. Straks jeg saa Striben, var jeg klar over, at det var en Torpedo og gav Ordre til at gøre Baadene klare, i næste Øjeblik skete Eksplosionen; Baadene kom hurtigt i Vandet, og i Løbet af to eller tre Minutter havde alle forladt Skibet, som et Par Minutter efter helt forsvandt. Agterenden gik ret ned, og Forskibet rejste sig helt ud af Vandet.

8. Blev Mandtal holdt, efter at man var kommet i Baadene? Sv.: Ja, vi prajede den anden Baad, og det oplystes, at Hovmester Jensen manglede, hvorpaa omhyggelig Eftersøgning skete, hvor Skibet var sunket uden at finde noget Spor af ham.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

9. Hvor længe fortsattes Eftersøgningen? Sv.: I ca. 45 Minutter forblev begge Baadene, hvor Skibet var sunket, og anstillede omhyggelig Eftersøgning uden Resultat, vi blev da af Trawleren beordret om Bord.

10. Hvad foretog Trawleren sig? Sv.: Saa snart Torpedoen havde truffet os, forandrede han Kurs og styrede tvers ud i den Retning, Torpedoen kom fra; han eftersøgte U.-Baaden, og vi hørte Eksplosionen af de Bomber han udkastede, derefter kom han tilbage til Ulykkesstedet, og beordrede os om Bord.

11. Hvorledes behandlede man Dem om Bord? Sv.: Særdeles godt, de gjorde alt, hvad de kunde for os; den følgende Morgen satte man os om Bord i Vagtskibet i Tynen, hvorfra vi bragtes til Sømandshjemmet i North Shields.

12. Hvad gjorde man med Deres Redningsbaade? Sv.: Efter at vi var kommet om Bord, gjordes de fast til Trawleren, men forinden Styrbords Baad kom agterud, kæntrede den og gik tabt; Bagbords Baad slæbtes nogen Tid efter Trawleren, men fyldtes gradvis med Vand, hvorfor den blev halet langsides og hejstes op paa Dækket; Kaptajnen sagde, at han vilde give den i Varetægt af »Receiver of Wrecks«.

13. Da de først bemærkede Torpedoen komme, vilde der ved Kursforandring eller Maskinmanøvre have været en Mulighed for at undgaa den? Sv.: Nej, ikke den allerringeste Mulighed.

Oplæst. Godkendt. Aftraadt.

Konsulen bemærker, at heller ikke han kender andre Interesserede her, end den af Kaptajnen opgivne.

Fremstaar 2. Styrmand Brejning, som ved Tildragelsen som Vagthavende havde opholdt sig paa Broen sammen med Kaptajnen, der under Henvisning til den eventuelle Edsaflæggelse og til Lovens strenge Straf for Mened behørigt formanes til Sandhed, og navnlig ogsaa derved gøres opmærksom paa, at det er hans uvægerlige Pligt, intet at fordølge, der kan tjene til Oplysning. Komparenten havde Næringsbevis som Styrmand, dat. Kolding Herredskontor, Marts 1902.

Komparenten forklarer:

at hedde Niels Marius Brejning,
at være født i Sønderstenderup ved Kolding,
at hans Bopæl er i Kolding,
at han hverken har været straffet eller tiltalt,
at han har faret med Skibet som 2. Styrmand fra i Marts Maaned 1916.

Rejsebeskrivelsen og Tildragelsen samt Anmeldelsen og Kaptajnens Forklaring gennemgaas Punkt for Punkt med Komparenten, der Punkt for Punkt fastholder, resp. tiltræder samme, og intet ved at tilføje.

Paa Foranledning forklarer Komparenten:

1. De var den første, der observerede Torpedoen? Ja, jeg saa først Striben i Vandet.

2. Saa De selve Torpedoen, da den kom nær ved Skibet? Sv.: Ja, den var aflang, af rødlig Farve og en Skumstribe frembragtes af Propellerne; den kom med stor Hastighed.

3. De samstemmer med Kaptajnen, at enhver Foranstaltning ved Kursforandring eller Maskinmanøvre var frugtesløs til at undgaa Torpedoen? Sv.: Ja, den traf os saa hurtigt, at intet kunde foretages; Kaptajnen havde næppe udtalt: »Gør Baadene klare«, før Eksplosionen skete og hele Agterskibet forsvandt.

4. Hvornaar saa De sidst Hovmester Jensen? Sv.: Ca. 15 Minutter forinden Tildragelsen saa jeg ham nede under Broen udenfor Kabyssen; senere saa jeg intet til ham; derefter er han antagelig gaaet agterud.

5. Saa De intet som helst til U-Baaden forinden eller efter Eksplosionen? Sv.: Nej, aldeles intet.

6. Kom Torpedoen lige i Overfladen af Søen? Sv.: Ja, undertiden saas den ude af Vandet mellem Søerne, muligvis har disse foraarsaget den af Kaptajnen opgivne

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Kursforandring agterover, hvilken ogsaa jeg bemærkede; det saa ud som den vilde have truffet os midtskibs.

Forelæst. Godkendt. Aftraadt.

Fremstaar paany Kaptajnen, der paa Anledning udtaler sig i nøjeste Overensstemmelse med Styrmanden.

Fremstaar Udkigsmanden, Matros Gabrielsson, med hvem der forhandles paa hans Modersmaal.

Komparenten forklarer:

at hedde Erik Gunnar Gabrielsson;
at være født i Halmstad i 1897;
at hans Bopæl er i Kjøbenhavn;
at han hverken har været straffet eller tiltalt;
at han har faret med Skibet som Letmatros fra i Maj Maaned 1917.

Paa Foranledning forklarer Komparenten:

1. De var paa Udkig om Aftenen den 6. Juni? Sv.: Ja.

2. Hvorledes var Vejret? Sv.: Nogen modgaaende Kuling fra Bagbord, klart og godt sigtbart.

3. Bemærkede De nogen U-Baad? Sv.: Nej.

4. Saa De Torpedoen komme hen imod Skibet? Sv.: Ja, jeg saa den tværs om Bagbord ca. 200 Meter fra Skibet; jeg prajede Broen, som ogsaa syntes at have bemærket den; et Øjeblik efter havde den truffet Agterskibet; alle Mand kaldtes til Baadene, og paa nogle faa Minutter var alle gaaet i dem og klar af Skibet, som straks efter sank.

Forelæst. Godkendt. Aftraadt.

Fremstaar Rorsmand Thomsen.

Komparenten forklarer:

at hedde Anders Georg Thomsen;
at være født i Vejle den 13. Februar 1894;
at hans Bopæl er i Vejle;
at han hverken har været straffet eller tiltalt;
at han har faret med Skibet som Matros fra i April Maaned 1916.

Paa Foranledning forklarer Komparenten:

1. De var ved Roret om Aftenen den 6. Juni? Sv.: Ja.

2. Bemærkede De nogen Undervandsbaad? Sv.: Jeg syntes, at jeg saa en Genstand, der lignede en knytet Næve et godt Stykke om Bagbord, et Kvarters Tid forinden Torpedoen kom.

3. Varskoede De Kaptajnen? Sv.: Nej, den forsvandt næsten lige med det samme, og jeg var ikke sikker paa det; senere saa jeg ikke noget.

4. Bemærkede De Torpedoen komme? Sv.: Ja, Kaptajnen sagde: »Der har vi Torpedoen, gør Baadene klare«.

5. Kunde De se selve Torpedoen eller blot Striben? Sv.: Jeg saa Torpedoen ogsaa, den havde rødlig Farve.

6. Baade bemandedes hurtigt, og man forlod Skibet? Sv.: Ja, det gjordes paa et Par Minutter og paa andre 2—3 Minutter var Skibet forsvundet.

Forelæst. Godkendt. Aftraadt.

Fremstaar 2. Mester Pihl.

Komparenten forklarer:

at hedde Einar Frederik Pihl;
at være født i Rønne den 6. Juli 1890;
at hans Bopæl er i Rønne;
at han hverken har været straffet eller tiltalt;
at han har faret med Skibet som 2. Mester fra i Maj Maaned 1917.

Paa Foranledning forklarer Komparenten:

1. De var vagthavende i Maskinen om Aftenen den 6. Juni? Sv.: Ja.

2. Hvilken Manøvre foretoges? Sv.: Jeg stoppede uden Varsel Maskinen, da jeg hørte en voldsom Eksplosion, og gik straks op, da Vandet styrtede ind i Maskinrummet gennem Tunellen.

3. Saa De noget til Hovmester Jensen? Sv.: Nej, jeg saa ham sidst om Eftermiddagen.

Forelæst. Godkendt. Aftraadt.

Fremstaar 1. Styrmand Hejde.

Komparenten forklarer:

at hedde Hans Nicolaj Hansen Hejde;
at være født i Saxkjøbing den 4. Oktober 1877;

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

at hans Bopæl er i Saxkjøbing;
at han hverken har været straffet eller tiltalt;
at han har faret med Skibet som 1. Styrmand siden i Maj Maaned 1916.

Paa Foranledning forklarer Komparenten:

1. Hvor opholdt De Dem umiddelbart forinden Tildragelsen? Sv.: Jeg sad i Messen, hvor jeg netop var kommet fra Kahytten agter, da Eksplosionen skete.

2. Saa eller talte De med Hovmester Jensen? Sv.: Da jeg forlod Kahytten gik jeg paa Bagbords Side hen til Messen. Hovmester Jensen kom fra midtskibs og gik agterud paa Styrbords Side; han bar en Genstand paa Armen, og han er antagelig gaaet ned i Kahytten; nogle faa Minutter efter skete Eksplosionen. Jeg sprang straks paa Dækket, hvor en stor Del af Agterskibet var væk; jeg gik til Bagbords Redningsbaad, som hurtig kom i Vandet, og i denne søgte jeg efter Hovmesteren paa Ulykkesstedet i fulde 3 Kvarter uden Resultat; hvorefter vi blev beordrede om Bord i Trawleren.

Forelæst. Godkendt. Aftraadt.

Paa Konsulens Spørgsmaal til den som interesseret mødte og til Kaptajnen, der nu gjordes bekendt med foranstaaende Forklaringer, om yderligere Spørgsmaal ønskes rettet til de alt afhørte, svarer begge benægtende.

Konsulen mener det ikke i Undersøgelsens Interesse nødvendigt at afhøre flere af de af Besætningen mødte, og heri er saavel den interesserede som Kaptajnen enige.

Samtlige Deponenter, der er bleven afhørt enkeltvis, fremtræder nu samlede og bekræfter — efter samlet at være blevet behørigt formanet til Edsaflæggelse — hver for sig deres Forklaring med Lovens Ed.

Konsulen henleder endnu Kaptajnens Opmærksomhed paa hans Forpligtelse til i sin Tid i Danmark at melde sig til Søforhør.

Søforklaringen sluttet Kl. 1,30.

Kongeligt dansk Konsulat, Newcastle.

Louis Zøllner,
Consul.

Nr. 132/1917. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 25. Juni 1917.

Blum,
Ass.

Rapporten oplæstes for og bekræftedes af de mødende.

Kaptajnen forklarede, at Skibsdagbogen og alt det øvrige fra Skibet er gaaet tabt. »Harald Klitgaard« førte dansk Flag og danske Nationalitetsmærker og sejlede den foreskrevne Kurs, og der blev intet Signal givet inden Torpederingen. Der er overhovedet ikke set noget Fartøj i Nærheden af Ulykkesstedet, bortset fra det af Rorsmand A. G. Thomsen forklarede. Der var intet at gøre for at undgaa Ulykken. Der er ingen, der efter Eksplosionen har set noget til Hovmesteren Jens Marius Frederik Jensen. Denne var sidst set i Agterskibet, hvor Eksplosionen skete. Han var ca. 50 Aar gammel, gift, boende i Sundbyerne. Alle de øvrige kom uskadte i Land i Northshields. Redningsbaaden lovede Trawleren at aflevere i Hull til Receiver of Wrecks.

De øvrige mødende bekræftede Kaptajnens Forklaring.

Oplæst. Vedtaget.

Forhøret sluttet.

Retten hævet.

Rump.

»Harald Klitgaard«s
Rederi: Det Dansk-Russiske Dampskibsselskab, Kbhvn
Reg. Tonn. Br.: 1799.
Reg. Tonn. Net.: 1116.
Tons DW.: 2305.
Bygningssted: Richardson, Duck & Co. Stockholm.
Bygningsaar: 1884.
Materiale: Jern.
Klasse: Lloyds Reg. ✠ A. 1. * 1.
Assurance: Kr. 1,250,000. Krigsforsikringen for danske Skibe og De private Assurandører.

---

160. S/S »HAFNIA« af Kjøbenhavn.

Torpederet i den biscayiske Havbugt den 7. Juni 1917 paa Rejse fra Birkenhead til Gibraltar med 1750 Tons Kul. Ingen Omkomne.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Udskrift af Søforhørsprotokollen ved Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn.

Aar 1917 den 17. Juli Formiddag Kl. 9 blev Ekstraret sat af Rettens Formand: I. Koch og dens Medlemmer: Kaptajn Larsen og Kaptajn Møller.

Der foretoges:

Nr. 152/1917. Søforhør i Anledning af, at »*Hafnia*« er sænket.

Af Besætningen mødte:

Kaptajn R. H. Nielsen.

1. Styrmand Jens Marius Møller.

2. Styrmand Julius Clausen.

1. Mester Niels Nicolaj Langballe.

2. Mester Carl Valdemar Jørgensen.

For Rederiet mødte Kaptajn L. Brinch, Skibsinspektør, der bemærker, at Assurandørerne ikke havde faaet Underretning, da saavel Skib som Ladning var forsikret i England.

Der fremlagdes Udskrift af Protokollen ved Konsulatet i Bordeaux.

Den fremlagte Udskrift lyder saaledes:

Uddrag

af Protokollen ved det danske Konsulat i Bordeaux.

Aar 1917 den 16. Juni Kl. halv elleve Formiddag afholdtes efter forudgaaende Berammelse Søforklaring paa det kgl. danske Konsulat i Bordeaux i Anledning af Sænkningen af Dampskibet »Hafnia« af Kjøbenhavn.

Eftersom Konsul Kirstein var sengeliggende og Vicekonsul Schyler ved Fronten, ledede Søforklaringen af Konsulatssekretær B. Charl. Maaløe, der alvorligt lagde samtlige Vidner Sandhedspligten paa Hjerte, da deres Forklaringer bliver afgivne under Eds Tilbud. Hr. Maaløe henledte endvidere Kaptajnens Forpligtelse til ved Tilbagekomsten til Danmark at melde sig til Søforhør.

Fremstod:

Kaptajn Rasmus Ustrup Nielsen, født i Dannemarre den 18. Maj 1870, som forklarede, at han var Fører af Dampskibet »Hafnia«, hjemmehørende i Kjøbenhavn, drægtigt 1017,65 Reg. Tons netto. Kendingsmærke N .W. S. P. Besætningen udgjordt 19 Mand, der alle blev reddede (hvoraf 2 Mand fandt Hyre i Bayonne). Kaptajnen fremlagde en skriftlig Fremstilling af Begivenheden, eftersom Skibsdagbogen, ligesom for Resten de øvrige Skibspapirer ikke blev reddede. Nævnte Fremstilling lyder saaledes:

Fredag den 1. Juni Kl. 8,15 Fmd. forlod S/S »Hafnia« Birkenhead med en Ladning Kul til Gibraltar. Efter at have kvitteret Lodsen ved Bar Fyrskib, styrede vi langs den engelske Kyst saa nær Landet som muligt, ifølge Instruktioner modtaget af Admiralitetet i Liverpool.

Søndag den 3. Juni ankrede vi Kl. 10 Fmd. i Mounts Bay for at afvente Mørke og nærmere Ordre fra Patrouilleskibet. Kl. 6,45 (Grenwish time) afsejlede vi igen under Convoi af 2 Stk. engelske Patroilleskibe og styrede for Brest Østen om Ouessant.

Den 4. Juni Kl. 10 Fmd. ankrede vi udenfor St. Matheu Fyr og afsejlede igen Kl. 3,45 Em. til Quibeson Bay under Convoi af franske Patrouilleskibe.

Den 5. Juni Kl. 7 Fmd. ankrede vi i Quibeson Bay og afsejlede igen Kl. 4 Em. til La Pallice under Convoi af franske Patrouilleskibe.

Den 6. Juni Kl. 9 Fm. ankom vi til La Pallice Red og afsejlede derfra den 7. Juni Kl. 3 Fmd. til Verdon under Convoi af franske Patrouilleskibe. Ankom til Verdon samme Dag Kl. 11 Fmd. og afsejlede igen Kl. 3,45 Em. sammen med 15 andre Skibe delte i to Kolonner som beordret af de franske Marineautoriteter. »Hafnia« var Nr. 4 i den østlige Kolonne. Hele Flaaden var convoieret af fem franske Patrouilleskibe. Efter at have paseret Cordoan Island, styrede vi langs med Kysten ledet af en af de franske Patrouillebaade. Kl. 7,45 Em. hørtes en voldsom Eksplosion og Nr. 4-Lugerne sammer med Kul og Flammer blev slynget højt i Vejret, og Skibet begyndte at synke hurtigt. Redningsbaadene blev straks satte i Vandet og hele Besætningen gik i dem og blev faa Minutter senere taget om Bord i det franske Pa-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

trouilleskib »Inez«, som landsatte os den næste Dag Kl. 6 Em. i Bayonne. Der er ingen Undervandsbaade sete, men da Eksplosionen fandt Sted i Agterskibet, maa det antages at have været en Torpedo, der har foraarsaget Eksplosionen. De forskellige Klokkeslet er muligvis ikke ganske nøjagtige, da Skibets Journaler gik tabt ved Forliset og overanførte er gengivet efter Hukommelsen.

Komparenten bekræfter i et og alt ovenstaaende Fremstilling af Sagen og meddelte, at Skibet ved Afgangen fra Birkenhead var i fuldstændig sødygtig og manøvredygtig Stand. Rejsen forløb godt og der passerede intet, indtil »Hafnia« den 7. Juni Kl. 3,45 forlod Verdon (tæt ved Mundingen af Giroude), hvor Skibet havde ligget til Ankers fra Kl. 11 samme Dags Formiddag. Vejret var roligt. Kaptajnen sad paa Luge Nr. 3, da han pludselig med voldsom Kraft blev slynget i Vejret (han antager 6—8 Fod) og faldt ned paa Dækket, hvorved han forslog Brystet (venstre Side) og venstre Ben, ligesom begge Haandled forstuvedes. Disse sidste er endnu ikke helbredede, ligesom Smerterne i Brystet delvis vedvarer; hvorimod han ikke mere mærker nogen Smerte i Benet. Kaptajn Nielsen mener først at have bemærket Knaldet af Eksplosionen, da han befandt sig oppe i Luften; han har ikke bemærket nogen Undervandsbaad, men mener dog sikkert, at Skibet er blevet truffet i Agterenden paa Styrbordssiden af en Torpedo. Man havde ikke om Bord observeret nogle Miner i det Farvand, hvor »Hafnia« befandt sig, og Kaptajnen mener heller ikke, at det kan have været en omdrivende Mine, der har foraarsaget Eksplosionen, eftersom denne fandt Sted saa langt agterude. For Resten bekræfter Officeren paa Patrouillebaaden, at der ikke fandtes drivende Miner i Farvandet. Mandskabet gik straks i de to Redningsbaade og blev optaget af en fransk Patrouillebaad, der befandt sig tæt ved Skibet, og som næste Dags Formiddag satte det i Land i Bayonne. Straks efter Eksplosionen begyndte »Hafnia« at synke med Agterskibet, og efter ca. 5 Minutters Forløb var den fuldstændigt forsvunden. Skibet sank paa 45° 22′ N. B. og 3° 38′ V. L. (Paris Meridian).

Paa min Forespørgsel meddeler Kaptajnen, at han ikke har noget yderligere at tilføje; kun bemærkede han, at han havde mistet alt, hvad han ejede. Han havde allerede i længere Tid haft en Pakke Undertøj etc. staaende i Redningsbaaden for Tilfældet, at der skulde ske noget. Disse Sager fordeltes mellem Folkene.

Oplæst. Godkendt.

(Undertegnet.) *R. U. Nielsen.*

Derefter forhørte jeg 1. Styrmand Jens Marius Jensen Møller, født i Randers den 19. Januar 1881, der forklarede, at han, da Eksplosionen skete, befandt sig paa Brodækket i Færd med at efterse om alt var slukket. Pludselig hørte han et Knald og mærkede en stærk Rystelse i Skibet og saa da samtidigt Kulstumper, Vand og Ild flyve højt tilvejrs ad Luge Nr. 4. Styrmanden lod straks Surringerne paa Bagbords Redningsbaad kappe og lod denne sætte i Vandet. Der kom 13 Mand i denne Baad, medens Resten af Besætningen, 6 Mand, gik i Styrbordsbaaden. Begge Baade blev efter ca. 10 à 12 Minutters Forløb optagne af en fransk Patrouillebaad, der befandt sig i umiddelbar Nærhed af Skibet og som Dagen efter satte dem i Land i Bayonne. Styrmanden mener, at »Hafnia« er ramt i Agterskibet paa Styrbordssiden af en Torpedo. Han mener ikke, at Eksplosionen er foraarsaget af en omdrivende Mine, eftersom der foran »Hafnia« befandt sig en anden Damper, i hvis Kølvand »Hafnia« ifølge modtagne Instrukser styrede. Medens Baadene blev satte ud, begyndte »Hafnia« allerede at synke med Agterskibet og forsvandt fuldstændigt efter ca. 4—5 Minutters Forløb. Styrmanden mistede alt, hvad han havde. Styrmanden fandt intet andet at tilføje.

Oplæst. Godkendt.

(Undertegnet.) *M. Møller.*

Derpaa fremstod 2. Styrmand Julius

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Christian Clausen, født i Rønne den 26. August 1869, der sad paa Luge Nr. 3, da Katastrofen skete den 7. Juni. Kl. 7,45 hørte Styrmanden et heftigt Knald og følte samtidig et meget stærk Stød i Skibet, hvorved han faldt fra Lugen ned paa Dækket. Samtidig saa han fra Luge Nr. 4 en høj Søjle af Kul, Flammer og Vand paa mindst 60 Fods Højde. Styrmanden løb straks til Styrbords Redningsbaad og firede sammen med Matros Jacobsen denne i Vandet. Der sprang derpaa 6 Mand i Baaden for at hugge Taljerne ud. Ved en Fejltagelse blev Fangelinen kappet for tidligt, saa Baaden med de 6 Mand drev agterefter. Clausen løb derefter over til Bagbords Redningsbaad, hvor han tog Plads med den øvrige Besætning, ialt 13 Mand. Omtrent 5 Minutter efter blev begge Baades Besætninger optagne af en fransk Patrouillebaad, der Dagen efter landsatte dem i Bayonne. Styrmand Clausen kan ikke tænke sig andet, end at »Hafnia«s Agterskib er blevet ramt paa Styrbordssiden af en Torpedo, eftersom han bemærkede, at Rigningen paa denne Side var faldet ind til Masten og forøvrigt ikke kunde tænke sig at en Mine kunde foraarsage Eksplosionen, hvor den skete. Styrmand Clausen har lige saa lidt som den øvrige Besætning observeret nogen Undervandsbaad. Styrmand Clausen mistede omtrent samtlige sine Ejendele.

Oplæst. Godkendt.

(Undertegnet.) *Chr. Clausen.*

Derefter fremstod 1. Maskinmester Niels Nicolaj Langballe, født i Aarhus den 29. Marts 1877, der den 7. Juni Kl. 7,45 ligeledes sad paa Luge Nr. 3 ved Siden af Kaptajnen. Han hørte pludselig en Eksplosion og mærkede et meget stærkt Stød, hvorved han blev slynget i Vejret og faldt derpaa paa Maven ned paa Dækket. I samme Øjeblik bemærkede han en høj Søjle paa mindst 60 Fod, bestaaende af Kul, Plankestykker etc. Efter at være kommen paa Benene, løb Maskinmester Langballe til Styrbords Redningsbaad, som imidlertid drev af i det samme. Han gik derefter over til Bagbords Redningsbaaden, kom i denne og blev nogle Minutter efter optaget af en fransk Patrouillebaad, der Dagen efter landsatte dem i Bayonne. Straks efter Eksplosionen begyndte »Hafnia«s Agterskib at synke, og den var efter 5–6 Minutters Forløb fuldstændigt forsvunden. Maskinmester Langballe har ikke set nogen Undervandsbaad og kan saaledes ikke udtale sig om Eksplosionens Aarsag, men da den fandt Sted saa langt agter ude, kan han kun formode, at den skyldes en Torpedo. Maskinmesteren reddede kun det, han gik og stod i.

Oplæst. Godkendt.

(Undertegnet.) *N. Langballe.*

Derefter fremstod:

Matros Harald Elias Jacobsen, født i Ringsted den 19. Juni 1890. Den 7. Juni Kl. 7,45 Aften havde han lige forladt sin Vagt og var gaaet ind i Lukafet. Jacobsen mærkede et meget voldsomt Stød, hvorved Lampen i Lukafet slukkedes. Han løb straks agterud til Styrbords Redningsbaad for at fire denne ned. Han bad Matros Isachsen om at holde Faldet, medens han hentede en Pakke med Undertøj i Lampeskabet. Da Jacobsen kom tilbage, firede han Baaden ned og sprang i den. Ved en Fejltagelse blev Fangelinen kappet og paa Grund af Skibets Drift, kom Baaden hurtigt agterud. De forsøgte at ro tilbage til Skibet, hvilket imidlertid var umuligt paa Grund af Skibets Fart. Kort efter mødte de den anden Redningsbaad, som satte 3—4 Mand over i Styrbordsbaaden. Nogle Minutter senere blev Besætningen fra begge Baadene optagne af en fransk Patrouillebaad, der Dagen efter landsatte dem i Bayonne. Efter Eksplosionen begyndte »Hafnia«s Agterskib at synke, og Skibet forsvandt fuldstændigt efter 5—6 Minutters Forløb. Matros Jacobsen mener, at »Hafnia« absolut maa være bleven ramt af en Torpedo, eftersom hele Styrbords Gelænder ved Luge Nr. 4 var fuldstændigt revet bort. Han udtaler som sin Mening, at Torpedoen var rettet mod en engelsk ballastet Damper, der gik

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

paa Styrbordssiden af »Hafnia«, da den engelske Baad laa saa højt, at Torpedoen kan være gaaet under denne og over paa »Hafnia«s Styrbordsside. Med Undtagelse af forannævnte lille Pakke Undertøj mistede Matros Jacobsen alt, hvad han ejede.

Oplæst. Godkendt.

(Undertegnet.) *Harald Jacobsen.*

Derpaa fremstod:

Matros Carl Arne Isachsson, født i Lenland den 5. Februar 1897, der havde Vagt, da Katastrofen skete; han gik netop fra Midtskibet forud. Da han kom til Lukafdøren, hørte han en Eksplosion og bemærkede samtidigt et meget heftigt Stød i Skibet, hvorved det faldt lidt over til Bagbord. Efter at have hentet sit Redningsbælte i sin Køje, løb han hen til Styrbords Redningsbaad, hjalp med at fire denne ned og tog derefter Plads i samme. Nogle Minutter senere blev de optaget af en fransk Patrouillebaad, som Dagen efter landsatte dem i Bayonne. Isachsson mener, at Skibet er blevet ramt af en Torpedo, da en Mine efter hans Formening ikke har kunnet foraarsage Eksplosionen, der hvor den skete. Forøvrigt har Isachsson bemærket, at Gelænderet paa Styrbordssiden var revet bort, og Skibet havde et temmeligt stort Hul paa samme Side fra Dækket og ned til Vandlinien. »Hafnia« begyndte straks efter Eksplosionen at synke med Agterskibet, og var efter 5 Minutters Forløb fuldstændigt forsvundet. Isachsson mistede alle sine Ejendele.

Oplæst. Godkendt.

(Undertegnet.) *Carl Arne Isachsson.*

Sluttelig afhørtes Fyrbøder Carl Ernfrid Sjøberg, født i Hedeborre 28. Januar 1894, der da Katastrofen skete, laa og sov yderst ude paa Agterdækket. Han vaagnede pludselig op ved et meget stærkt Stød i Skibet og saa en Søjle af Kulstøv og Vand staa op ad Luge Nr. 4. Han bemærkede at have faaet et meget haardt Slag, uden at vide paa hvilken Maade, der havde flænget Næsen. Fremdeles mærkede han, at han havde faaet en blødende Flænge i Hovedet, ligeledes uden at vide paa hvilken Maade. Han løb hen til Bagbords Redningsbaad og kom i denne. Nogle Minutter senere blev de optagne af en fransk Patrouillebaad. Sjøberg saa at Skibet straks efter Katastrofen begyndte at synke og at det forsvandt efter faa Minuters Forløb. Han tror Skibet er ramt af en Torpedo, men kan intet bestemt udtale i denne Henseende. Han mistede alle sine Ejendele om Bord.

Oplæst. Godkendt.

(Undertegnet.) *N. E. Sjøberg.*

Jeg foreviste Kaptajnens Fremstiling af Begivenhederne for samtlige Vidner, der erklærede intet at have at indvende derimod; samme var overensstemmende med Sandheden.

Søforklaringen sluttede Kl. 5 Em.

Det kgl. danske Konsulat i Bordeaux, den 16. Juni 1917.

For den kgl .danske Konsul:
sign. *P. Charl. Maaløe.*

Nr. 152/1917. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 17. Juli 1917.

Blum,
Ass.

Den fremlagte Forklaring blev gennemgaaet med de mødende, som anerkendte dens Rigtighed i et og alt. Ingen af de mødende har med Hensyn til Ulykken noget at tilføje til denne Forklaring.

De gentager, at Eksplosionen er foranlediget af en Torpedo fra en Undervandsbaad, der uden Varsel og uden at ses af nogen har torpederet Skibet, medens det var under Konvoj.

Kaptajn Nielsen forklarer, at Rhederiets Navn er Hafnia, han kender ikke Assurandørernes Navn.

Ladningen var en fuld Ladning (ca. 1750 Tons) Kul fra Birkenhead til Gibraltar og var afskibet af Geo Crusoe & Co. og skulde modtages af The Gibraltar Coaling Depot.

Oplæst, vedtaget.

Forhøret udsat.

Retten hævet.

J. Koch. *V. Larsen.* *J. Møller.*

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Aar 1917 den 19. Juli Eftermiddag Kl. $2^1/_2$ blev Ekstraret sat af Rettens Formand: J. Koch og foretoges:

Nr. 152/1917. Forhøret fortsat.

Der fremlagdes Skrivelse fra Rhederiet P. Brown jun. & Co.

Forhøret sluttet.

Retten hævet.

J. Koch.

»Hafnia«s
Rederi: Dampskibsselskabet Hafnia (Akties.). Kbhvn.
Reg. Tonn. Br.: 1619.
Reg. Tonn. Net.: 1013.
Tons DW.: 2261.
Bygningssted: Helsingør Jernskibs- og Maskinbyggeri.
Bygningsaar: 1888.
Materiale: Staal.
Klasse: Bur. Ver. ✠ I $^3/_3$ A. 1. 1.
Assurance: Kr. 500,000. Engelske Assurandører.

---

161. 2m. Fiskerfartøj m. H/S »OREGON« af Esbjerg.

Minesprængt den 8. Juni 1917 under Fiskeri i Nordsøen med Fisk om Bord. 2 Omkomne.

Udskrift af Esbjerg Købstads, Skads Herreds og Fanø Birks Justitsprotokol.

Aar 1917 den 14. Juni Eftermiddag Kl. 2 blev Esbjerg Købstads, Skads Herreds og Fanø Birks Søret sat og holdt paa Tingstedet i Esbjerg administreret af den ordinære Formand med Søretsmedlemmerne, Kaptajn P. M. Degn og fhv. Politibetjent C. Ploug, hvor da foretoges:

Ekstraretssag Nr. 19/1917.

Søforhør til Oplysning om Hajen »*Oregon*« E. 22' Forlis.

Der fremlagdes:

A: Rapport af 8. ds.

B: Rapport af 9. ds.

Rapporterne er saalydende:

Esbjerg Politistation.

Rapport.

Fredagen den 8. Juni 1917.

Føreren af Hajen »Zion« E 243 Fiskeskipper Jens Peder Jensen 34 Aar gammel, Evaldsgade 3, Esbjerg, indfandt sig Dags Formiddag paa Politistationen og meddelte, at han i Gaar Eftermiddag sammen med sin Skibsbesætning, 2 Mand, blev Vidne til, da han laa paa Fiskeri med sit Fartøj 2 Kvartmil S.Ø. for Graadyb Fyrskibs-Tønde, at Hajen »Oregon« E 22 blev sprængt i Luften formentlig af en Mine under følgende nærmere Omstændigheder. Hajen »Oregon« laa for Anker og fiskede ca. 600 Fv. nord for Komparentens Fartøj og var, saavidt Komparenten kunde se, ved at hive Garn ind. Det var svag Brise fra S.Ø. og smult Vande. Paa Fiskepladsen var ca. 9 Fv. dybt. Komparenten og hans Mandskab hørte pludselig et stærkt Knald, og samtidig sprang »Oregon« i Luften, og Vragstumperne fra den faldt ned rundt om. Saa snart Eksplosionen var sket, slog Komparenten los og gik hen til Ulykkesstedet med sit Fartøj. Han fandt Forenden af »Oregon« hængende ved Ankeret, medens hele Agterskibet var sprængt i Luften. Der var ingen af Mandskabet at se paa Ulykkesstedet, og de 2 Mand eller maaske 3 Mand, der havde været om Bord, maa have mistet Livet og være gaaet til Bunds. Komparenten blev liggende paa Ulykkesstedet med sit Fartøj i ca. 10 Minutter for at observere, om nogle af de forulykkede skulde komme til Syne i Vandskorpen, men da ingen af dem kom op, forlod Komparenten Ulykkesstedet og gik tilbage til sin Fiskeplads med Fartøjet.

En Times Tid efter, da Komparenten havde Last, lettede han og satte Kursen mod Esbjerg. Han kom i Havn her med Fartøjet i Nat mellem Kl. 12 og $12^1/_2$. Han har ikke meddelt det passerede andre Steder end her paa Politistationen. Han kender ikke Føreren paa det forulykkede Fartøj eller dennes Paarørende.

Det var, som antydet, i Gaar Eftermiddags, at »Oregon« sprang i Luften, og Kl. var ca. $7^1/_2$, da Ulykken indtraf, Komparenten og hans Mandskab reddede intet fra Vraget, naar frases, at de tog en Kost op, som flød paa Vandet, Kostens Skaft var i Stykker.

Vraget var fuldt af Vand, og de var ikke om Bord i det.

Komparenten og hans Mandskab saa ingen Miner paa Fiskepladsen, derimod

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

observerede de en tysk Vandflyver umiddelbart efter Ulykken, som kredsede lige over Ulykkesstedet. Vandflyveren gik straks sin Vej igen.

Oplæst, godkendt i Overværelse af Statspolitibetjent Christensen.

Saa fremstod Fisker Hans Møller Madsen, 35 Aar gammel, Fasanvej Nr. 5 og Fisker Daniel Laursen, 25 Aar gammel, boende i Gammelby, der forklarede, at de er forhyret med Hajen »Zion« og var om Bord i Fartøjet, da den af Skipperen omforklarede Haj »Oregon« sprang i Luften. De tiltraadte begge i eet og alt Skipperens Forklaring, som de havde paahørt, og vedtog denne som deres egen.

Det er rigtigt, at Kl. var 7½ i Gaar Eftermiddag, da Ulykken indtraf, og Stedangivelserne er rigtige.

Der er ingen af dem, der kendte Føreren eller nogen af Mandskabet paa Hajen »Oregon«.

Oplæst, godkendt i Overværelse af Statspolitibetjent Christensen. De afhørte aftraadt.

H. Jørgensen,
Obt.

Samme Dag. Undersøgelsen fortsat.

Det oplystes, at Føreren af det forulykkede Fartøj »Oregon« er identisk med Fisker E. Eskildsen, Nørregade 62, Esbjerg.

Vi undertegnede indfandt os Dags Formiddag paa Forulykkedes Bopæl, hvor denes Hustru Karoline Othilde Eskildsen f. Clausen, 26 Aar gammel, blev antruffen og forklarede, at hendes Mands rette og fulde Navn er Eskild Bent Eskildsen, og at han er født den 9. August 1886 i Egtvad Sogn ved Tarm.

De indgik Ægteskab med hinanden den 26. Maj 1910 her i Esbjerg og har siden samlevet. I Ægteskabet er 4 Børn paa henholdsvis 6, 7 og 3 Aar og 9 Maaneder. Manden var Medejer af Hajen »Oregon« E. 22 og havde den ene Halvpart af Fartøjet, medens Enkefru Schrøder, Nørregade 52, ejede den anden Halvdel. Manden førte Fartøjet og forlod Esbjerg Havn med dette for at gaa paa Nordsøfiskeri i Forgaars Nat Kl. 1 og siden har Kptinden intet hørt fra ham, før hun i Morges erholdt Underretning om, at der var overgaaet ham en Ulykke, idet Fartøjet var sprængt i Luften som Følge af et Sammenstød med en Mine. Ombord i Fartøjet var foruden Komparentindens Mand, hendes Broder, Karl Petersen, der er 24 Aar gammel.

Broderen var ugift og boede, naar han var i Land, hos Komparentinden og hendes Mand. De var ikke flere om Bord i Fartøjet.

Saavel Komparentindens Mand som hendes Broder var forsikret i Ulykkesforsikringen for danske Fiskere, men Komparentinden ved ikke for hvor meget. Saavel Komparentindens Mand som hendes Broder kom godt ud af det, og de var begge i godt Humør, da de forlod Esbjerg med Fartøjet for at gaa paa Fiskeri.

Komparentinden kan ikke tænke sig nogen anden Aarsag til, at Kutteren er sprængt i Luften, end at en Mine maa have kollideret med den.

O. G. Aftraadt.

Saa fremstod Enkefru Sine Schrøder f. Kristensen, 50 Aar gammel, Nørregade 52, der forklarede, at det er rigtigt, at hun var Medejer af det forulykkede Fartøj »Oregon« E. 22. Hun ejer Halvparten af Fartøjet og har indskudt 5000 Kr. i dette. Forulykkede, Fisker Eskild Bent Eskildsen, ejede den anden Halvpart. Komparentinden og Forulykkede overtog Fartøjet den 29. November 1916, og Forulykkede har siden fisket med dette. Foruden Forulykkede var kun en Mand om Bord, nemlig Forulykkedes Svoger Karl Petersen. Forulykkede og Karl Petersen forlod Esbjerg Havn med Fartøjet i Forgaars Nat for at gaa paa Nordsøfiskeri. Fartøjet var i god og forsvarlig Stand, da de forlod Havnen, og Komparentinden kan ikke tænke sig nogen anden Aarsag til Ulykken, end at Fartøjet maa være stødt paa en Mine.

Fartøjet var assureret for 12,000 Kr., men det var for lavt, og Komparentinden

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

lider et betydeligt Tab, navnlig da Ulykken indtfaf nu lige i det gode Fiskeri. Forulykkede havde været ude med Fartøjet nogle Gange, men det har hidtil ikke givet noget Udbytte.

O. G. Aftraadt.

H. Jørgensen,
Obt.

G. A. Christensen,
Statspolitibetj.

Fremlagt i Esbjerg Købstads, Skads Herreds samt Fanø Birks Søret den 14. Juni 1917.

Esmann.

Esbjerg Politistation.

Rapport.

Lørdagen den 9. Juni 1917.

Føreren af Hajen »Olivia« E. 201, Fiskeskipper Christen Christensen, 36 Aar gammel, Havnegade 137, indfandt sig Dags Eftermiddag her paa Politistationen efter Tilsigelse og forklarer i Anledning af Hajen »Oregon«s Forlis, at han med sit Fartøj laa forankret ca. $1^1/_2$ Kvartmil O. S. O. for Graadybs Fyrskibstønde.

Den minesprængte Haj laa for Anker og fiskede ca. 7 à 800 Favne S. O. for Komparentens Fartøj.

Ca. et Par Timer for Sprængningen skete, saa Komparenten og hans Mand, at der paa den minesprængte Baad blev manøvret med Vaaddet, men om der var noget særligt paa Færde kunde de ikke paa den lange Afstand se, efter den Tid lagde de ikke særlig Mærke til den minesprængte Baad, idet de havde faaet et Dræt ind og var beskæftiget med at sortere Fiskene.

Da Sprængningen skete, var Komparenten og hans Mand gaaet ud fra Ankerpladsen med Vaaddet og befandt sig da ca. 1500 Favne fra Ulykkesstedet. Da de svajede rundt med Baaden, saa de først den store Vandsøjle, der var en Følge af Eksplosionen, i hvilken og over hvilken de kunde se Vragstumper, og umiddelbart derefter hørte de Knaldet fra Eksplosionen, saa de var klar over, at den Baad de tidligere havde iagttaget, var blevet minesprængt.

Komparenten og hans Mand vidste ikke, hvilken Baad det var, eller kendte Mandskabet der om Bord.

De sejlede ikke hen til Ulykkesstedet, da de saa, at Hajen »Zion« lettede Anker og stod hen mod Stedet, hvor Eksplosionen var sket. For at komme hen til Ulykkesstedet formodede Komparenten, at man skulde passere Minefeltet, og da det vilde tage ca. Minutter at naa derhen, opgav han dette.

Det var svag Brise fra S. O. og smult Vande. Paa Fiskepladsen var ca. 9 à 10 Favne dybt. Det var Torsdag Aften Kl. ca. $7^1/_2$, at Ulykken skete.

Ca. 1 Times Tid efter, at Eksplosionen var sket, lettede Komparenten Anker og stod hjemefter. Han saa ikke noget til det omkomne Mandskab og saa kun i lang Afstand Vragstumper flyde paa Vandet.

Saa fremstod Fisker Claus Ole Christensen, 31 Aar gammel, Havnegade 137, der sejler med Hajen »Olivia«, der forklarede, at han var med paa den Tur, hvor det blev observeret at Hajen »Oregon« blev minesprængt.

Han tiltræder i et og alt Skipper Christensens Forklaring som han havde paahørt, og vedtog denne som sin egen.

Det er rigtigt, at Kl. var ca. $7^1/_2$ Torsdag Aften, da Ulykken indtraf, og Stedsangivelserne er rigtige.

S. Lauritsen,
P. B. 4.

Fremlagt i Esbjerg Købstads, Skads Herreds og Fanø Birks Søret den 14. Juni 1917.

Esmann.

Formanden bemærkede, at Kutteren »Zion« først var kommen i Havn i Dag og atter skulde sejle ud paa Fiskeri i Morgen, hvorfor han havde anset det for rigtigst at afholde Søforhør i Dag endskønt Repræsentanten for Forsikringen af danske Sejlfartøjer til Fiskeribrug, var forhindret ved Bortrejse i at give Møde i Dag, og da Søretsmedlemmerne Ibsen og Kristiansen ligeledes var fraværende paa Rejse havde Formanden anmodet fhv. Po-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

litibetjent C. Ploug om at fungere som 2. Søretsmedlem ved Forhørets Optagelse.

Efter Tilsigelse mødte Fiskeskipper Jens Peter Jensen, 34 Aar gammel, der godkendte sin Forklaring til Rapport A, idet han bemærkede, at efter Kutterens Beliggenhed lige ved Ankeret maa Mandskabet have været i Færd med at hale Vaaddet ind og har derved formentlig faaet en Mine i Vaaddet, og Minen er saa formodentlig sprængt, da den er kommen op i Overfladen; af Vaaddet var intet at se, og hele Agterdelen omtrent til Kappen, var sprængt bort, ligesom Masten var knækket og sprængt fra. Der laa noget Tovværk og en Klyverbom med Sejl, men ellers var der intet i Behold. Da det var henimod Aften, og han mente, det vilde tage lang Tid at faa de sammenfiltrede Sager pillede fra hinanden, saaledes, at Vraget kunde bjerges, lod han det hele ligge og sejlede snart efter hjem.

Han har ikke talt med Besætningen, før Ulykken skete og kendte den ikke før.

Oplæst. Vedtaget.

Derefter mødte Fisker Hans Møller Madsen, 35 Aar gammel, der erklærede sig bekendt med Edens Hellighed og Betydning, hvorefter han afgav samme Forklaring som forrige Komparent, hvis Forklaring blev oplæst for ham og godkendt af ham.

Efter hans Mening laa »Oregon« udenfor dansk Søterritorium og altsaa inde i Farezonen, da den sprang i Luften.

Oplæst. Vedtaget. Aftraadt.

Derefter mødte Daniel Laursen, 25 Aar gammel, der erklærede sig bekendt med Edens Hellighed og Betydning, hvorefter han afgiver samme Forklaring som forrige Komparent.

Oplæst. Vedtaget. Aftraadt.

Derefter mødte Føreren af Kutter »Olivia« E. 201 Christen Christensen, 36 Aar gammel, der ratihaberer sin Forklaring til Raporten B., som blev oplæst for ham, han tilføjer, at »Oregon«, da den sprang i Luften, var langt udenfor dansk Søterritorium.

Oplæst. Vedtaget. Aftraadt.

Endelig mødte Fisker Claus Ole Christensen, 31 Aar gammel, der erklærede sig bekendt med Edens Hellighed og Betydning, hvorefter han godkender forrige Komparents Forklaring, som blev oplæst for ham.

Oplæst. Vedtaget. Aftraadt.

Søforhøret udsat.

Retten hævet.

Esmann.

P. M. Degn. *C. Ploug.*

Aar 1917 den 28. Juni Eftermiddag Kl. 3 blev Esbjerg Købstads, Skads Herreds og Fanø Birks Søret sat og holdt paa Tingstedet i Esbjerg, administreret af den ordinære Formand med Søretsmedlemmerne Lodsoldermand Ibsen og Kaptajn P. M. Degn.

Hvor da foretoges:

Ekstraretssag Nr. 19/1917.

Formanden bemærkede, at Repræsentanten for Forsikringen af danske Sejlfartøjer til Fiskeribrug, Kaptajn Anthonisen af Esbjerg paa Grund af stadige Rejser havde været forhindret fra at give Møde i Søretten, og at Eskild Eskildsens Enke Karoline Othilde Eskildsen er sengeliggende og under Lægebehandling i Anledning af en Nervelidelse, foraarsaget ved Efterretningen om den ulykkelige Hændelse, saaledes at det ikke kan ventes, at hun foreløbig kan give Møde i Retten.

Nu mødte Kaptajn Anthonisen, der blev gjort bekendt med de afgivne Forklaringer, til hvilke han intet har at bemærke. Han har nu faaet Meddelelse om, at Forstavnen af »Oregon« for faa Dage siden er inddrevet paa Hourvig Forstrand, og at der er fundet nogle Køjeklæder og Papirer, som er afleverede eller vil blive afleverede til Politiet i Ringkøbing.

Oplæst. Vedtaget. Aftraadt.

Derefter mødte Enkefru Andersine Schrøder, der godkender sin Forklaring til Rapporten A., som blev oplæst for hende,

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

og blev gjort bekendt med de afgivne Forklaringer, til hvilke hun intet har at indvende.

Søforhøret sluttet.

Retten hævet.

Esmann.

S. H. Ibsen. *P. M. Degn.*

»Oregon«
Rederi: E. Eskildsen, Esbjerg.
Reg. Tonn. Br.: 14.
Reg. Tonn. Net.: 4.
Bygningssted: Grenaa.
Bygningsaar: 1911.
Materiale: Fyr og Eg.
Klasse: —
Assurance: Kr. 12,000. Forsikringen af danske Sejlfartøjer til Fiskeribrug og Dansk Sø- og Transportforsikring.

162. S/S »LILLY« af Esbjerg.

Sænket i Atlanterhavet den 9. Juni 1917 paa Rejse fra River Gambia til London. Ingen Omkomne.

Udskrift af Søforhørsprotokollen ved Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn.

Aar 1917 den 17. Juli Formiddag Kl. 9 blev Ekstraret sat at Rettens Formand: J. Koch og dens Medlemmer: Kaptajn Larsen og Kaptajn Møller og foretoges:

Nr. 150/1917. Søforhør i Anledning af, at »*Lilly*« er sænket.

Af Besætningen mødte:

Kaptajn F. Bang.
1. Styrmand N. A. Thomsen.
2. Styrmand J. P. Stabell.
1. Mester A. G. Jørgensen.
2. Mester M. Pedersen.

For Rhederiet mødte Fuldmægtig A. Clausen.

For Krigsforsikringen, Vareforsikringen samt de private Assurandører mødte Kaptajn Michelsen.

Der fremlagdes Udskrift af »Lilly«s Skibsdagbog, der var tilstede i Retten.

Den fremlagte Udskrift lyder saaledes:

Udskrift af S/S »Lilly«s Skibsdagbog for Rejsen fra River Gambia til Downs for Ordre.

Afgik den 17. Maj fra Dakar til Bathurst for at laste Jordnødder og ankrede den 18. Maj paa Reden ved Bathurst, og indtog der 100 Tons i Forlasten, og Skibet lastedes derfor fuldt i Mac Carthy og Kudang, hvorefter det den 25. Maj fortsatte ned af Floden og ankom til Bathurst igen samme Dags Eftermiddag.

Den 27. Maj afsejledes til Downs, og Skibet var ved Afgangen i god og sødygtig Stand, hægt og tæt, godt udrustet og vel bemandet, for at føre bemeldte Ladning Jordnødder over Søen til Downs for Ordre, for derfra atter at afgaa til Aarhus.

Paa Hjemrejsen havde Skibet skiftende Vinde og Vejr, passerede C. St. Vincent den 8. Juni, passerede Cape Roca og Cape Carwoeiro samme Dag. Fik Taage Lørdag den 9. Juni om Morgenen, som ophørte igen hen paa Formiddagen, og Kl. 4,10 om Eftermiddagen observeredes en Undervandsbaad For om S.B. styrende ud fra Land. Da den var ret forude hejsedes Signalet: »Bring Deres Papirer om Bord«, hvorefter der affyredes et Skud. »Lilly«s Maskine stoppedes øjeblikkelig, og Kaptajnen med 4 Mand gik om Bord i Undervandsbaaden medbringende alle Papirer, som ikke blev tilbageleveret. Efter at have set Konnossementet, hvor Skibet var destineret til London via Downs for Ordre, gaves Besked til Skibets Sænkning, idet man gik ud fra, at Skibet ikke kunde naa Downs, uden at sejle igennem den tyske Blokade. En Officer og 2 Mand gik med i Baaden om Bord i »Lilly« medbringende 4 Bomber, som man senere anbragte paa forskellige Steder. Da alt var klar gaves Ordre til at forlade Skibet, og 10 Minutter senere eksploderede Bomberne. Skibet sank smaat med Agterenden, men da den efter en halv Times Forløb ikke endnu havde Dækket i Vandet, sendtes to Skud imod Forskibet. Skibet rullede derefter rundt med Kølen i Vejret, og stod derefter lodret med Forenden ca. 50 Fod ud af Vandet. 5 Minutter senere eksploderede noget i Agterkanten af Bakken, hvorefter Skibet sank helt. Undervandsbaaden fortsatte sin Vej ud til Søs, og Redningsbaadene satte Kurs mod Land for at naa Vianna,

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

hvor man ankom Kl. 4 Morgen den 10. Juni 1917. U.-Baadens opgivne Sted 41° 40,5′ N. Bredde 19° 45′ V. Lgd.

F. Bang, Fører.
N. A. Thomsen, 1. Styrmand.
J. P. Stabell, 2. Styrmand.
A. G. Jørgensen, 1. Maskinmester.

P. S. Skibets Bestemmelsessted var under Indlastningen Aarhus, men ved Udklarering i Bathurst angaves at den engelske Regering ikke tillod, at Skibet gik direkte til Danmark, men maatte destineres til U. K. for senere derfra at blive reeksporteret, hvorfor Skibet afgik til London via Downs for Ordre.

F. Bang, Fører.
N. A. Thomsen.
F. Bang.
A. G. Jørgensen.

Nr. 150/1917. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 17. Juli 1917.

Blum,
Ass.

De mødende henholdt sig til den fremlagte Udskrift, der omend ikke ordret følgende dog var ovenensstemmende med Dagbogen.

Kaptajn Bang forklarede, at Damperen »Lilly« tilhørte Dampskibsselskabet Dania, Esbjerg, Kontor her i Byen, Skibets Hjemsted er altsaa Esbjerg; dets Signalbogstaver er N. P. C. L., det maaler 719 netto, 1150 brutto Register Tons. Det var kaskoforsikret hos de private Assurandører som Hovedassurandør for 660,000 Kr. og krigsforsikret for 750,000 Kr. i Krigsforsikringen for danske Skibe og for 125,000 Kr. i Statens Krigsforsikring samt 125,000 Kr. i den nye gensidige. Ladningen bestod af en fuld Ladning (ca. 750 Tons) Jordnødder, der skulde føres fra Afrikas Vestkyst til Aarhus. Ladningsmodtageren var Aarhus Oliefabrik. Vidnet havde lige til Indladningens Slutning troet, at Konnossementet skulde lyde direkte paa Aarhus Oliefabrik som Modtager, men den engelske Guvernør i Bathurst gav Ordre til, at Konnossementet skulde lyde paa England for Ordre, da det engelske Admiralitet skulde have Lejlighed til at undersøge Sagen. Konnossementet kom derfor til at lyde paa London via Downs for Ordre, men der var en Tilføjelse i Marginen om, at Skibet, hvis det fik Tilladelsen, skulde fortsætte til Aarhus.

Den tilstedeværende Kaptajn Michelsen forklarer, at Ladningen var assureret i Dansk Krigsforsikring for Varer for ca. 265,000 K.

Samtlige de mødende af Besætningen forklarede, at Skibet, som nærmere omtalt i Dagbogen, blev bragt til Sænkning af en tysk Undervandsbaad ved Anbringelse af nogle Bomber og senere ved nogle Kanonskud. »Lilly«s Besætning havde faaet ca. 10 Minutter til at gaa i Baadene. Vejret var godt, og Portugals Kyst var i Sigte. Der var altsaa ingen Fare for Besætningen, men denne fik ikke Tid til at tage mere end det allernødvendigste af sine Ejendele med sig. Alle naaede velbeholdne Land. De forklarer, at Undervandsbaaden var malet saaledes, at intet Mærke eller Tal var at se, den førte ingen Flag, men dens Besætning talte Tysk. De gentager, at »Lilly« straks standsede og efterkom Ordren, da Undervandsbaaden signaleredde: Bring Deres Papirer om Bord.

Styrmand Thomsen forklarer, at de Tyskere, der gik om Bord i »Lilly« for at anbringe Bomberne, tog nogle Rugbrød og noget Sæbe med.

Samtlige de mødende forklarer, at Skibets Baade, hvormed de kom i Land, blev overladte til den danske Konsul i Vianna i Portugal.

Oplæst, vedtaget.

Forhøret sluttet.

Retten hævet.

J. Koch.

J. Møller *V. Larsen.*

»Lilly«s
Rederi: Akties. Dampskibsselsk. »Dania«. Esbjerg.
Reg. Tonn. Br.: 1150.
Reg. Tonn. Net.: 719.
Tons DW.: 1647.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Bygningssted: Flensburg Schiffsb. Ges.
Bygningsaar: 1890.
Materiale: Staal.
Klasse: Germ. Lloyd ✠ 100 ⅄ Atl.
Assurance: Kr. 1,410,000. Krigsforsikringen for danske Skibe m. fl.

---

163. S/S »DANA« af Kjøbenhavn.

Torpederet i Nordsøen den 9. Juni 1917 paa Rejse fra Kjøbenhavn til Blyth i Ballast. 4 Omkomne.

Udskrift af Søforhørsprotokollen ved Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn.

Aar 1917 den 6. Juli Eftermiddag Kl. 2¼ blev Ekstraret sat af Rettens konstituerede Næstformand: Docent Sindballe og dens Medlemmer: Kaptajn Møller og Kaptajn Petersen.

Der foretoges:

Nr. 142/1917. Søforhør i Anledning af, at S/S »*Dana*« er sænket.

Af Besætningen mødte:

Kaptajn Sønderberg Schmidt.
1. Styrmand Olsen.
2. Styrmand Esbensen.
1. Mester H. Nielsen.
2. Mester H. Dohn.
3. Mester K. Rasmussen.
Matros S. Petersen.
Matros K. Svanholm.
Matros P. Petersen.
Tømmermand O. Møller.
Letmatros K. Kokspang.
Fyrbøder A. Hägglund.
Fyrbøder P. Hemmingsen.
Fyrbøder C. Johnsen.
Hovmester I. Strømberg.
Dreng K. Mikkelsen.

For Rederiet mødte Driftsbestyrer Lauritz M. Thurøe.

For Krigsforsikringen mødte Kaptajn Gabe.

Der fremlagdes Uddrag af Dagbogen efter Hukommelsen samt Udskrift af Søforklaring for Konsulatet i Hull.

De fremlagte Dokumenter lyder efter hinanden saaledes:

Uddrag
efter Hukommelsen af S/S »Dana«s Dagbog.

Torsdag den 31. Maj Kl. 11 Fmd. afgik fra Kjøbenhavn med Lods om Bord; kvitterede Lodsen ved Helsingør og stod nordover.

Lørdag den 9. Juni Kl. 4,35 Emd. blev Skibet ramt af en Torpedo i Forpart af Nr. 2 Last om S. B. Alle Mand gik med det samme til Baadene, men paa Grund af, at Skibet gik frem over kæntrede Baadene, og nogle af Besætningen faldt i Vandet, og andre klatrede atter om Bord. Samtidig kom Trawlerne »Othello« og »Imperial« nærmere. Der blev givet Ordre til, at de ombordværende skulde springe i Vandet, hvorefter de blev bjærget af Trawlerens Mandskab. De andre, som laa i Vandet, blev ogsaa taget op af Trawlernes Baade undtagen 4 Mand, som druknede forinden. Der blev intet som helst reddet af Skibet, og alle Skibets Papirer er derfor tabte.

J. Schmidt,
Fører.

O. Olsen,
1. Styrmand.

Nr. 142/1917. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 6. Juli 1917.

Blum,
Ass.

Søforklaring.

Dampskibet »Dana« af Kjøbenhavn sænket.

Konsulatet i Hull, den 18. Juni 1917.

Søforklaring.

Aar 1917 den 18. Juni Kl. 2 optoges efter forudgaaende Beramme paa det danske Konsulat i Hull Søforklaring i Anledning af, at Dampskibet »Dana«, Kaptajn J. Schmidt af Kjøbenhavn, undervejs fra Kjøbenhavn til Blyth i Ballast den 9. ds. er blevet sænket ved Eksplosion.

Konsulatet fremlagde Kaptajnens An

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

meldelse samt en af Kaptajnen indgiven Rapport og bemærkede, at han til Forklaringen havde varslet den af Kaptajnen som muligvis interesserede opgivne Person, nemlig Kaptajn F. Madsen i Newcastle som Repræsentant for Skibets Assurandører.

Mødt var Kaptajnen og efter forudgaaende Aftale med Konsulen af Besætningen 1. Styrmand Olsen, 1. Maskinmester Nielsen, Matros Carl Kokspang og Matros Pedersen.

Kaptajnen forklarer, at Skibsdagbogen tillige med samtlige Skibets Papirer er gaaet tabt.

Fremstaar Kaptajn Schmidt, der under Henvisning til den forestaaende Edsaflæggelse og til Lovens strenge Straf for Mened, behørigt formanes til Sandhed og navnlig derved ogsaa gøres opmærksom paa, at det er hans uvægerlige Pligt intet at fordølge, som kan tjene til Oplysning.

Kaptajnen forklarer:

at hedde Jakob Sønderberg Schmidt;
at være født i Stege den 10. Februar 1863;
at hans Bopæl er Hellerup;
at han hverken har været straffet eller tiltalt;
at han har ført Skibet fra i December Maaned 1905.

Den af Kaptajnen indgivne Rapport samt Anmeldelsen gennemgaas Punkt for Punkt med Kaptajnen, der Punkt for Punkt fastholder samme og intet ved at tilføje.

Rapporten var som følger:

Torsdag den 31. Maj Kl. 11 Fmd. afgik fra Kjøbenhavn med Lods om Bord, styrede indenfor 3 Mil Grænsen langs den svenske og norske Kyst.

Søndag den 3. Juni Kl. 1 Fmd. ankom til Bergen og Onsdag den 6. Juni Kl. 1 Em. afgik fra Bergen med Lods om Bord. Kl. 5 Em. kvitterede Lodsen ved Hellisø. Kl. 6 Em. fik Ordre af en engelsk Torpedobaad til at fortsætte Rejsen i Konvoj af 3 Torpedobaade.

Torsdag den 7. Kl. 6 Em. ankom til Lerwick og Lørdag den 9. Kl. 10 Fmd. afgik fra Lerwick under Konvoj af 2 Torpedobaade og 5 Trawlere. Kl. 4,35 Em. blev Skibet ramt af en Torpedo i Nr. 2 Lasten om Stb. Alle Mand gik med det samme til Redningsbaadene, men paa Grund af, at Skibet gik fremad, kæntrede Baadene, og en Del af Besætningen klatrede da igen op om Bord. Samtidig kom Trawlerne »Othello« og »Imperial« nærmere og gav Ordre til de ombordblivende at springe i Vandet, hvorefter de blev taget op af Trawlerens Mandskab. De andre af Besætningen, der laa i Vandet, blev derefter ogsaa taget op af Trawlerens Baade undtagen 4 Mand som druknede forinden. Der blev intet som helst reddet fra Skibet, og alle Skibets Papirer er derfor tabte.

(Undertegnet.)
O. Olsen.
1. Styrmand.

Paa Foranledning forklarer Kaptajnen:

1. at han ikke kan tænke sig andre herboende end den af ham opgiven der selv eller som Repræsentant for Tredjemand er interesserede i Sagen;
2. at Skibet ved dets Afgang fra Kjøbenhavn var i fuld sødygtig Stand, maaler 1007 Tons netto og havde Kendingsbogstaverne N. P. L. D.;
3. at Skibet førte dansk Flag og danske Nationalitetsmærker, nemlig et dansk Flag malet paa Skibssiden for og agter paa begge Sider og midtskibs paa begge Sider Skibets Navn og »Danmark« i store Bogstaver;
4. at Skibet sejlede med begge Baade udsvingede;
5. at Kaptajnen ved den omhandlede Tid opholdt sig paa Broen;
6. at Vejret var fint, Brise fra S. Ø. med en Del Dønning, klar Luft;
7. at »Dana« var det sidste Skib i Konvojen i Styrbordslinie;

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

8. at Kaptajnen observerede en hvid Stribe i Vandet, som han mente maatte hidrøre fra en Torpedos Gang igennem Vandet, kommende fra Styrbords Side lidt agten for tværs, og straks efter skete Eksplosion ved det 3. i Bagbordslinien sejlende Dampskib »Ada«. Nogen Undervandsbaad eller noget Periskop paa et saadant observeredes dog ikke;
9. at der ca. et Par Minutter senere skete Eksplosion ogsaa ved »Dana« i Forparten af Nr. 2 Lastrum, hvorved Kaptajnen blev kastet fra Baaddækket til Dækket;
10. at Skibet straks begyndte at synke meget haardt med Forskibet, men senere rettede sig op igen;
11. at Maskinen blev hurtigst muligt stoppet af 1. Maskinmesteren;
12. at Baadene dog, paa Grund af at Skibet vedblev at gaa fremad, kæntrede og alle Mand kom i Vandet;
13. at Kaptajnen og 15 Mand af Besætningen blev optaget af de eskorterende Trawleres Baade, hvorimod 4 Mand, nemlig Matros Ivar Knunismaki af Finland, Fyrbøder Niels Pedersen af Kjøbenhavn, Fyrbøder O. Olsen af Sorø og Kok Jens Hansen af Fanø, blev ikke bjærget og maa formenes at være omkomne;
14. at de bjergede af Besætningen blev landsatte i Grimsby, hvortil de ankom den 12. ds. ca. Kl. 10,30 Em.;
15. at Skibet, da Eksplosionen skete, befandt sig ca. 50 miles S. af Lerwick;
16. at der fra Eksplosionen til den Tid Trawleren fortsatte Rejsen gik ca. 35 Minutter, og indtil da flød Skibet endnu, men laa dybt i Søen, især forefter;
17. at Føreren af Trawleren meddelte Kaptajnen, at hans Ordre var at bjerge Besætningen og derefter fortsætte Rejsen hurtigst muligt.

Oplæst. Godkendt. Aftraadt.

Fremstaar 1. Styrmand Olsen, som ved Eksplosionen havde Vagt og stod paa Broen, og som, under Henvisning til den forestaaende Edsaflæggelse og til Lovens strenge Straf for Mened, behørigt formanes til Sandhed og navnlig derved ogsaa gøres opmærksom paa, at det er hans uvægerlige Pligt intet at fordølge som kan tjene til Oplysning.

Komparenten forklarer:

at hedde Anders Oluf Peter Olsen;
at være født i Kjøbenhavn den 23. November 1877;
at hans Bopæl er Gl. Kalkbrænderivej 20², Kjøbenhavn;
at han hverken har været straffet eller tiltalt;
at han har faret med Skibet som Styrmand fra i Juni Maaned 1916.

Den af Kaptajnen fremlagte Rapport samt Anmeldelsen og Kaptajnens Forklaring gennemgaas Punkt for Punkt med Komparenten, der Punkt for Punkt tiltræder samme og intet ved at tilføje.

Paa Anledning forklarer han:

18. at den af Kaptajnen indgivne Rapport er skrevet af ham;
19. at han efter at der var raabt »Alle Mand til Baadene«, gik hen til B. B. Redningsbaad og begyndte at fire den agterste Talje, og efter at Baaden var firet et lille Stykke, overgav han Taljeloberen til Matros Pedersen og sprang selv i Baaden for at være klar ved Slipapparatet, og da Baaden var et Stykke ned, skar han Surringen over paa Slipapparatet, men pludselig tørnede Baaden rundt, og Komparenten faldt imellem Baaden og Skibet;
20. at han gjorde største Anstrengelser for at komme klar af Skruen og passerede den meget nær, og lige da han passerede Skibets Agterende, greb Fyrbøder Olsen fat i ham;
21. at Olsen holdt i Komparenten i et Stykke Tid, men paa Grund af, at Komparenten selv var blevet forslaaet og udmattet, maatte han lade den an-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

den gaa og sidstnævnte forsvandt fra ham.

Oplæst. Godkendt. Aftraadt.

Fremstaar 1. Maskinmester Nielsen, der under Henvisning til den forestaaende Edsaflæggelse og til Lovens strenge Straf for Mened, behørigt formanes til Sandhed og navnlig derved ogsaa gøres opmærksom paa, at det er hans uvægerlige Pligt intet at fordølge som kan tjene til Oplysning.

Komparenten forklarer:

at hedde Harald Peter Nielsen;

at være født i Slagelse den 30. Oktober 1880;

at hans Bopæl er Kjøbenhavn;

at han hverken har været straffet eller tiltalt;

at han har faret med Skibet som Maskinmester fra i Aaret 1905.

Den af Kaptajnen fremlagde Rapport samt Anmeldelsen og Kaptajnens Forklaring gennemgaas Punkt for Punkt med Komparenten, der Punkt for Punkt tiltræder samme og intet ved at tilføje.

Paa Anledning forklarer han:

22. at det ved Eksplosionen var 3. Maskinmesterens Vagt, og Komparenten var selv paa Dækket;

23. at han gik først hen for at hjælpe med at fire Baaden ned, men da han hørte af Kaptajnen, at Maskinen ikke var stoppet, løb han først op paa Overbygningen for at trække paa Haandtaget til Stopventilerne, men da dette var brækket, gik han ned i Maskinrummet og stoppede Maskinen;

24. at alle Mand, saavidt han kunde se, da han kom paa Dækket, var komne i Baadene;

25. at han, da han var i Vandet, saa Kokken synke i nogen Afstand under Vandets Overflade og ligeledes saa han den finske Lætmatros synke under Vandet;

26. at han er overbevist om, at der fra Trawlerens Side blev foretaget alt muligt for at redde alles Liv.

Oplæst. Godkendt. Aftraadt.

Fremstaar Rorgængeren, Lætmatros Carl Kokspang, der under Henvisning til den forestaaende Edsaflæggelse og til Lovens strenge Straf for Mened, behørigt formanes til Sandhed og navnlig derved ogsaa gøres opmærksom paa, at det er hans uvægerlige Pligt intet at fordølge som kan tjene til Oplysning.

Komparenten forklarer:

at hedde Carl Heinrich Knudsen Kokspang;

at være født i Nyborg den 5. Februar 1897;

at hans Bopæl er Saxogade 66, Kjøbenhavn;

at han hverken har været straffet eller tiltalt;

at han har faret med Skibet som Lætmatros fra i April Maaned 1917.

Den af Kaptajnen fremlagde Rapport samt Anmeldelsen og Kaptajnens Forklaring gennemgaas Punkt for Punkt med Komparenten, der Punkt for Punkt tiltræder samme og intet ved at tilføje.

Paa Anledning forklarer han:

27. at han kom i S. B.-Baaden, men paa Grund af, at man ikke kunde faa Slipapparatet til at virke og Taljen sprang, faldt Baaden med Forenden og 13 af de ombordværende i samme faldt i Søen. Han kom selv op paa Dækket igen.

Oplæst. Godkendt. Aftraadt.

Fremstaar Matros P. A. Petersen, der under Henvisning til den forestaaende Edsaflægelse og til Lovens strenge Straf for Mened, behørigt formanes til Sandhed og navnlig derved ogsaa gøres opmærksom paa, at det er hans uvægerlige Pligt intet at fordølge som kan tjene til Oplysning.

Komparenten forklarer:

at hedde Peter Arnold Petersen;

at være født i Stilling den 16. December 1890;

at hans Bopæl er Ryesgade 104, Kjøbenhavn;

at han hverken har været straffet eller tiltalt;

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

at han har faret med Skibet som Matros fra i Juni Maaned 1917.

Den af Kaptajnen fremlagte Rapport samt Anmeldelsen og Kaptajnens Forklaring gennemgaas Punkt for Punkt med Komparenten, der Punkt for Punkt tiltræder samme og intet ved at tilføje.

Paa Anledning forklarer han:

28. at han kom i S. B.-Baaden og blev senere optaget fra Søen af Trawlerens Baad. Da han var i Vandet, passerede han Kokken, der laa med Ansigtet under Vandet og tilsyneladende gjorde Forsøg paa at trække sit Redningsbælte højere op.

Oplæst. Godkendt.

Paa Konsulens Forespørgsel til Kaptajnen om yderligere Spørgsmaal ønskes rettet til de alt afhørte, svarer Kaptajnen benægtende.

Konsulen mener det ikke i Undersøgelsens Interesse nødvendigt at afhøre flere af de af Besætningen mødte, og heri er Kaptajnen enig.

Samtlige Deponenter, der var bleven afhørt enkeltvis, fremtræder nu samlede og bekræfter — efter samlet at være blevet behørigt formanet til Edsaflæggelse — hver for sig deres Forklaring med Løvens Ed.

Konsulen henleder endnu Kaptajnens Opmærksomhed paa hans Forpligtelse til i sin Tid i Danmark at melde sig til Søforhør.

Søforklaringen sluttet Kl. 5,30.

(Undertegnet.)

H. Pattinson,

Konsul.

At foranstaaende er rigtig Afskrift af Konsulatets Protokol bevidnes herved.

Det kgl. danske Konsulat i Hull, den 20. Juni 1917.

H. Pattinson,

Konsul.

(Konsulat-Stempel.)

Nr. 142/1917. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 6. Juli 1917.

Blum,

Ass.

Med Hensyn til den druknede Fyrbøder Otto Olsson, der var født i Langelse paa Langeland, vistnok 1887, hvis Forældre bor i Pedersborg ved Sorø, og som, naar han var i Land her i Kjøbenhavn, opholdt sig hos en Broder, der bor Ægirsgade 46B[3], forklarer Drengen K. Mikkelsen, at han saa ham springe ud fra Agterdækket uden Redningsbælte. Hvad der derefter blev af ham, saa Komparenten ikke.

1. Styrmand O. Olsen forklarer, at Fyrbøder Olsson en Tid klamrede sig til ham, men da Komparenten først var falden fra Broen ned paa Baaddækket og derfra ned mellem Baaden og Skibssiden og som Følge deraf var stærkt forslaaet, blev han nødt til at ryste Fyrbøderen af sig. Om Fyrbøder Olsson havde Redningsbælte paa, ved Komparenten ikke.

Iøvrigt kan ingen af de mødende forklare noget om Fyrbøder Olssons Skæbne.

Med Hensyn til den druknede Fyrbøder Niels Pedersen, der efter Rederiets Opgivende var født i Herrested og har en Søster, der er gift med Knud Nielsen, Buchwaldsgade 3[3], Odense, men hvis Forhold iøvrigt er ubekendt, forklarer flere af de mødende, at han befandt sig i Styrbords Baad, da denne kæntrede.

Fyrbøder Johnsen, Matros P. Petersen, Tømmermand Møller, Fyrbøder Hägglund, Matros Kokspang og Matros Svanholm forklarer, at han havde intet Redningsbælte paa. Hvordan det senere gik ham, kan ingen af de mødende sige noget om.

Med Hensyn til den druknede Kok Jens Martin Hansen, der efter Rederiets Opgivende var Søn af Baadfører Jens Christian Hansen, Nordby, Fanø, og som var ret ung (17 à 18 Aar), forklarer 1. Mester H. Nielsen, at han bandt Redningsbælte om ham; han kom om Bord i Styrbords Baad, og da denne senere kæntrede, formoder Komparenten, at Vesten paa en eller anden Maade er bleven revet itu, thi da Komparenten senere passerede Stedet, hvor han laa, saa han Vesten lig-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

ge paa Vandet med Knude paa endnu, men flaaet op i Siden. Komparenten kunde da se Kokken under Vandet, hans Tøj var hvidt, saa han var let at kende. Komparenten søgte at række en Haand ned efter ham, men kunde ikke naa ham. Komparenten formener, at han var en Favn nede.

Matros P. Petersen passerede Kokken, inden han sank. Kokken laa da paa Brystet og rakte Armene nedefter formodentlig for at hale Redningsvesten op.

Iøvrigt kan de mødende ikke forklare noget om Kokkens Skæbne.

Med Hensyn til den druknede Matros Ivar Kuunismaki, der var fra Sverrig, efter Matros P. Petersens Mening fra Haparanda, men hvis Forhold iøvrigt er ubekendte, blev forklaret af 1. Mester H. Nielsen og Tømmermand O. Møller, at han ikke havde noget Redningsbælte paa. Han var kommen om Bord i Styrbords Baad. Hvorledes det gik ham, da denne kæntrede, kan ingen af de mødende udtale sig om.

Matros S. Petersen mener at have set ham og hørt ham raabe om Hjælp, men kan dog ikke sige det med Sikkerhed.

Alle de mødende er enige om, at der var Redningsbælter nok, men Tømmermand O. Møller mener, at det kan være tvivlsomt, om alle Bælterne var i forsvarlig Stand. Komparenten har set 2—3 af de Bælter, der er komne med herhjem, og disse Bælter er efter Komparentens Mening ikke i den Stand, de bør være. Der er Huller i hvert Fald paa 2 af dem, og af det ene faldt der i England et Stykke Kork ud.

Rigtigheden af denne Tømmermand Møllers Forklaring bekræftedes af K. Mikkelsen.

1. Mester H. Nielsen bemærker, at 3 af de druknede ikke havde Svømmebælte paa. Han mener, at den druknede Koks Bælte var godt. Han tog haardt i det, da han bandt det, og da han senere saa det svømme paa Vandet, saa det efter hans Mening ud til, at det var flaaet over af en eller anden Gestand.

1. Styrmand forklarer, at da man firede Bagbords Baad ned, lykkedes det meget godt at faa den agterste Taljeløber fri; derimod var der Vanskeligheder med den forreste. Dette beroede paa, at Kaptajnens Motorbaad, der var taget med for at faa den tætnet, da den var læk, og som var anbragt paa Baaddækket og surret fast langs Maskinskylightet, som Følge af Eksplosionen var falden ned med den forreste Ende, og derved kom den til at ligge over den forreste Taljeløber. 1. Styrmand forklarer yderligere at han i Forvejen havde haft den Tanke, at det i paakommende Tilfælde let kunde gaa galt med denne Baad.

1. Styrmand saavelsom de fleste af de mødende forklarer endelig, at det ofte har været paa Tale mellem Mandskabet, at det var noget uforsvarligt, som denne Baad var anbragt. Indsigelse over for Kaptajnen har ingen gjort.

Kaptajnen bemærker, at han ikke har skænket det en Tanke, at det kunde være farligt, at Baaden toges med.

Fyrbøder Hemmingsen og Messedreng Mikkelsen forklarer, at det ikke lykkedes at faa Baaden firet ned, fordi den forreste Taljeløber ikke var fri.

Kaptajnen bemærker, at man i Bergen i Anledning af, at Kaptajnens Motorbaad skulde anbringes, satte Bagbords Baad i Vandet. Dengang virkede Sliphagen tilfredsstillende.

Denne Kaptajnens Forklaring bekræftedes af de øvrige mødende.

1. Styrmand bemærker med Hensyn til Styrbords Baad, at han mener, at Slipapparatet var prøvet ikke ret længe, før Ulykken skete, dog var det ikke prøvet paa den paagældende Rejse.

Fyrbøder Johnsen forklarer, at i de 4 Maaneder, han har været om Bord i Skibet, har han ikke set Slipapparatet blive prøvet. Bestemt benægte, at det kan være blevet prøvet, kan han ikke.

Matros P. Petersen forklarer, at han

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

ikke har set Slipapparatet paa Styrbords Baad blive prøvet i den Tid, han har været om Bord paa Skibet. Han har været om Bord i ca. 1 Aar.

Tømmermand Møller mener bestemt at kunne sige, at Slipapparatet ikke har været prøvet i de 8 Maaneder, han har været om Bord.

2. Styrmand og 1. Mester forklarer, og det bekræftes af flere af de mødende, at da man søgte at fire Styrbords Baad ned, nægtede begge Slipapparater at virke. Forreste Talje gik itu, bagerste Talje holdt. Som Følge deraf faldt 13 af de i Baaden værende 16 Mand i Vandet. De øvrige 3 klatrede langs Taljeløberen op paa Skibet igen.

1. Styrmand mener ikke, at et Slipapparatet skal kunne virke, naar der er 16 Mand i en Baad.

2. Styrmand mener derimod, at Apparatet skal kunne virke, selv om der er 20 Mand. At der var kommet 16 Mand i Styrbords Baad, skyldtes jo den Omstændighed, at Bagbords Baad ikke kunde blive firet ned.

2. Mester bemærker, at han havde Vagt, da Ulykken skete. Han opholdt sig i Maskinrummet ca. 1 Minut efter Eksplosionen. Derefter forlod han Maskinrummet. Han standsede ikke Maskinen, da han ikke havde faaet nogen Ordre dertil.

Kaptajnen bemærker, at han blev skyllet væk fra Broen af en Strøm Vand. Han blev slaaet til Blods mod Dækket og havde derefter ikke megen Mening om, hvad der foregik. Saaledes maa det forklares, at han ikke telegrafisk fik Maskinen stoppet.

Messedreng Mikkelsen og Letmatros Kokspang bekræfter, at Kaptajnen var gaaet ned fra den øverste Bro, da Skibet blev torpederet.

1. Styrmand bekræfter, at dette er rigtigt.

Kaptajnen bemærker, at han hidtil har troet, han var paa øverste Bro, men saa maa han have husket fejl.

1. Mester bemærker, at det er ham, der har stoppet Maskinen; da man var i Færd med at fire Bagbords Baad ned, kom Kaptajnen derhen. Kaptajnen sagde da til Komparenten, at Maskinen vistnok ikke var stoppet, og Komparenten gik da hen og undersøgte dette, og da han saa, at den ikke var stoppet, stoppede han den. Der kan vel paa dette Tidspunkt være gaaet ca. $1^1/_2$ Minut.

2. Mester bemærker, at der er gaaet længere Tid, 3 à 4 Minutter.

Det samme mener 2. Styrmand.

Matros Petersen siger, at det er der mindst, og .

Tømmermand Møller siger, at der efter hans Mening er gaaet 5 Minuter.

1. Mester bemærker, at Maskinen ikke var i fuld Gang. Spjældet var lukket.

2. Mester bemærker, at han ikke har lukket det, saa det maa være faldet i af sig selv.

1. Styrmand og Messedreng Mikkelsen forklarer, at de alene sammen med Kaptajnen forsøgte at gaa i Bagbords Baad. Kaptajnen var første Mand i denne Baad.

Kaptajnen bemærker, at det har han ikke nogen Erindring om.

1. Styrmand bemærker paa Anledning, at der var lavet Lister angaaende Fordelingen af Mandskabet i Baadene i paakommende Tilfælde. En saadan Liste var slaaet op dels i Messen og dels hos Fyrbøderne, derimod ikke i de enkelte Køjer; det havde Komparenten foreslaaet, men Kaptajnen mente, at det ikke var nødvendigt eller ikke nogen Nytte til.

Tømmermand Møller bemærker, at disse Lister for Dæksfolkenes Vedkommende angik et tidligere afmønstret Mandskab. For Fyrbødernes Vedkommende var Listerne i Orden, da man ikke havde skiftet Fyrbødere.

1. Styrmand indrømmer Rigtigheden af dette.

Ingen af de mødende saa Skibet synke; saa længe det var i Syne, flød det.

1. Mester mener, at Skibet flød endnu 1 Time efter Torpederingen. Straks, da

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Skibet blev ramt, kæntrede det, men senere rejste det sig igen.

Oplæst. Vedtaget.

Forhøret sluttet.

Retten hævet.

K. Sindballe.

I. Møller. *A. N. Petersen.*

»Danaes
Rederi: A/S »Det danske Kulkompagnie. Kbhvn.
Reg. Tonn. Br.: 1590.
Reg. Tonn. Net.: 1007.
Tons DW.: 2250.
Bygningssted: Burmeister & Wain. Kbhvn.
Bygningsaar: 1905.
Materiale: Staal.
Klasse: Bur. Ver. ✠ I. 2/3 A. 1. 1. P.R.
Assurance: Kr. 2,359,500. Krigsforsikringen for danske Skibe m. fl.

---

164. S/S »ANGANTYR« af Kjøbenhavn.

Torpederet eller minesprængt i Nordsøen den 14. Juni 1917 paa Rejse fra Gøteborg til Rouen med 2000 Tons Stykgods m. m. 1 Omkommen.

Udskrift af Søforhørsprotokollen ved Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn.

Aar 1917 den 6. Juli Eftermiddag Kl. 2¼ blev Ekstraret sat af Rettens konstituerede Næstformand: Docent K. Sindballe og dens Medlemmer: Kaptajn Møller og Kaptajn Petersen.

Der foretoges:

Nr. 140/1917. Søforhør i Anledning af, at S/S »*Angantyr*« er sænket.

Af Besætningen mødte:

Kaptajn Christen Jørgensen.

1. Styrmand Hans Christian Lund.

2. Styrmand Hjalmar Sigfrid Nordstrøm.

1. Mester Janus Georg Østergaard.

Matros Aktor Hansen Hald.

Matros B. R. Gustafson.

Letmatros B. I. V. Lind.

Letmatros John Oscar Alberto Olsson samt

Fyrbøder Einar Vald. Nyhuus.

Fyrbøder Anders Jørgensen.

Hovmester I. Rasmussen.

Kok A. P. Christensen.

Matros Anton Nordstrøm.

For Rederiet mødte Kaptajn Hagedorn.

For Krigsforsikringen mødte Kaptajn Gabe.

Der fremlagdes Udskrift af Søforklaring afholdt for Konsulatet i Newcastle samt en Rapport.

De fremlagte Dokumenter lyder efter hinanden saaledes:

Udskrift

af Konsulatets Protokol i Anledning af Søforklaring for S/S »Angantyr« af Kjøbenhavn.

(Konsulat-Stempel.)

Torpederet i Nordsøen den 14. Juni 1917.

Søforklaring Aar 1917.

Den 19. Juni Kl. 10 Fm. optoges efter forudgaaende Berammelse paa det kongelige danske Konsulat i Newcastle Upon Tyne Søforklaring i Anledning af, at S/S »Angantyr«, Kaptajn Jørgensen af Kjøbenhavn, undervejs fra Gothenburg, Bergen (Afgangsdag den 10. Juni 1917) til Rouen med en Ladning Jern, Træmasse og Stykgods den 14. Juni 1917 ved Torpedering blev sænket i Nordsøen.

Konsulen fremlagde Kaptajnens Anmeldelse og dennes Beskrivelse af Tildragelsen og bemærkede, at han til Forklaringen havde varslet den i Anmeldelsen af Kaptajnen som muligvis interesserede resp. med Oplysninger indesiddende Person her, nemlig Hr. Fr. Madsen, som Repræsentant for Kaskoassurandørerne og Krigsforsikringen for danske Skibe og Varer.

Skibs- og Maskindagbøgerne var gaaet tabt, men Bemandingslisten var tilstede, ligesaa Nationalitetscertifikatet, hvorefter det maaler 845 R. T. N. og er bygget af Staal i Kiel i Aaret 1906, samt bar Kendingsmærkerne N. P. R. L., dets Klassificationscertifikat beroede hos Bureau Veritas i Bergen, men angav Kaptajnen, at det senest i Aaret 1916 hos Kjøbenhavns Flydedok har gennemgaaet Besigtelse og Eftersyn og det havde 1. Klasse i Bureau Veritas for Skrog og Maskine.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Den ovenfor som varslet nævnte Hr. Fr. Madsen var mødt. Mødt var endvidere Kaptajnen og, efter forudgaaende Aftale med Konsulen, 2. Styrmand Nordstrøm, Udkigsmanden, Rorsmanden, 2. Mester, 1. Styrmand, Matros Nordstrøm og Fyrbøder Danholt.

Fremstaar Kaptajn Jørgensen, der under Henvisning til den eventuelle Edsaflæggelse og til Lovens strenge Straf for Mened, behørigt formanes til Sandhed og navnlig ogsaa derved gøres opmærksom paa, at det er hans uvægerlige Pligt intet at fordølge som kan tjene til Oplysning.

Kaptajnen foreviser sit Næringsbevis som Skibsfører, dateret Kjøbenhavn den 1. Februar 1892.

Kaptajnen forklarer:

at hedde Christen Carlsen Jørgensen;

at være født i Marstal den 10. August 1863;

at hans Bopæl er i Hellerup;

at han hverken har været straffet eller tiltalt;

at han har ført Skibet fra i Marts Maaned 1910.

Beskrivelsen af Rejsen og Tildragelsen samt Anmeldelsen gennemgaas Punkt for Punkt med Kaptajnen, der Punkt for Punkt fastholder samme og intet ved at tilføje.

Paa Foranledning forklarer Kaptajnen:

1. At han ikke kan tænke sig andre herboende end den af ham opgivne der selv eller som Repræsentanter for Tredjemand er interesserede i Sagen; Ladningsassuranderne var ham ubekendt.

2. At Skibet ved dets Afgang fra Gothenburg ikke blot var i fuld sødygtig, men endog i fortrinlig Stand og da laa ca. $17^1/_2$′ for og $18^1/_2$′ agter (engelsk Maal).

3. At Skibet ved Tildragelsen ingen Tvangslods havde om Bord.

Yderligere udspurgt af Konsulen endvidere:

4. Hvor befandt De Dem, da Eksplosionen skete? Sv.: Paa Broen, hvor ogsaa 2. Styrmand var.

5. Bemærkede De forinden Eksplosionen nogen Undervandsbaad? Sv.: Nej.

6. Saa De Torpedoen nærme sig Skibet? Sv.: Nej, jeg bemærkede intet som helst usædvanligt forinden Eksplosionen.

7. Var det godt og sigtbar Vejr? Sv.: Ja.

8. Hvad foretoges efter Torpedoen ramte Skibet? Sv.: Jeg sprang ind i Bestiklukafet efter en lille Økse, som laa klar i dette Øjemed og begyndte at kappe en af Surringerne paa Bb. Redningsbaad; i samme Øjeblik kom 1. Styrmand og sagde: »Kaptajn, sørg for Deres egen Baad, saa skal jeg klare denne«, hvorefter jeg sprang til Stb. Baad og kappede en af Surringerne der; Folkene var straks kommet til Taljerne og begyndte at fire Baadene ned; da Styrbords Baad var firet noget ned, kastede jeg Øksen og Dokumentkassen deri og sprang derefter selv ned i den; der fandtes da ingen andre paa min Side af Broen. Skibets Agterdæk var da sunket under Vandet næsten hen til Overbygningen. Baaden og den dertil hørende Del af Besætningen kom under Vanskeligheder formedelst Skibets Fart klar, netop som det forsvandt under Søens Overflade.

9. Saa De noget til Bb. Baad? Sv.: Ja, den var en god Skibslængde fra os, bemandet; jeg bemærkede, at den blev draget hen i Sugningen, og at Styrmanden søgte at holde den klar af Rigningen, men han blev derved svinget overbord, men Redningsvesten holdt ham flydende, og han blev derefter reddet af min Baad. Det hele var foregaaet med lynsnar Hastighed; Officererne paa Destroyeren erklærede senere, at der højst medgik $1^1/_2$ Minut.

10. Jeg maa komplimentere Dem og Besætningen for deres Hurtighed og Disciplin samt de forudseende Foranstaltninger, der var foretaget. Sv.: Kaptajnen takker og erklærer, at alle tænkelige Forberedelser var foretagne.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

11. Hvornaar bemærkede man først, at Valdemar Holger Larsen manglede? Sv.: Det bemærkedes først ved Mønstringen om Natten om Bord i Jageren. Baadenes Besætninger var hver for sig blevet optaget af to forskellige Trawlere og bragtes senere af disse om Bord i Jageren.

12. Hvor lang Tid opholdt De Dem paa Ulykkesstedet? Sv.: Ca. 1 Kvarters Tid.

13. Anstillede De Undersøgelse, om der fandtes nogen i Vandet? Sv.: Ja, der fandtes ingen anden i Vandet end 1. Styrmand, kun Redningsflaaderne og noget Vraggods flød omkring.

14. Deltog Trawlerne i Undersøgelsen? Sv.: Der var blevet grundigt undersøgt, forinden de kom, og disse beordrede os hurtigt om Bord.

15. Hvornaar saa De sidst Larsen? Sv.: Jeg saa ham ved Roret om Formiddagen, senere mindes jeg ikke at have set ham.

16. Har De nogen Formening om Aarsagen til, at han ikke blev frelst? Sv.: Jeg kan kun formode, at han har opholdt sig i Folkerummet forude og muligvis er blevet lukket inde i Lukafet, da Skibet saa hurtigt kom til at staa med Forenden næsten lodret op.

17. Blev der varskoet i Folkerummet? Sv.: En Del af Mandskabet var forude, det var ved Kaffetid, og desuden var Eksplosionen saa uhyre voldsom og kunde høres milevis borte. Skibet rystede stærkt, hele Agterskibet blev sprængt.

18. Hvad blev af Deres Redningsbaade? Sv.: De optoges af Trawleren i beskadiget Tilstand.

19. Hvorledes behandlede man Dem og Besætningen efter Katastrofen? Sv.: Man var i højeste Grad gentil baade paa Trawleren og paa Jageren; der gjordes alt, hvad der kunde gøres for os.

Oplæst. Godkendt. Aftraadt.

Konsulen bemærker, at heller ikke han kender andre interesserede her, end de af Kaptajnen opgivne.

Fremstaar 2. Styrmand Nordstrøm, som ved Torpederingen som vagthavende havde opholdt sig paa Broen sammen med Kaptajnen, der under Hensyn til den eventuelle Edsaflæggelse og til Lovens strenge Straf for Mened behørigt formanes til Sandhed og navnlig ogsaa derved gøres opmærksom paa, at det er hans uvægerlige Pligt intet at fordølge som kan tjene til Oplysning.

Komparenten erholdt Næringsbevis som Styrmand, dateret den 26. April 1917, udstedt af Kjøbenhavns Magistrat og at dette beroede i Kjøbenhavn.

Komparenten forklarer:

at hedde Hjalmar Sigfried Nordstrøm;

at han er født i Hørby, Sverrig, den 4. September 1893;

at hans Bopæl er i Kjøbenhavn;

at han hverken har været straffet eller tiltalt;

at han har faret med Skibet som 2. Styrmand siden i Maj Maaned 1917.

Beskrivelsen af Rejsen og Tildragelsen samt Anmeldelsen og Kaptajnens Forklaring gennemgaas Punkt for Punkt med Komparenten, der Punkt for Punkt fastholder, resp. tiltræder, samme og intet ved at tilføje.

Paa Foranledning forklarer Komparenten:

1. Bemærkede De noget til U.-Baaden, eller saa De Torpedoen komme? Sv.: Nej, jeg saa ingen af Delene.

2. Hvad foretog De Dem efter Eksplosionen? Sv.: Efter forudgaaende Aftale fløjtede jeg straks ned i Maskinen, sprang derefter til Stb. Baad, tog en deri liggende Økse, hvormed jeg kappede den ene Surring, beordrede en Mand til hver Talje for at fire Baaden ned. Hele den til Stb. Baad hørende Del af Besætningen var da tilstede, og vi kom klar af Skibet med en Del Besvær; straks efter var det forsvundet.

3. Til hvilken Baad hørte Holger Larsen? Sv.: Til Bb. Baad.

4. Hvornaar saa De ham senest forinden Eksplosionen? Sv.: Kl. 1 Em. saa jeg

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

ham paa Broen, senere mindes jeg ikke at have set ham.

5. Havde hele Besætningen Redningsveste? Sv.: Ja, og vi plejede alle at bære dem.

6. Hvorledes forklarer De Larsens Forsvinden? Sv.: Han havde Frivagt og har sikkert opholdt sig i Lukafet, da Katastrofen skete og maa være gaaet ned med Skibet.

Fremstaar paany Kaptajnen, der paa Anledning udtaler sig i nøjeste Overensstemmelse med 2. Styrmand.

Forelæst. Godkendt. Aftraadt.

Fremstaar Udkigsmanden, Letmatros Ohlsson, med hvem der forhandles paa hans Modersmaal.

Komparenten forklarer:
at hedde John Oscar Alberto Ohlsson;
at være født i Gøteborg den 2. Oktober 1897;
at hans Bopæl er i Gøteborg;
at han hverken har været straffet eller tiltalt;
at han har faret med Skibet som Letmatros fra i Maj Maaned 1917.

Paa Foranledning forklarer Komparenten:

1. De var paa Udkig, da Eksplosionen fandt Sted? Sv.: Ja.

2. Bemærkede De nogen U.-Baad, eller saa De nogen Torpedo eller Mine? Sv.: Nej, der var intet at se; jeg holdt ifølge Ordre skarpt Udkig oppe fra Kommandobroen.

3. Til hvilken Redningsbaad hørte De? Sv.: Til Styrbords, som jeg straks sprang til og var behjælpelig med at sætte ud; den kom netop klar af Skibet, forinden det sank.

4. Saa De noget til Letmatros Larsen? Sv.: Nej, jeg saa ham senest, da han gik forud Kl. 12,45 Em.

5. Forblev Baadene nogen Tid paa Ulykkesstedet? Sv.: Ja, en kort Tid indtil Trawleren kom tilstede og tog os om Bord.

6. De saa ingen af Folkene i Vandet? Sv.: Kun 1. Styrmand og Matros Gustafson, førstnævnte toges i vor Baad og Gustafson i Bb. Baad, andre saas ikke i Vandet.

Forelæst. Godkendt. Aftraadt.

Fremstaar Rorsmand Hald.

Komparenten forklarer:
at hedde Aktor Hansen Hald;
at være født i Skanderborg den 4. December 1892;
at hans Bopæl er i København;
at han hverken har været straffet eller tiltalt;
at han har faret med Skibet som Matros fra i Maj Maaned 1917.

Paa Foranledning forklarer Komparenten:

1. Var De ved Roret, da Eksplosionen skete? Sv.: Ja.

2. Havde De bemærket nogen Undervandsbaad? Sv.: Nej.

3. Saa De nogen Torpedo eller Mine? Sv.: Nej.

4. Til hvilken Redningsbaad hørte De? Sv.: Til Styrbords Baad.

5. Hvad foretog De Dem efter Eksplosionen? Sv.: Jeg sprang til min fastslaaede Plads forreste Talje og hjalp med at fire Baaden i Vandet; saasnart vi alle var i Baaden, gik den klar af Skibet, som straks efter sank.

6. Hvornaar saa De sidst Letmatros Larsen? Sv.: Ved Vagtskiftet Kl. 1 afløste jeg ham paa Udkigget paa Broen, han gik da forud, og jeg saa ham ikke senere.

7. Bemærkede De nogen i Vandet, efter at Skibet var sunket? Sv.: Jeg saa 1. Styrmand og en anden Mand gaa overbord fra Bb. Baad. Styrmanden fiskede vi op, den anden toges op af Bb. Baad, andre saas ikke i Vandet, der flød 2 Flaader, Luger og Planker omkring men ingen Mennesker. Trawleren kom saa og tog os om Bord.

Forelæst. Godkendt. Aftraadt.

Fremstaar 2. Mester Møller.

Komparenten forklarer:
at hedde Jørgen Møller;
at være født i Aarhus den 27. Marts 1868;

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

at hans Bopæl er i Vejle;
at han hverken har været straffet eller tiltalt;
at han har faret med Skibet som 2. Mester fra i Maj Maaned 1917.

Paa Anledning forklarer Komparenten:

1. De var paa Vagt, da Eksplosionen skete? Sv.: Ja.

2. Hvorledes mærkedes den i Maskinen? Sv.: Jeg hørte Eksplosionen, men var først klar over, at det var vort Skib, da Maskinen tog stærkt Fart, og da Skibet begyndte at synke agterover, gik jeg op paa Dækket, hen til Bbs. Baad, som næsten var i Vandet og sprang i den, da den flød. Skibets Forende rejste sig lodret, og det sank som en Sten. Da Skorstenen sank under Vandet, fremkom en stærk Hvirvel, som kastede Baaden netop klar af Rigningen. Jeg vil bemærke, at Tunneldøren var lukket og holdt tæt, ellers var Skibet sunket næsten øjeblikkeligt.

Forelæst. Godkendt. Aftraadt.

Fremstaar 1. Styrmand Lund, som har ført Dagbogen, der under Henvisning til den eventuelle Edsaflæggelse og til Lovens strenge Straf for Mened behørigt formanes til Sandhed og navnlig ogsaa derved gøres opmærksom paa, at det er hans uværgerlige Pligt intet at fordølge der kan tjene til Oplysning.

Komparentens Næringsbevis som Styrmand var gaaet tabt med Skibet, men han angav, at det var udstedt i Kallundborg i 1903.

Komparenten forklarer:
at hedde Hans Chr. Lund;
at være født i Kallundborg den 24. Februar 1878;
at hans Bopæl er i Kjøbenhavn;
at han hverken har været straffet eller tiltalt;
at han har faret med Skibet som 1. Styrmand fra i September Maaned 1914.

Paa Foranledning forklarer Komparenten:

1. Hvor befandt De Dem, da Eksplosionen skete? Sv.: Jeg sad netop indenfor Maskindøren; jeg sprang straks til Bbs. Baad og kappede Surringerne med min Kniv. Anmodede Kaptajnen om at gaa til Stbs. Baad med Øksen; min Vagt var til Køjs, men da Folkene kom, fik vi hurtigt min Baad i Vandet og alle tilstedeværende kom i den. Vi forsøgte at klare Baaden fra Skibet, som sank hurtig, men den blev suget af Skibet, og det saa farligt ud, idet Skorsten og Rigning truede med at komme ned over os. Baaden tog et stærkt Sving, og jeg og en Matros kom i Vandet, men blev fisket op.

2. Saa De noget til Letmatros Larsen? Sv.: Nej intet siden han forlod Broen Kl. 1 og gik forud.

3. Blev der eftersøgt paa Ulykkesstedet, om der var flere Folk i Vandet? Sv.: Jeg meddelte Kaptajnen, hvis Baad jeg var kommet nærmest og blev optaget i, at jeg var ikke sikker paa, at alle var kommet i Bbs. Baad, men der var ingen at se i Vandet; de to Flaader, Luger etc. flød omkring; 10—15 Minutter efter toges vi om Bord i Trawleren.

Forelæst. Godkendt. Aftraadt.

Fremstaar Matros Nordstrøm, med hvem der forhandles paa hans Modersmaal.

Komparenten forklarer:
at hedde Anton Nordstrøm;
at være født i Møldal, Sverrig, den 11. Juni 1893;
at hans Bopæl er i Møldal;
at han hverken har været straffet eller tiltalt;
at han har faret med Skibet som Matros fra i Maj Maaned 1917.

Paa Foranledning forklarer Komparenten:

1. Hvor og hvornaar saa De sidst Letmatros Larsen? Sv.: Da Torpedoen ramte Skibet, befandt jeg mig ved Nr. 1 Winchen; sprang straks forud i Lukafet, purrede Frivagten og raabte: »Vi er torpederede, staa op«; jeg saa Larsen kaste Benene ud af Køjen, hvorefter jeg hastig løb midtskibs til min Post ved Stbs. Baad.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

2. Saa De om Larsen kom ud af Lukafet? Sv.: Nej, jeg saa ham ikke mere, men hørte senere, at han var kommet ud paa Dækket med sit Redningsbælte under Armen.

Forelæst. Godkendt. Aftraadt.

Fremstaar Fyrbøder Danholt.

Komparenten forklarer:

at hedde Ludvig Peter Danholt;
at være født i Kjøbenhavn den 7. Maj 1890;
at han har haft tvende Bøder;
at hans Bopæl er i Kjøbenhavn;
at han har faret med Skibet som Fyrbøder fra i Maj Maaned 1917.

Paa Foranledning forklarer Komparenten:

1. Hvor saa De sidst Larsen? Sv.: Han stod paa Nr. 1 Luge med hvad der lignede et Redningsbælte under Armen; Forenden af Skibet hævede sig meget hurtigt, og jeg saa ikke mere til ham.

Forelæst. Godkendt. Aftraadt.

Paa Konsulens Spørgsmaal til den som interesseret mødte og til Kaptajnen, der nu gjordes bekendt med foranstaaende Forklaringer, om yderligere Spørgsmaal ønskes rettet til de alt afhørte, svarer begge benægtende.

Konsulen mener det ikke i Undersøgelsens Interesse nødvendigt at afhøre flere af de af Besætningen mødte, og heri er saavel den interesserede som Kaptajnen enige.

Samtlige Deponenter med Undtagelse af Danholt, som havde nydt noget Spiritus, der er blevet afhørte enkeltvis, fremtræder nu samlede og bekræfter — efter samlet at være blevet behørigt formanet til Edsaflæggelse — hver for sig deres Forklaring med Lovens Ed.

Konsulen henleder endnu Kaptajnens Opmærksomhed paa hans Forpligtelse til i sin Tid i Danmark at melde sig til Søforhør.

Søforklaringen sluttet Kl. 4.

Louis Zøllner,
Consul.
(Konsulat-Stempel.)

Nr. 140/1917. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 6. Juli 1917.

Blum,
Ass.

S/S »Angantyr«.

Rapport Nr. 2 fra Skibets Rejse fra Gøteborg til Rouen i Maj og Juni Maaned 1917.

Mandag den 4. Juni Kl. 9 Em. ankrede paa Bergen Red. Gik Søvagt.

Tirsdag den 5. Juni. Havde Besigtigelse om Bord, hvorefter en foreløbig Reparation af Tunnellen paabegyndtes.

Fredag den 8. Juni. Afholdtes Søforklaring i Overværelse af Repræsentant paa det kongelig danske Konsulat.

Lørdag den 9. Juni Kl. 1 Em. var Reparationen færdig. Kl. 4 Em. havde Veritas samt Assurandørernes Besigtigelse om Bord. Sødygtigheds-Attest udstedtes.

Søndag den 10. Juni Kl. 12 Middag havde Dampen oppe. Kl. 1,5 Em. afgik med Lods om Bord.

Torsdag den 14. Juni. Styrede vedvarende som Dagen forud. Vinden S. W. 3 med rolig Sø.

Kl. ca. $3^1/_2$ Em. hørtes en voldsom Eksplosion i Agterskibet, som fuldstændig sprængte denne Del af Skibet. Der blev straks søgt til Baadene.

Skibet forsvandt i Søen ca. $1^1/_2$ Minut efter at Eksplosionen havde fundet Sted, og det lykkedes derfor ikke at faa B. B. Baad klar af Skibssiden. Baaden blev af Sugningen trukket ind over det synkende Skib. 1. Styrmand, som var i Baaden, vilde forsøge at holde den klar af Storrigen, men blev derved svinget ud af Baaden og optoges senere af S. B. Baad.

Kort Tid efter blev begge Baades Besætninger optaget af hver sin Trawler og om Aftenen kom alle om Bord i Jageren »Osiris«.

Ved Mønstring savnedes Ungmand Holger Larsen, der havde Frivagt, da Katastrofen fandt Sted.

Før Afgang fra Bergen blev det paalagt alle om Bord stadig at bære Redningsveste, samme var før Skibets Afgang

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

udleveret til hver enkelt Mand. Der var ligeledes foruden de lovbefalede Redningsmidler anskaffet 2 Stk. Redningsflaader, som var placeret paa Nr. 2 og Nr. 4 Luge, disse saas flydende mellem andet Vraggods, efter at Skibet var forsvundet.

Jageren bragte senere den reddede Besætning til North Shields, hvor den blev landsat Fredag den 15. Juni Kl. 6 Fm.

Af Skibets Papirer reddedes Maalerbrev og Folkeliste, Manskabets Søfartsbøger og Afregningsbøger og Pas, der henstod paa Kommandobroen i en vandtæt og synkefri Jernbeholder. Alt andet er gaaet tabt.

Newcastle-on-Tyne, Mandag den 18. Juni 1917.

Christen Jørgensen,
Skibsfører.

H. C. Lund,
Styrmand.

H. Møller,
2. Mester.

H. Nordstrøm,
2. Styrmand.

Oscar Ohlsson,
Letmatros. Udkigsmand.

Aktor H. Hald,
Matros og Rorgænger.

Nr. 140/1917. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 6. Juli 1917.

Blum,
Ass.

Rapporten oplæstes for og godkendtes af de mødende.

De mødende henholder sig til Rapporten og den tidligere afgivne Søforklaring.

Matros Nordstrøm bemærker, at naar han har forklaret, at det var sagt ham, at Larsen kom ud af Lukafet med sin Redningsvest under Armen, maa han ændre dette derhen, at det blev sagt ham, at Larsen kom ud med en Bylt under Armen, og har da tænkt sig, at denne var hans Redningsvest.

Kaptajnen bemærker, at man straks efter at være kommen om Bord i Trawleren ved Signalisering opdagede, at der manglede en Mand, man vidste ikke hvem.

Styrmand Lund bemærker, at han straks, da han var kommen op i Styrbords Baad, sagde, at der var en Mand for lidt i Bagbords Baad, og spurgte, om denne Mand var i Styrbords Baad. Derefter talte man efter, hvor mange Mand der var i Styrbords Baad, men der var ikke flere, end der skulde være. Styrbords Baad blev liggende stille, indtil Trawleren kom, men man kunde ikke opdage noget. Bagbords Baad var lidt borte. Trawleren tog straks Mandskabet om Bord.

Ingen af de mødende har set Torpedoen.

Kaptajnen bemærker, at den omkomnes fulde Navn var Valdemar Holger Larsen, 18 Aar gammel, hjemmehørende i Tølløse.

Styrmanden bemærker, og Afdødes Moder, der var tilstede i Retten, bekræfter, at Afdøde var hjemmehørende i Tølløse, barnefødt i Kjøbenhavn.

Oplæst, vedtaget.

De øvrige mødende bekræftede den afgivne Forklaring.

Søforhøret sluttet.

Retten hævet.

K. Sindballe.

J. Møller. *A. N. Petersen.*

»Angantyr«
Rederi: Dampskibsselsk. Gefion (Akties.). Kbhvn.
Reg. Tonn. Br.: 1359.
Reg. Tonn. Net.: 845.
Tons DW.: 2150.
Bygningssted: Howaldtswerke. Kiel.
Bygningsaar: 1906.
Materiale: Staal.
Klasse: Bur. Ver. ✠ I ³/₃ G. 1. 1. PR.
Assurance: Kr. 1,500,000. Krigsforsikringen for danske Skibe m. fl.

165. 3-m. Motorskonnert »KORNSØ« af Kjøbenhavn.

Torpederet den 15. Juni 1917 paa Rejse fra Iviza til Klagsvig med 171 Tons Salt. Ingen Omkomne.

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn gør vitterligt:

Aar 1917 den 10. August Kl. 1½ blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand:

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Docent K. Sindballe i Henhold til Konstitution af 15. Juni 1917 og af dens Medlem: Kaptajn Olsen idet det andet søkyndige Medlem ved en Fejltagelse ikke var mødt.

Der foretoges:

Nr. 168/1917. Søforhør i Anledning af Motorskonnert »*Kornsø*«s Sænkning. Rhederiet »Dansk Rhederi Kompagni«.

Af Mandskabet mødte:

Kaptajn Viggo F. Bernholdt Hansen.

Styrmand L. B. Frandsen.

For Rhederiet mødte Skibsmægler C. F. Andersen ved Fuldmægtig Hedegaard.

For Krigsforsikringen mødte Kaptajn Michelsen.

Der fremlagdes Skrivelse fra Justitsministeriet og Udskrift af en for Notarius publicus i Glasgow den 21. Juni optagen Søprotest.

Kaptajnen fremlagde en Rapport udarbejdet af ham.

Den fremlagte Skrivelse er saalydende:

JUSTITSMINISTERIET.

Kjøbenhavn, den 9. August 1917.
1 Bilag.

Brev Nr. 117.
Journal-Nr. 1917/28.

Hoslagt skal man tilstille Hr. Retsformanden en gennem Udenrigsministeriet modtagen Udskrift af en for Notarius publicus i Glasgow den 21. Juni d. A. aflagt Søprotest i Anledning af, at M/S »Kornsø« her af Staden den 15. s. M. er sænket paa Rejse fra Spanien til Færøerne med en Ladning Salt.

P. M. V.

E. B.

L. Ingerslev.

Formanden for Sø- og Handelsretten.

Nr. 168/1917. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 10. August 1917.

K. A. Hansen,
fg. Ass.

Den med Justitsministeriets Skrivelse fremlagte Udskrift af Søprotest lyder saaledes:

Be it known to all whom it may concern by this Public Instrument of Protest that on the twenty first day of June in the year of our Lord One Thousand Nine Hundred and Seventeen and of the reign of Our Sovereign Lord, King George V. by the Grace of God of the United Kingdom of Great Britain and Ireland and of the British Dominions beyond the Seas, King, Defender of the Faith, Emperor of India, the eigth year, In presence of me William Johnstone of the city of Glasgow in the County of Lanark in that part of Great Britain called Scotland, Notary Public by Royal Authority duly admitted, and of the Witnesses after named and designed, Appeared Viggo Ferdinand Bernholdt Hansen, Master of the motor schooner »Kornsø« of Copenhagen, who solemnly Repretented and Set Forth That the said Vessel being laden with a Cargo of Salt at Ivica, Balearic Islands he on the fifth day of February last at 9 a. m. set sail thence on board the said vessel bound to Klaksvig, Faroe Islands, the said vessel being then tight, staunch, and strong, well manned, rigged and tackled, the masts and pumps well bound, the motor engine in good order and condition, the cargo carefully stowed, the hatches properly secured, and the said vessel being in every other respect well provided, furnished, and made ready for sea, and fit to perform the said intended voyage; that on said last mentioned date the Appearer experienced very heavy weather during which at 11. p. m. the foremast was carried away; that he accordingly made for Cartagena with the assistance af the motor; that the vessel arrived at Cartagena at 1,30 a. m. on seventh February; that the repairs necessary being duly carried out, the vessel left Cartagena on twentyninth March at 10 a. m. and proceeded on her voyage; that when the vessel was near Cape de Gata on seventh April, the Appearer picked up a boat containing the crew of an American vessel which had been torpedoed, whose name the Appearer does not now recollect;

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

that the Appearer put into Almeria where he discharged this crew; that the vessel left Almeria on ninth April at 1 p. m. and proceeded on her voyage; that the vessel arrived at Gibraltar on twelfth April at 1 a. m.; that after receiving the ship's papers and obtaining certain instructions from the British Admiralty Officials there, the vessel left at 7 a. m. on said last mentioned date and proceeded on her voyage; that the Owners' instructions to the Appearer were to avoid the proclained German warned (or danger) zone; that the Appearer followed these instructions consistently with all instructions received from British Admiralty Officials; that on fifth June last when in lat. 63° N.long 13½° W. approximately, the Appearer was hailed by a French Auxiliary Cruiser and was ordered by those in charge of that vessel to proceed to Stornoway for examination; that owing to the condition of the bottom of the Appearer's vessel which had now become foul he could only make very slow speed and his supply of oil was exhausted; that he requested a supply of oil from the Cruiser but this was refused on the ground that it could not be spared; that the Appearer then requested the Commander of the Cruiser either to tow him to Stornoway or to provide him with a convoy; that the Commander of the Cruiser wired for instructions to Stornoway and thereafter ordered the Appearer and his crew to leave the »Kornso« and to come on board the Cruiser; that an armed crew was put on board the Appearer's vessel in order to take her to Stornoway as the Appearer was indformed, and he, along with his crew, were transferred to the Cruiser and brought to Glasgow, where he arrived on Saturday ninth June about seven p. m.; that during the whole of the said voyage the Pumps were carefully and constantly attended to and all due care and precaution taken in navigating the said vessel; And Therefore, the said Viggo Ferdinand Bernholdt Hansen Protested, and I the said Notory Public, did in his name and at his request most solemnly Protest against wind and weather and the foresaid heavy weather, accidents and occurrences and against the seizure of said vessel and against all and every person or persons whom it shall or may concern, for all loss and damage which the said vessel and her appurtenances and the said cargo on board thereof, have or may have sustained, and for the loss of every part of the said appurtenances and for all loss and damage which may arise to the vessel and her cargo in consequerne of said seizure as before narrated; that such loss and damage should no be attributed to the Appearer or his Ship's Crew who were willing to carry out all instructions and who used every exertion in their power for the safety and preservation of the said vessel and her appurtenances, and Cargo, nor to any defect in the said vessel or her appurtenances, the same having occurred as before mentioned; And That the said loss and be borne by the Merchants or Freigthers interested or Underwriters, whomsoever else it shall or may concern, by way of Average or otherwise; Whereupon, and upon all and sundry the premises, the said Viggo Ferdinand Bernholdt Hansen asked and took Instruments in the hands of me, Notary Public; These Things were so said and done at and within the Writing Chambers of Wright, Johnston & Mackenzie, Writers in Glasgow, between the hours of eleven and twelve of the Clock forenoon of the day in the month and in the year of Our Lord and of the King's Reign first above written before and in presence of William John Taylor, Writer, Glasgow, and James Muirhead Henderson Junior, Clerk to the said Wright, Johnston and Mackenzie, witnesses to the premises, specially called and required, and hereto with me subscribing upon this and the two preceding pages, of which this instrument consists.

William J. Taylor. Witness.

James M. Henderson fr. Witness.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

F. Hansen,
Master.

W. Johnstone,
Notary Public.

(Segl). (Engelsk Stempel).

L. B. Frantzen.

A. H. Andersen.

We Laurids Blom Frandsen, Mate, and Anton Hansineus Andersen, Engineer, both of the motor schooner »Kornso« serving on board of that vessel on her last voyage, Do solemnly and sicerely Declare, that the whole matters, facts and circumstances mentioned and contained in the foregoing Instrument of Protest, which has been read over to us are just and true; And We And Each Of Us make this solemn declaration conscientionsly believing the same to be true, and by virtue of the provisions of »The Statutory Declarations Act, 1835«.

Subcribed and Declared at Glasgow this twenty third day of June in the year of our Lord One Thousand Nine Hundred and Seventeen Before me.

L. B. Frandsen.

A. H. Andersen.

W. Johnstone,
Notary Public.

(Engelsk Stempel).

This is to certify that the above signature of Mr. W. Johnstone, Notary Public, of this city appended in virtue of his office, is genuine.

pro *E. E. von Mehren,*
Vicekonsul.

Geo R. Keir.

Glasgow 25th Juni 1917.

Nr. 168/1917. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 10. August 1917.

K. A. Hansen,
Ass.

Den fremlagte Rapport er saalydende:

Rapport over Sænkningen af Motorskonnert »Kornsø«.

Nævnte Skib ført af Viggo Ferdinand Bernholdt Hansen forlod Ibiza den femti Februar 1917 Kl. 9 Fmd. med en fuld og komplet Ladning af Salt destineret Klakesvig paa Færøerne. Skibet var i enhver Retning vel udrustet til den forestaaende Rejse. Samme Dags Aften fik Skibet daarlig Vejr og mistede Fokkemasten, hvorfor der holdtes af mod Kartagena for at faa Skaden repareret. Skibet ankom der den 7. Februar, og efter at Reparationen var fuldført forlod Skibet Kartagena den 29. Marts og fortsatte Rejsen.

Nær Cap de Gata den 7. April blev en Baad optaget med Besætningen af et torpederet amerikansk Sejlskib. Satte Kurs mod Almeria, hvor disse Folk blev landsatte, og Skibet forlod Havnen Dagen efter Ankomsten den 9. April. Kom til Gibraltar den 12. April for Inspektion og sejlede samme Dag følgende de britiske Sejlordre og Rhederens Ordre om at undgaa Inspektion i England.

Den 5. Juni, da Skibet befandt sig paa 63° N. Brd. og $13^1/_2$° V. Lgd., blev det prajet af en fransk Krydser, som beordrede Skibet til Stornoway. Men da Skibet var en meget daarlig Sejler, og Bunden tillige var saa overgroet at den gjorde meget ringe Fart for Sejlene og Olien var forbrugt, forlangtes der Olie af Krydseren, hvilket blev afslaaet, hvorefter Kaptajnen henstillede til Krydseren at bugsere ham ind til Stornoway eller i det mindste give ham Konvoj, hvilket ogsaa blev afslaaet. Men der blev givet Besætningen Valget imellem at gaa om Bord i Krydseren og lade Prisemandskabet sejle Skibet ind, hvorefter de kunde gaa om Bord igen i Stornoway eller ogsaa blive om Bord og selv sejle det ind under Bevogtning af Prisemandskabet. Der blev valgt at gaa om Bord i Krydseren, hvorefter alle Lager blev forseglede og et Dokument udstedt, at dette var gjort, forsynet med fire Underskrifter, Førerens og Styrmandens samt Priseofficeren og Inspektionsofficeren. Den gamle Besætningen blev af Krydseren bragt til Glasgow, hvor den danske Konsul blev antaget som Mægler og Protest nedlagt. Kopi af denne haves; fik se-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

nere Telegram hjemme fra at »Kornsø« var sænket den 15. Juni. Nogle Dage senere talte jeg, Føreren, med en Underofficer fra Krydseren, som meddelte mig i Samtalen, at kun en Mand var reddet fra Forliset, og at han laa paa Hospitalet. Besætningen blev nu sendt hjem, og jeg selv overtog Kommandoen af dansk Bark »Sterne«, som det lykkedes mig at føre til Kjøbenhavn.

Kjøbenhavn, den 10. August 1917.

F. Hansen,
Fører.

Nr. 168/1917. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 10. August 1917.

K. A. Hansen,
fg. Ass.

Skibets Dagbog var tilstede i Retten.

Skibets Kendingsbogstaver var N. V. C. M.

Skibets Størrelse var Netto Register Tons 75,40, Brutto Register Tons 115,17.

Skibet var forsikret mod almindelig Søskade hos Grøn & Witzke.

Skibet var krigsforsikret i Krigsforsikringen for danske Skibe for 166,750 Kr.

Ladningen tilhørte Jørgen Bechs Sønners Eftf. i Klaksvig paa Færøerne.

Det vides ikke, hvor Ladningen var forsikret.

Fragtinteressen var krigsforsikret hos Grøn & Witzke for 6800 Kr.

Ladningen bestod af ca. 170 Tons Salt.

Den fremlagte Rapport oplæstes for de mødende, der bekræftede dens Rigtighed i et og alt.

Kaptajnen bemærker, at han valgte at gaa om Bord i Krydseren i Stedet for selv at gaa ind til Stornoway, da han gentagne Gange havde faaet Opfordring fra sit Rhederi om ikke at risikere Skib og Mandskab. Han mente derfor, at det var bedre, at Franskmændene overtog Risikoen.

Kaptajnen foreviser 3 Telegrammer fra Rhederiet, som han har modtaget i Cartagena i Februar Maaned, og hvori den nævnte Anmodning rettes til ham.

De mødende kender intet nærmere til Skibets Skæbne efter at de havde forladt det. Den 17. og 18. Juni fik Kaptajnen fra Rhederiet Meddelelse om, at Skibet var sænket.

Fuldmægtig Hedegaard foreviser Telegrammer fra den danske Minister i London, hvori det meddeles, at Skibet sank den 15. Juni. Ud over dette har Rhederiet endnu ingen Meddelelse om Skibets Skæbne.

Kaptajnen bemærker, at det er ham ubekendt, hvad den Underofficer fra Krydseren hed, der meddelte ham, at der kun var reddet en Mand. Han traf vedkommende Underofficer paa en Beværtning i Glasgow, men Underofficeren talte meget daarligt Engelsk og Kaptajnen forstaar ikke Fransk.

Kaptajnen bemærker, at Folkene fik det vigtigste af deres Tøj med, dog næppe det hele. Kaptajnen fik derimod ikke Tid til at faa ret meget af sit Tøj med. Det i den fremlagte Rapport omtalte Dokument, fik Kaptajnen ikke udleveret, og han har heller ikke faaet Kopi af det, men der blev sagt til ham, at han kunde faa en Kopi deraf ved Henvendelse til Admiralitetet i London.

Alle Skibspapirerne blev beslaglagte ved Landgangen i Glasgow, men 14 Dage senere fik Kaptajnen dem udleverede igen. Kaptajnen havde ventet ved samme Lejlighed at faa en Kopi af det omtalte Dokument, men det fik han ikke.

Oplæst. Vedtaget.

Søforhøret sluttet.

Retten hævet.

K. Sindballe. *H. S. A. Olsen.*

Aar 1918 den 4. Maj Kl. 2 Eftermiddag blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand: Overretsassessor Riise og dens Medlemmer: Kommandør Bræstrup og Kaptajn Møller.

Der foretoges:

Nr. 168/1917. Søforhør i Anledning af Motorskonnert »Kornsø«s Sænkning.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Søforhøret reassumeret.

For Krigsforsikringen for Skibe mødte Skibsfører Jens Fr. Gabe.

For Rhederiet: Dansk Rhederi Kompagni mødte Skibsmægler C. F. Andersen ved Fuldmægtig Hedegaard.

Der fremlagdes Skrivelse fra Handelsministeriet.

Den fremlagte Skrivelse er saalydende:

HANDELSMINISTERIET.

———

Kjøbenhavn, den 2. April 1918.
1 Bilag.

Journal Nr. 30 A 88/17.
4778.

Idet man hoslagt fremsender Udskrift af et ved Sø- og Handelsretten den 10. August f. A. afholdt Søforhør i Anledning af Sænkningen af Motorskonnert »Kornsø« skal man — paa dertil af Udenrigsministeriet given Foranledning, tjenstlig anmode Hr. Retsformanden om snarest belejligt at ville foranledige, at det paagældende Skibs Fører under et Reassumtionsforhør afgiver Forklaring om

1. hvorvidt Inspektionen i Gibraltar skete ifølge Ordre fra britiske eller de allierede tilhørende Krigsfartøjer, samt om
2. hvorvidt der ved Skibets Udklarering fra Gibraltar medgaves det noget skriftligt Bevis for den stedfundne Visitation og i bekræftende Fald om dette Bevis af Skibets Fører blev forevist Chefen paa den paagældende franske Krydser, forinden Skibet førtes ind til Stornoway.

Man udbeder sig derhos to Udskrifter af Reassumtionsforhøret hertil indsendt og dermed Bilaget tilbage.

P. M. V.
Busch-Nielsen.

———

Emil Krogh.

Til
Retsformanden ved Sø- og Handelsretten.

Nr. 168/1917. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 4. Maj 1918.

Sv. Bærentsen,
fg. Ass.

Af Besætningen mødte Kaptajn Viggo Ferdinand Bernholdt Hansen, der forklarer, at »Kornsø« blev beordret ind til Inspektion i Gibraltar af en britisk Patrouillebaad, som traf den ca. 2 Sømil syd for »Europa Point«. Ved Udklareringen fra Gibraltar fik Komparenten et skriftligt Bevis for Visitationen af den visiterende Officer, og dette Bevis, som Komparenten nu afleverer og som fremlagdes, foreviste han Chefen for den franske Krydser, forinden Skibet blev ført ind til Stornoway.

Det fremlagte Visitationsbevis lyder saaledes:

H. M. Examiniation Office,
Gibraltar.

Date Examinations Service 12. Apr. 1917.
Gibraltar.

I hereby certify I have boarded the Motor Sch. »Kornsø« that the Cargo and Papers have heen examined and found correct and Ship has been allowed to proceed.

H. Wethierre Lt. R. N. R.
Examining Officer.

Nr. 168/1918. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 4. Maj 1918.

Sv. Bærentsen,
fg. Ass.

Søforhøret paany sluttet.

Retten hævet.

Riise.

C. Bræstrup. *I. Møller.*

»Kornsøes
Rederi: A/S Dansk Rederi Kompagni. Kbhvn.
Reg. Tonn. Br.: 115.
Reg. Tonn. Net.: 75.
Tons DW.: 220.
Bygningssted: A. Jensen, Svendborg.
Bygningsaar: 1916.
Materiale: Eg, Bøg og Fyr.
Klasse: Bur. Ver. ✠ 16. 3/3 G. 1. 1.
Assurance: Kr. 166,750. Krigsforsikringen for danske Skibe.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

166. 3m. Skonnert »INGE« af Rudkjøbing.

Beskudt og sænket i Nordsøen den 16. Juni 1917 paa Rejse fra Newcastle til Aarhus med 506 Tons Kul. Ingen Omkomne.

Byfogden i Skagen Købstad gør vitterligt:

Aar 1917 den 21. Juni Formiddag Kl. 9½ blev Skagen Købstads Søret sat og holdt paa Raadhuset i Skagen af den i Henhold til Hjørring Amts Skrivelse af 12. ds. konstituerede Dommer og Skriver cand. juris Fuldmægtig P. Klingberg med tiltagne Søretsmedlemmer Fyrmester A. T. Friis af Højen Fyr og forhenværende Strandkontrollør Christiansen af Højen, hvor da foretoges:

10/1917. Søforklaring og Søforhør til Oplysning om, at 3m. Skonnert »*Inge*« af Rudkjøbing den 16. ds. om Morgenen Kl. 2 angives at være torpederet af en Undervandsbaad.

Dommeren fremlagde Rekvisition af Gaars Dato fra Skonnertens Kaptajn om Aflæggelse af Søforklaring, en Fortegnelse over Mandskabet samt et af Kaptajnen affattet saakaldt Udtog af Skibsdagbogen.

Den fremlagte Rekvisition indlemmedes saalydende:

Stempel 1 Kr.

Rekvisition.

Paa min forehavende Rejse fra Newcastle til Aarhus med en Ladning Kul i mit førende Skib »Inge« af Rudkjøbing er der tilstødt mig den Ulykke, at Skibet er blevet beskudt med Granater fra en tysk Undervandsbaad og derefter sænket ved Bomber.

I denne Anledning tillader jeg mig derfor herved at anmode den ærede Søret i Skagen om at optage Søforklaring over min Besætning til Oplysning om den skete Katastrofe, idet jeg bemærker, at Besætningen er indbragt hertil Dags Morgen af en Fiskekutter.

Skagen, den 20. Juni 1917.

P. Hansen.

Til

Søretten i Skagen.

Fremlagt i Skagen Købstads Søret den 21. Juni 1917.

P. Klingberg,

cst.

Den fremlagte Fortegnelse indlemmedes saalydende:

Fortegnelse over Mandskabet paa 3m. Skonnert »Inge« af Rudkjøbing.

Matros Joh. Chr. Sennefelder.

Letmatros Rudolph Joseph Sennefelder.

Letmatros Svend Aage Madsen.

Letmatros Harry Gobets.

Kok Emil August Henrik Nielsen.

Letmatros Kai Viggo Makker Frederiksen.

Styrmand Martin H. C. Bastholm.

P. Hansen.

Fremlagt i Skagen Købstads Søret den 21. Juni 1917.

P. Klingberg,

cst.

Det fremlagte Udtog indlemmedes saaledes:

Udtog

af Skibsdagbogen paa 3m. Skonnert »Inge« af Rudkjøbing, bestemt for en Rejse fra Newcastle til Aarhus med Kul.

Aar 1917 den 14. Juni Kl. 11 Fm. afsejlede fra Newcastle med en Ladning Kul bestemt for Aarhus. Vinden S. V. flov klar Luft. Hele Eftermiddag variable Vinde. Om Aftenen Kl. 10 fik Vinden S. S. O. jævn Bris. Styrede til Vinden Ø. over. Den 15. om Morgenen Kl. 6 Vinden sydlig. Styrede Kurs Ø. t. N. Senere hen paa Dagen Vinden S. S. O. Styrede til Vinden O ½ N.

Den 16. om Morgenen Kl. 2 affyredes 12 Granater af en tysk Undervandsbaad imod os, som ramte forskellige Steder paa Skibet. Vi satte da straks Redningsbaaden i Vandet og forlod Skibet. Undervandsbaaden vedblev med Skydningen efter Baad og Skib, men ramte ikke Baaden. Ved Lysets Frembrud kom Undervandsbaaden hen til os og beordrede Halvdelen af Besætningen om Bord i Undervandsbaa-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

den. Resten tilligemed Føreren og 3 Løjtnanter, som befalede Mandskabet at ro om Bord i »Inge« igen, hvor de plyndrede Skibet for Preserver og røgede Varer, derefter anbragte Bomber paa forskellige Steder paa Skibet, og vi forlod saa Skibet. Kort efter eksploderede Bomberne og saa forsvandt »Inge« i Søen ganske langsomt.

Jeg forespurgte nu Chefen om han vilde tage os med, hvortil han svarede nej, men han angav os Kurs O. S. O. 60 Km. derfra laa en Fiskerflaade og vi styrede den Kurs, men fandt ingen Fiskerflaade. Vi besluttede saa at sætte Kursen efter Jylland. Vi sejlede og roede i østlig Retning fra den 16. Juni til den 19. om Eftermiddagen, da vi fik et Fiskerfartøj at se, hvorfor satte Kurs efter samme, der viste sig at være C. S. Møller af Skagen, som straks lettede og tog os med til Skagen. Endvidere skal bemærkes, at Chefen paa Undervandsbaaden nægtede os at medtage Skibets Dagbog. Skibet blev sænket paa N. Br. 56° 21 O. L. 3° 9.

P. Hansen,
Fører af 3m. Skonnert »Inge«.

Fremlagt i Skagen Købstads Søret den 21. Juni 1917.

P. Klingberg,
cst.

Mødt var Købmand L. Holst ved E. Schandorff som Repræsentant for Rhederen Carl Christensen af Rudkjøbing.

Endvidere var mødt Skibets Fører Peter Hansen, der fremstillede det paa Fortegnelsen opførte Mandskab.

Efter at disse var forberedt til Edsaflæggelse ved Forelæsning af den befalede Formaningstale og gjort bekendt med Straffen for Mened og falsk Forklaring for Retten, aftraadte Mandskabet og fremstod alene

Kaptajn Peter Hansen af Svendborg, 51 Aar gammel, der forklarede, at Skibets Navn er »Inge«, 3m. Skonnert hjemmehørende i Rudkjøbing, 305 Register Tons Brutto; den er bygget i Marstal og er 24 Aar gammel, bygget af Eg; den er i første Klasse fransk Veritas. Rhederens Navn er Carl Christensen i Rudkjøbing. Skibet var assureret hos Selskabet de private Assurandører i Kjøbenhavn, han kender ikke Assurancesummen. Assurandørerne er telegrafisk underrettet om det passerede og om Søforklaringen. Skibets Værdi for Tiden anslaar Komparenten til 155,000 Kr.

Forelæst det fremlagte Udtog af Skibsdagbogen, godkender han dettes Rigtighed i et og alt, idet han bemærker, at det er en af ham efter Hukommelsen afgivet Beretning af det passerede. Skibsdagbogen forblev om Bord paa Undervandsbaaden. Han forklarede yderligere saaledes:

Skibet afsejlede fra Newcastle den 14. ds. Kl. 11 Form. bestemt til Aarhus med 505 Tons Kul. Han mener, at Ladningen er forsikret, men ved ikke hvor eller for hvor meget.

Den 16. om Morgenen Kl. 2, medens Styrmanden havde Vagten, hørte Komparenten, at der blev skudt og løb straks fra Kahytten, hvor han opholdt sig, dog uden at sove, op paa Dækket. Han hørte, at der ialt blev affyret ca. 12 Granater, af hvilke flere ramte dels i Rigning og Sejl, dels i Skibets Lønning tæt opad, hvor Kaptajnen og Mandskabet stod i Færd med at sætte Redningsbaaden i Vandet; det var diset Vejr og mørkt, saa at man ikke kunde se Undervandsbaaden fra Skibet, men af Ilden fremgik det, at den laa 2 à 3 Kvartmil fra den tværs af Skonnerten. Ogsaa efter at hele Mandskabet var gaaet i Redningsbaaden og var roet bort fra Skonnerten, vedblev Undervandsbaaden med Skydningen. Paa dette Tidspunkt var det blevet saa lyst, at man fra Baaden tydelig kunde se Undervandsbaaden, saa at man ogsaa fra denne kunde have set Baaden, ikke destomindre ledede Skydningen saaledes, at der faldt Granater tæt omkring Baaden baade for og agter. Da Klokken var vel ca. 3 à $3^1/_2$ kom Undervandsbaaden hen til Baaden og beordrede Halvdelen af Besætningen om Bord i Undervandsbaaden. Komparenten og Resten af Mand-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

skabet fik Ordre til at blive i Redningsbaaden, og Mandskabet maatte nu ro 3 unge Løjtnanter fra Undervandsbaaden om Bord i »Inge«. Da disse var kommen om Bord i »Inge«, spurgte de straks efter, hvad der var om Bord af Champagne, Akvavit og Fødevarer; af Drikkevarer var der ingen Ting; men efter at de havde faaet Anvisning paa, hvor Provianten var, tog de heraf alt Konserves og røgede Varer, dog gav de atter Komparenten paa hans Anmodning herom lidt af disse Ting tilbage igen til at tage med i Baaden. De tre Officerer anbragte derefter Bomber forskellige Steder paa Skibet og lod sig derefter ro derfra; forinden havde Komparenten spurgt dem om Lov til at medtage Skibets Kronometer, men det nægtede de ham. Komparenten tilføjer, at Løjtnanterne tillige spurgte efter Sæbe og gennemsøgte Folkenes Lukafer, hvor de medtog den Sæbe, de fandt. Ca. 1 Kvarter efter, at de var roede bort fra »Inge«, Kl. var vel da mellem $4^1/_2$ og 5 om Morgenen, hørtes der et Knald fra en Bombe, der eksploderede, og de saa Skonnerten ganske langsomt synke i Søen.

Chefen for Undervandsbaaden tog Skibets Journal og afslog Skipperens Forlangende om at beholde den.

Undervandsbaaden havde ingen Nummer eller Mærke og havde heller ingen Nationalitetsflag, men alle om Bord paa den talte Tysk, og Chefen om Bord var dekoreret med det tyske Jernkors.

Paa Komparentens Forespørgsel, nægtede Chefen at medtage Komparenten og Mandskabet om Bord i Undervandsbaaden, men opgav, at der ca. 60 Kvartmil derfra Ø. Sydøstlig Retning laa en hollandsk og dansk Fiskerflaade. Uagtet der styredes denne Kurs, fandtes der dog ikke saadan Fiskerflaade. Dels sejlende og dels roende lykkedes det at naa de 170 Kvartmil til udfor Hanstholm, hvor Kutter »C. S. Møller« af Skagen optog Komparenten og Mandskabet og bragte dem hertil Skagen, hvor de ankom den 20. ds. Kl. ca. 6 Morgen.

Skonnerten var, da den forlod Newcastle, i fuld sødygtig Stand og vel bemandet; Ladningens Værdi anslaar Komparenten til ca. 150,000 Kr.

Oplæst. Vedtaget. Aftraadt.

Fremstod derefter Styrmand Martin Hans Christian Bastholm af Middelfart, 62 Aar gammel, der, forelæst det fremlagte Udtog af Skibsdagbogen, godkender dette som rigtigt i et og alt. Han forklarer, at han havde Vagten den 16. ds. om Morgenen Kl. henad 2, da han pludselig hørte et Skud; han kunde ikke se Undervandsbaaden, da det var temmelig mørkt, der blev ialt affyret ca. 12 Granatskud imod Skibet, som dels ramte Sejl og Rigning og dels, dog vist kun et Skud, i Lønningen. Kaptajnen, der var i Kahytten men ikke afklædt, kom straks op paa Dækket; de satte nu straks Redningsbaaden ud, idet de kun medtog de nødvendigste Brød- og Vandrationer og roede bort fra Skibet; medens de roede bort fra Skibet, faldt der Kugler baade agter og for for Baaden, hvoraf dog ingen ramte denne. Lidt efter holdt Skydningen op, og de saa nu, idet det var bleven lysere, Undervandsbaaden komme hen til dem. Komparenten og tre eller fire af Mandskabet blev nu beordret op i Undervandsbaaden, hvor de blev spurgt ud, om der var Drikkevarer og Proviant om Bord i Skonnerten. De blev om Bord i Undervandsbaaden, medens Komparenten og det øvrige Mandskab efter Ordre roede 3 Løjtnanter fra Undervandsbaaden hen til »Inge«. Da Baaden kom tilbage fra »Inge«, blev Komparenten og de andre af Mandskabet paany beordret i Redningsbaaden, og herfra hørte han kort efter — vel et Par Timer efter, at Skydningen paa »Inge« var begyndt — Eksplosion af Bomberne og saa »Inge« synke langsomt i Søen. Komparenten hørte, at Kaptajnen spurgte Chefen for Undervandsbaaden, om han maatte faa Journalen med, og at Chefen svarede: »Nej, den beholder jeg«. Alle om Bord i Undervandsbaaden talte Tysk, og Chefen bar det tyske Jernkors. Komparenten hørte, at Kaptajnen

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

opfordrede Chefen til at tage ham og Mandskabet med om Bord i Undervandsbaaden, og at denne afslog dette, men gav Skipperen Anvisning paa at sejle i Kurs Ø. S. Ø., da han saa ca. 60 Kvartmil derfra paa neutral Zone vilde træffe en hollandsk og dansk Fiskerflaade, den angivne Kurs blev fulgt, men man saa ikke noget til nogen Fiskerflaade.

Skibet var, da det forlod Newcastle, i fuld sødygtig Stand og vel bemandet.

Kaptajnen og Komparenten skiftedes til at have Vagten, men ingen af dem var under hele Turen af Tøjet.

Oplæst. Vedtaget. Aftraadt.

Derefter fremstod Matros Johan Christian Sennefelder af Kjøbenhavn, 21 Aar gammel. Forelæst Udtoget af Skibsdagbogen, godkender han dette som rigtig i et og alt. Komparenten var paa Kaptajnens Vagt. Han forklarede iøvrigt ganske overensstemmende med den af Kaptajnen afgivne Forklaring, og efter at denne var oplæst for ham, godkendte han denne i et og alt, idet han tilføjede, at han var med til at ro Officererne hen til »Inge«.

Derefter fremstod Letmatros Kaj Viggo Makker af Kjøbenhavn, 18 Aar gammel. Forelæst det fremlagte Udtog af Skibsdagbogen, godkender han det som rigtigt i et og alt. Han forklarer, at han var paa Skipperens Vagt, da Skydningen fra Undervandsbaaden begyndte. Han forklarede ganske overensstemmende med Kaptajnens Forklaring, og godkender denne i et og alt, efter at den var oplæst for ham, idet han bemærker, at han var med til at ro Løjtnanterne fra Undervandsbaaden hen til »Inge«.

Oplæst. Vedtaget. Aftraadt.

Derefter fremstod Letmatros Rudolph Joseph Sennefelder af Kjøbenhavn, 17 Aar gammel. Forelæst det fremlagte Udtog af Skibsdagbogen, godkender han dette i et og alt. Han forklarede, at han var paa Styrmandens Vagt og altsaa var paa Dækket, da Skydningen fra Undervandsbaaden begyndte. Han forklarede iøvrigt ganske i Overensstemmelse med Kaptajnens og Styrmandens Forklaringer, og efter at de var oplæste for ham, godkendte han dem i et og alt, idet han bemærkede, at han var blandt dem, der maatte blive om Bord i Undervandsbaaden, medens Redningsbaaden roede hen til »Inge«.

Oplæst. Vedtaget. Aftraadt.

Derefter fremstod Letmatros Svend Aage Madsen af Kjøbenhavn, 21 Aar gammel. Forelæst det fremlagte Udtog af Skibsdagbogen, godkendte han dette som rigtigt i et og alt. Han forklarede, at han var paa Styrmandens Vagt og altsaa var paa Dækket, da Skydningen fra Undervandsbaaden begyndte. Han forklarede iøvrigt ganske overensstemmende med Kaptajnen og Styrmanden, og efter at disses Forklaringer vare oplæste, godkendte han disse i et og alt, idet han bemærkede, at han var blandt dem, der maatte blive om Bord i Undervandsbaaden, medens Redningsbaaden roede hen til »Inge«.

Oplæst. Vedtaget. Aftraadt.

Derefter fremstod Letmatros Harry Gobets af Holland, 19 Aar gammel, der taler og forstaar Dansk. Forelæst det fremlagte Udtog af Skibsdagbogen, godkender han dette som rigtigt i et og alt. Han forklarede, at han var paa Styrmandens Vagt.

Iøvrigt forklarede han som forrige Komparent og erklærede, efterat Kaptajnens og Styrmandens Forklaringer var oplæst for ham, i et og alt at kunne tiltræde disse. Han forblev sammen med Styrmanden om Bord i Undervandsbaaden, medens Redningsbaaden roede de tyske Officerer hen til »Inge«.

Oplæst. Vedtaget. Aftraadt.

Derefter fremstod Kok Emil August Henrik Nielsen af Kjøbenhavn, 19 Aar gammel. Forelæst det fremlagte Udtog af Skibsdagbogen, godkendte han dette, og han forklarede iøvrigt overensstemmende med de forrige Komparenter og godkender, efter at Kaptajnens og Styrmandens Forklaringer er oplæste for ham, disse som rigtige i et og alt.

Oplæst. Vedtaget. Aftraadt.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Kaptajnen og Mandskabet fremstod paany og bekræftede hver for sig deres Forklaring med Lovens Ed, hvorefter de aftraadte. Søforklaringen og Søforhøret sluttet.

P. Klingberg,
est.

Christiansen. *A. T. Friis.*

»Inge«s
Rederi: Carl Christensen. Rudkjøbing.
Reg. Tonn. Br.: 336.
Reg. Tonn. Net.: 305.
Bygningssted: Marstal.
Bygningsaar: 1892.
Materiale: Eg.
Klasse: Bur. Ver. ✠ 16-6 $^{3}/_{4}$ A. 1. 1.
Assurance: Kr. 126,500. Danske Lloyd.

---

167. S/S »GUNDHILD« af Kjøbenhavn.

Torpederet i Nordsøen den 17. Juni 1917 paa Rejse fra Blyth til Kjøbenhavn med 1400 Tons Kul. 6 Omkomne.

Søe- og Handelsretten i Kjøbenhavn gør vitterligt:

Aar 1917 den 23. Juni Kl. 10$^{1}/_{4}$ blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand, Overretsassessor Rump og dens Medlemmer Kommandør Bræstrup og Kaptajn Hein, og foretoges

Nr. 130/1917. Søforhør i Anledning af, at S/S »*Gunhild*« (N. P. G. Q.) er blevet sænket.

For Rhederiet mødte Herr Kampen.

For A. O. Andersen mødte Inspektør Kæmpe.

For Krigsforsikringen mødte Kaptajn Fabricius.

Af Besætningen mødte:
Kaptajn E. O. C. H. Larsen,
1. Styrmand P. A. Jensen,
2. Styrmand H. H. I. Sevel,
Matros R. C. M. Hansen.

Der fremlagdes Skrivelse fra Rhederiet med Oplysninger om Skibet samt en Rapport.

De fremlagte Dokumenter lyder efter hverandre saaledes:

S/S »Gunhild«, tilhørende Dampskibsselskabet »Torm«.

Skibet er bygget hos Howaltswerke, Kiel og forlod sin Byggehavn i 1905. Maskinen er bygget samme Sted.

966 B. R. T. 581 N. R. T.
650 I. H. K.

Bygget til Bureau Veritas højeste Klasse.

Besætningen bestod af følgende:
Kaptajn B. G. C. H. Larsen,
1. Styrmand P. A. Jensen,
2. Styrmand H. H. I. Sevel,
Matros R. C. M. Hansen,
Matros H. A. Sandell,
Matros L. M. Michelsen,
Letmatros G. Asklev,
Ungmand M. Mikkelsen,
1. Maskinmester L. I. Madsen,
2. Maskinmester H. Drewsen,
Fyrbøder H. F. Køhler Frandsen,
Fyrbøder V. Nielsen,
Fyrbøder N. Nielsen,
Fyrbøder Christensen Kusk,
Hovmester H. C. Johansen,
Kok V. Petersen.

Af disse omkom 1. Maskinmester Madsen, Matros M. L. Michelsen, Fyrbøderne V. Nielsen, N. Nielsen og Christensen Kusk, samt Hovmester Johansen.

Skibet afgik fra Blyth den 13. Juni med ca. 1399 Tons Kul, bestemt for »Det Danske Kulkompagni«, her. Ladningsafskiber: Wm. Milburn & Co., Newcastle on Tyne. Ladnings-Assurandør: Dansk Krigsforsikring for Varer.

Ladningsmodtagere: Det Danske Kulkompagni.

Skibet var assureret i Krigsforsikringen for Kr. 800,000.

Nr. 130/1917. Fremlagt i Søe- og Handelsretten den 23. Juni 1917.

A. Jacobsen.
Ass.

Rapport
vedrørende »Gunhild«s Torpedering.

Den 13. Juni 1917 Kl. 6 p. m. afgik S/S »Gunhild« fra Blyth med en Ladning Kul, bestemt for »Det Danske Kulkompagni« i København.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Da Skibet den 17. Kl. 2,35 Em. paa Rejsen var naaet til 22 Kml. af Holmengraa, observeredes pludselig Skumstriben af en Torpedo lidt foran for tværs om Styrbord, med Kurs mod »Gunhild«; Udkiggen naaede at synge ud; men samtidig ramtes Skibet af Torpedoen — saa vidt skønnes under Broen. Ingen Undervandsbaad var at se. En voldsom Eksplosion raafulgte. Føreren, der i Eksplosionsøjeblikket opholdt sig i Bestiklukafet, kom straks paa Dækket. Styrbords Redningsbaad var totalt forsvunden ved Eksplosionen, og da Skibet straks faldt over med ca. 45 Graders Slagside, var det umuligt at faa Bagbords Baad ud.

I Løbet af faa Sekunder kæntrede Skibet og sank med Bunden i Vejret 45 Sekunder efter at være ramt af Torpedoen. Hele Besætningen — 16 Mand samt 2 Passagerer — dels sprang, dels skylledes overbord, muligen for nogles Vedkommende i saaret Tilstand. 5 Mand, deriblandt Kaptajnen, bjærgede sig op paa Skibets Redningsflaade. Ca. 20 Minutter senere bjærgedes alle Overlevende af en britisk Destroyer.

6 Mand omkom, deraf antagelig 5 ved Drukning, medens 1 Mand dræbtes af Skruen, der stadig gik rundt. 2. Maskinmester, H. Drewsen, blev haardt saaret af Skruen. Fra den britiske Destroyer overførtes de overlevende af »Gunhilds«s Besætning til en norsk Torpedobaad, der landsatte dem i Bergen samme Aften. 2. Maskinmester indlagdes straks paa Sygehus.

sign. *P. A. Jensen.*
1. Styrmand.

Bendt Larsen.
Fører.

Nr. 130/1917. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 23. Juni 1917.

A. Jacobsen.
Ass.

Den omkomne Besætnings Tilgodehavende (Hyre, Krigs- og Dyrtidstillæg), beregnet indtil den 22. Juni udgjorde for

1. Maskinmester Madsen	Kr.	596. 97
Hovmester Johansen	—	476. 61
Matros Michelsen	—	229. 82
Fyrbøder N. Nielsen	—	231. 02
Fyrbøder V. Nielsen	—	256. 17
Fyrbøder Christensen Kusk	—	238. 79

Bendt Larsen.
Fører af S/S »Gunhild«.

Nr. 130/1917. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 23. Juni 1917.

A. Jacobsen.
Ass.

Rapporten oplæses for og bekræftes af de mødende af Besætningen.

Kaptajnen forklarer, at Skibsdagbogen er gaaet tabt. »Gunhild« førte dansk Flag og danske Nationalitetsmærker og havde sejlet den foreskrevne Kurs. Skibets Redningsflaade laa løst paa Agterdækket, og til hver Mand var udleveret en Redningsvest, som adskillige var iført.

1. Styrmand P. A. Jensen forklarede, at han stod paa Broen, da Ulykken skete.

Matros R. C. M. Hansen forklarer, at han stod paa Udkig paa Bakken, da Ulykken skete.

Begge disse Vidner forklarer, at de tydelig, umiddelbart før Eksplosionen, saa en Skumstribe tværs om Styrbord nærme sig med stærk Fart »Gunhild«, og Udkigsmanden varskoede straks, men i det samme skete en voldsom Eksplosion omtrent midtskibs om Styrbord. Der var intet Fartøj bemærket i Nærheden, hvorfra Torpedoen kunde være afskudt, og der var ingen Signaler givet fra nogen Steder.

Kaptajnen forklarer, at han var i Bestiklukafet, da Eksplosionen skete, og straks kom paa Broen.

Skibet fik straks Slagside og kæntrede paa mindre end et Minut, og der var intet at foretage. Styrbords Baad var forsvundet ved Eksplosionen, og Bagbords Baad kunde ikke sættes i Vandet for Krængningen. Alle ombordværende er blevne sete af forskellige efter Eksplosionen og er komne i Vandet, da Skibet kæntrede. De blev spredte over et temmelig stort Stykke, og

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

de fleste blev bjærgede af en britisk Destroyer. Der savnedes derefter 6 af Besætningen, nemlig:

Matros Ludvig Martin Michelsen, født 1890, ugift eller nygift, hjemmehørende her i Byen. Han var bleven set af en af Passagererne at blive ramt af Skruen.

Endvidere savnedes 1. Maskinmester Lauritz J. Madsen, ca. 44—45 Aar, Enkemand, hjemmehørende her i Byen, og

Fyrbøder Valdemar Nielsen, født 1880, vistnok ugift, hjemmehørende her i København; Bopælen er opgivet Stengade 7 [5] eller Schacksgade 14 Stuen.

Fyrbøder Niels Nielsen, født 1858, gift, født i Vallehoj, hjemmehørende her i Byen, der er opgivet Herluf Trollesvej 3 [2], hvor han dog ikke kunde findes, samt

Fyrbøder Lauist Christensen Kusk, født i Svenstrup 1885, opgiven Adresse: Nyhavn 15 eller Ny Hadsund; Matros Hansen meddeler, at hans Forældre er hjemmehørende i Sem; og

Hovmester Hans Chr. Johansen her af Byen, født 1894 her i Byen, ugift, Haraldsgade 109.

Disse 6 er blevne sete af forskellige i Vandet, efter at Skibet er sunket, men er ikke blevne reddede.

2. Mester Holger Drewsen fik begge Benene brækkede af Skruen. De øvrige blev reddede uden at have lidt Skade. Iøvrigt blev intet reddet.

Kaptajnen forklarer, at Ulykken skete omtrent i misvisende Vest for Holmengraa Fyr i en Afstand af ca. 22 Kvartmil.

Rhederiets Repræsentant fremlagde en af Kaptajnen affattet Liste over de Omkomnes Tilgodehavende, hvilken Kaptajnen bekræfter.

Oplæst og vedtaget.

De øvrige mødende bekræftede de afgivne Forklaringer.

Søforhøret sluttet.

Retten hævet.

Rump.

C. Bræstrup. *V. T. Hein.*

»Gunhild«s
Rederi: »Dampskibsselskabet Gorm«. Kbhvn.
Reg. Tonn. Br.: 966.
Reg. Tonn. Net.: 581.
Tons DW.: 1550.
Bygningssted: Howaldtswerke. Kiel.
Bygningsaar: 1905.
Materiale: Staal.
Klasse: Bur. Ver. ✠ I ³/₃ G. 1. 1. PR.
Assurance: Kr. 800,000. Krigsforsikringen for danske Skibe.

168. S/S »DORTE JENSEN« af Kjøbenhavn.

Minesprængt i Nordsøen den 18. Juni 1917 paa Rejse fra Tyne Dock til Rouen med Kul. Ingen Omkomne.

Udskrift af Søforhørsprotokollen ved Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn.

Aar 1917 den 6. Juli Eftermiddag Kl. 2¹/₄ blev Ekstraret sat af Rettens konstituerede Næstformand: Docent Sindballe og dens Medlemmer: Kaptajn Møller og Kaptajn Petersen og foretoges:

Nr. 141/1917. Søforhør i Anledning af, at S/S *»Dorthe Jensen«* er sænket.

Af Besætningen mødte:

Kaptajn C. Abildgaard.

1. Styrmand L. Granton.

1. Mester Andersen.

2. Mester Hansen.

For Rhederiet mødte Inspektør Krogh.

For Krigsforsikringen mødte Inspektør Caspersen.

Der fremlagdes en Rapport.

Den fremlagte Rapport lyder saaledes:

Rapport over S/S »Dorte Jensen«s Forlis.

S/S. »Dorte Jensen« af Kjøbenhavn, Fører Kaptajn C. Abildgaard afgik fra Tyne Dock den 16. Juni Kl. 1 p. m. med en fuld Ladning Kul bestemt til Rouen.

Den 18. medens Skibet befandt sig ud for Tonque Fyrskib, i den dybe Rende - Pejlingen af Fyrskibet var N. t. Ø. misvisende, Afstand ¹/₂ Kvartmil — stødte »Dorte Jensen« mod en Mine, som eksploderede under Forskibet. Skibet fik øjeblikkelig Slagside til Styrbord og Forskibet begyndte at gaa ned. — Jeg lagde

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

da Roret Bagbord for at prøve at faa »Dorte Jensen« ud af Skibenes Rute, og det lykkedes ogsaa at faa det sat paa Tongue Sand, hvor det Kl. 8 p. m. kæntrede og sank paa ca. 6 Favne Vand. Stedet, hvor dette skete, er paa 51° 29′ 4 N.B. 1° 23′ 0 Ø. L. Tongue Fyrskib pejledes i N.N.Ø. 1,1 Kvartmils Afstand. East Shingle Buoy i misv. N.V. ½ V., Afstand 2½ Kvartmil.

Straks efter Eksplosionen blev begge Redningsbaade sat i Vandet og hele Besætningen gik efterhaanden i disse og slæbte med Skibet, idet Maskinen i nogen Tid holdtes i Gang under Forsøget paa at faa det ud af Ruten, om muligt sætte det paa Grund. Slagsiden blev imidlertid efterhaanden saa stærk, at det blev nødvendigt at kappe Fangelinerne og lade gaa, og efter ca. 4 Minutters Forløb var det umuligt at opholde sig om Bord.

Faa Minutter efter, at Skibet var gaaet ned, kom H. M. S. »Scadaun« til og optog Besætningen og tog Baadene paa Slæb. Senere blev Besætning og Baade overført til H. M. S. »Watchful«, som fortsatte op ad Themsen, og landsatte Besætningen i Sherness. Afrejste Dagen efter til London, hvor der noteredes Protest, og Rapport over Skibets Forlis blev overgivet til den danske Konsul.

Besætningen paa »Scadaun« meddelte, at de havde set Rester af Minen efter Eksplosionen.

C. Abildgaard,
Fører.

Nr. 141/1917. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 6. Juli 1917.

Blum.
Ass.

Rapporten oplæstes for og godkendtes af de mødende, som henholder sig til den deri afgivne Forklaring.

Oplæst, vedtaget.

Forhøret sluttet.

Retten hævet.

K. Sindballe.

J. Møller. *A. N. Petersen.*

»Dorte Jensen«s
Rederi: »A/S Dampskibsselskabet Hamlet«. Kbhvn.
Reg. Tonn. Br.: 2086.
Reg. Tonn. Net.: 1283.
Tons DW.: 3050.
Bygningssted: Wood, Skinner & Co. Newcastle.
Bygningsaar: 1901.
Materiale: Staal.
Klasse: Norske Ver. ✠ 1. A. 1.
Assurance: Kr. 1,800,000. Engelske Assurandører.

169. S/S »VÆRING« af Kjøbenhavn.

Beskudt og torpederet i Atlanterhavet den 18. Juni 1917 paa Rejse fra Bordeaux til Barry med 1000 Tons Træ. 1 Omkommen.

Udskrift af Søforhørsprotokollen ved Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn.

Aar 1917 den 17. Juli Formiddag Kl. 9 blev Ekstraret sat af Rettens Formand: I. Koch og dens Medlemmer: Kaptajn Larsen og Kaptajn Møller.

Der foretoges:

Nr. 153/1917. Søforhør i Anledning af, at »*Væring*« er sænket.

Af Besætningen mødte:

Kaptajn Chr. Jensen.

1. Styrmand Jens Nielsen Pedersen.

1. Mester Nicolaj Peter Hansen.

Hovmester Bengt Marius Jacobsen.

For Rhederiet mødte Kaptajn Brinch, der bemærkede, at Assurandørerne ikke havde faaet Underretning, da saavel Skib som Ladning var forsikret i England.

Der fremlagdes et Uddrag af Dagbogen, forfattet efter Hukommelsen, da Skibets Dagbog er gaaet tabt ved Ulykken.

Det fremlagte Uddrag lyder saaledes:

S/S »Væring«.

Udtog

af Skibsdagbogen efter Hukommelsen, da alle Papirer er gaaet tabt samt Mandskabets Effekter.

Fredag den 15. Juni var Skibet tillastet i Bordeaux og afsejlede Lørdag den 16. Kl. 4 Eftm., bestemt til Barry med ca. 1000 Tons Props. Kl. 9 samme Dags Morgen ankrede ved Verdun, men afsejlede igen Kl. 10 under Konvoj, ankom til La Pallice Kl. 6 Eftmd., men fik Ordre

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

straks at afsejle med Konvojen, der var ifærd med at afgaa. Kl. 10 Eftmd. indtraf Taage, og i Løbet af Natten blev Konvojen adsplittet saaledes, at om Morgenen den 17. var ingen af Konvojens Skibe i Sigte, det var fremdeles Taage hele Formiddagen og navigerede med Forsigtighed. Kl. 11 Formiddag hørtes Sirenen paa Bell Ille, ankom til Queberan Bay Kl. 1 Eftermiddag. Kl. 6 Eftermiddag lettede og fortsatte atter under Konvoj med Lods om Bord. Kl. 8 Fmd. den 18. indtraf Taage, gik med mindsket Fart og ankom til Brest Yderrhed Kl. 2½ Eftm. Kl. 6 Eftm. afsejlede atter under Konvoj som Nr. 3 i Rækken. Kl. 9½ Aften hørtes et Skud og umiddelbart efter mærkedes en Rystelse i Skibet. Maskinen blev stoppet, Mandskabet purret ud, da der atter hørtes et Skud, og Skibet gennemrystedes atter. Baadene blev satte i Vandet og bemandet og beordret bort fra Skibet. Baadene holdt sig i Nærheden i ca. ½ Time, og da Skibet sank meget langsomt, besluttedes at gaa om Bord og undersøge Lækagens Omfang for muligvis at kunne bjærge Skibet ind eller sætte det paa Grund. Der viste sig da at være 3 Fod Vand i Agterlasten, straks derefter omtrent Kl. 10,45 m. ramtes Skibet af en Torpedo i Maskinrummet agter om St. B. St. B. Baad, der laa langs Siden, hvori befandt sig en Del af Mandskabet, kæntrede og sloges i Stykker, og Folkene slyngedes ud. Skibet sank derpaa i Løbet af ca. 3 Minutter. Fyrbøder Karl Gustafson, som befandt sig om Bord i Eksplosionsøjeblikket, var entret ned paa Baadtaljen om B. Brd., blev opfordret til at springe i Søen, men turde ikke, og den ene Baad, som var stærkt optaget af at bjærge de af Besætningen, der laa i Vandet, turde ikke nærme sig Skibet af Frygt for at blive suget med ned. Karl Gustafson formodes at være gaaet ned med Skibet, da Baaden efter ivrig Eftersøgen paa Ulykkesstedet ikke fandt ham; den franske Patrouillebaad »Renard« optog Besætning og landsatte den i Brest.

Tirsdag Morgen Kl. 9. Ushant pejledes i omtrent S. S. V. 8 Kml. Afstand, da Ulykken indtraf.

C. N. Jensen,
Fører.

Jens N. Pedersen,
1. Styrmand.

Nr. 153/1917. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 17. Juli 1917.

Blum,
Ass.

Det fremlagte Udtog oplæstes for og gennemgikkes med de mødende, som anerkendte dets Rigtighed i et og alt.

De gentager, at de den 18. Juni 1917 under Konvoj om Aftenen efter at det var blevet mørkt uden foregaaende Varsel ramtes af 2 Skud (Skibet rystede i hvert Fald, som om det var ramt, og det viste sig ogsaa senere, at der var Læk). De gik derfor i Baadene, men da Skibet kun sank langsomt, gik nogle af Mandskabet om Bord igen for at undersøge Lækagen. Der fandt derefter en Eksplosion Sted, der sikkert skyldtes en Torpedo, og Skibet gik nu hurtigt til Bunds i Løbet af et Par Minutter. Fyrbøder Karl Gustavsen, der var en af dem, der var gaaet om Bord i Skibet og som havde ladet sin Redningsvest blive i Baaden, druknede. De øvrige, der var om Bord, faldt i Vandet, men blev reddede af Baaden.

Kaptajn Jensen forklarer, at han, medens han efter Torpederingen svømmede i Vandet, saa Perioskopet af en Undervandsbaad dukke op i Nærheden af Vidnet og saa straks efter dukke under igen.

Kaptajn Jensen forklarer, at Rhederiets Navn er det helsingørske Dampskibsselskab.

Ladningen bestod af ca. 1000 Tons Props, der skulde fra Bordeaux til Barry.

Vidnet husker, at Ladningsmodtagerens Navn var Lysberg. Vidnet kender ikke Assurandørernes Navne.

Den omkomne Fyrbøders Hjemsted var Rødby.

Oplæst. Vedtaget.

Søforhøret udsat.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Retten hævet.

I. Koch.

V. Larsen. *I. Møller.*

Aar 1917 den 19. Juli Eftermiddag Kl. 2½ blev Ekstraret sat af Rettens Formand: I. Koch.

Der foretoges:

Nr. 153/1917.

Forhøret fortsat.

Der fremlagdes Genpart af Skrivelsen fra Rhederiet P. Brown jun. & Co.

Forhøret sluttet.

Retten hævet.

I. Koch.

»Væring«s
Rederi: »Det Helsingørske Dampskibsselskab«. Helsingør.
Reg. Tonn. Br.: 2157.
Reg. Tonn. Net.: 1366.
Tons DW.: 3250.
Bygningssted: Murdoch & Murray. Port Glasgow.
Bygningsaar: 1888.
Materiale: Staal.
Klasse: Lloyd's Reg. ✠ 100 A 1.
Assurance: Kr. 500,000. Engelske Assurandører

---

170. S/S »IVIGTUT« af Kjøbenhavn.

Skudt i Sænk i Nordsøen den 19. Juni 1917 paa Rejse fra Ivigtut til Kjøbenhavn med 370 Tons Kryolith. Ingen Omkomne.

Udskrift af Søforhørsprotokollen ved Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn.

Aar 1917 den 27. Juni Formiddag Kl. 10½ blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand: Overretsassessor Rump og dens Medlemmer: Kommandør Bræstrup og Kaptajn Hein.

Der foretoges:

Nr. 134/1917. Søforhør i Anledning af, at »Ivigtut« er sænket af en tysk Undervandsbaad.

Der fremlagdes Skrivelse fra Kryolith Mine- og Handelsselskabet.

Den fremlagte Skrivelse lyder saaledes:

Kjøbenhavn, den 26. Juni 1917.
Gl. Torv 22¹.

I Anledning af en tysk Undervandsbaads Sænkning af vort Skib S/S »Ivigtut«, skal vi oplyse følgende:

Skibet afgik her fra Kjøbenhavn den 3. Maj d. A. med Proviant og Materialier til Brug ved vort Etablissement i Grønland.

Den 31. s. M. afsejlede det derfra efter at have indtaget en Last Kryolith paa ca. 370 Tons destineret her til Kjøbenhavn.

Den 22. ds. modtog vi saalydende Telegram fra Skibets Kaptajn Hr. F. Hansen, dateret Florø den 22. Juni 1917.

»Ivigtut sænket 19. dennes. Besætningen bjerget hertil.«

Vi gav straks behørig Meddelelse herom til Udenrigsministeriet.

Skibet tilhørte os og sejlede under dansk Flag. Det er forsikret i Krigsforsikringen for danske Skibe for Kr. 100,000, medens Lasten er forsikret i Dansk Sø-Krigsforsikring for Varer for Kr. ca. 45,000.

Ærbødigst
Aktieselskabet
Kryolith Mine- og Handels-Selskabet.
O. C. Krüger.

Til
Formanden for Sø- og Handelsretten
i Kjøbenhavn.

Nr. 134/1917. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 27. Juni 1917.

Helland,
Ass.

Af Besætningen mødte:
Kaptajn F. Hansen.
1. Styrmand H. I. Ibsen.
2. Styrmand Thorv. Strømberg.
1. Mester Svedstrup Lassen.
2. Mester Ulrik Eriksen.
Tømmermand E. Tørngren.
Matros Hj. Hansen.
Matros Hemming Nielsen.
Matros Niels Jensen.
Letmatros Henry Carlsson.
Jungmand P. Grøn.
Jungmand Poul Lindqvist.
Jungmand Nielsen.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Jungmand Carl Harrøe.
Mesedreng Jensen.
Fyrbøder J. Mogensen.
Fyrbøder Chr. Jensen.

For Rhederiet mødte Fuldmægtig Christiansen.

For Krigsforsikringen mødte Kaptajn Michelsen.

Skibsdagbogen var tilstede, blev oplæst for og godkendt af de mødende.

Føreren forklarer, at »Ivigtut« førte dansk Flag og danske Nationalitetsmærker. Skibet havde passeret Færøerne den 17. Juni om Aftenen og havde derfra et nøjagtigt beregnet affarende Sted, nemlig Kl. 10,15 tværs af Vidarø. Afstand 3 Kvartmil, efter en 4 Stregers Pejling Log 6; denne Pejling foretoges af 1. Styrmand.

Kaptajnen forklarer, at han lige forinden var gaaet til Køjs og havde set Vidarø kort forinden tværs.

Middagsobservationen for den 18. Juni blev foretaget af 2. Styrmand Strømberg og gav 62° 17′ N. Br.

2. Styrmand bekræfter Rigtigheden af denne Observation.

Denne Observation stemmede med Bestikket. Den 18. Juni Kl. 4,30 Eftermiddag tog 1. Styrmand en Længdeobservation, medens Kaptajnen aflæste Kronometret.

Kaptajnen og 1. Styrmand forklarede, at de husker, at denne Observation viste Længden 18 Minutter østligere end Bestikket. Det nøjagtige Sted, som var indført i Kladden, husker de ikke.

Kaptajnen bemærker, at Skibsdagbogen er ført efter Kladden indtil 18. Juni Middag; det senere var kun indført i Kladden, der er gaaet tabt, og er indført efter Hukommelsen i Skibsdagbogen. Middagsobservationen er indført efter Kladden og er nøjagtig indført.

1. Styrmand Ibsen forklarer, at han den 18. Juni Kl. 12 Midnat udregnede Bestikket, og han husker, at dette var saaledes, som det senere er indført i Skibsdagbogen 62° 4,3′ n. Br. 1° 25′ v. Lgd. Herefter var Skibets Sted Kl. 6 Morgen, da det blev standset af Undervandsbaaden 62° 8′ n. Br. 0° 8′ v. Lgd.

Kaptajnen forklarer, at der ikke var noget Flag at se fra Undervandsbaaden.

2. Styrmand forklarer, at han havde Vagten og saa Undervandsbaaden uden noget Flag og uden at den gav noget Signal. Den gav sig derimod straks efter, at han havde set den, til at beskyde »Ivigtut«. Maskinen blev da straks stoppet, Kaptajnen blev varskoet, der blev purret ud, Sejlene brasede bak. Jollen blev straks sat i Vandet for at ro hen med Skibspapirerne til Undervandsbaaden, men denne forsvandt og gav sig til uden yderligere Signaler at affyre en Torpedo, som de saa gaa under Skibet. Derefter blev Styrbords Baad sat i Vandet, og da Undervandsbaaden begyndte at beskyde »Ivigtut« med Granater, gik alle fraborde. Der blev ikke Tid til at redde noget.

3 Granater havde ramt Skibet, inden de gik fraborde, og Undervandsbaaden blev ved at beskyde Skibet til det sank.

Undervandsbaaden tog ingen Notits af »Ivigtut«s Baade, og den gav ingen Signaler, men den forsvandt, og de satte derefter Kurs mod Norge.

Der var antagelig ca. 150 Sømil til Norge. Vejret var godt de første 2 Dage, men blæste saa op og blev til Storm kort efter, at de var optagne af Kutteren.

Hele Besætningen kom uskadt i Land.

Oplæst. Vedtaget.

De øvrige mødende bekræfter de afgivne Forklaringer.

Redningsbaaden blev solgt i Florø; Jollen beholdt Kutteren.

Kaptajnen og Styrmanden forklarede, at Maskinen stødig gik med halv Kraft, der var ført fulde Sejl til Færøerne. Den 18. var der mindsket Sejl, men fulde Sejl førtes atter den 18. fra Kl. 4. De antager, at »Ivigtut« med den Vind, der var, har gjort en Fart af 5—6 Mil i Vagten.

Kaptajnen forklarer, at han vilde have holdt den sidst styrede Kurs til den 19. Juni omtrent Kl. 8 Formiddag, idet han

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

først, naar Skibet havde naaet 0 Meridianen, vilde have ændret Kursen sydligere.

Kaptajnen, 1. og 2. Styrmand, der erklærede sig bekendt med Edens Hellighed og Betydning, bekræftede derefter hver for sig deres Forklaring, der paany var oplæst for dem, med Lovens Ed.

Søforhøret udsat.

Retten hævet.

Rump.

C. Bræstrup. *V. T. Hein.*

Aar 1917 den 28. Juni Kl. 10 Formiddag blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand: Overretsassessor Rump.

Der foretoges:

Nr. 134/1917.

Søforhøret fortsat.

Der fremlagdes Uddrag af Skibsdagbogen.

Det fremlagte Uddrag lyder saaledes:

Uddrag

af Skibsdagbogen for Skrnebarkskibet »Ivigtut«.

Tirsdag den 19. Juni 1917 Kl. 6 Morgen, da Skibet befandt sig paa ca. 62° 8′ N. Brd. og 0° 8′ V. Lgd., kom en Undervandsbaad til Syne og affyrede fire Skud mod os og dykkede ned med det samme. Maskinen stoppedes straks og der brasedes bak, Frivagten blev straks purret ud, og Jollen sat i Vandet, bemandet med Styrmand Ipsen og to Mand, for at gaa ud og forevise Skibspapirerne. Efter ca. en halv Times Forløb kom Periskopet til Syne agter; vi roede da henimod den, men den sejlede saa videre til den kom tværs af os paa Bb. Side; da affyrede den en Torpedo mod Skibet, men den gik heldigvis under Skibet, da blev den Stb. Redningsbaad sat i Vandet med det samme, men der blev ikke Tid til at faa Bb. Baad ud, for ca. 10 Minutter efter, at Torpedoen var affyret, kom Undervandsbaaden op og begyndte at skyde med Granater mod Skibet, som blev ramt tre Gange inden alle kom i Baadene, og siden var Baaden nær ved at blive ramt flere Gange, men vi kom alle fra Skibet uden at nogen kom til Skade. Da vi kom et Stykke fra Skibet, fordelte vi Mandskabet, saa der var ni Mand i Redningsbaaden og syv Mand i Jollen. Undervandsbaaden skød paa Skibet fra Kl. manglede 5 Minutter i 7 til den var 10 Minutter over 8, før det sank. Der blev affyret ca. 75 Granater. Da Skibet var gaaet ned, forsvandt Undervandsbaaden, og vi satte Sejl paa Redningsbaaden og bandt Jollen fast til denne. Vinden var V. S. V., saa vi satte Kursen over mod Norge Ø. S. Ø. Vinden blev staaende den Dag med fint Vejr; vi roede i Jollen med to Aarer, og vi kom frem med ca. 3 miles Fart, men saa intet Skib den Dag. Den følgende Dag, Onsdag den 20., var det stille, vi roede da i begge Baade hele Dagen, men saa intet Skib. Torsdag Morgen fik vi nordlig Vind. Sejlet sattes atter paa Redningsbaaden og vi roede til Hjælp i Jollen. Der var frisk Vind med Regnbyger, og vi var meget vaade. Vi kom frem med ca. 3 miles Fart. Om Eftermiddagen godt 4 opdagede vi en Sejler i Læ; vi styrede da ned mod denne, frigjorde Baadene fra hinanden, for at Redningsbaaden kunde naa Skibet først. Denne naaede Skibet lidt før 6, og Jollen blev optaget en halv Time senere. Skibet, der bjærgede os, var den svenske Fiskekutter »Sunbeam« af Grynsund. Vi blev meget godt behandlede; Fiskerne gjorde det bedste de kunde for os, tørrede vore Klæder, gav os Kaffe og overlod deres Køjer til os. En halv Time efter at vi var optagne, blæste det op til S. Ø. Storm med Taage, i Løbet af Natten klarede det af, og Vinden gik om paa S. S. V., da satte de Kursen mod Florø, som vi naaede Kl. 5 om Morgenen den 22., vi blev der indlogeret paa Hotel »Viktoria«.

Det sidste Etmaal er indført efter Hukommelsen, da Kladden gik til Bunds med Skibet.

Th. A. Strømberg,

2. Styrmand.

Hemming Nielsen,

Matros.

F. Hansen. *H. Ipsen.*

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Nr. 134/1917. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 28. Juni 1917.

Helland,
Ass.

Søforhøret sluttet.

Retten hævet.

Rump.

Aar 1918 den 15. April Eftermiddag Kl. 2 blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand: Overretsassessor Riise og dens Medlemmer: Kommandør Bræstrup og Kaptajn Hein.

Der foretoges:

Nr. 134/1917.

Søforhøret reassumeret.

Af »Ivigtut«s Besætning var mødt:

Føreren, Kaptajn H. I. F. Hansen

2. Styrmand T. A. Strømberg.

Fremlagt blev en Skrivelse fra Handelsministeriet med 1 Bilag.

Den fremlagte Skrivelse og Bilaget lyder efter hinanden saaledes:

HANDELSMINISTERIET.
Kjøbenhavn, den 6. April 1918.
2 Bilag.

Journal Nr. 30 A 92/17.
4987.

Idet man hoslagt fremsender Udskrift af et ved Sø- og Handelsretten den 27. Juni f. A. afholdt Søforhør vedrørende Sænkningen af S/S »Ivigtut«, skal man tjenstlig anmode Herr Retsformanden om at ville foranledige, at de paa vedlagte Bilag anførte Spørgsmaal under et Reassumtionsforhør rettes til de af Skibets Officerer og Mandskabet, som for Tiden opholder sig her i Byen.

Idet bemærkes, at de paagjældende Oplysninger søges fremskaffet til Brug for en Kommission, der er nedsat for at undersøge Stedet for Skibets Sænkning, skal man bede Dem give det danske Medlem af denne Kommission, Chefen for Søkortarkivet, Kommandør J. C. D. Bloch, fornøden Underretning om Tidspunktet for Forhørets Afholdelse.

Man udbeder sig derhos tvende Udskrifter af Reassumtionsforhøret tilstillet og dermed Bilaget tilbage.

P. M. V.

Busck Nielsen.

Emil Krogh.

Til
Retsformanden ved Sø- og Handelsretten.

Nr. 134/1917. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 15. April 1918.

Sv. Bærentzen,
fg. Ass.

Spørgsmaal der ønskes stillet til S/S »Ivigtut«s Befalingsmænd og Besætning i et Forhør ved Sø- og Handelsretten.

1. Hvorpaa sattes Kursen fra den afgående Plads N. for Færøerne?

Hvad har bevirket Kursforandringen paa de forskellige Vagter?

2. Hvorledes blev Breddeobservationen den 18. Juni M. D. anstillet?

Hvorledes maaltes Højden?

Hvorledes var Omstændighederne?

Hvorledes var Instrumentet?

3. Hvor lang Tid efter Ankomsten til Norge blev Skibsdagbogen ført?

4. Paa hvis Hukommelse støttes Indførelsen af:

a. de styrede Kurser?

b. Resultatet af Længdeobservationen Kl. 4 t. 30 m. Em. den 18. Juni, der gav Længden 18′ østligere end Bestikket?

c. Plads ved Bestikket Midnat den 19. Juni samt i Sænkningsøjeblikket?

5. Har Maskinen gaaet med samme Omdrejninger fra den afgående Plads ved Færøerne til Sænkningsøjeblikket?

Nr. 134/1917. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 15. April 1918.

Sv. Bærentzen,
fg. Ass.

Kaptajn Hansen forklarede i Henhold til sin tidligere aflagte Ed, at han den 17. Juni 1917 om Eftermiddagen i Forening med 1. Styrmand satte Kursen 10 Minutter nord for 0° østlig Længde og 62° nordlig Bredde. Naar han ikke satte Kur-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

sen nordligere, var det for det første, fordi Vind og Sø var fra Syd, og dernæst fordi han kun havde lidt Kul til Maskinen. Han følte sig sikker paa, at han under de foreliggende Omstændigheder med den af ham satte Kurs holdt sig nord for Farezonen.

Styrmand Strømberg erklærer, at da han ved Midnat overtog Vagten, fik han af 1. Styrmand den forannævnte Kurs.

Kaptajnen forklarer endvidere, at naar han de efterfølgende Vagter har ændret Kursen noget, har det været af Hensyn til Vinden og for de sidste Ændringers Vedkommende for at være aldeles sikker paa, at de holdt sig uden for Farezonen.

Komparenten forklarer videre, at det var Regn — Ruskvejr fra Søndag Aften den 17. Juni til Mandag Formiddag den 18. Juni. Derefter klarede det op, og Solen var fremme, da de tog deres Observation. Det blev klart Vejr, ikke diset.

Komparenten Strømberg forklarer, at han optog Breddeobservationen den 18. Juni Middag; han tog den efter Solen og begyndte Observationen ca. 20 Minutter før Kl. 12 Middag.

Han tog den største Højde. Han anvendte hertil en Sekstant, som var kontrolleret umiddelbart før Rejsens Begyndelse, og som var korrekt. Komparenten ved, at Instrumentet var godt, og Komparenten har kontrolleret Index-Korrektionen baade før og efter Observationen. Han har indført den for Index-Korrektionen rettede Højde.

Med Hensyn til den i Skibsdagbogen for Dagene fra 19.—22. Juni gjorte Indførsel forklarer begge Komparenter samstemmende, at de i Forening med 1. Styrmand Ibsen i Løbet af Fredag den 22. efter samtliges Hukommelse, der var ganske overensstemmende, førte en ny Kladde og samme Dags Aften indførte den i Skibsdagbogen.

De oplæste derefter Tilførslen i alt Fald for Rorsmanden, Matros Hemming Nielsen, der var enig i dens Indhold, og intet havde at bemærke til den.

Kurserne blev indførte efter Kaptajnens og begge Styrmænds samstemmende Hukommelse.

Styrmand Strømberg erklærer, at han husker baade de Kurser, han havde styret, og dem han havde modtaget ved Vagternes Overtagelse.

Kaptajn Hansen erklærer, at det var ham, der satte Kurserne ved hver Vagts Overtagelse, og han vidste, hvilke Kurser han havde sat. Alle 3 Mænds Angivelser heraf var samstemmende. De 3 har sejlet sammen i over 5 Aar og kendte nøje hinandens Navigering. Alle 3 huskede de med Sikkerhed Resultatet af Længdeobservationen den 18. Juni Kl. 4½ Eftermiddag, som gav Længden 18 Minutter østligere end Bestikket. Begge Styrmænd huskede med Sikkerhed Pladsen ved Bestikket. Komparenten Strømberg samt Styrmand Ibsen huskede bestemt Pladsen ved Bestikket Midnat den 19. Juni, og Komparenten Strømberg gissede den i Sænkningsøjeblikket eller rettere i de Øjeblikke, de stoppede Maskinen.

Komparenterne tilføjer, at de havde til Hensigt at holde samme Kurs til Kl. 8 Formiddag den 19. Juni; derefter havde de tænkt sig efter taget Bestik at sætte Kursen sydligere, idet de da beregnede at være ved det Punkt, hvor Farezonens Grænse gaar sydøstligere over mod Utsire Fyr.

Komparenten Strømberg tilføjer, at da han umiddelbart før Sænkningen gissede Skibets Plads, gik han ud fra den Plads, som Bestikket ved Vagtens Overtagelse Kl. 4 Morgen udviste, regnede med den Kurs han styrede, og med Skibets ham bekendte Fart.

Maskinen havde fra den affarende Plads Videre gaaet for halv Kraft, altsaa med samme Omdrejninger til Sænkningsøjeblikket.

De har haft den Sejlføring, som de i tidligere Forhør har forklaret, og Vindstyrken har været 4—5, 3—2, som det fremgaar af den tidligere fremlagte Afskrift af Skibsdagbogen.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Begge Komparenter vedtog efter Oplæsningen deres afgivne Forklaring.

Søforhøret paany sluttet.

Retten hævet.

Riise. *C. Bræstrup.* *V. T. Hein.*

»Ivigtut«s
Rederi: »Aktieselskabet Kryolit Mine- og Handels-Selskab«, Kbhvn.
Reg. Tonn. Br.: 456.
Reg. Tonn. Net.: 266.
Tons DW.: 400.
Bygningssted: J. H. Løwe & Son, Helsingør.
Bygningsaar: 1875.
Materiale: Eg.
Klasse: —
Assurance: Kr. 150 000. De private Assurandører og Krigsforsikringen for danske Skibe.

---

171. S/S »E. T. NYGAARD« af Kjøbenhavn.

Beskudt og sænket i Atlanterhavet den 20. Juni 1917 paa Rejse fra Barry Dock til Dakar med 2700 Tons Kul. Ingen Omkomne.

Søe- og Handelsretten i Kjøbenhavn gør vitterligt:

Aar 1917 den 31. Juli Kl. 10 Formiddag blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand: Docent K. Sindballe i Henhold til Konstitution af 15. Juni d. A. og af dens Medlemmer: Kaptajn Larsen og Kaptajn Møller.

Der foretoges:

Nr. 160/1917. Søforhør i Anledning af, at S/S »*E. T. Nygaard*« er sænket.

Af Besætningen mødte:

Kaptajn Lorents Lorentsen.

1. Styrmand Anders I. Madsen.

2. Styrmand Carl K. I. M. Christiansen.

1. Mester Aug. Nielsen.

2. Mester Fr. O. Landshøj.

3. Mester Joh. Fr. S. Mikkelsen.

Hovmester Niels Arth. Olsen.

Matros Lars Carl Larsen.

Matros Thomas N. Ibsen.

Donkeymand Carl H. Paulsen.

Fyrbøder Sv. M. Wilh. Jensen.

For Mæglerfirmaet Petersen, Møller & Hoppe mødte E. Philipson.

For Rhederiet »Atlanta« mødte Skibsrheder Nissen.

Der fremlagdes Rapport.

Den fremlagte Rapport er saalydende:

Rapport.

S/S »E. T. Nygaard« paa Rejse fra Cardiff til Dakar.

Damperen, der var befragtet af Messrs. Wilson & Co., Cardiff, forlod Barry Docks den 16. Juni 1917 Kl. 6 Form. paa Rejse til Dakar.

Den 20. Juni Kl. 9 T. 30 M. Eftm. passeredes Kap Ortegal i en Afstand af 2 Sml. Cap Ortegal rundedes med forskellige Kurser for at holde Skibet inden for en Afstand af 3 Sml. Efter at Cap Ortegal var rundet, gik Føreren ned i Bestiklukafet for at raadføre sig med Kortet, men blev et Øjeblik efter varskoet af den vagthavende Styrmand og kom øjeblikkeligt op paa Broen. Der saas da tydeligt Kølvandet af en Undervandsbaad om Bb. tæt ved Skibet. Kursen forandredes øjeblikkeligt mod Land, og Mandskabet blev varskoet til at være klar ved Baadene. Undervandsbaaden fulgte Skibet tildels under Vandet i ca. 15 Minutter og sakkede lidt agterud og kom igen nærmere.

Undervandsbaaden kom imidlertid op og varskoede, at vi ikke kunde fortsætte Rejsen, hvilket ikke straks kunde forstaas, hvorfor vi stadig fortsatte mod Land. Da Ordren om at standse ikke kunde forstaas, affyredes nogle Skud fra Undervandsbaaden, af hvilke et Skud antages at have ramt Styrekæden, som viste sig at være brækket; da vi i samme Øjeblik slog Bak paa Maskinen og forsøgte at dreje Skibet rundt paa Stedet, vilde det ikke lystre Roret.

Undervandsbaaden beordrede øjeblikkeligt en Baad sat i Vandet til at bringe Skibspapirerne over til Undervandsbaaden. Føreren udførte Ordren med Stb. Redningsbaad. Skibspapirerne blev taget om Bord i Undervandsbaaden, og der blev sendt tre Mand fra Undervandsbaaden over i Redningsbaaden, hvorefter Føreren fik Ordre til at gaa om Bord igen og faa Styregrejerne i Orden og føre Skibet læn-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

gere ud fra Land, hvor det skulde sænkes med Bomber, før det blev Dag.

Da Baaden kom tilbage fra Undervandsbaaden, gik Føreren ind i Bestikluk-afet og viste en tysk Officer Skibets Plads i Kortet og gjorde ham opmærksom paa, at Skibet befandt sig i neutralt Farvand. Da Styregrejerne imidlertid ikke kunde bringes i Orden hurtigt nok, beordredes Mandskabet fra Borde, og der blev lagt 4 Bomber paa forskellige Steder i Skibet.

Skibet sank kort efter at Mandskabet var gaaet i Baadene.

Stb. Baad gik langs Siden af Undervandsbaaden og satte de tre Tyskere om Bord. Der sattes derefter Sejl paa Baaden, og man forsøgte paa at komme rundt Candelaria Pt. for at komme ind til Ferrol, men da Søen blev for høj, holdtes der af og styredes ind til Carino, hvor begge Baadene ankom Kl. 8 Fmd. den 21. Juni.

Kl. 0,45 Fmd. den 21. Juni gik begge Baadene fra Borde.

Skibet blev sænket ca. 1,5 Sml. fra Land paa ca. 43° 44′ 00″ N. Brd. 8° 2′ 30″ V. Lgd.

L. Lorentsen,
Fører.

Nr. 160/1917. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 31. Juli 1917.

Hansen,
fg. Ass.

Kaptajnen bemærker, at Ladningen bestod af Kul. Ladningen var indtaget i Barry Docks og skulde til Dakar. Den tilhørte Wilson Sons & Co. Hvorvidt den var forsikret, vides ikke.

Skibsrheder Nissen bemærker, at Skibet var forsikret i det kongelige oktrojerede Søassurance Kompagni. Skibet var krigsforsikret i England, Regeringens Krigsforsikring. Der var ingen Interesseforsikring tegnet.

Kaptajnen bemærkede, at den fremlagte Rapport var en Udskrift af Skibsbagbogen; denne var tilstede i Retten.

De mødende henholdt sig til den fremlagte Rapport, der oplæstes for dem idet de bekræftede dens Rigtighed i et og alt.

Søforhøret sluttet.

Retten hævet.

K. Sindballe.

V. Larsen. *I. Møller.*

Aar 1917 den 3. December Formiddag Kl. 10 blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand: fhv. Amtmand Bærentsen i Henhold til Konstitution af 30. August 1917 og af dens Medlemmer: Kaptajn Bundesen og Kaptajn Larsen.

Der foretoges:

Nr. 160/1917. Søforhør i Anledning af, at S/S »E. T. Nygaard« er sænket.

Forhøret reassumeredes.

Af Besætningen mødte:

Kaptajn Lorents Lorentsen.

Rhederen, Kaptajn M. Nissen mødte.

For Mæglerne Petersen, Møller & Hoppe mødte Hr. Ernst Philipson.

Der fremlagdes en Skrivelse og Kopi af Skrivelse til Udenrigsministeriet.

De fremlagte Dokumenter lyder efter hinanden saaledes:

Dampskibsselskabet A/S »ATALANTA«.
M. Nissen.

Kjøbenhavn Ø., den 1. December 1917.
Lundsgade 6.

Hr. Petersen, Møller & Hoppe,
her.

S/S »E. T. Nygaard«.

Som meddelt Hr. Thøyer i Telefonen igaar søger vi gennem Udenrigsministeriet at opnaa Erstatning af Tyskerne for Sænkningen af denne Damper, der fandt Sted paa spansk Søterritorium, og Udenrigsministeriet har arbejdet med Sagen.

Endnu er det dog kun lykkedes at opnaa et Afslag, idet Tyskerne simpelthen paastaar, at vort Udsagn passer ikke.

Imidlertid havde vi endnu et Bevis paa Haanden, hvilket ikke fremkom ved Søforklaringen her, begrundet paa at Kaptajnen først omtalte det bagefter, nemlig de sidste 3 Stykker i Brevet til Udenrigsministeriet, hvoraf jeg her sender en Afskrift.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Hvis De vil lade Retten læse det hele her og Afskriften til Udenrigsministeriet, saa vil den forstaa, hvad det drejer sig om og hvorfor vi efter Udenrigsministeriets Tilskyndelse ønsker et nyt Forhør optaget.

Maaske De vil gøre opmærksom paa, at kun Kaptajnen kan afhøres, idet 1. Mester Nielsen er i Rotterdam, hvor han tilser nogle Nybygninger, men at hans Underskrift muligvis kan tilføres med den danske Konsul i Rotterdam som Dommer.

Imødeseende Meddelelse i Telefonen, hvornaar Forhøret kan afholdes, forbliver jeg

Med Højagtelse

M. Nissen,

Nr. 160/1917. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 3. December 1917.

Blum,

Ass.

»Atalanta«.

Kopi.

Udenrigsministeriet,

her.

S/S »E. T. Nygaard«.

I Henhold til Telefonsamtalen igaar med Hr. Kontorchef Langkjær afsendte vi straks til den danske Konsul i Coruna Telegram og Brev, hvoraf vi tillader os at sende en Afskrift.

Ved nærmere Eftertanke tror vi dog der er meget ringe Mulighed for at finde Vraget, da Vandet der omkring er meget dybt, vist over 30 Fv., desuden er det Vinter, hvor Søen er oprørt næsten til Stadighed.

Det er trist, at den tyske Regering ikke mener at kunne akceptere vor Bevisførelse, særlig da den selv jo ingen Modbevis kan have, andet end den Udtalelse, at vor ikke passer, og den Bevisførelse er nok saa negativ.

Føreren og Besætningen havde ikke Skygge af Tvivl om, at Skibet virkelig sank der, hvor det angives, hvilket ydermere fremgaar af medfølgende Journal-Uddrag, der viser i hvilken Afstand de forskellige Pynter, der ligger op til Cape Ortegal incl. denne Pynt, passeredes; desuden er der gjort en Tilføjelse i Journalen. Begrundet paa at Kladdejournalen gik tabt under Manøvrene ved at komme i Baadene kan forskellige Pejlinger ikke opgives eller udløbne Distancer efter Loggen samt Vindens Retning og Barometerets Stand.

Det bedste Bevis synes os imidlertid at være dette, at Føreren af Undervandsbaaden absolut vilde have Skibet ført længere tilsøs inden Sænkningen, hvilket altsaa ikke skete, fordi han selv havde skulle vore Styregrejer itu, hvilket altsaa skete i et neutralt Farvand. Alene dette Bevis burde være nok for den tyske Regering til at yde os Erstatning.

Imidlertid har vi endnu et Bevis, nemlig:

Efter at Besætningen var gaaet i Baadene, havde sat Sejl og samtidig roede ud fra Land, vel et Kvarter eller 20 Minuter efter, udbrød 1. Mester Nielsen til Kaptajnen: »Se Kaptajn, der kommer en Damper«, hvortil Kaptajnen svarede, da han saa Lyset: »Nej, det er ikke nogen Damper, det er Estaca Fyr, der aabner op af Pynten«.

Trækker man nu en Linie paa Kortet fra Estaca Pt. til henover den Pynt, hvor Lyset bliver synligt for Iagttageren, naar han bevæger sig udover, saa rører denne Linie ikke ved Kysten (nærmere end 2 Sømil lige ud til Candelaria Pynt, altsaa den Pynt, som Besætningen i Baadene vilde forbi, men ikke kom.

Dette Bevis er absolut afgørende for Rigtigheden af Kaptajnens Angivelse af Skibets Position ved Sænkningen, thi der var roet og sejlet et Kvarter, 20 Minutter udover, og endnu var man langt inden for 3 miles Grænsen.

Nr. 160/1917. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 3. December 1917.

Blum,

Ass.

Kaptajnen forklarer, at han, da han opdagede Undervandsbaaden, sejlede i en

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Linie, hvor Kap Prior Fyret lige var klar af eller rettere tangerede Candelaria Point. Derimod saas Estaca Fyr ikke længere. Skibet var da rundet Kap Ortegal, og Estaca Fyret var forsvundet bag ved Kap Ortegal. Efter at Besætningen var gaaet i Baadene og havde sat Sejl og roede ud fra Land vel et Kvarters Tid eller 20 Minutter efter at de var gaaet i Baadene, udbrød 1. Mester Nielsen til Komparenten: »Se, der kommer en Damper«, men Komparenten kunde, da han saa det Lys, hvortil 1. Mester sigtede, straks se, at det var Estaca Fyret, der aabnede op for Ortegal Pynten, og dette sagde Komparenten til 1. Mester.

Forespurgt hvorpaa Komparenten kunde se, at Lyset kom fra Estaca Fyret og ikke fra en Damper, siger Komparenten, at han med Bestemthed kunde kende kende Fyret, som han kort i Forvejen havde passeret. Han kan ikke nu opgive, hvorledes Fyret blinkede, men i det Øjeblik, da han gjorde Iagttagelsen, kendte han det med fuldstændig Bestemthed.

Komparenten tilføjer, at da de gik i Baadene, var Kap Prior Fyret gaaet i Skjul af Candelaria Pynten. Medens Komparenten var ovre paa Undervandsbaaden, var de paa S/S »Nygaard« tilbageværende Skibsofficerer bange for, at Skibet skulde drive i Land. Skibet var saa tæt inde, at man kunde se Brændingen, uagtet det var midt om Natten og meget mørkt. Det var stærk Paalandsvind.

Kaptajnen bemærker endelig, at de med Baadene sejlede nordlig Kurs.

Oplæst. Vedstaaet.

Retten hævet.

Søforhøret paany sluttet.

C. Bærentsen.

Bundesen. *V. Larsen.*

»E. T. Nygaard«s
Rederi: Dampskibsselsk. »Atalanta«. Kbhvn.
Reg. Tonn. Br.: 1927.
Reg. Tonn. Net.: 1158.
Tons DW.: 3450.
Bygningssted: Scheepswerf Jan Smit & Cz. Alblasserdam.
Bygningsaar: 1916.
Materiale: Staal.
Klasse: Lloyds Reg. ✠ 100 A 1.
Assurance: ca. Kr. 1,350,000. »British Government War Risk«.

172. Skonnert »SOPHIE« af Kjøbenhavn.

Skudt i Sænk i Atlanterhavet den 23. Juni 1917 paa Rejse fra Øfjord til Wick med 825 Tdr. Sild. Ingen Omkomne.

Udskrift af Søforhørsprotokollen ved Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn.

Aar 1917 den 10. Juli Eftermiddag Kl. 1½ blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand: Docent K. Sindballe i Henhold til Konstitution af 15. Juni 1917 og af dens Medlem: Kaptajn Møller, idet det andet søkyndige Medlem var blevet forhindret i at møde og der ikke med saa kort Varsel havde været Lejlighed til at tilkalde et andet Medlem.

Der foretoges:

Nr. 144/1917. Søforhør i Anledning af, at Skonnert »*Sophie*« er sænket.

Af Besætningen mødte.

Matros N. Clausen.

Letmatros A. Andersen.

Kok R. Jørgensen.

For Rhederiet: A/S De forenede Islandsforretninger mødte Forretningsfører S. O. Larsen og F. J. Juliussen.

For Krigsforsikringen mødte Ingenior Caspersen.

Forretningsfører Larsen bemærker, at »Sophie«s Kaptajn opholder sig i England og kommer ikke hjem foreløbig.

De mødte af Besætningen meddeler, at Styrmanden blev syg paa Island og derfor blev ladt tilbage der. »Sophie« var paa Rejse fra Siglufjord paa Island til Wick i Skotland med en Ladning saltede Sild. Den 23. Juni Kl. 3,50 Eftermiddag blev »Sophie« skudt i Sænk af en tysk Undervandsbaad. Der blev ikke givet noget Varsel, med mindre da, at de to første Skud, der faldt i Læ af Skibet, skulde tjene som Varsel. Det tredie Skud faldt til Luvart, og det fjerde Skud tog Stormasten. Mandskabet gik i Baadene straks ved det første Skud, og da det fjerde Skud

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

kom, havde man allerede fjernet sig ca. 40 Meter fra Skibet. Baadene sejlede først hen imod Undervandsbaaden, der var ca. 800 Meter borte, men man havde det Indtryk, at Undervandsbaaden ikke ønskede dette, da Skudene fra den kom stadig nærmere. Man opgav da at sejle hen imod Undervandsbaaden og holdt sig i Nærheden af Skibet, der stadig blev beskudt af Undervandsbaaden. Tilsidst gik Undervandsbaaden hen i Nærheden af Skibet og skød det ned. Der var da gaaet ca. $1^1/_2$ Time, fra det første Skud faldt. Umiddelbart efter dykkede Undervandsbaaden ned og forsvandt uden at man havde været i Forbindelse med den. Mandskabet drev rundt i Baadene til omtrent Kl. 11 næste Formiddag, da de blev optagne af et engelsk Krigsskib.

Forretningsfører Larsen bemærkede, at Skibet var kaskoforsikret i det kongelige oktrojerede Søassurance-Compagni.

Ladningen var købt af den engelske Regering.

Der var ingen Interesseforsikring tegnet.

Oplæst. Vedtaget.

Forhøret sluttet.

Retten hævet.

K. Sindballe. I. Møller.

»Sophie«s
Rederi: (Aktiesj De forenede Islandsforretninger. København.
Reg. Tonn. Br.: 89 .
Reg. Tonn. Net.: 78.
Bygningssted: Thuro.
Bygningsaar: 1885.
Materiale: Eg.
Klasse: —
Assurance: Kr. 40,000.

173. 3-m. Skonnert »STAR« af Aalborg.

Beskudt og sænket i Atlanterhavet den 23. Juni 1917 paa Rejse fra Kjøbenhavn til Island med 190 Tons Stykgods. Ingen Omkomne.

Udskrift af Esbjerg Købstads, Skads Herreds og Fanø Birks Justitsprotokol.

Aar 1917 den 28. Juni Eftermiddag Kl. 3 blev Esbjerg Købstads Skads Herreds og Fanø Birks Søret sat og holdt paa Tingstedet i Esbjerg administreret af den ordinære Formand med Søretsmedlemmerne Lodsoldermand Ibsen og Kaptajn P. M. Degn, hvor der foretoges:

Ekstraretssag Nr. 20/1917. Søforklaring til Oplysning om 3-m. Skonnert af Aalborg »*Star*«s Torpedering.

For Ejerne af Skonnerten Interessentskabet »Star« af Aalborg mødte Skibsmægler Chr. Jensen, Aalborg, og fremlagde Begæring om Søforklaring og Fortegnelse over Skonnertens Mandskab.

For Krigsforsikringen for danske Skibe mødte Konsul Breinholt, Esbjerg og fremlagde telegrafisk Fuldmagt.

Mægler Jensen meddelte, at den korresponderende Rheder i Gaar telegrafisk havde meddelt Mægler Heschers Søn i Kjøbenhavn, at Søforklaring vil blive afholdt i Dag med Anmodning om at underrette de interesserede Ladningsejere og Ladningsassurandører herom.

Af disse var ingen mødt.

Saavidt Komparenten bekendt er Kaskoassurandørerne Danske Lloyd Kjøbenhavn.

Der fremlagdes Rapport af 26. ds.

Rapporten er saalydende:

Esbjerg Politistation. Rapport. Tirsdagen den 26. Juni 1917.

Føreren af Fiskekutteren »Dagmar Elisabeth« E. 69, Hans Jens Hansen, 45 Aar gammel, Skolegade 74, indfandt sig Dags Eftermiddag paa Politistationen og meddelte, at han i Formiddags ved 10 Tiden i Nordsøen i Nærheden af Cance Lysbøje fra en tysk armeret Trawler »Seeadler« fik 5 danske Søfolk om Bord, som han fik Ordre af Trawlerens Fører til at tage med til dansk Havn. Føreren gav iøvrigt ingen Oplysning om de fem Søfolks Forhold.

Efter at Søfolkene var komne om Bord i Komparentens Fartøj fortalte de, at de var fra en dansk Skonnert »Star«, der var bleven bombesprængt af en tysk Undervandsbaad, der havde overhalet dem ca. 50 Kvartmil N.V. for Shetlandsøerne. Komparenten, der var for Udgaaende med sin

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Kutter, vendte straks om, da han havde faaet Søfolkene om Bord og satte Kursen efter Esbjerg. Han ankom i Havn med Fartøjet Kl. 1½ Eftermiddag og meldte straks det passerende til Havnevæsenet.

O. G. Aftraadt.

Derefter mødte de fem indbragte Søfolk fra Skonnerten »Star«.

1. Fremstod Føreren af nævnte Skonnert Michael Thorvald Weile, født den 8. November 1871, Marstal Sogn, der forklarede, at han har sejlet med Skonnerten »Star«, der var et 3-m. Skib, hjemmehørende i Aalborg fra i Fjor i April Maaned. Foruden Komparenten var Skonnerten bemandet med følgende Mandskab.

II. Styrmand Leonhard Harald Vester født den 23. Oktober 1888 i Gimsing.

III. Matros Rasmus Vilhelm Jensen, født den 29. December 1896 i Herredskirke, Lolland.

IV. Ungmand Niels Christian Kiel, født den 23. Februar 1899 i Budolfi Sogn i Aalborg.

V. Kok Villiam Ernst Johan Petersen, født den 6. Juni 1898 i Tyskland.

Komparenten udgik med Skonnerten fra Kjøbenhavn den 14. Juni d. A. for at gaa til Island med en Ladning Stykgods, der var fuldstændig fri for Krigskontrabande. Han holdt Kurs langs med Norges Kyst, saa tæt ind paa Land som muligt indtil han naaede Utsire Fyr, som han dog ikke fik i Sigte paa Grund af Taage. Derefter styrede han misv. N.N.V. saa vidt Vinden tillod. Vejret var skiftende med Taage og Stille, saa han ofte laa og drev uden Styr.

Om Lørdagen den 23. ds. lod Solen sig se, og han tog da Højden Kl. 8 Formiddag for at bestemme Længden ved Kronometeret, og Kl. 12 Middag tog han Bredden. Skibet befandt sig da paa 61° 28′ nordl. Bredde og 0° 30′ vestl. Længde. Vinden var S.V. med Regnbyger. Han styrede N.N.V., og da de havde sejlet ca. 25 Kvartmil, og Kl. var 5 om Eftermiddagen, blev det Stille med Regn. Han lod derefter Skibet drive uden Styr til Kl. 9½ Aften. Paa dette Tidspunkt kom en tysk U.-Baad til Syne ca. 8 Kvartmile forude. U.-Baaden affyrede straks 4 skarpe Skud mod Skonnerten, der slog ned i Vandet ca. 50 Meter fra Skibet. Komparenten gav straks Ordre til at fire Sejlene og sætte Redningsbaaden ud. Han havde det danske Flag oppe i Mesanmasten, og det danske Nationalmærke var malet paa begge Skibssider. Det var sigtbart Vejr og fuldt Dagslys.

Straks efter at U.-Baaden havde affyret de 4 Skud, dykkede den ned og nærmede sig Skibet med Periskopet over Vandet.

Da Komparenten og Mandskabet var kommen ca. 200 m. fra Skibet, kom U.-Baaden til Syne og rettede sin Kanon mod Baaden. Komparenten og Mandskabet roede Baaden hen paa Bagbordssiden af U.-Baaden, hvorefter de fik Ordre til at gaa om Bord i U.-Baaden. Da de vare komne om Bord, afleverede Komparenten Skonnertens Skibspapirer, som han havde taget med sig, til Chefen paa U.-Baaden. Komparenten gav derhos Oplysning om Skibets Nationalitet, hvorfra de kom, og hvor de skulde hen, samt protesterede mod, hvad der var sket. Chefen svarede, at Skibet skulde sænkes, fordi det var indenfor Spærrezonen, Komparenten protesterede mod Sænkningen, men Protesten blev ikke taget til Følge, og Chefen sendte 5 Mand med Bomber i Komparentens Baad hen til Skonnerten. Komparenten og hans Mandskab blev holdt tilbage paa U.-Baaden og fra dennes Dæk saa Komparenten og Mandskabet, at de tyske Matroser gik om Bord i Skonnerten og begyndte at lange Provianten op paa Dækket. Komparenten og Mandskabet fik nu Ordre til at gaa ned under Dækket i U.-Baaden. Noget efter hørte de nogle Detonationer, derefter blev de atter kaldt op paa Dækket, og det blev meddelt Komparenten, at nu var Skonnerten sænket, der flød noget af Dækslasten paa Vandet, men iøvrigt var Skibet forsvundet. Kl. var ca. 11½, da Sænkningen fandt Sted, i hvilken Hense-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

ende Komparenten bemærker, at Tiden er beregnet efter tysk Tid. — Chefen paa U.-Baaden gav nu Komparenten og Mandskabet Ordre til at gaa om Bord i Redningsbaaden, men derimod protesterede Komparenten, da det saa ud til daarligt Vejr, og Redningsbaaden havde taget Skade og var bleven læk. Komparentens Protest blev i dette Tilfælde taget til Følge, og Komparenten og Mandskabet fik Lov til at blive om Bord i U.-Baaden og Chefen lovede at sætte dem om Bord i dansk Skib, saasnart som muligt. De opholdt sig i U.-Baaden til Dags Morgen Kl. 8, da de blev sat om Bord i en tysk armeret Trawler »Seeadler« i Nærheden af Blaavandshuk Fyr. — Trawleren sejlede dem derefter hen til den danske Fiskekutter, som i Dag har indbragt dem her i Havnen. De blev behandlet godt i U.-Baaden, og det samme var Tilfældet i Trawleren. De fik ikke noget Tøj med fra Skonnerten udover, hvad de gaar og staar i.

U.-Baaden havde enten Nr. 95 eller Nr. 55, idet det første Nummer blev opgivet for Komparenten og det sidste for Styrmanden. Hverken Komparenten eller Mandskabet har set noget Nummer paa U.-Baaden.

Skonnerten, der som forklaret var 3-m., var bygget af Jern for ca. 16 Aar siden i Solvesborg i Sverrig. Den maalte 98,96 netto Registertons og tilhører Rhederiet Søgaard i Aalborg. Komparenten kender ikke Skonnertens Værdi eller Assuranceforhold, han ved ej heller Besked paa Ladningens Værdi eller dennes Assurance. Komparenten bemærker, at Mandskabet i U.-Baaden fortalte, at U.-Baaden samme Dag havde sænket en 2-m. Skonnert Sophie, hvortil de havde benyttet 16 Granater. Der var 2 engelske Krigsfanger om Bord i U.-Baaden. I den Tid Komparenten og hans Mandskab var om Bord i U.-Baaden, sænkede denne ikke nogle Skibe, og den overhalede ej heller nogle. U.-Baaden havde af Ammunition kun 3 Granater og 2 Torpedoer tilbage. U.-Baaden blev i Søndags ved Middagstid forfulgt af nogle engelske Krigsskibe, men den undgik Forfølgerne, idet den dykkede 30 m. ned.

O. G. Aftraadt.

Saa fremstod Styrmand Leonhard Harald Vester, Matros Rasmus Vilhelm Jensen, Ungmand Niels Christian Kiel og Kok Villiam Ernst Johan Petersen, der forklarede ganske overensstemende med Skipperen Veile, og derefter vedtog dennes Forklaring, som forelæstes dem, som deres egen.

O. G. Aftraadt.

Skipperen oplyser, at han med sit Mandskab har taget midlertidigt Ophold paa Sømandshjemmet i Esbjerg.

H. Jørgensen,
Obt.
Vald. Berg.

Fremlagt i Esbjerg Købstads, Skads Herreds og Fanø Birks Søret den 28. Juni 1917.

Esmann.

Mægler Jensen fremstillede Skibets Fører og Mandskab.

Føreren Michael Thorvald Weile, Styrmanden Leonhard Harald Vester, Matros Rasmus Vilhelm Jensen, Ungmand Niels Christian Kiel og Kok Villiam Ernst Johan Petersen blev gjort bekendt med deres Vidnepligt, idet de erklærede sig bekendt med Edens Hellighed og Betydning, hvorefter de 4 sidstnævnte fratraadte og

Føreren Michael Thorvald Weile godkendte Rapporten, der blev oplæst for ham med Bemærkning, at Ladningen bestod af al Slags Stykgods saasom Mel, Gryn, Bryd, Olie, Tjære, grøn Sæbe og Ost, alt var indladet i Kjøbenhavn, og Komparenten havde det danske Toldvæsens Attest for, at ingen Del af Ladningen indeholdt 25 pCt. af udenlandsk Raaprodukt, og at intet var Krigskontrabande.

Han passerede Utsire Fyr — saavidt han husker Torsdag den 21. ds. — uden at se det, men efter hans Beregning ikke længere vest for det end ca. 6 Sømil. Han

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

husker ikke nøjagtig Grænsen for Spærrezonen, men han var inden Afrejsen fra Kjøbenhavn blevet forsynet med et nyt Søkort, paa hvilket han havde afsat Spærrezonens Grænser, han ved at den nordlige Grænse var 62°. Han var altsaa, da han den 23. ds. gjorde sin Observation, inde i Spærrezonen, og han maa anse det for rigtigt, hvad U.-Baadens Chef erklærede, at han, da han Kl. ca. 9½ om Aftenen blev overhalet af U.-Baaden, ikke var kommen udenfor Zonen. Chefen meddelte ham, at han var 16 Kvartmil fra Zonens nordlige Grænse.

Han maa altsaa være ført længere mod Syd og Vest, end han havde beregnet, i de Dage, da han var ude af Stand til at gøre Observationer. Han har ikke bemærket nogen Unøjagtighed ved Kompasset.

Han afleverede alle Skibets Papirer, derunder Maalebrev, Logbog og Folkelisten samt Toldvæsenets Attest og forlangte disse Papirer tilbage, men det blev ham nægtet.

Han og Mandskabet tilbragte saa Tiden fra Lørdag Aften til Tirsdag Morgen i U.-Baaden, kunde gaa frit omkring og undersøge alt og havde endog Adgang til Periskopet. Ved Norges Kyst maatte de dykke for at undgaa 2 engelske Torpedojagere, og i Skagerak løb de med Lethed fra en engelsk Undervandsbaad, de blev hele Tiden vel behandlede og fik god Forplejning, det var ganske vist deres egen Proviant, naar undtages Kartofler. De engelske Krigsfanger fortalte, at de havde ikke haft noget at spise om Bord i U.-Baaden de sidste Par Dage før »Star« blev overhalet.

Komparenten bemærker paa Anledning, at han før Afrejsen fra Kjøbenhavn havde faaet Ordre fra Rhederiet til at holde sig udenfor Spærrezonen. Ordren var skriftlig og Brevet underskrevet af Skibsinspektør Nielsen og bilagt Reglerne fra dansk Sejlskibsrhederiforening om Reglerne for Sejlads udenfor Spærrezonen.

Komparenten mener, at han har gjort, hvad der stod i hans Magt for at undgaa Spærrezonen, og efter hans Mening skulde den Kurs, han holdt fra Utsire, ogsaa have holdt ham udenfor.

Endelig bemærker han, at han henledte U.-Baadschefens Opmærksomhed paa, at Vejret havde forhindret ham i at tage Observationer, det indrømmede Chefen men tilføjede, at en forsigtig Kaptajn holdt sig hellere 20 Kvartmil nord for Grænsen end sønden for den. Han henledte ligeledes Opmærksomheden paa, at det var Vind og Strøm, der havde forsat ham, ogsaa dette indrømmede Chefen.

Oplæst. Vedtaget.

Derefter fremstod Styrmand Leonhard Harald Vester, født den 23. Oktober 1888, der blev forelæst Rapporten, som han i et og alt kan godkende. Han ved ikke, i hvilken Afstand de passerede Utsire Fyr, men efter den Kurs, de holdt, antog baade han og Føreren, at de var udenfor Spærrezonen, og de var glade over, at de var skuppet ud, men da de den 23. ds. tog Observationer, kunde de nok se, at de var kommen noget indenfor Spærrezonen, og Komparenten antager, at det er Vind og Strøm, der har forsat dem. Han bemærker, at de om Torsdagen passerede en Skonnert, og den laa godt vest over, saaledes at den ogsaa maa have antaget, at den var udenfor Farezonen, og det bestyrkede baade Komparenten og Kaptajnen i deres Opfattelse af, at de var udenfor Zonen.

Oplæst. Vedtaget. Aftraadt.

Derefter mødte Matros Rasmus Vilhelm Jensen, født den 29. December 1899, der blev forelæst Rapport, mod hvis Rigtighed han intet har at indvende, idet han dog bemærker, at han ganske vist saa, at der blev gjort Observationer den 23., men hvad Resultatet var, spurgte han ikke om. Han gik ud fra, at de hele Tiden var udenfor Spærrezonen, men han har ikke talt med nogen af Mandskabet herom ligesaalidt som han kender Spærrezonens Grænser. Han mener, at det er rigtigt, at Vejret hindrede Observationerne Dagene forud for den 23. ds.

Han saa, at Kaptajnen afleverede Skj-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

bets Papirer til U.-Baadschefen, men hørte ham ikke forlange dem igen.

Oplæst. Vedtaget.

Derefter mødte Ungmand Niels Christian Kiel, født den 23. Februar 1899, der godkendte Rapporten, idet han dog bemærker, at han ikke blev gjort bekendt med Resultatet af Observationerne, men heller ikke spurgte om dem, ligesaalidt som han talte med nogle af de andre om, hvorvidt de var inde i Spærrezonen, hvis Grænser han ikke engang kender. Han ved, at Skibets Papirer blev afleverede til U.-Baadens Fører, og medens de opholdt sig i U.-Baaden, hørte han Kaptajnen sige til Styrmanden, at de kunde ikke faa Papirerne tilbage. Forøvrigt kan han godkende Kaptajnens Fremstilling.

Oplæst. Vedtaget.

Derefter mødte Kok Villiam Ernst Johan Pedersen, født den 6. Juni 1898, der afgav ganske samme Forklaring som forrige Komparent, idet han dog med Hensyn til Skibets Papirer bemærker, at han hørte, at Kaptajnen spurgte en af U.-Baadens Officerer, om han kunde faa Skibets Papirer tilbage, men Officeren rystede paa Hovedet.

Oplæst. Vedtaget.

Samtlige Komparenter fremstod derefter paany og blev forelæst Førerens Forklaring i Dag, imod hvilken de intet har at erindre.

Føreren Michael Weile tilføjer at han saa Lister Fyr, da han passerede dette, derefter saa han ikke Kysten og som anført heller ikke Utsire Fyr, men han beregnede efter sit Bestik, hvornaar han maatte være der.

Styrmand Vester tilføjer med Hensyn til Bemærkningen om, at de var glade ved, at de var sluppet ud, at den ikke maa forstaas saaledes, at de troede, at de havde været inde i Spærrezonen, men de var glade ved, at de havde passeret det smalleste Sted, som netop var ved Utsire.

De mødte Repræsentanter frafaldt Edsaflæggelse.

Formanden bemærkede, at Fiskekutteren »Dagmar Elisabeth« E 69 var gaaet ud paa Fiskeri og ikke kunde ventes hjem de første Dage, men at der ikke fandtes Anledning til at udsætte Sagen af denne Grund.

Søforklaringen sluttet.

Retten hævet.

Esmann.

S. H. Ibsen. *P. M. Degn.*

»Star«s
Rederi: C. Soegaard. Aalborg.
Reg. Tonn. Br.: 120.
Reg. Tonn. Net.: 99.
Bygningssted: Solverborg.
Bygningsaar: 1903.
Materiale: Staal.
Klasse: Bur. Ver. • I ³/₃ P. 1. 1.
Assurance: Kr. 70,000. Danske Lloyd og Dansk Søog Tranport Forsikring.

174. Skonnert »VONIN« af Kjøbenhavn.

Skudt i Brand i Atlanterhavet den 26. Juni paa Rejse fra Troon til Ørebak med ca. 155 Tons Kul og Stykgods. Ingen Omkomne.

Søe- og Handelsretten i Kjøbenhavn gør vitterligt:

Aar 1917 den 17. August Eftermiddag Kl. 2 blev Retten sat af Docent Sindballe i Henhold til Konstitution af 15. Juni d. A. og dens Medlemmer: Kaptajn Møller og Kaptajn Larsen.

Der foretoges:

Nr. 172/1917. Søforhør i Anledning af Skonnert »*Vonin*«s Beskydning.

Af Besætningen mødte:

Kaptajn P. M. Hansen.

Styrmand I. Grube.

Letmatros V. Nielsen.

For Rhederiet mødte Rhederen I. R. B. Lefolii.

For Krigsforsikringen for danske Skibe mødte Kaptajn Fabricius.

Der fremlagdes Afskrift af Søforklaring afgivet for den danske Konsul i Belfast.

Den fremlagte Afskrift af Søforklaring er saalydende:

Søforklaring om Skonnert »Vonin«.

1917. Juni 18. Paa Rejse fra Troon til

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Ørebach med en fuld og komplet Ladning Kul og et lille Parti Stykgods. Skibet var bekvemt lastet og i udmærket Søstand. Sejlede efter Autoriteternes Instruktioner, intet at bemærke for den 25. Juni.

Juni 26. Paa 56,53 N. B. 10,20 V. L. Kl. 11 Formiddag kom Styrmanden ind og varskoede Føreren, at der blev skudt efter Skibet; kom paa Dækket i en Fart, knap paaklædt og hørte det første Skud; kunde intet opdage; straks derpaa fulgte skarpe Skud og opdagede en Undervandsbaad i ca. 3 Kml. Afstand i vestlig Retning, hvorpaa Redningsbaaden med alt Tilbehør blev sat i Vandet, medens jeg, Føreren, firede forreste Takkel, faldt en Del af Fokkerigningen ned ved Siden af mig; kom hurtig i Baadene efterladende alt samt Skibspapirer, da Skibet blev beskudt hurtigt overalt, særlig Kahytten, roede i ca. en Kabellængde fra Skibet, forblev der i ca. $^1/_2$ Time, hvor der faldt ca. 50 Skud.

Med et brød en heftig Ild ud i Kahytten og forventede vi, at Undervandsbaaden vilde komme nærmere, men med en Gang sejlede den i modsat Retning med voldsom Fart, og vi roede atter om Bord for at redde Skibshunden og hvad der reddes kunde.

Jeg, Føreren, kom om Bord, fandt ikke Hunden og kunde intet udrette, da det halve af Skibet agter, hele Storriggen samt Mastebom, Gaffel, Storsejl og Gaffeltopsejl var et Flammehav; roede atter fra Skibet.

Kl. 1 Formiddag opdagede H. M. S. Krydser »Buttercup«, som kom op til os; blev bjærgede der om Bord og fik Ordre til at lade Redningsbaaden med alt Tilbehør gaa.

Forblev Skibet indtil Kl. 3 Eftermiddag; da Ilden var en Del dæmpet, blev der fra Krydseren sendt Baad med Mandskab og Slukningsmidler samt jeg ordret om Bord, fik efter megen Anstrengelse Ilden slukket og viste det sig, at Skibet var meget beskadiget, alt opstaaende samt Forriggen og Sejl var overalt gennemskudt af Granater. To Buler om Bagbord i det faste Skrog, hele Ruffet, Dækket fra agter til midtskibs, fuldstændig brændt samt en Del af Lasten, alle Reservesejl, alt Inventar, Proviant, alle Skibets Papirer samt alle Kaptajnens og Styrmandens Ejendele brændt.

Forblev om Bord i Krydseren til den 30. Juni.

Juni 30. Samme Dag landsat i Loch Swilly Irland, samtidig fik Ordre af Admiralitetet til at rejse til Londonderry, kom til dansk Konsul og telegraferede til Rhederiet.

Londonderry den 2. Juli 1917.

P. M. Hansen, Fører.
Grube, Styrmand.
V. Nielsen, Letmatros.

Bekræftet med Ed i min Overværelse.

I. H. Stirling,
Konsul.

3. Juli 1917.

At den foranstaaende er en tro og nøjagtig Udskrift af en mig forelagt Protokol betegnet »Søforklaring om Skonnert Vonin« bevidnes herved.

I. H. Stirling,
Konsul.

4. Juli 1917.

Nr. 172/1917. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 7. August 1917.

S. A. Hansen,
fg.

Rhederen bemærkede, at Størrelsen af Skibet var 874 N. R. T., at Skibet var forsikret for Kr. 59,800 i Krigsforsikringen for danske Skibe.

Lasten var indtaget i Troon og bestod af 155 Tons Kul og et lille Parti Stykgods. Ladningen tilhørte Rhederen. Den var forsikret i dansk Søkrigsforsikring for Varer, vistnok for et Beløb af 6000 Kr.; Fragtinteressen var forsikret i samme Selskab for 20,000 Kr.

Den fremlagte Søforklaring oplæstes for de mødende, der bekræftede den i et og alt.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Skibet blev af Englænderne ført til Loch Swilly, hvor en Repræsentant for Assurandørerne, en Kaptajn Madsen, besigtede det.

Efter Besigtelsen kondemnerede han det.

Der var gaaet Ild i Kullene, man havde om Bord, og Kaptajnen mener, at der er brændt ca. 1 Ton. Resten vilde den danske Konsul i Londonderry sælge; men Salget var endnu ikke gaaet i Orden, da man rejste videre.

Kaptajn Madsen vilde ogsaa søge at finde Købere til Skibet, men han sagde til Kaptajnen, at han ikke kunde sælge, før han havde Tilladelse fra det engelske Admiralitet.

Da Skibet blev beskudt var det stille Vejr og ingen videre Sø.

Paa Anledning bemærkede Kaptajnen, at det Parti Stykgods, man havde om Bord, bestod af 2 Kurve Figen, 60 Favne Kæde, en Rulle Slæbetrosse, et Parti Garneringsbrædder og nogle Maatter.

Skibet førte dansk Flag, da det blev beskudt og det danske Flag var malet paa Siderne.

Oplæst. Vedtaget.

Søforhøret sluttet.

Retten hævet.

K. Sindballe.

V. Larsen. *I. Møller.*

»Vonings

Rederi: J. B. B. Lefolii. Kbhvn.
Reg. Tonn. Br.: 104.
Reg. Tonn. Net.: 87.
Bygningssted: Helsingborg.
Bygningsaar: 1893.
Materiale: Staal.
Klasse: Bur. Ver. • I 3/3 G. 1. 1.
Assurance: Kr. 59,800. Krigsforsikringen for danske Skibe og De private Assurandører.

175. S/S »MARKERSDAL« af Kjøbenhavn.

Torpederet eller minesprængt i Nordsøen den 30. Juni 1917 paa Rejse fra Newcastle o. T. til Rouen med 2500 Tons Kul. Ingen Omkomne.

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn gør vitterligt:

Aar 1917 den 17. Juli Formiddag Kl. 9 blev Ekstraret sat af Rettens Formand: I. Koch og dens Medlemmer: Kaptajn Larsen og Kaptajn Møller.

Der foretoges:

Nr. 148/1917. Søforhør i Anledning af, at S/S »*Markersdal*« er sænket.

Af Besætningen mødte:

Kaptajn N. P. Mar. Danholt.
1. Styrmand Jørgen Chr. Munch.
1. Mester H. Chr. Christensen.
2. Mester H. Chr. Olsen.
Hovmester Thv. Olsen.
Kok Minius Nørregaard.

For Rhederiet mødte Kaptajn H. Elvstrøm, Skibsinspektør.

For Krigsforsikringen mødte Kaptajn Michelsen.

Der fremlagdes en Beskrivelse af »Markersdal«s Sænkning samt Udskrift af Søforklaring afholdt for Konsulatet i Newcastle.

De fremlagte Dokumenter lyder efter hinanden saaledes:

Beskrivelse af S/S »Markersdal«s Sænkning i Nordsøen.

S/S »Markersdal« af Rødbyhavn afgik fra Tynen den 30. Juni 1917 Kl. 8 Fmd., indehavende en Ladning Kul bestemt for Rouen.

Kl. 8,20 Emd. 30. Juni var Skibet ca. 12 Kml. misv. Syd for Flamborough Head. Lodsen og 2den Styrmand var paa Broen, og Kaptajnen befandt sig i Kahytten, da en voldsom Eksplosion fandt Sted, og Vandet strømmede ind i Kahytten. Kaptajnen gik straks paa Dækket, beordrede Besætningen til Baadene; Stb. Redningsbaad, i hvilken befandt sig 1. Maskinmester og 2 Sømænd, blev af 2. Styrmand firet i Vandet, men Baaden fyldtes, og man maatte kappe Fanglinen. Bb. Redningsbaad blev ogsaa firet, men fyldtes af Maskinens Dischargevand. Kaptajnen gav Ordre til at sætte Bb. Jolle i Vandet, dette viste sig umuligt paa Grund af den store Slagside, Skibet allerede havde til Stb. En Raft, der var anbragt paa Agterdækket, blev med Held sat udenbords. 8 Mand

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

reddedes i Bb. Redningsbaad, 3 i Stb. Redningsbaad og 5 Mand paa Raften, medens Kaptajnen, begge Styrmænd, Kokken og en Sømand befandt sig i Vandet, da Skibet sank ca. 8 à 10 Minutter efter Eksplosionen. Disse 5 Mand samt den øvrige Besætning blev tagne op af den britiske Destroyer D. 46 og senere landsat i Grimsby Kl. 10 Fmd. den 1. Juli. Dog maa bemærkes, at Stb. Redningsbaad med 1. Maskinmester og 2 Sømænd blev optagne af en britisk Kollier og tagne ind til Yarmouth. 1. Maskinmester er om Bord i den britiske Kollier blevet underrettet om, at Besætningen af denne havde set Periskopet af en U.-Baad saavelsom en Torpedo, der menes at have truffet Markersdal.

Hele Besætningen er reddet og uskadt. Alle Skibets Papirer og Dokumenter gik tabt med Skibet, ligeledes Kaptajnens Værdisager og kontante Penge.

J. Munch, 1. Styrmand.
N. P. Danholt, Fører.
M. Mikkelsen, 2. Styrmand.
N. Chr. Olsen, 2. Maskinmester.
Chr. G. Thode, 3. Maskinmester.
P. M. Petersen, Matros.
Tage Hansen, Matros.
Carl Hansen, Matros.
Peter Knudsen, Messedreng.

Nr. 164/1917. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 17. Juli 1917.

Blum,
Ass.

Udskrift af Konsulatets Protokol i Anledning af Søforklaring for S/S »Markersdal« af Rødby. (Sænket i Nordsøen af en Torpedo eller Mine den 30. Juni 1917).

Søforklaring. Aar 1917.

Den 5. Juli Kl. 10 Fmd. optoges efter forudgaaende Beramme paa det Kongelige Danske Konsulat i Newcastle upon Tyne Søforklaring i Anledning af, at S/S »Markersdal«, Kaptajn Danholt, af Rødby Havn, undervejs fra Tynen (Afgangsdag den 30. Juni) til Rouen med en Ladning Kul den 30. Juni 1917 ved Kollision med en Mine eller ved Torpedering blev sænket i Nordsøen.

Konsulen fremlagde Kaptajnens Anmeldelse og dennes Beskrivelse af Tildragelsen og bemærkede, at han til Forklaringen havde varslet de i Anmeldelsen af Kaptajnen som muligvis interesserede resp. med Oplysninger indesiddende Personer her, nemlig Hr. G. D. F. Dobson, repræsenterende Messrs. Lambert Bros. Ltd., og Hr. Fr. Madsen som Repræsentant for Kaskoassurandørerne og Krigsforsikringen for danske Skibe og Varer.

Skibs- og Maskindagbøgerne, Nationalitetscertifikatet samt Bemandingslisten var gaaet tabt. Ifølge Danmarks Skibsliste af 1916 maalte det 1033 R. T. N. og var bygget af Staal i Kjøbenhavn i Aaret 1907, samt bar Kendingsbogstaverne N. T. K. P.; dets Klassifikationscertifikat var gaaet tabt, men havde det senest i Maj dette Aar hos Smith & Drydock i Middlesbrough gennemgaaet Eftersyn og havde 1. Klasse i Norske Veritas for Skrog og Maskine. De ovenfor som varslet nævnte Hr. G. D. F. Dobson og Hr. Fr. Madsen var mødt. Mødt var endvidere Kaptajnen og efter forudgaaende Aftale med Konsulen af Besætningen 1. og 2. Styrmand, 2. Mester og Matros Hansen; Rors- og Udkigsmanden var ikke til Stede.

Fremstaar Kaptajn Danholt, der under Henvisning til den eventuelle Edsaflæggelse og til Lovens strenge Straf for Meneed behørigt formanes til Sandhed og navnlig ogsaa derved gøres opmærksom paa, at det er hans uvægerlige Pligt intet at fordølge, som kan tjene til Oplysning.

Kaptajnens Næringsbevis som Skibsfører var gaaet tabt ved Forliset, men angav han at have erholdt saadant i Næstved ca. Aar 1905.

Kaptajnen forklarer:

At hedde Niels Peter Marius Danholt.
At være født i Odense den 14. September 1880.
At hans Bopæl er i Næstved.
At han hverken har været straffet eller tiltalt,

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

At han har faret med Skibet fra i September Maaned 1915.

Beskrivelsen af Tildragelsen samt Anmeldelsen gennemgaas Punkt for Punkt med Kaptajnen, der Punkt for Punkt fastholder samme, og intet ved at tilføje.

Paa Foranledning forklarer Kaptajnen:

1. At han ikke kan tænke sig andre herboende end de af ham opgivne, der selv eller som Repræsentanter for Tredjemand er interesserede i Sagen.

2. At Skibet ved dets Afgang fra Tynen ikke blot var i fuld sødygtig, men endog i fortrinlig Stand og da laa ca. 17′ for og ca. 18′ agter (engelsk Maal).

3. At Skibet ved Tildragelsen havde Kystlods om Bord.

Yderligere udspurgt af Konsulen endvidere:

4. Var De paa Dækket, da Eksplosionen fandt Sted? Sv.: Nej, jeg opholdt mig i Kahytten, men sprang ud paa Dækket; jeg var straks klar over, at Skibet vilde synke, og gav Ordrer til at sætte Baadene i Vandet; dette var som angivet i Rapporten forbundet med store Vanskeligheder, særlig da Maskinen stadig holdt Fart.

5. Beordredes Maskinen ikke til at stoppe? Sv.: Jo, 2. Styrmand og Lodsen angiver straks at have slaaet Stop i Maskinen.

6. Denne Ordre synes tilsyneladende ikke at være efterkommet? Sv.: Nej.

7. Hvorledes holdt De og de andre fire Dem flydende i Vandet? Sv.: Vi havde alle Redningsbælter paa.

8. Hvor længe forblev De i Vandet, forinden De optoges? Sv.: Ca. 20 Minutter efter optoges vi af Destroyer D. 46.

9. Kunde man fra Baadene ikke tidligere have optaget Dem? Sv.: Nej, Baadene var fulde af Vand og ikke manøvredygtige.

10. Havde De og Lodsen forinden Afsejlingen fra Tynen erholdt de sædvanlige Admiralitets Instruktioner hensynlig Sejladsen? Sv.: Ja, af Commandør Parker, Dagen forinden Afgangen.

11. Blev disse Ordrer nøjagtig efterfulgte? Sv.: Ja.

12. Hvornaar forlod De Broen? Sv.: Kl. 7,30; jeg opholdt mig ca. 10 Minutter i Bestiklukafet og gik derefter nedenunder i Kahytten, hvor jeg sad parat for Eventualiteter ved Trappen, der gik op til Bestikken.

13. Hvorledes var Vejrforholdene? Sv.: Frisk O.N.O. Vind ca. 5 og Søen ca. 5, klart og sigtbart.

14. Saa De forinden eller efter Eksplosionen nogen U.-Baad? Sv.: Nej, intetsomhelst.

15. Har De nogen Mening om, hvorvidt Ulykken blev foraarsaget af en Torpedo eller Mine? Sv.: Nej, jeg ved kun, at det var en meget kraftig Eksplosion.

16. Hvor paa Skibet fandt den Sted? Sv.: Udfor Nr. 2 Lugen paa Styrbords Side; jeg bemærkede, at Nr. 2 Lugen var sprængt aaben, og Styrbords Side var splintret.

17. Hvorledes behandlede man Dem om Bord i D. 46? Sv.: Udmærket godt, man gjorde alt, hvad man kunde, for os.

18. I hvis Varetægt har De efterladt Redningsbaadene? Sv.: De blev efterladte paa Ulykkesstedet fulde af Vand, og Bbs. Jolle saas med Bunden i Vejret.

19. Gik Deres saavelsom hele Besætningens Effekter tabt? Sv.: Ja.

Oplæst. Godkendt. Aftraadt.

Konsulen bemærker, at heller ikke han kender andre Interesserede her end de af ham opgivne.

Fremstaar 2. Styrmand Mikkelsen, som ved Tildragelsen som Vagthavende havde opholdt sig paa Broen sammen med Lodsen — der under Henvisning til den eventuelle Edsaflæggelse og til Lovens strenge Straf for Mened behørigt formanes til Sandhed og navnlig ogsaa derved gøres opmærksom paa, at det er hans uvægerlige Pligt intet at fordølge, der kan tjene til Oplysning.

Komparentens Næringsbevis som Skibsfører og Styrmand var gaaet tabt, men

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

han angav at have erholdt Skibsførerbevis, dat. Kjøbenhavn 1912.

Komparenten forklarer:

At hedde Mikkel Mikkelsen.

At være født i Fuur den 11. April 1879.

At hans Bopæl er i Kjøbenhavn.

At han har været straffet og tiltalt for en Disciplinsforseelse om Bord i S'S »Absalon«.

At han har faret med Skibet som 2. Styrmand fra i Marts Maaned 1916.

Anmeldelsen og Kaptajnens Forklaring gennemgaas Punkt for Punkt med Komparenten, der Punkt for Punkt fastholder, tiltræder samme og intet ved at tilføje.

Paa Foranledning forklarer Komparenten:

1. De var Vagthavende paa Broen sammen med Lodsen? Sv.: Ja.

2. Bemærkede De, om det var en Torpedo eller Mine, der traf Skibet? Sv.: Nej, jeg saa intet som helst, forinden Eksplosionen skete.

3. Havde De en Mand paa Udkig? Sv.: Ifølge Reglementet skulde der være en, men jeg mindes ikke, om han befandt sig paa Bakken eller havde fjernet sig.

4. Hvem var det, og hvor befinder denne Mand sig nu? Sv.: Han er til Stede og kan kaldes ind.

5. Er Rorsmanden til Stede? Sv.: Han kom ind til Yarmouth og er ikke her.

6. Hvad foretog man sig paa Kommandobroen, efter Eksplosionen skete? Sv.: Jeg slog straks »Stop« i Maskinen, men jeg tror ikke, at Ordren blev efterkommet; jeg beordrede Rorsmanden at gaa i Baaden, gik til Stb. Redningsbaad og firede den i Vandet; men grundet paa, at Skibet stadig holdt sin Fart, fyldtes den med Vand. Jeg gik om til Hovedstopventilen, der er anbragt paa Kasingen, og lukkede Dampen til Maskinen for at standse denne, derefter gik jeg tilbage til Stb. Baad, men fandt Fangelinen kappet, og Baaden saas drivende agterud med 3 Mand i. Jeg tog mit Redningsbælte paa og gik til Stb. Jolle, som imidlertid ikke kunde sættes i Vandet grundet paa Slagsiden, hvorfor jeg i Forening med andre satte en paa Agterdækket staaende Flaade i Vandet, hvilket lykkedes, og nogle kom op paa den, medens jeg blev tilbage og sprang kort efter overbord og forblev i Vandet, indtil Destroyeren tog os op.

7. Hvor lang Tid holdt Skibet sig flydende? Sv.: Kun nogle faa Minutter efter, at jeg kom i Vandet, det gik ned med Forenden først, og Agterskib og Skruen saas ud af Vandet.

Fremstaar paany Kaptajnen, der paa Foranledning udtaler sig i nøjeste Overensstemmelse med 2. Styrmand, dog bemærker han, at han ikke tror, at Stopventilen virkede, og formoder, at den er blevet beskadiget ved Eksplosionen, da 1. Mester kort forinden havde undersøgt den og befundet den i Orden. Kaptajnen udtalte, at Skruen vedblev at gaa rundt, medens han laa i Vandet.

Forelæst. Godkendt. Aftraadt.

Fremstaar Matros Tage Hansen.

Komparenten forklarer:

At hedde Tage Hansen.

At være født i Lyngby den 10. Oktober 1897.

At hans Bopæl er Brande pr. Vejle.

At han hverken har været straffet eller tiltalt.

At han har faret med Skibet som Matros fra i Juni Maaned 1917.

Paa Foranledning forklarer Komparenten:

1. Det var Deres Vagt, da Ulykken skete? Sv.: Ja. Jeg forlod Roret Kl. 7,40.

2. Gik De da forud paa Udkig, eller holdt De Udkig fra Broen? Sv.: Jeg gik forud, men holdt ikke Udkig.

3. Hvorfor ikke? Sv.: Der blev intet Udkig holdt om Dagen, med mindre vi erholdt speciel Ordre dertil.

4. Opholdt De Dem paa Dækket? Sv.: Ja.

5. Bemærkede De, om det var en Torpedo eller en Mine, der foranarsagede Eksplosionen? Sv.: Nej, jeg saa ingenting.

6. Saa De Skibet synke? Sv.: Ja.

Fremstaar paany Kaptajnen, der hen-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

synlig Nr. 4 erklærer, at det var Sædvane at holde Udkig om Dagen.

Fremstaar 2. Maskinmester Olsen.

Komparenten forklarer:

At hedde Hans Christian Olsen.

At være født i Roskilde den 1. September 1879.

At hans Bopæl er i Aarhus.

At han hverken har været straffet eller tiltalt.

At han har faret med Skibet som 2. Mester fra i Marts Maaned 1916.

Paa Foranledning forklarer Komparenten

1. De var Vagthavende i Maskinen, da Eksplosionen skete? Sv.: Ja.

2. Erholdt De nogen Instruktioner fra Kommandobroen? Sv.: Telegrafen slog »Stop«; men da var jeg allerede paa Vejen op og turde ikke gaa tilbage.

3. Føltes Eksplosionen straks i Maskinen? Sv.: Ja.

4. Trængte der Vand ind? Sv.: Ja, temmelig stærkt, og Skibet begyndte at krænge stærkt over til Styrbord.

5. De ansaa det for livsfarligt at gaa ned og standse Maskinen? Sv.: Ja, absolut.

6. De saa Skibet synke? Sv.: Ja.

Forelæst. Godkendt. Aftraadt.

Paa Konsulens Spørgsmaal til de som interesserede mødte og til Kaptajnen, der nu gjordes bekendt med foranstaaende Forklaringer, om yderligere Spørgsmaal ønskes rettet til de alt afhørte, svarer alle benægtende.

Konsulen mener det ikke i Undersøgelsens Interesse nødvendigt at afhøre flere af de af Besætningen mødte, og heri er saavel de interesserede som Kaptajnen enige.

Samtlige Deponenter, der er blevne afhørte enkeltvis, fremtræder nu samlede og bekræfter — efter samlet at være blevet behørigt formanet til Edsaflæggelse — hver for sig deres Forklaring med Lovens Ed.

Konsulen henleder endnu Kaptajnens Opmærksomhed paa hans Forpligtelse til i sin Tid at melde sig til Søforhør.

Søforklaringen sluttet Kl. 1.

Louis Zøllner,
Consul.

Nr. 148/1917. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 17. Juli 1917.

Blum,
Ass.

De mødende vedtog den fremlagte Beskrivelse af »Markersdal«s Sænkning som rigtig i et og alt.

Den for Konsulatet i Newcastle afholdte Søforklaring blev gennemgaaet med dem af de mødende, der dér havde været afhørt.

Disse henholder sig til de af dem afgivne Forklaringer.

Kaptajn Danholt forklarer, at Skibet siden Maj 1916 har gaaet i Fart mellem England og Frankrig; det var ikke paamalet Nationalitetsmærke, men førte dansk Flag; det tilhørte som nævnt Dampskibsselskabet Rødby Havn og maalte 1014,55 netto, 1638 brutto Register Tons, (Skibet er ommaalt i April Maaned i Fjor, og Angivelsen i Dansk Skibsliste 1916 er derfor ikke helt korrekt). Skibet var forsikret i Krigsforsikringen for danske Skibe og De private Assurandører for 1,800,000 Kr., og det førte som forklaret Kul (2480 Tons) fra Newcastle til Rouen. Kullene var bestemte til et Firma ved Navn Schneider & Co., Paris.

Samtlige de mødende gentager, at Skibet gik til Bunds efter en Eksplosion den 30. Juni d. A. Kl. ca. 8½ Eftermiddag. Eksplosionen skete Kl. ca. 8,20.

Ingen af de mødende har ved den paagældende Lejlighed set nogen Mine, nogen Torpedo eller nogen Undervandsbaad, og Resten af Besætningen, hvoraf en Del befandt sig i England, har, saa vidt de mødende ved, heller ikke set noget.

1. Mester Christensen forklarer, at han blev optaget af en engelsk Kuldamper, der var paa Vej til London. Da han var der om Bord, fortalte baade Kaptajnen, Udkigsmanden og flere til Komparenten, at de havde set baade en Under-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

vandsbaads Periskop og en Torpedos Gang gennem Vandet fra Undervandsbaaden til »Markersdal«, samt at Eksplosionen skyldes denne Torpedo.

Oplæst. Vedtaget.

Forhøret sluttet.

Retten hævet.

I. Koch.

V. Larsen. *I. Møller.*

»Markersdal«s
Rederi: »Rødby Havn«, Rødby Havn.
Reg. Tonn. Br.: 1639.
Reg. Tonn. Net.: 1015.
Tons DW.: 2735.
Bygningssted: Burmeister & Wain, Kbhvn.
Bygningsaar: 1907.
Materiale: Staal.
Klasse: Norske Ver. ✠ 1 A 1.
Assurance: Kr. 1,800,000 Kr. Krigsforsikringen for danske Skibe og De private Assurandører.

---

176. 3m. Skonnert »CIMBRIA« af Marstal.

Beskudt og sænket i Atlanterhavet den 3. Juli 1917 paa Rejse fra Setubal til Thorshavn med 404 Tons Salt. Ingen Omkomne.

Udskrift af Færøernes Sorenskriveris Sørets-Protokol.

Aar 1917 den 10. Juli Kl. 8 Eftermiddag blev en Søret sat paa Tinghuset i Thorshavn af Formanden med Søretsmedlemmerne Andreasen og Christiansen samt nedentegnede Vidner.

Der foretoges:

Søforhør Nr. 31/1917 angaaende at 3-mastet Skonnert »*Cimbria*« af Marstal er bleven sænket af en Undervandsbaad.

Fremstod Fører af Skonnert »Cimbria«, Kristian Albertsen af Marstal, 33 Aar gammel. Han indleverer Beretning om det stedfundne, underskrevet af ham. Beretningen indlemmes saalydende:

Beretning
om
Skonnert »Cimbria«s Sænkning
den 3. Juli 1917.

»Cimbria« afsejlede fra Stornoway den 1. Juli 1917 med en Ladning Salt bestemt til Thorshavn Amtskommune. Den 3. Juli Kl. ca. 5 Eftm. blev Skibet beskudt af en tysk Undervandsbaad uden Varsel. Besætningen forlod Skibet i begge Baadene, men blev indhentet af Undervandsbaaden, og jeg blev beordret om Bord i Undervandsbaaden. Skibet blev udplyndret for alt anvendeligt for Tyskerne saasom Proviant, Tougværk, Sejl, Blokke, Sæbe, ja endog Besætningens og mine private Effekter. Efter Udplyndringen Kl. ca. 8 blev Skibet overhældt med Petroleum og antændt. Da Forbrændingen foregik langsomt blev yderligere to Sprængbomber anbragt udenbords om Bagbord. Disses Sprængning foraarsagede, at »Cimbria« sank straks. Jeg blev saa frigivet fra Undervandsbaaden og vi fortsatte Sejladsen i Redningsbaad og ankom den 5. Juli Kl. 3 om Morgenen til Suderøen.

Trangisvaag, den 6. Juli 1917.

K. Albertsen,
fhv. Fører af »Cimbria«.

Til Vitterlighed:
Besætningen.

Fremlagt i en Søret den 10. Juli 1917.

Thygesen.

Han bemærkede, at alle Skibspapirer med Undtagelse af Certifikatet, som er til Stede i Retten, gik tabt.

Han forklarer videre, at »Cimbria« var en af Eg paa Taasinge i 1903 bygget, ca. 203 Netto Tons stor, vel vedligeholdt 3-mastet Skonnert, tilhørende et Partrederi i Marstal med Erik Boye Kromann som bestyrende Reder. Komparenten ejede en Femtedel af Skibet.

Skibet var delvis assureret i Skibsforsikringen paa Ærø og iøvrigt krigsforsikret.

Skibet var paa Rejse fra Setubal med en Saltladning til Thorshavn. Komparenten havde igennem det danske Generalkonsulat i Lissabon skaffet sig Papirer, der udviste, at Ladningen alene bestod af Salt bestemt til Færøerne, og hvori garanteredes, at Ladningen ikke skulde blive udført til fjendtligt Land. Med disse Papirer, der nu er gaaet tabt, ansaa han sig sikret mod at blive taget ind til engelsk Havn.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Paa Rejsen fra Setubal, der paabegyndtes den 4. Maj d. A., blev han to Gange overhalet af engelske Vagtskibe, som lod ham passere.

Den 24. eller 25. Maj, da han var 55—60 Kvartmil syd for Færøerne, blev han overhalet af en fransk Krydser og beordret til Stornoway. Han protesterede herimod og henviste til sine Papirer, men fik den Besked, at Krydseren havde Ordre til at opbringe alt, hvad den mødte. Krydseren satte 4 Mand om Bord til ham, og de gik derpaa til Stornoway. Paa Vejen hertil bjærgede de de overlevende af Mandskabet fra Skonnert »Freden« af Marstal, der med Prisemandskab fra samme Krydser om Bord var bleven sænket 6 Dage forinden. Af Prisemandskabet var en bleven dræbt ved Angrebet paa den, og Kaptajnen og Kokken var døde af Udmattelse og Mangel paa Vand og Proviant Dagen før Komparenten traf Baaden. Der bjærgedes ialt 6 Mand, 3 Danske og 3 af det franske Prisemandskab, af hvilke den ene var haardt saaret.

Den 31. Maj naaede Skibet Stornoway, den 14. Juli blev han frigivet og den 1. Juli afsejlede han. Han ventede til denne Dag, da der taltes om, at der den Dag var frit Sejlads fra tysk Side.

Iøvrigt henholder han sig til den fremlagte Beretning.

Skibets Sænkning foregik ca. 70 Kvartmil S. S. V. af Munken.

Skibets Mandskab bestod af (foruden Komparenten):

Styrmand A. Nielsen, Varde.

Letmatros Axel Nielsen, Odense.

Letmatros Peter Rasmussen, Kjøbenhavn.

Ungmand Rognar Jørgensen, Nyborg.

Oplæst. Godkendt.

Fremstod Andreas Johan Nielsen af Varde, 26 Aar gammel, Styrmand paa Skonnert »Cimbria«.

Han forklarer som Vidne at den fremlagte Beretning, der var ham foreholdt, er rigtig. Kaptajn Albertsens Forklaring om Rejsens nærmere Forløb blev ogsaa af ham godkendt. Yderligere af Interesse ved Komparenten ikke at bemærke.

Oplæst. Godkendt.

Fremstod Letmatros paa »Cimbria«, Axel Nielsen af Odense, 20 Aar gammel, der som Vidne godkender den fremlagte Beretning.

Oplæst. Godkendt.

Fremstod Letmatros paa »Cimbria« Peter Christian Rasmussen af Kjøbenhavn, 17 Aar gammel, der som Vidne forklarer, at han godkender den fremlagte Beretning.

Oplæst. Godkendt.

Fremstod Ungmand paa »Cimbria« Rognar Jørgensen af Nyborg, 15 Aar gammel, der som Vidne godkender den af Kaptajnen indleverede Beretning.

Oplæst. Godkendt.

Der fandtes ikke af Retten Anledning til at kræve Edsaflægelse.

Søforhøret sluttet.

Retten hævet.

Thygesen.

Jens Andreasen. *C. Christiansen.*

Vidner:

H. A. Hansen. *E. Andreasen.*

»Cimbria«s
Rederi: E. B. Kromann. Marstal.
Reg. Tonn. Br.: 234 .
Reg. Tonn. Net.: 203.
Bygningssted: Taasinge.
Bygningsaar: 1903.
Materiale: Eg.
Klasse: Bur. Ver. ✠ 16. 3/3 G. 1. 1.
Assurance: Kr. 150,000. Krigsforsikringen for danske Skibe.

---

177. 2m. Fiskerfartøj »MARY BOYES« af Thorshavn.

Sænket i Atlanterhavet den 3. Juli 1917 paa Rejse fra Stornoway til Færøerne i Ballast. Ingen Omkomne.

Udskrift af Færøernes Sorenskriveris Sørets-Protokol.

Aar 1917 den 20. Juli Kl. 3 Eftermiddag blev en Søret sat paa Tinghuset i Thorshavn af Formanden med Sørets-medlemmerne Andreasen og H. C. Hansen samt nedentegnede Vidner:

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Der foretoges:

Søforhør Nr. 33/1917 angaaende at Kutter »*Mary Boyes*« er bleven sænket af en Undervandsbaad.

Fremstod Ole Jacob Christoffersen af Vestmanhavn, 27 Aar gammel, fhv. Fører af Kutter »Mary Boyes«, der indleverede Beretning om Sænkningen m. m., hvilken fremlagdes, (og indlemmedes saalydende):

Beretning

om de nærmere Omstændigheder ved Fiskekutter »Mary Boyes« Indtagelse til Stornoway paa Rejse fra Island til Færøerne og dens Sænkning af en tysk Undervandsbaad paa Rejse fra Stornoway til Færøerne den 3. d. M.

Den 8. Maj d. A. satte jeg Kurs fra Ingolfshävd til Færøerne efter at have drevet Fiskeri ved Islands Sydkyst med Kutter »Mary Boyes«. Den 11. s. M. Kl. 4 Formiddag traf jeg paa 63° 21′ nordlig Bredde og 14° vestlig Længde en engelsk Krydser. Krydseren satte en Baad ud og kom om Bord i »Mary Boyes«. En Officer spurgte om jeg havde Garanti, hvortil jeg svarede nej. Officeren opfordrede mig til at underskrive et Pa-(pir) hos sig. Hertil svarede jeg, at jeg kun ejede en Tiendedel af Ladningen og at jeg ikke kunde bortskrive Rederiets og Mandskabets Andel af Fangsten. Baaden begav sig derpaa tilbage til Krydseren. Efter ca. et Kvarters Forløb kom Baaden tilbage til Kutteren; den samme Officer som havde været om Bord før, meddelte mig, at Skibet skulde sejles til Stornoway, hvorefter der blev sat en Officer og 4 Mand om Bord i Kutteren. Jeg gjorde opmærksom paa, at Kutteren kun havde saa at sige ubrugeligt Vand om Bord, idet der var kommen Petroleum til Vandet, og at den var daarlig forsynet med Proviant. Der blev ikke svaret noget hertil fra Officeren. Det engelske Mandskab fik Proviant til eget Brug fra Krydseren, men ikke Vand. Den ombordværende Officer gav Ordre til at sejle efter Stornoway, men der var Modvind til at begynde med. Kursen blev sat efter Færøerne, og Officeren fik ikke dette at vide, forinden Skibet var ca. et Par Kabellængder fra Myggenæs. Officeren spurgte mig om jeg ikke troede det var »North Rana«, hvortil jeg svarede, at jeg antog det var Myggenæs. Der var en Del Taage om Landet. Da vi den 13. s. M. var inde paa Søterritoriet ved Myggenæs, sagde jeg til Officeren, at nu sejlede jeg ikke videre med Skibet, før end jeg havde faaet Vand og Proviant om Bord. Officeren svarede hertil, at han var villig til at sætte ind paa Midvåg for at faa Vand og Proviant, hvis jeg vilde underskrive hos ham, at jeg forpligtede mig til at sejle til Stornoway med Skibet og Mandskabet, naar vi havde faaet Vand og Proviant. Dette nægtede jeg at gøre, da jeg var forvisset om, at naar vi først var indkomne i en færøisk Havn vilde Mandskabet ikke sejle ud igen. Der blev talt en Del frem og tilbage og det endte med, at Officeren kaldte Englænderne agter paa Hækken, hvor de spændte Hanen op paa deres Revolvere og tvang Kaptajnen til at vende om igen. De var inde paa dansk Søterritorium, da dette skete. Jeg sagde, at han gjorde som han vilde, om han skød eller ikke; jeg sejlede ikke videre, uden at jeg fik Vand og Proviant om Bord eller at de fleste af Mandskabet kunde komme i Land. Officeren indvilgede saa i at lade 12 Mand gaa i Land efter at jeg havde udvalgt 2 Mand af Besætningen til at sejle Skibet til Stornoway og tilbage til Færøerne. Der blev saa sejlet lidt ud fra Land, og da Skibet atter var udenfor Søterritoriet blev Baaden sat ud og 12 Mand af Skibets Besætning fik Tilladelse til at gaa i Baaden og ro i Land til Sørvaag. De to Mænd jeg beholdt i Skibet var Axel Dam og Ole Jacob Didriksen, begge af Vestmanhavn. Nu blev Kursen sat til Stornoway, hvortil vi ankom den 18. s. M. Den 15. traf vi paa Vejen til Stornoway to armerede engelske Trawlere. Den ene af dem satte sin Baad ud og kom om Bord til os. Den ombordværende Officer sagde til dem, at vi manglede Proviant og Vand. Den i Baa-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

den værende Officer spurgte om hvad det var for Ting, der manglede, og da han havde faaet dette at vide af Officeren om Bord i Kutteren, vendte han tilbage til Trawleren uden at der blev sendt dem nogen Proviant fra denne.

Efter at være ankommen til Stornoway kom Toldmyndighederne om Bord i Skibet og undersøgte dette samt fik udleveret Skibets Papirer. Dagen efter, altsaa Lørdagen den 19. Maj, kom Toldvæsenet tilbage med Papirerne og sagde, at Skibet kunde sejle tilbage til Færøerne om det ønskede med Fisken. Fisken blev efter telegrafisk Ordre fra Rederiet solgt i Stornoway, og den danske Konsul paa Stedet tog imod Fisken for Køberen, der boede i Glasgow. Efter at have ligget i længere Tid og ventet paa at faa Udførselstilladelse for en Ladning Salt, hvilken Tilladelse ikke blev givet, telegraferede jeg dette til Rederiet og bad om telegrafisk Besked. Da jeg ikke fik noget Svar, afsejlede jeg den 1. Juli fra Stornoway. Jeg havde nemlig hørt fortælle af danske Skippere, som laa i Stornoway samtidig med mig, at det skulde blive frit at sejle den 1. Juli. Kaptajnen paa »Cimbria« samt Kaptajnerne paa to hollandske Fiskekuttere og jeg aftalte at vi skulde afsejle den 1. Juli og følges ad til Færøerne. Den 3. Juli, da vi var paa 60° nordlig Bredde og 6° 12′ vestlig Længde kom en tysk Undervandsbaad til os. Forinden saa vi, at den skød den ene hollandske Kutter ned. Vi gjorde straks Baaden klar med Proviant etc. og lagde Skibet stille samt begav os i Skibsbaaden og roede noget fra Skibet. Da Undervandsbaaden var kommen op til os prajede og viftede den til os om at komme om Bord i Undervandsbaaden, hvad vi straks gjorde. Chefen meddelte da, at han forinden havde sænket »Cimbria« og to hollandske Fiskekuttere og sagde til mig, at hvis jeg vilde redde Besætningerne og sejle dem til Færøerne, skulde han lade være med at sænke Kutteren. Jeg var glad ved dette Tilbud og tog straks mod det. Antagelig fik Chefen anden telegrafisk Ordre fra en større Undervandsbaad som var i Nærheden, for pludselig bad han mig om at standse om Bord i Undervandsbaaden, medens han sendte Mandskabet om Bord i Kutteren for at undersøge denne. Chefen spurgte, hvad de havde gjort med Fisken, hvortil jeg svarede, at den var solgt i Stornoway. Da Mandskabet kom tilbage til Undervandsbaaden, blev der givet Befaling til at sænke Kutteren. Sænkningen foregik paa den Maade, at der blev hængt to Bomber ned for Bagbords Boug. Vi opholdt os i Skibets Baad fra Kl. 9½ Tirsdag Aften til vi naaede Vestmanhavn Kl. 2 Fredag Formiddag.

Skibspapirerne fik jeg med i Baaden; derimod glemte jeg at medtage Skibsdagbogen, som laa i min Køje.

Vestmanhavn, den 19. Juli 1917.

O. J. Christoffersen.

Fremlagt i en Søret den 20. Juli 1917.

Thygesen.

Han godkender den deri givne Fremstilling. Han tilføjer, at paa Vejen til Stornoway passerede de Myggenæsholm i ca. 2 Kabellængders Afstand og sejlede derpaa sydøstefter. Det beskrevne Optrin mellem dem og Prisemandskabet, under hvilket dette truede dem med Revolvere, foregik sydøst af Myggenæs og efter Komparentens Mening mellem 1 og 2 Kvartmil fra Myggenæs, nærmest i sydlig Retning fra Bygden.

Paa Anledning forklarer Komparenten, at han ikke, da han blev overhalet af Krydseren, konfererede med nogen af sit Mandskab om, hvad der skulde gøres. Forespurgt om Komparenten ikke tænkte paa Risikoen ved ikke at skrive under paa det Dokument som den engelske Officer forelagde ham, bemærker han, at han ikke mente, at han var berettiget til at skrive Rederens Part væk.

Med Hensyn til de to hollandske Fiskekuttere, der hed »Proefuening I« og »Thor« og som hørte hjemme i Wlaardingen, forklarer Komparenten, at de var ca. 6 Kvartmil i Læ af »Mary Bojes«, da de

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

blev sænkede. Fra Undervandsbaaden fik han at vide, at Besætningerne var komne i Baadene, men hvorledes det senere er gaaet disse Besætninger, ved han ikke.

Oplæst. Godkendt.

Sysselmand Nielsen, Vestmanhavn, Ejer af det sænkede Fartøj, der havde overværet Afhøringen, bad Kaptajn Christoffersen adspurgt, om han ikke havde anmodet ham om, saafremt han blev overhalet af nogen engelsk Krydser, da at rette sig efter, hvad der af denne blev ham paalagt, samt om han ikke sidste Sommer havde underskrevet, og endelig om hvorfor han afsejlede fra Stornoway uden at afvente telegrafisk Ordre fra Rederen.

Oplæst. Godkendt.

Kaptajn Christofersen forklarer, foreholdt disse Spørgsmaal, at han ikke erindrer nogen saadan Paamindelse fra Rederens Side. Det er rigtigt nok, at han sidste Aar skrev under paa et Papir, som fra et engelsk Vagtskib blev ham forelagt under Fiskeriet ved Island, men det Papir var i dansk Kopi, saa han kunde forstaa det, og det gik kun ud paa, at han ikke efter Tilbagekomsten til Færøerne maatte sælge Fisken, før end han havde givet den engelske Konsul Meddelelse. Det Papir, der i Aar blev forelagt ham, var paa engelsk.

Komparenten forklarede videre, at han Torsdagen før den Lørdag han sejlede fra Stornoway havde sendt Rederiet Telegram om, at han ingen Salt fik, med Anmodning om Svar; dette var imidlertid ikke indløbet inden Lørdag. Han havde ligget saa lang Tid i Stornoway, at han kunde gaa ud fra, at der havde været Tid for Rederen til at meddele det, hvis det var Meningen, at han skulde blive liggende.

Oplæst. Godkendt.

Komparenten ved ikke yderligere af Interesse at oplyse.

Oplæst. Godkendt.

Han bemærker paa Anledning, at »Mary Boyes« var en Kutter af den her sædvanlige Type, stor ca. 100 Tons Netto, ifølge Certifikatet tilhørende Søren Eskild Valdemar Nielsen af Sandevaag. Den havde ca. 4 Tons gammelt Salt inde samt ca. 4 Tønder Brød og lidt anden Proviant. Om Bord var sædvanlig Forsyning af Redskaber til Fiskeriet med fuld Bemanding.

Oplæst. Godkendt.

Sysselmand Nielsen bemærkede paa Anledning, at han for ca. 2 Aar siden købte Fartøjet af sin Broder, førnævnte S. E. V. Nielsen for 17,000 Kr. og i den forløbne Tid har anvendt i hvert Fald 5000 Kr. til Fornyelse og Vedligeholdelse. Skibet var assureret i Forsikringsforeningen i Thorshavn for 9000 Kr. og desuden 1800 Kr., vistnok for Proviant og Redskaber. Det var ikke krigsforsikret.

Til Assuranceefterretning var det takseret til 15,000 Kr.

Det var bygget i 1886 i England af Eg.

Oplæst. Godkendt.

Kaptajn Christoffersen aftraadte.

Fremstod Fisker Ole Jacob Didriksen af Vestmanhavn, 22 Aar gammel, der foreholdt, at han møder som Vidne, forklarer, at han kan tiltræde den af Kaptajnen underskrevne Beretning, der var ham foreholdt i Retten, dog selvfølgelig kun i Hovedtrækkene som han kender, medens han er ubekendt f. Eks. med de opgivne Bestik og andre Enkeltheder.

Da det engelske Prisemandskab truede dem til at sejle videre stod Komparenten til Rors. De var paa dette Tidspunkt ganske nær ved Myggenæs, nærmest syd for Holmen og sikkert ikke mere end 1 Kvartmil og maaske ikke mere end $^1/_2$ Kvartmil fra Land. Dette er Vidnet ganske sikker paa.

Oplæst. Godkendt.

Komparenten hørte ikke paa Samtalen mellem den Officer, der overhalede Kutteren og dennes Kaptajn. Han forstaar heller ikke meget engelsk. Kaptajnen talte ikke med ham, om han skulde underskrive. Om han har talt med andre af Mandskabet derom, ved Komparenten ikke.

Oplæst. Godkendt. Aftraadt.

Fremstod Fisker Axel Theodor Sophus

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Dam af Vestmanhavn, 21 Aar gammel, der som Vidne forklarede, at han ikke finder noget at indvende mod den af Kaptajnen givne Beretning, hvorved han dog tilføjer, at han ikke forstaar engelsk og ikke var om Bord i Undervandsbaaden; de angivne Bestik og andre Enkeltheder kender han heller ikke. Hovedtrækkene i Fremstillingen er rigtige.

Da Prisemandskabet truede med at skyde paa dem nd for Myggenæs var de meget nær ved Land; han er absolut sikker paa, at de var langt indenfor Trekvartmilsgrænsen. Det var vist, da de omtrent var Land nærmest, at dette Optrin foregik.

Om Kaptajn Christoffersen talte med nogen af Mandskabet om hvorvidt han skulde skrive under, ved Komparenten ikke. Han talte ikke derom med Komparenten.

Oplæst. Godkendt.

Komparenten bekræftede herefter, behørig forberedt, sin Forklaring med Lovens Ed.

Der udbetaltes ham for 2 Dages Tidsspilde 4 Kr. og for Rejse $8^1/_2$ løb. Mil 4 Kr. 25 Øre, tilsammen 8 Kr. 25 Øre, hvorefter han aftraadte.

Fremstod paany Ole Jacob Didriksen, der behørig forberedt, bekræftede sin Forklaring med Lovens Ed.

Der udbetaltes ham for 2 Dages Tidsspilde 4 Kr. og for Rejse $8^1/_2$ løb. Mil 4 Kr. 25 Øre, tilsammen 8 Kr. 25 Øre, hvorefter han aftraadte.

Søforhøret sluttet.

Retten hævet.

Thygesen.

Jens Andreasen. *Hans C. Hansen.*

Vidner:

John E. Joensen. *H. Hansen.*

Udskrift af Færøernes Sorenskriveris Søretsprotokol.

Aar 1918 den 10. Februar Kl. 10 Formiddag blev en Søret sat i Forsamlingshuset i Vestmanhavn af Formanden med Søretsmedlemmerne Reinert og Durhnus og nedentegnede Vidner.

Der foretoges:

Søforhør Nr. 33/1917.

Forhøret reassumeredes.

Fremstod Ole Jacob Christoffersen af Vestmanhavn, Fører af Kutter »Mary Boyes«. Han forklarer paa Anledning, at Skibet var paa Hjemrejsen til Færøerne efter Fisketurens Afslutning; de havde drevet Fiskeri vest for Vestmanøerne, hvor de havde været fra sidst i Marts. De havde overhovedet ikke været i nogen islandsk Havn eller i Land paa Island eller Vestmanøerne og var ikke udklarerede fra nogen saadan, men fra færøsk Havn, Vestmanhavn, hvorfra de afgik den 22. Marts. Skibet var altsaa ikke paa Rejse fra islandsk Havn til Færøerne men paa Tilbagevejen hertil efter endt Fiskeri.

Disse Forhold blev der ikke af de Englændere, der overhalede og beslaglagde Kutteren, stillet nogen Forespørgsel om, saavidt Komparenten forstod. Komparenten sagde ikke fra sin Side noget til Englænderne derom.

Om der mellem Englænderne og nogen af Kutterens Mandskab var Tale derom ved Komparenten ikke; han tror det ikke.

Oplæst. Godkendt. Aftraadt.

Fremstod Ole Jacob Didriksen af Vestmanhavn, der forklarer, at de ikke anløb islandsk Havn eller noget Sted paa Island eller Vestmanøerne paa Fisketuren. De var udklarerede fra Vestmanhavn.

De var altsaa paa Rejse fra Fiskeri ved Islands Sydkyst til Færøerne efter afsluttet Fisketur men ikke paa Rejse fra islandsk Havn.

Komparenten hørte ikke noget til og ved ikke noget om, hvorvidt der af de Englændere, der overhalede og indbragte Skibet, blev spurgt om disse Forhold eller om der af Kaptajnen eller nogen af Mandskabet blev sagt noget til Englænderne derom.

Oplæst. Godkendt. Aftraadt.

Fremstod Axel Theodor Sophus Dam af Vestmanhavn, der afgiver en Forklaring svarende til forrige Komparents, idet han tilføjer, at en af det engelske Trawlermandskab, saa vidt han forstod en Matros,

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

spurgte ham om, hvorhen de havde Kurs. Derimod var der, mener han, ingen der spurgte ham om, hvorfra de kom, og han sagde ikke noget derom til Englænderne; derimod sagde han til den Mand, der spurgte om Kursen, at de styrede efter Vestmanhavn paa Færøerne.

Oplæst. Godkendt. Aftraadt.

Fremstod Andreas Andreasen af Vestmanhavn, 23 Aar gammel, der afgiver en Forklaring svarende til Ole Jacob Didriksens; han ved ikke af, at der af Englænderne er bleven spurgt eller fra Kutterens Mandskabs Side omtalt, hvorvidt Kutteren var for hjemgaaende fra endt Fiskeri eller fra islandsk Havn og om den havde anløbet islandsk Havn eller ikke.

Oplæst. Godkendt. Aftraadt.

Forhøret sluttet paany.

Retten hævet.

Thygesen.

A. S. Reinert. *J. J. Durhuus.*

Vidner:

Ole Chr. Christiansen.

Simon P. Simonsen.

»Mary Boyes«
Rederi: S. Nielsen. Thorshavn.
Reg. Tonn. Br.: 101.
Reg. Tonn. Net.: 101.
Bygningssted: Brixham.
Bygningsaar: 1886 .
Materiale: Eg.
Klasse: —
Assurance: Kr. 10,800. Forsikringsforeningen i Thorshavn.

---

178. 3m. Skonnert »KODAN« af Mørstal.

Sænket i Atlanterhavet den 4. Juli 1917 paa Rejse fra Fleetwood til Reykjavik med 141 Tons Kul. Ingen Omkomne

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn gør vitterligt:

Aar 1915 den 24. Juli Eftermiddag Kl. 2 blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand: Docent K. Sindballe i Henhold til Konstitution af 15. Juni d. A. og af dens Medlemmer: Kaptajn Larsen og Kaptajn Møller.

Der foretoges:

Nr. 156b/1917. Søforhør i Anledning af, at 3m. Skonnert »*Kodan*« er sænket.

Skibet tilhørte Kontorchef H. C. Thomsen-Ryhave, Fredensborg.

Af Besætningen mødte:

Kaptajn H. R. Christensen.

2. Styrmand H. C. Hansen.

Kok N. K. Christensen.

Rederen H. C. Thomsen-Ryhave og Fuldmægtig N. Bonnesen var mødt.

For Krigsforsikringen mødte Kaptajn Michelsen.

Der fremlagdes et Uddrag af Skibets Journal, der var tilstede i Retten.

Det fremlagte Uddrag er saalydende:

Onsdag den 4. Juli 1917 Emd. Kl. 5 observeredes Periskopet af en Undervandsbaad. Alle Mand purres ud, og Redningsbaaden gøres klar. Undervandsbaaden styrede for om Skibet i S. S. Ø.lig Retning. Efter ca. 45 Minutters Forløb kom Undervandsbaaden op langs Siden og beordrede os alle til at forlade Skibet, da det skulde sænkes. Redningsbaaden sattes i Vandet og Kaptajnen, 2. Styrmand og Matros Rasmussen roede om Bord i Undervandsbaaden med Skibets Papirer, og Kaptajnen nedlagde Protest mod Skibets Sænkning, men uden Resultat. Undervandsbaaden sendte nu 1 Officer og 3 Mand med Baaden over og lagde Dynamitpatroner i Lasten. Mandskabet gik i Redningsbaaden og ca. 20 Minutter efter eksploderede Bomberne, og Skibet sank, efter Bestikket paa 56° 24′ nordl. Bredde og 9° 9′ vestl. Længde. Sejlene sattes nu paa Redningsbaaden og der styredes bidevind sydefter. Lørdag Eftermiddag Kl. 4 blev optaget af en engelsk Patrouillebaad og Søndag Formiddag landsat i Oban i Skotland.

Christensen,

Fører.

Nr. 156b/1917. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 24. Juli 1917.

Blum,

Ass.

Kaptajnen bemærker, at 1. Styrmand og en Del af Mandskabet er blevet i England.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Kaptajnen bemærker, at Ladningen tilhører den islandske Regering. Den bestod af Kul. Ladningen var indtaget i Fleetwood, den skulde til Reykjavik. Det er ubekendt, hvem der er Ladningens Assurandører. Kaptajnen meddeler, at det var et londonsk Firma. Ladningen androg $441^{6}/_{20}$ Tons. Skibet var kaskoforsikret i A/S Baltica. Fragten var forsikret i dansk Søkrigsforsikring for Varer og Skibet krigsforsikret i Krigsforsikringen for danske Skibe.

De mødende bekræftede Rigtigheden heraf.

Kaptajnen tilføjer, at det var ham, der først saa Undervandsbaaden; den styrede, som nævnt i det fremlagte Uddrag, for om Skibet i S. S. Ø. Retning. Derefter forsvandt den for hans Blik i Solen. Efter ca. $^{1}/_{4}$ Times Forløb var det saa, at den kom op paa Siden af Skibet og opfordrede Mandskabet til at gaa i Baadene.

Kaptajnen bemærker sluttelig, at Redningsbaaden og Jollen blev afleverede i Oban til Modtageren af Vraggods dér, der tillige var Chef for Toldvæsenet. Kaptajnen havde ønsket selv at faa Lejlighed til at sælge Baaden og Jollen, men Tilladelse hertil blev nægtet ham. Derimod er det lovet ham, at naar Salg engang har fundet Sted, skal Beløbet blive indbetalt til det danske Konsulat i Glasgow. Komparenten har givet dette Konsulat Besked om at videresende Beløbet til Firmaet Hermann Boye i Marstal.

Oplæst. Vedtaget.

Forhøret sluttet.

Retten hævet.

K. Sindballe.

V. Larsen. *I. Møller.*

»Kodan«s
Rederi: H. T. Ryhave. Fredensborg.
Reg. Tonn. Br.: 308.
Reg. Tonn. Net.: 267.
Bygningssted: Kristianssand.
Bygningsaar: 1897.
Materiale: Eg og Fyr.
Klasse: Bur. Ver. • 13—4 $^{3}/_{4}$. G. 1. 1.
Assurance: Kr. 145.000. Krigsforsikringen for danske Skibe.

---

179. 3m. Motorskonnert »MOTOR« af Kallundborg.

Skudt i Sænk i Nordsøen den 6. Juli 1917 paa Rejse fra Kjøbenhavn til Island med 62 Tons Stykgods. Ingen Omkomne.

Søe- og Handelsretten i Kjøbenhavn gør vitterligt:

Aar 1917 den 13. Juli Formiddag Kl. 9 blev Ekstraret sat af Rettens Formand: I. Koch og dens Medlemmer: Kaptajn Møller og Skibsreder Petersen.

Der foretoges:

Nr. 146/1917. Søforhør i Anledning af, at M/S »*Motor*« er sænket.

Af Besætningen mødte:

Kaptajn Martin Emil Lassen, født i Aalborg den 4. November 1878.

Styrmand Rasmus Peter Nielsen, født i Husby 1873.

Letmatros og Kok Peter Edv. Em. Fagerlund, født i Kjøbenhavn 1899.

Letmatros Peter Chr. Sørensen, født i Sindal 1896.

Letmatros Peter Nielsen, født i Aalborg 1899.

For Rederiet mødte Fuldmægtig Henry Glosunodt.

Der fremlagdes 2 Skrivelser af 9. og 10. ds. fra H. Henriksen samt en Rapport.

De fremlagte Dokumenter lyder efter hverandre saaledes:

H. HENRIKSEN.
Telegram-Adresse: Ishendrik.
A. B. C. Code, 5te Edition-Privat Code.
Telefon: Central 8756.

Kjøbenhavn, den 9. Juli 1917.
Lille Strandstræde 20.

Til
Søe- og Handelsretten, hersteds.

3m. Sk. »Motor«.

Fra Føreren af dette Skib, Martin Emil Lassen, har jeg i Dag modtaget følgende Telegram, afsendt fra Stavanger Lørdag Aften den 7. ds.

»Motor sænket 70 Kvartmil vest Utsire. Mandskabet reddet. Indkommet Stavanger. Hjemrejse Tirsdag over Kristiania«,

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

i hvilken Anledning jeg gerne ønsker Søforhør afholdt her.

Til Oplysning tjener, at Skibet var hjemmehørende i Kallundborg og ejedes af Firmaet Levin & Salomonsen, her. Det var bygget i Svendborg 1907 til fransk Veritas Klasse og maalte 63 brutto og 47 netto Register Tons.

Kendingsbogstaver N. Q. M. G.

Skibet var paa Rejse til Island med en Stykgodslast herfra og afgik herfra den 11. Juni.

Skibet var søforsikret i Fjerde Søforsikringsselskab for Kr. 60,000 og krigsforsikret i »Krigsforsikringen for danske Skibe« for Kr. 51,750 og i »Nye gensidige Krigsinteresseforsikring for Dampskibe« for Kr. 10,000.

Lasten var søforsikret hos Fjerde Søforsikringsselskab for Kr. 41,800, i hvilket Beløb er indbefattet Varernes Fakturaværdi, Avance og Fragt og krigsforsikret for samme Beløb med Kr. 38,100 i »Dansk Krigs-Søforsikring for Varer« og Kr. 3700 i Fjerde Søforsikringsselskab.

Imødeseende Deres nærmere Meddelelse med Opgave over, hvor naar Søforklaring kan finde Sted, tegner

Med Højagtelse

for H. Henriksen.

H. Glosmodt.

Nr. 146/1917. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 13. Juli 1917.

Blum,

Ass.

H. HENRIKSEN.
Telegram-Adresse: Ishendrik.
A. B. C. Code, 5te Edition-Privat Code.
Telefon: Central 8756.

Kjøbenhavn, den 10. Juli 1917.
Lille Strandstræde 20.

Til

Sø- og Handelsreten, hersteds.

3m. Sk. »Motor«.

I Tilslutning til mit ærbødige af i Gaar fremsendes hoslagt en Fortegnelse over dette Skibs Mandskab, og tillader jeg mig endvidere at oplyse, at Skibet var forsynet med en »Alpha«-Motor paa 24 H. K.

Ifølge telegrafisk Meddelelse fra den danske Konsul i Stavanger afrejste Besætningen derfra i Gaar Aftes via Bergen og Kristiania og kan forventes hertil Torsdag.

Ærbødigst

H. Hendriksen.

Nr. 146/1917. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 13. Juli 1917.

Blum,

Ass.

Rapport

angaaende M/S »Motor«s Rejse herfra den 11. Juni paa Vej til Island og dets Sænkning under Norges Kyst den 6. Juli.

»Motor« afgik fra Kjøbenhavn Mandag den 11. Juni, lastet med Stykgods, bestemt til Island. Da Motoren nægtede at arbejde, blev Skibet bragt ind til Helsingørs Skibsværft den 13. Juni, hvor Motoren blev repareret.

Lørdag den 16. afgik fra Helsingør, men efter at Motoren havde gaaet i 2 Timer, kunde den ikke mere. Skibet blev saa bragt til Frederikshavn, hvor det ankom den 19. Juni, og der blev straks sendt Folk om Bord til at reparere Motoren.

Den 22. Juni afsejlede fra Frederikshavn. 8 Timer efter sprang et af Vandrørerne paa Motoren, saa denne var da ubrugelig, fortsatte for Sejl alene. Vinden S. V. tiltagende Kuling.

Lørdag den 23. fik Kending af Jomfruland, krydsede langs Landet, Vinden var endnu S. V. og Storm.

Søndag den 24., da Skibet befandt sig ud for Arendal, opdagedes det, at Pakdaasen i Stævnrøret havde arbejdet sig løs, saa Vandet strømmede ind i Motorrummet. Ved Eftersyn fandtes det at være Tapperne, som havde arbejdet sig løse. Pakdaasen blev saa atter sat paa Plads og tættet med Fedt og Tovværk, hvorefter det hele surredes sammen. Det blev derefter bestemt at gaa ind til Arendal og faa Skaden udbedret. Kl. 7 Aften fik Lods om Bord og styrede efter hans Anvisning

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

ind til Kielsund, hvor der blev ankret for Bagbord, 50 Fv. Kæde samt fortøjet agter til en Ring i Land.

Mandag den 25. rejste Kaptajnen til Arendal og fik en Fagmand med tilbage. Stævnrøret blev saa forsvarligt pakket og Vandrøret repareret.

Tirsdag den 26. Kl. 12 Md. kom Lodsen om Bord. Kl. 2 lettede og fortsatte Rejsen; Vinden flov og stille. Kl. 3,30 Eftermiddag kvitterede Lodsen ud for Ydra Mokkalasset, gik for Motoren langs Landet. Kl. 8 Aften nægtede Koblingen at tage Skruen med rundt; stoppede Motoren og fortsatte for Sejl. Skibet holdtes saa vidt muligt inden for 3 miles Grænsen.

Fra den 27. Juni til 3. Juli krydsede nordefter langs den norske Kyst. Den 3. Kl. 8 Aften pass. tæt syd om Utsire, Vinden N. N. O. tiltagende Kuling, som i Løbet af Natten blev til haard Storm, og Vinden trak sig nordlig.

Den 4. Kl. 4 Morgen blev Skibet drejet til Vinden for Stagfokken.

Den 5. blev Vejret igen bedre, og Vinden trak sig rundt til N. N. V. senere N. V. med frisk Kuling, satte passende Sejl og styrede bidevind N. N. O. ud.

Den 6. Juli om Morgenen Kl. 3,15 observeredes en Undervandsbaad tværs om Bb., nogle faa Minutter efter begyndte han at skyde med skarpt paa Skibet, alle Mand blev straks kaldt paa Dækket og Baaden sat i Vandet; under dette Arbejde vedblev Undervandsbaaden at skyde paa Skibet, et Skud gik lige over vore Hoveder, havde Skibet ikke duvet i Søen, vilde uden Tvivl Baaden være bleven knust og alle Mand dræbte. Det forsøgtes saa at komme om Bord i Undervandsbaaden med Skibspapirerne, men Baaden dykkede ned og kom op igen tæt ved Skibet, hvor Skydningen fortsattes, indtil Skibet sank Kl. 3,45. Det blev atter forsøgt at komme om Bord i Undervandsbaaden, men denne dykkede igen og viste sig ikke mere. Baaden blev saa holdt med Stævnen imod Søen til Kl. ca. 6 Morgen. Vinden flovede da lidt af, saa der kunde sættes Sejl; ved Hjælp af Sejl og Aarer holdtes der saa for Vejret til Kl. 11 Fmd. Søen var da lidt mere moderat, saa der kunde styres O. t. S. og O. S. O. hen, hvilken Kurs ventedes at skulle bringe ind til Stavanger. Vinden N. V. frisk Kuling, høj Sø. Baaden maatte stadig øses, da Søen vadskede over hele Tiden. Efter 36 Timers Forløb naaedes det at komme ind til Tarmager, hvor alle Mand blev tagne om Bord i den norske Torpedobaad »Dristig« i en noget forkommen Tilstand. Her blev alle forsynede med tørre Klæder og varm Mad og Kaffe, hvorefter Chefen lejede en Motorbaad som bragte Mandskab og Redningsbaad til Stavanger. Her havde den danske Konsul sørget for Logi og en Skrædder til at forsyne alle Mand med de fornødne Klæder. Baaden blev overladt til Konsulen, som skulde sælge den.

E. Lassen,
Fører af »Motor«.

Nr. 146/1917. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 13. Juli 1917.

Blum.
Ass.

Samtlige de mødende henholdt sig til den fremlagte Rapport, der oplæstes for dem og godkendtes af dem i et og alt.

Kaptajn Lassen bekræftede Rigtigheden af de fremlagte Skrivelser fra »Motor«s korresponderende Reder, H. Hendriksen. »Motor« var en 3mastet Skonnert forsynet med en Motor, bygget 1907, maalte 63 brutto, 47 netto Register Tons, var paa Rejse til Island herfra med en Last, bestaaende af forskelligt Stykgods, alt bestemt til Island.

Samtlige de mødende gentager, at »Motor« den 6. ds. om Morgenen i Tiden mellem 3,15 og 3,45 blev beskudt af en Undervandsbaad indtil den sank. Undervandsbaaden gjorde intet Forsøg paa at erfare, hvor Skibet skulde hen eller hvilken Last det havde inde, dukkede tværtimod under, da »Motor«s Besætning i »Motor«s Redningsbaad søgte at ro hen til Undervandsbaaden for at vise sine Papirer,

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

ligesom Undervandsbaaden atter dukkede under, da man, efter at »Motor« var gaaet under, pannyroede hen imod den for muligvis at faa den til at slæbe sig noget nærmere Kysten.

Samtlige de mødende gentager, at det var haard Kuling og høj Sø. De har alle set Nummer paa Undervandsbaaden. Der stod nemlig U 7 maalet paa Taarnet under Broen.

Kaptajn Lassen forklarer, at han tror, han var uden for Farezonen, det var den nordlige Storm, der havde drevet ham saa nær denne. Havde Motoren været i Orden, var man ikke gaaet saa langt ud, men var gaaet indenskærs til Bergen. Nu havde man jo kun Sejlene og havde som nævnt i Rapporten maattet lade sig drive fra den 4. om Morgenen Kl. 4 indtil den 5., da man igen satte Sejl. At søge ind til den norske Kyst turde Kaptajnen ikke, saa længe Stormen varede.

Hele Besætningen forklarede, at de naturligvis maatte skynde sig i Baadene og derfor ikke fik Lejlighed til at redde andet af deres Ejendele end det Tøj, de havde paa.

Fuldmægtig Glosimodt bemærkede, at samtlige Assurandører var underrettede om Søforhøret, men at ingen af dem var mødt.

Oplæst.

De mødende bekræftede den afgivne Forklaring.

Forhøret sluttet.

Retten hævet.

I. Koch.

I. Møller. *N. N. Petersen.*

»Motor«
Rederi: Levin & Salomonsen. Kbhvn.
Reg. Tonn. Br.: 63.
Reg. Tonn. Net.: 47.
Tons DW.: 125.
Bygningssted: J. Ring Andersen. Svendborg.
Bygningsaar: 1907.
Materiale: Eg og Fyr.
Klasse: Bur. Ver. ✠ 16. 3/1 P. 1. 1.
Assurance: Kr. 60.000. Fjerde Søforsikrings-Selskab. Kjøbenhavn.

180. S/S »M. I. MANDAL« af Kjøbenhavn.

Beskudt og sænket i Atlanterhavet den 8. Juli 1917 paa Rejse fra Dakar til Liverpool med 2000 Tons Jordnødder m. m. Ingen Omkomne.

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn gør vitterligt:

Aar 1917 den 31. Juli Kl. 10 Formiddag blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand: Docent K. Sindballe i Henhold til Konstitution af 15. Juni d. A. og af dens Medlemmer: Kaptajn Larsen og Kaptajn Møller.

Der foretoges:

Nr. 159/1917. Søforhør i Anledning af, at S/S»*M. I. Mandal*« er sænket.

Af Besætningen mødte:

Kaptajn C. C. Simony.
1. Styrmand G. Birch.
2. Styrmand W. Holm.
2. Mester H. Christiansen.

For Skibsmæglerfirmaet Petersen, Møller & Hoppe mødte Hr. E. Philipson.

Der fremlagdes en Rapport.

Den fremlagte Rapport er saalydende:

Rapport.

S/S »M. I. Mandal« paa Rejse fra Bathurst til Liverpool.

Lørdag den 23. Juni Kl. 4,30 Eftm. forlod Skibet Bathurst og styrede op langs Kysten til Dakar for at fylde Kul og Vand.

Søndag den 24. Juni Kl. 8 Fmd. Ankom til Dakar. Fik ikke Tilladelse til at afgaa før den 3. Juli Kl. 11 Fmd.

Tirsdag den 26. Juni Afgik fra Dakar Kl. 11 Fmd. og styrede efter den af det franske Admiralitet opgivne Rute.

Søndag den 8. Juli Kl. 4,30 Fmd. befandt Skibet sig ca. 110 Sømil Vest af Ushant. 2. Styrmand, Holm, havde Vagt. Denne meddeler, at han ved det ovennævnte Klokkeslet hørte et Skud og saa Projektilet falde et Stykke foran Skibet. 2. Styrmand varskoede straks Føreren, som opholdt sig i Bestiklukafet, og denne gik straks op og stoppede Maskinen. Da faldt endnu 2 à 3 Skud, hvorefter Beskydningen ophørte i nogle Minutter. Føreren gav

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Ordre til at hejse det danske Flag samt at varsko alle Mand »Klar til Baadene«. Da man ikke saa nogen Undervandsbaad eller andet Krigsfartøj, slog Føreren »Frem« i Maskinen. Straks Skibet begyndte at gaa frem, fortsattes Beskydningen, og flere Projektiler ramte Skibet i 1-Lasten og 3-Lasten. Føreren stoppede Maskinen igen og gav Ordre til at fire Baadene ned og bemande dem, i Mellemtiden havde man forsynet disse med Proviant og nødvendige Klæder. Medens Baadene firedes ned og Mandskabet roede disse bort fra Skibet, fortsattes Beskydningen meget kraftigt, saa dette skete under overhængende Fare for Mandskabets Liv. Da Baadene var komne ca. 3 Skibslængder fra Skibet, nærmede Undervandsbaaden, som man nu saa tydeligt, sig op til Skibet, sejlede rundt dette og styrede derefter ned mod Baadene. Den Baad, hvor Føreren var i, fik Ordre til at komme langs Siden af Undervandsbaaden, og Føreren blev beordret om Bord med Papirerne, som straks blev ham fratagne. Derefter blev endnu en Del af Mandskabet beordret om Bord i Undervandsbaaden, saa der kun forblev 4 tilbage af Skibets Besætning i Baaden. Styrmandens Baad fik Ordre til at sejle bort. En Officer og en Matros fra Undervandsbaaden gik nu om Bord i »Mandal«, idet de benyttede Førerens Baad. Om Bord i Damperen samledes alt, hvad der fandtes af let tilgængeligt Proviant samt Klæder og Værdigenstande, hvormed Baaden lastedes. Blandt ovennævnte Proviant fandtes bl. a. et levende Svin, 30—40 Høns og Ænder. Derefter blev der anbragt Sprængbomber paa forskellige Steder i Skibet, og Baaden roedes af de 4 Mand af Skibets Besætning hen til Undervandsbaaden, hvor de stjaalne Sager toges om Bord, og Skibets Besætning beordredes i Baaden igen. 7 Minutter efter at Bomberne var anbragte i Skibet sprang disse, hvorefter Skibet sank Kl. 8,47 Fmd. Undervandsbaaden fjernede sig nu fra Baaden og efter kort Tids Forløb forsvandt den af Syne. Chefen paa Undervandsbaaden beholdt alle Skibets Papirer samt en Del private Papirer af Førerens.

Baadene styrede nu Kurs mod Land. Førerens Baad ankom Mandag Eftm. Kl. 2 i god Behold til Ile de Seine. Styrmandens Baad væltede i Løbet af Natten i den svære Sø. Det lykkedes dog Besætningen i denne at faa den paa ret Køl igen, og da Sejlet var mistet ved Kulsejlingen, roedes Baaden ind til Ile de Seine, hvortil man ankom Tirsdag Morgen Kl. 9. Begge Baade blev efterladt i Ile de Seine overgiven til de stedlige Myndigheders Varetægt.

»M. I. Mandal« var lastet med ca. 1900 Tons Jordnødder.

C. Simony,
Skibsfører.

Nr. 159/1917. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 31. Juli 1917.

Hansen,
fg. Ass.

Kaptajnen bemærker, at Skibsdagbogen er gaaet tabt. Skibsdagbogen gik tabt som Følge af, at Styrmandens Baad, som nævnt i den fremlagte Rapport, kæntrede.

Skibsreder Nissen bemærkede, at Skibet var kaskoforsikret i det kongelige oktrojerede Søassurance Kompagni. Skibet var krigsforsikret i England, Regeringens Krigsforsikring.

Kaptajnen bemærker, at Skibets Ladning bestod af Jordnødder, 1900 franske Tons. Modtageren af dette Parti var en Mr. Billis i Liverpool. Som Dækslast havde man 81 Tons Palmekærner, 135 Kasser Voks, som Kaptajnen ikke kender Vægten paa. For Dækslastens Vedkommende har Kaptajnen glemt Modtagernes Navne. Han havde Breve med til dem, men disse Breve tog Tyskerne sammen med Skibspapirerne. Om Ladningen var forsikret, ved Kaptajnen ikke. Hele Ladningen skulde til Liverpool og var indtaget i fransk Vestafrika.

Skibsreder Nissen bemærker, at der var tegnet Fragtforsikring i London vist-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

nok for 25,000 Pd., i hvilket Selskab ved han ikke.

De mødende henholdt sig til den fremlagte Rapport, der oplæstes for dem, idet de bekræfter dens Rigtighed i et og alt.

Søforhøret sluttet.

Retten hævet.

K. Sindballe.

V. Larsen. *I. Møller.*

»M. I. Mandoles
Rederi: Dampskibsselskabet »Atalanta«. Kbhvn.
Reg. Tonn. Br.: 1886.
Reg. Tonn. Net.: 1119.
Tons DW.: 3048.
Bygningssted: Scheepswerf Jan Smit & Cz. Alblasserdam.
Bygningsaar: 1913.
Materiale: Staal.
Klasse: Lloyds Reg. ✠ 100 A 1.
Assurance: Kr. 1,440,000.

181. Bk. »ATLANTIC« af Kallundborg.

Skudt i Sænk i Atlanterhavet den 9. Juli 1917 paa Rejse fra Cardiff til Korsør med 1756 Tons Kul. Ingen Omkomne.

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn gør vitterligt:

Aar 1917 den 7. August Formiddag Kl. 10 blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand: Docent K. Sindballe i Henhold til Konstitution af 15. Juni d. A. og af dens Medlemmer: Kaptajn Hein og Kaptajn Larsen.

Der foretoges:

Nr. 166/1917. Søforhør i Anledning af, at Bark »*Atlantic*« er sænket.

Af Besætningen mødte:

Kaptajn Christensen.

Styrmand Hansen.

For Krigsforsikringen mødte Kaptajn Michelsen.

Kaptajnen bemærkede, at Skibet, saa vidt han ved, tilhørte Henckel i Kallundborg. Han har hørt Tale om, at Skibet var solgt til et andet Rederi, men om det er rigtigt, ved Kaptajnen ikke. Hvor Skibet var forsikret, ved Kaptajnen ikke.

Kaptajn Michelsen bemærker, at Skibet er krigsforsikret i Krigsforsikringen for danske Skibe.

Kaptajnen bemærker videre, at Ladningen, der var indtaget i Cardiff, bestod af 1756,7 Tons Kul, der skuldé til Th. Rasmussens Sønner i Korsør. Hvorvidt Th. Rasmussens Sønner ejede Ladningen, ved Komparenten ikke. Hvor Ladningen var forsikret, ved Komparenten heller ikke. Om der var tegnet Interesseforsikring ved Komparenten heller ikke.

Der fremlagdes en Rapport og én for Notarius publicus i Glasgow opsat Protest samt Skibets Maalerbrev.

Den fremlagte Rapport er saalydende:

E. von Mehren & Co.

Juli den 2. 1917 forlod Barken »Atlantic« af Kallundborg Cardiff med en fuld Ladning Kul for Korsør. Skibet var godt bemandet og befundet i sødygtig Stand. Lasten var vel stuvet og alt i bedste Orden. De Instrukser, jeg havde modtaget fra de engelske Autoriteter med Hensyn til Kurs etc. blev fulgte, ligeledes Instrukser fra en engelsk Patrouillebaad, der passeredes.

Søndagen den 8. Juli. Rejsen foregik uden nævneværdige Hændelser indtil Mandagen den 9. Juli Kl. 10,30 a. m., da der kortes et Skud, og kort efter fik vi Øje paa en Undervandsbaad, der var ca. 3 Kvartmil agter ude og styrede direkte mod os. Skibet befandt sig da ca. 57° 8″ Nord og 8° 25″ Vest.

Hele Mandskabet blev ordret paa Dækket, Røjl og Bramsejl firede, og alt blev gjort klart til at sætte Bagbords Redningsbaad i Vandet, hvilket lykkedes. og hele Mandskabet kom i denne Baad.

Undervandsbaaden havde i Mellemtiden nærmet sig Skibet, stadig fyrende, dog uden at de første 5 à 6 Skud tilsynelade havde ramt, og der blev styret, efter at Baaden var kommen godt klar af Skibet, imod N. N. Ost. Da Undervandsbaaden, stadig fyrende, var ca. ½ Kvartmil Styrbords fra Skibet, sank dette; Kl. var da ca. 11,45.

Før end Undervandsbaaden havde begyndt Beskydningen, var der set Røg fra engelske Patrouillebaade, og een, tilsyne-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

ladende tiltrukken af Lyden fra Skuddene fra Undervandsbaaden, nærmede sig Skuepladsen, og allerede paa en lang Distance paabegyndte den at skyde efter Undervandsbaaden, der snart efter forsvandt og ikke kom til Syne mere; da vor Baad var mellem Undervandsbaaden og Patrouillebaaden og saaledes udsat for Ilden fra sidstnævnte, blev Kursen ændret til Syd Ost, hvilket var den korteste Vej til Land. Henimod Kl. 5 p. m. blev hele Mandskabet, 5 ialt, optaget af en britisk Patrouillebaad, der bragte os til Oban, hvor vi ankom den paafølgende Morgen Kl. 8,30 a. m.

Efter at have aflagt en Forklaring for adskillige Autoriteter i Oban, blev vi sendt til Konsulatet i Glasgow.

Nr. 166/1917. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 7. August 1917.

Blum,
Ass.

Den fremlagte Notarial-Søprotest udelades som affattet i fremmed Sprog. Det fremlagte Maalerbrev udelades.

Den fremlagte Rapport oplæstes for de mødende, der bekræfter dens Rigtighed i et og alt.

Styrbords Baad gik tabt med Skibet. Bagbords Baad overtoges af Toldvæsenet i Oban, der vilde sælge den og derefter give Meddelelse til Konsulatet i Glasgow.

De fleste af Mandskabet blev afmønstrede i Glasgow; et Par kommer dog muligvis her til Landet i Løbet af denne Uge.

Kaptajnen bemærker, at naar der ikke blev aflagt Søforklaring for den danske Konsul i Glasgow, skyldes det den Omstændighed, at den danske Konsul raadede Kaptajnen til at opsætte den i Dag fremlagte Søprotest for Notarius publicus.

Det var meget godt Vejr, da Skibet blev skudt i Sænk, jævn Kuling.

Oplæst. Vedtaget.

Førhøret sluttet.

Retten hævet.

K. Sindballe.

V. T. Hein. *V. Larsen.*

»Atlantic«
Rederi: V. Henckel. Kallundborg.
Reg. Tonn. Br.: 1087.
Reg. Tonn. Net.: 980.
Bygningssted: Danzig.
Bygningsaar: 1892.
Materiale: Staal.
Klasse: Lloyds Reg. ✠ 100 A 1.
Assurance: Kr. 1,000,000. Krigsforsikringen for danske Skibe m. fl.

182. S/S »VORDINBORG« af Kjøbenhavn.

Sænket i den engelske Kanal den 11. Juli 1917 paa Rejse fra Cardiff til Huelva med 2945 Tons Kul. Ingen Omkomne.

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn gør vitterligt:

Aar 1917 den 31. Juli Kl. 10 Formiddag blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand: Docent Sindballe i Henhold til Konstitution af 15. Juni d. A. og af dens Medlemmer: Kaptajn Larsen og Kaptajn Møller.

Der foretoges:

Nr. 161/1917. Søforhør i Anledning af S/S »*Vordingborg*«s Sænkning.

For Rederiet mødte Skibsinspektør Neergaard.

For Krigsforsikringen for danske Skibe mødte Kaptajn Fabricius.

Af Besætningen mødte:

Kaptajn Dam Larsen.
1. Styrmand I. W. Yttrup.
2. Styrmand Chr. Erichsen.
1. Mester G. Jensen.
2. Mester Th. Andersen.
3. Mester Joh. Nielsen.

Inspektør Neergaard bemærkede, at Skibet var forsikret i Krigsforsikringen for danske Skibe for et Beløb af 900,000 Kr. Kaskoforsikret for samme Beløb hos de private Assurandører m. fl. Interesseforsikring var tegnet for Beløb af 225,000 Kr. hos de private Assurandører m. fl. og for et Beløb af 600,000 Kr. i nye gensidige Krigsinteressforsikring for Dampskibe.

Kaptajnen bemærker, at Ladningen

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

bestod af Kul, der var indtaget i Cardiff og skulde til Huelva i Spanien.

Inspektør Neergaard bemærker, at Ladningen tilhørte United Alkaly Comp. Hvor Ladningen var forsikret vides ikke.

Der fremlagdes en Udskrift af Skibsdagbogen, og Skibsdagbogen var tilstede i Retten.

De mødende bekræftede den fremlagte Udskrift af Skibsdagbogen, der oplæstes for dem, idet de bekræftede dens Rigtighed i et og alt.

Den fremlagte Udskrift af Skibsdagbogen er saalydende:

Afskrift

af Dampskibet »Vordingborg«s Skibsdagbog i Tidsrummet 10. til og med 12. Juli 1917. Skibets Sted East Dock Cardiff og Bristol Kanalen og Engelske Kanal paa Rejse til Huelva med en Ladning Kul.

Onsdag den 11. Juli 1917 Emd. Kl. 4,10, da Skibet efter Bestikket befandt sig paa 48° 52′ N. Brd. 5° 16′ V. Lgd., saas en Torpedo i ca. 3 Streger paa Stb. Boug med Kurs mod Skibet. Stoppede Maskinen øjeblikkelig. Torpedoen passerede Skibet i mindre end en Favns Afstand. Intet saas til Undervandsbaaden. Da det befrygtedes at endnu en Torpedo vilde blive affyret mod Skibet, saa beordredes Baadene affiret, og Mandskabet gik i samme og roede noget bort fra Skibet. Kl. ca. 4,30 dukkede Undervandsbaaden op til Overfladen og kom langs Siden af den Baad, hvori Kaptajnen befandt sig. Papirerne forlangtes og 6 Mand og Kaptajnen beordredes op paa Undervandsbaaden, der da sendte 4 Mand ned i Baaden, roede over og placerede Bomber paa Skibet. Kl. ca. 5,05 sprang første Bombe. Kl. ca. 5,06 sprang 2. Bombe. Kl. ca. 5,29 3. Bombe. Kl. 5,40 sank Skibet. Ifølge Undervandsbaadens Chefs Ordre medtog Tyskerne Skibets Kronometer og hvad Proviant og andet, de kunde faa fat paa. Undervandsbaadens Chef anmodedes om at bugsere Redningsbaaden nærmere mod Land, men dette blev afslaaet, og Chefen havde foruden givet Ordre til at kaste Mast og Sejl over Bord fra Redningsbaaden. Udover at Undervandsbaadens Chef forespurgte, hvorfra Skibet kom, hvortil bestemt og Skibets Størrelse, førtes ingen Samtale. Efter Skibets Sænkning sattes Kursen med Baadene mod Ushant, hvortil samme ankom den 12. Kl. 4,30 Fmd. Kaptajnen henvendte sig til Myndighederne og Kl. 2,30 Em. kom en fransk Patrouillebaad og afhentede Mandskabet. Kl. 6,20 Em. ankom til Brest.

I. W. Yttrup, 1. Styrmand.
C. Eriksen, 2. Styrmand.
Dam Larsen, Fører.

Nr. 161/1917. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 31. Juli 1917.

K. A. Hansen,
Ass.

Paa Anledning tilføjer Kaptajnen, at Skibet bar de danske Nationalitetsmærker.

Oplæst. Vedtaget.
Søforhøret sluttet.
Retten hævet.
K. Sindballe.

V. Larsen. *I. Møller.*

»Vordingborg«s
Rederi: »A/S Dampskibsselskabet Dannebrog«. Kbhvn.
Reg. Tonn. Br.: 2157.
Reg. Tonn. Net.: 1343.
Tons DW.: 3500.
Bygningssted: Fevig Jernskibsbyggeri.
Bygningsaar: 1908.
Materiale: Staal.
Klasse: Lloyds Reg. ✠ 100 A 1.
Assurance: Kr. 1,500,000. Krigsforsikringen for danske Skibe og Nye gensidige Krigsinteresseforsikring for Dampskibe.

183. S/S »CERES« af Kjøbenhavn.

Torpederet i Atlanterhavet den 13. Juli 1917 paa Rejse fra Fleetwood til Reykjavik med 670 Tons Salt og Stykgods. 2 Omkomne.

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn gør vitterligt:

Aar 1917 den 8. August blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand: Docent

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

K. Sindballe i Henhold til Konstitution af 15. Juni d. A.

Den konstituerede Næstformand bemærkede, at de Medlemmer, der havde været tilsagte, ikke kunde møde, fordi de var optagne af en Procedure i Retten, der havde trukket ud længere end ventet.

Der foretoges:

Nr. 167/1917. Søforhør i Anledning af, at S/S »*Ceres*«, tilhørende Det forenede Dampskibsselskab, er torpederet i Atlanterhavet den 13. Juli d. A.

Af Besætningen mødte:

Kaptajn L. D. Lyderslev.

1. Styrmand C. K. Halberg.

1. Mester G. Krøger.

Matros I. Jeppesen.

Matros B. Carlsson.

Matros G. Kristiansen.

Fyrbøder Carl A. Isachsson.

For Islands Ministerium mødte Fuldmægtig Sveinbjørnsson.

For forskellige Assurandører i London mødte Kaptajn Trolle.

Kaptajnen bemærker, at Skibet var paa Rejse fra Fleetwood til Reykjavik med en Ladning Salt i Tønder og ca. 100 Tons Stykgods og ca. 100 Sække Post. Ladningen, der var indtaget i Fleetwood, tilhørte saavel for Saltets som for Stykgodsets Vedkommende saa vidt vides den islandske Regering. Skibets Kendingsbogstaver var N. K. H. M. Skib, Ladning og Fragtinteresser var krigsforsikret gennem Lloyds Mægler hos forskellige Assuranceselskaber for den islandske Regerings Regning.

Fuldmægtig Sveinbjørnsson bemærkede, at det islandske Ministerium havde lejet Skibet af Det forenede Dampskibsselskab.

Der fremlagdes Uddrag af Skibsdagbogen.

Skibsdagbogen var tilstede i Retten.

Det fremlagte Uddrag af Skibsdagbogen blev oplæst for de mødende, idet de bekræftede dets Rigtighed i et og alt.

Det fremlagte Uddrag er saalydende:

Udskrift
af S/S »Ceres«s Skibsdagbog.

Fredag den 13. Juli 1917 Kl. 7,33 Fmd. skete en voldsom Eksplosion i Maskinrummet. Maskinen standsede øjeblikkelig. Ulykken skyldtes en Torpedo, som var gaaet igennem Skibet. B. B. Redningsbaad blev knust ved Eksplosionen og 2. Mester Danielsen og Fyrbøder E. Olsson, som begge var paa Vagt, blev dræbt. Stb. Redningsbaad og Bb. Jolle blev hurtig sat ud og bemandet med Resten af Besætningen og 3 Passagerer. Det lykkedes at komme bort fra Skibet, som sank stadig dybere. Kl. 7,40 forsvandt »Ceres« fra Havfladen. Straks alle var i Baadene observeredes en Undervandsbaad ca. 1 Kml. fra Skibet. Efter at »Ceres« var forsvundet, sattes Sejl paa Redningsbaaden og tog Jollen paa Slæb og begyndte at styre Ø. S. Ø. Den 15. Juli Kl. 11,45 Fmd. ankom begge Baadene til Øen South Yust, Byen Bärnich, hvor alle kom godt i Land. Efter senere Opmaaling i Kortet er Skibet sunket paa 56° 00′ N. Brd. og 12° 00′ V. Lgd.

L. Deth Lydersen.

Nr. 167/1917. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 8. August 1917.

K. A. Hansen,
fg. Ass.

Kaptajnen tilføjer, at man, inden Skibet sank, fik Lejlighed til at se de Huller, Torpedoen havde slaaet i Skibet, hvoraf det altsaa med Sikkerhed fremgik, at Ulykken skyldtes en Torpedo. Styrbords Redningsbaad og Bagbords Jolle afleveredes til Lloyds Agent paa Øen South Just, der sagde, at han vilde søge at sælge og senere fremlægge Regnskab for Rederiet. Da Ulyken skete, var det klart godt Vejr, og der var ingen videre Sø.

Ifølge Skibets Bemandingsliste var 2. Maskinmester Svend Hans Peter Danielsen født i Nyborg i Aaret 1881.

1. Maskinmester tilføjer, at han var ugift og hans eneste Tilholdssted var hos Forældrene, der bor i den lille By Juelby

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

ved Nyborg. Faderens Navn er Daniel Larsen. Der blev intet reddet af hans ombordværende Ejendele.

Fyrbøder Erik Arth Jacobus Olsson var ifølge Skibsbemandingslisten født i Sverrig i Aaret 1893.

Matroserne Jeppesen og Carlsson tilføjer, at han var ugift, og hans Forældre bor i Malmø.

Der blev intet reddet af hans ombordværende Ejendele.

Kaptajnen bemærker, at man fra Øen South Just af en engelsk Hjælpekrydser blev ført til Oban, hvorfra man tog til Glasgow. Fra Glasgow tog Kaptajnen og en Del af Mandskabet til Leith og tilbage igen. I Leith blev der afgivet Søforklaring for den danske Generalkonsul.

Fuldmægtig Westrup foreviste Udtog af det danske Generalkonsulat i Leiths Journal indeholdende den omtalte Søforklaring.

Fuldmægtig Westrup bemærker slutteig, at der var givet Meddelelse til danske Dampskibsrederes gensidige Forsikring for Søfolk mod Krigsfare og danske Rederes Ulykesforsikrings Forbund, der imidlertid ikke havde givet Møde.

Oplæst. Vedtaget.

Forhøret sluttet.

Retten hævet.

K. Sindballe.

»Ceres«
Rederi: Det Forenede Dampskibs-Selskab. Kbhvn.
Reg. Tonn. Br.: 1166.
Reg. Tonn. Net.: 730.
Tons DW.: 900.
Bygningsted: Kockums Mek. Verkstad. Malmo.
Bygningsaar: 1882.
Materiale: Jern.
Klasse: Bur. Ver. • I. 3/3 G. I. I.
Assurance: Kr. 500,000. Engelske Assurandører.

184. 3m. Skonnert »EMANUEL« af Marstal.

Skudt i Sænk i Atlanterhavet den 14. Juli 1917 paa Rejse fra Iviza til Trangisvaag med 310 Tons Salt. Ingen Omkomne.

Udskrift af Søforhørsprotokollen ved Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn.

Aar 1917 den 17. August Kl. 2 blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand: Docent Sindballe i Henhold til Konstitution af 15. Juni d. A. og af dens Medlemmer: Kaptajn Larsen og Kaptajn Møller og foretoges:

Nr. 173/1917. Søforhør i Anledning af 3-m. Skonnert »*Emanuel*« af Ærøskjøbing's Sænkning i Atlanterhavet den 14. Juli d. A.

Af Besætningen mødte:

Kaptajn Chr. Jørgensen.

Styrmand Hans P. Jørgensen.

For Krigsforsikringen for danske Skibe mødte Kaptajn Fabricius.

Ifølge Dagbogen var Skibet drægtigt 203 brutto Tons, 168,44 netto Tons. Skibets Kendingsbogstaver var N. M. G. J.

Kaptajnen bemærker, at Skibet tilhørte Erik B. Kromann i Marstal. Det var krigsforsikret i Krigsforsikringen for danske Skibe, men det vides ikke for hvilket Beløb.

Lasten bestod af 310 Tons Salt, der tilhørte Th. P. Naalsøe i Trangisvaag. Det vides ikke, om Ladningen var forsikret; det vides heller ikke, om der var tegnet Interesseforsikring.

Der fremlagdes et Uddrag af Skibsdagbogen: selve Skibsdagbogen var til Stede i Retten.

Det fremlagte Uddrag lyder saaledes:

Uddrag af Skibsdagbogen for 3-m. Sk. »Emanuel« af Ærøskjøbing paa Rejse fra Ibiza til Trangisvaag med Saltlast.

Den 14. Juli Kl. 6,10 6° 0′ V. Lgd. 59° 35′ N. Brd. fik Periskopet af en U.-Baad at se ca. 30 Favne agterude, lagte Skibet til Vinden Øst efter, satte Jollen og Baad i Vandet og Order Mandskabet i Baaden og kommer væk fra Skibet i Tilfælde, at det skulde blive skudt i Sænk. Føreren gik i Jollen og roede hen til Baaden og kom over i samme. Da U.-Baaden var gaaet en Gang rundt om »Emanuel« med kun Periskopet oppe, kom den op ca. 10 Favne agter om Bb. og begyndte at skyde paa »Emanuel« i Vandlinien ca. 10 Skud, da den saa sank ned med Forenden.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Satte saa Kurs med Baaden efter North Rona for at lande paa samme. Vinden sydlig, flovt, diset. Kl. ca. 8 kom en engelsk U.-Baad op tæt ved Baaden, roede hen til samme og blev taget om Bord i den, var der til

Onsdag Fmd. Kl. 10 da vi blev taget over paa en Torpedobaad, som lande os i Scrapness Kl. 12 Md. den 18. Juli 1917.

Chr. Jørgensen, Fører.

Hans Peter Jørgensen, Styrmand.

Nr. 173/1917. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 17. August 1917.

K. A. Hansen,
fg. Ass.

Det fremlagte Uddrag oplæstes for de mødende, der bekræftede dets Rigtighed i et og alt.

Det var godt Vejr, og der var ingen Sø, da Skibet blev beskudt. Baade Jolle og Redningsbaad gik tabt.

Skibet førte dansk Flag og de danske Nationalitetsmærker.

Kaptajnen bemærker, at der er afgivet Søforklaring for Notarius publicus i Thorsu, og fremlægger Genpart af denne Søforklaring.

Oplæst, vedtaget.

Søforhøret sluttet.

Retten hævet.

K. Sindballe.

V. Larsen. *J. Møller.*

»Emanuele«
Rederi: E. B. Kromann, Marstal.
Reg. Tonn. Br.: 203.
Reg. Tonn. Net.: 168.
Bygningssted: Ærøskjøbing.
Bygningsaar: 1903.
Materiale: Eg.
Klasse: Bur. Ver ✠ 16 ³/₃ G. 1. 1.
Assurance: Kr. 15000. Krigsforsikringen for danske Skibe.

---

185. S/S »VESTA« af Kjøbenhavn.

Torpederet i Atlanterhavet den 16. Juli 1917 paa Rejse fra Seydisfjord til Fleetwood med 1075 Tdr. Sild og Tran og 155 Bøller Uld. 5 Omkomne.

Udskrift af Færøernes Sorenskriveris Sørets-Protokol.

Aar 1917 den 21. Juli Kl. 3 Eftermiddag blev en Sørets sat paa Tinghuset i Thorshavn af Formanden med Søretsmedlemmerne Hansen og Andreasen samt nedentegnede Vidner, hvor da foretoges:

Søforklaring og Søforhør Nr. 34/1917 angaaende, at S/S »*Vesta*« af Kjøbenhavn den 16. d. M. er bleven sænket af en Undervandsbaad.

Afhøringen overværedes af cand. juris H. C. Müller, der gav Møde for Rederiets Agent i Thorshavn, Skibsreder S. E. Müller.

Der fremlagdes skriftlig Beretning fra det sænkede Dampskibs Fører samt en af denne indleveret Fortegnelse over Mandskabet.

(Beretningen indlemmes saalydende):

Rapport over S/S »Vesta«s Torpedering den 16. Juli 1917.

Skruedampskibet Vesta, hjemmehørende i Kjøbenhavn. Ejeren Det Forenede Dampskibs-Selskab. Brutto Tonnage 1122, Register Tonnage 688, bygget i England Aar 1879. Materiale Jern. Indiceret Hestekraft 700. 25 Mands Besætning blev ifølge Overenskomst mellem D. F. D. S. og Islands Ministerium overtaget for sidstnævnte Regning for at udføre 3 Ture mellem Island og Storbritanien. Skibet blev meldt rede til Overtagelse den 11. Juli 6 Fmd. og Indladningen samt Kulfyldning paabegyndtes. Den 12. Juli modtoges et Telegram fra den Islandske Regering, der meddelte mig, at jeg efter at Lasten i Seydisfjord, der bestod af 719 Tdr. Sild, 359 Tdr. Tran samt 5 Tdr. Tarme, skulde afgaa til Eskefjord for der at indtage 155 Bl. Uld. Samme Dag modtog jeg et Telegram fra D. F. D. S. Agent i Reykjavik, der havde forespurgt den britiske Konsul angaaende Sejlrute til Fleetwood. Konsulen mente, det heldigst at anløbe Stornoway for videre Sejlordre til Fleetwood i Skotland, der var Skibets Bestemmelsessted. Den 13. Juli Klk. 4 Em. var Indladningen tilendebragt, og Skibet afgik fra Seydisfjord styrende efter sikker Landkending ud til Dalatange, hvor Skibet

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

mødte meget tæt Taage. Kursen sattes da 1 Kml. fri af Havn, og der styredes ned langs Landet under fornøden Sikkerhedsforanstaltninger (Lodskud flere Gange); da Taagen stadig laa meget tæt, og der kun manglede 3 Kvartmil i at Distancen til Eskefjordens Nordside var udløbet, ankredes der op i ca. 30 Favne Vand den 13. Juli Klk. 9 Emd. Vesta laa afventende til den 14. Juli Klk. 12 Middag, men da Taagen stadig laa lige tæt besteemte jeg mig til at afsejle til Fleetwood med den fra Seydisfjord indtagne Last og Stornoway som Ordre-Havn. Kursen sattes r/v S. 40° Ø., hvilken Kurs skulde tage ca. 10 Kml. fri Vest om Myggenes og nævnte Punkt passeredes den 15. Juli Kl. 3 Emd. i ca. 4 Kml. Afstand derfra sattes Kursen r/v S. 12° Ø. ret paa But of Levis. (Nordpynten af Hebriderne) og Sumbø Fyr passeredes Klk. 8 Emd. i ca. 16 Kvartmils Afstand; der fortsattes med samme Kurs til den 16. Juli Kl. 2,10 Emd., da 2. Styrmand O. Østerlund, der havde Vagt, hørte en surrende Lyd fra Stb. Side og fik i det samme Øje paa en Torpedo, der i næste Nu ramte Skibet i eller tæt ved det vandtætte Skod mellem Maskin- og Agterlast. Eksplosionen var saa voldsom, at Stormasten, Agterspejl samt Taget af Rygesalonen fløj højt til Vejrs. Sild fra Lasten og Dele af Loftsgesimsen blev slynget hen i Redningsbaadene, der hang udsvungne og øjeblikkelig blev firet i Søen af Vagtmandskabet; jeg befandt mig i Eksplosionsøjeblikket i mit Kammer, der laa lige under Broen, og sprang straks ud paa Dækket, hvor jeg hjalp til at fire Bb. Redningsbaad, samtidig kastede jeg en Haandkuffert ned i Baaden, den indeholdt Skibets og Mandskabets Papirer samt lidt Tøj. Af Besætningen var der kommen i Baaden 1. Styrmand Hansen, 2. Mester Eggers, 3. Mester Dam, Tømrer P. Jensen, Matros M. Petersen, J. Jacobsen, Fyrbøder Hansen og Søderlund og Kpt. Fangelinen var kappet og Baaden blev kun holdt til Skibet ved at holde i Baadstalliierne. Vandet stod da over Skandækket midtskibs; idetsamme kom 1. Mester E. M. O. Larsen løbende og stod udenfor Gelænderet, 1 Mand havde fat i Brystet paa ham, og der blev raabt til ham om at slippe Lønningen, men 1. Mester, der var en ældre Mand og led af Hjertefejl, gav ikke løs og i same Nu brast det vandtætte Skod imellem Maskin- og Storlast, og Skibet sank ret ned efter Agterenden, og den ene David fik fat i Bb. Redningsbaad, den kæntrede og alle blev kastet i Søen. Efterhaanden kom nogle af Folkene op paa Bunden af Baaden, først Matros Jacobsen og Tømrer Jensen saa Kapt. derefter 2. Mester, sidst 1. Styrmand, 3. Mester saas svømmende et Styke fra Baaden mellem Vragstumperne, derimod har ingen set mere til 1. Mester og Matros M. Petersen. Fyrbøder R. Søderlund. Stb. Redningsbaad kom vel fra Skibet og optog Jomfruen, der fandtes flydende paa noget Vraggods. I Eksplosionsøjeblikket laa Jomfruen sovende paa en Sofa i Nedgangen til 1. Kahyt og er sandsynligvis ved Eksplosionen slynget op gennem Rygesalonens Tag og ud paa Søen; hun havde, som det senere ved Lægeundersøgelsen viste sig brækket Bækkenbenet og ligger for Tiden paa Hospital i Trangisvaag. Efterat have optaget Jomfruen tog Baaden 3. Mester Dam, og dernæst dem der laa paa Kølen af den kæntrede Baad. Ved at tælle Mandskabet, viste det sig, at der foruden de tre førstnævnte savnedes Haven, R. J. Devalt og Koksmath P. Ingerdahl, og da ingen har set noget til Dem og Eksplosionen fandt Sted i Nærheden af Deres Kamre, maa de antages at være dræbt paa Stedet. Tidsforløbet fra Eksplosionen til Skibet sank antages at have været ca. 1 Minut. Efter at Skibet var gaaet til Bunds kom Undervandsbaaden op og forlangte at faa Skibets Papirer, og der blev svaret, at alt var mistet; der blev derefter spurgt efter Ladningens Art, Antal samt Bestemmelsessted, hvilket blev besvaret; medens Spørgsmaalene udvekslede stod Mandskabet paa Undervandsbaaden og smilte af os, og Kanonen var rettet mod Baaden. Da

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Spørgsmaalene var besvaret, dykkede Undervandsbaaden og forsvandt. Det bestemtes herefter at forsøge at naa Færøerne, der var det nærmeste Land, ca. 60 Kml. Klk. ca. 3 Fmd. den 16. Juli begyndte vi at ro i nordlig Retning indtil Klk. 7 Fmd., da Vinden friskede og Sejlet sattes, der styredes da Bidevindt med Kurs mellem N.N.Ø.—N.Ø. indtil om Eftermiddagen, da Vinden rummede, saa der kunde styres Nord, hvilken Kurs holdtes til den 17. Juli mellem Klk. 12 og 1 Fmd. paa nævnte Tid friskede Vinden op, saa Sejlet ikke kunde føres (Styrke 8), og Søen var saa krap saa den hvert Øjeblik brød over Baaden. Baaden blev derfor lagt op mod Søen for Drivanker, hvortil der var fastgjort en Oliepose for at tage Braadet fra Søen, men det til Trods tog Baaden hyppigt Vand over, samtidig var Vejret meget taaget, saa Land saas ikke før Taagen lettede lidt. Klk. ca. 3 Fmd. den 17. Juli, Søen var paa nævnte Tidspunkt saa vi ikke turde vende Baaden, hvorfor der skoddedes med Aarerne slæbende Drivankeret efter Baaden. En halv Times Tid efter saas Lejlighed til at vende Baaden, hvorpaa Sejlet rebedes og sattes stadig slæbende Drivanker og Oliepose efter Baaden Klk. ca. 5 Fmd. den 17. Juli kom Baaden til Land ved Bygden Sumbø paa Vestsiden af Syderø. Redningsbaaden blev efterladt der. Skibets Papirer, Dagbøger, Folkenes Søfartsbøger samt alt af Ejendele gik tabt.

P. V. Frandsen,
Fører.

Thorshavn, den 19. Juli 1917.

Fremlagt i Færøernes Sorenskriveris Sørd den 21. Juli 1917.

Thygesen.

Mandskabslisten er indlemmet saalydende:

Fortegnelse over S/S »Vesta«s Besætning.

Kaptajn Peder Viggo Frandsen, Endelave, født den 3. Januar 1873.

1. Styrmand Niels Hansen.

2. Styrmand Oscar Østerlund, Umeaa, Sverrig, født 1887.

1. Mester E. M. O. Larsen, Kjøbenhavn.

2. Mester Aage Emanuel Eggers, Viborg, født 1884.

3. Mester Axel Emil Dam, Kjøbenhavn, født 1892.

Hovmester R. I. Devald, Kjøbenhavn.

Kok Svend Hans Frans Lund, Holbæk, født 1895.

Tømrer Jens Peter Jensen, Rønne, født 1882.

Matros Johannes Valdemar Knudsen, Bogø, født 1891.

Matros Peter Hans Martin Jacobsen, Thorshavn, født 1886.

Matros Andreas Marius Andreasen, Thorshavn, født 1874.

Matros Axel Sofus Joensen, Thorshavn, født 1889.

Matros Karl Kristian Olaf Olsen, St. Jørgensbjerg, født 1887.

Matros Johannes Joe Jacobsen, Thorshavn, født 1893.

Matros Martinus Petersen, Sørslev.

Fyrbøder Johan Emanuel Hansen, Halling, født 1887.

Fyrbøder Hans Charles Bærentsen, Thorshavn, født 1868.

Fyrbøder Axel Richard Jensen, Elbæk, født 1898.

Fyrbøder Johannes Kristian Edvard Frederiksen, Frederiksberg, født 1898.

Fyrbøder R. I. Søderlund, Sverrig.

Messedreng Jørgen Peter Jørgensen, Aarhus, født 1901.

Opvarter Thorvald Emil O. Kartman, Kjøbenhavn, født 1893.

Koksmath Poul Ingerdahl, Kjøbenhavn, født 1897.

Jomfru Rosalie Andersen, Kjøbenhavn.

Thorshavn, den 19. Juli 1917.

P. V. Frandsen,
Fører.

Fremstod Kaptajn Peder Viggo Frandsen af Kjøbenhavn, 44 Aar gammel, Fører af det sænkede Fartøj, der godkender

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Rigtigheden af den i hans Rapport givne Fremstilling. Han tilføjer paa Anledning, at Mandskabet selvfølgelig havde Ordre til snarest at søge til Baadene i Tilfælde af Torpedering. Ved Baadene var der i Surringerne hængt en Økse til Brug ved Surringernes Kapning, hvilke ogsaa blev benyttede.

Komparenten sad i sit Kammer, da Eksplosionen fandt Sted, fuldt paaklædt og vaagen. Han plejede i det hele taget ikke at sove til de Tider, da Skibet opholdt sig indenfor Blokadezonen.

Der blev ikke fra Undervandsbaadens Side efter Sænkningen gjort noget for at vejlede Komparenten og hans Mandskab eller for at sikre sig, at de havde Midler til at naa Land.

Komparenten bemærkede paa Forespørgsel, at han ikke med Sikkerhed kan angive, hvor de omkomne af Mandskabet havde Bopæl, men antager, at Oplysning herom mulig vil kunne faas ved Henvendelse til Selskabets Kontor i Kjøbenhavn.

Oplæst. Godkendt.

Fremstod Niels Hansen af Kjøbenhavn, 39 Aar gammel, 1. Styrmand fra S/S »Vesta« der som Vidne forklarer, at han kan tiltræde den fremlagte Beretning og ikke har noget særligt at tilføje. Han bemærkede paa Anledning, at han laa og sov i sit Kammer nedenunder om Styrbord omtrent midtskibs, da Torpederingen skete, og selvfølgelig straks vaagnede og sprang op. Han kom i samme Baad som Kaptajnen og kan ganske godkende Kaptajnens Fremstilling af, hvorledes det gik med denne Baad og med 1. Mesters og 2 andre Mænds Drukning.

Yderligere ved han intet at bemærke.

Oplæst. Godkendt.

Efter at Komparenten, behørig forberedt, havde bekræftet sin Forklaring med Lovens Ed, aftraadte han.

Fremstod som Vidne Oscar Østerlund af Kjøbenhavn, 29 Aar gammel, 2. Styrmand fra S/S »Vesta« der tiltræder den fremlagte og ham foreholdte Rapport. Han bemærker dog, at han ikke saa men kun hørte Torpedoen. Han, der havde Vagt paa Broen, stod da i Bagbords Side af Broen, men sprang straks hen til Telegrafen og signaliserede »Stop« til Maskinen, hvorefter han løb over i Styrbords Side. Han hørte Torpedoen slaa imod Skibet og derpaa skete Eksplosionen. Undervandsbaaden saa han ikke noget til, før de var komne i Baadene. Komparenten fik derpaa det Mandskab, der af hans Vagt hørte til Styrbords Redningsbaad, i Gang med at faa denne i Vandet. En Økse var anbragt ved en af Surringerne klar til Brug og med den huggede Komparenten Surringerne over, hvorefter han bragte Øksen over til Bagbords Redningsbaad. I Styrbords Baad gik han og 12 andre af Besætningen. Han bjærgede først 3. Mester og derpaa Jomfruen.

Yderligere af Interesse ved han ikke at bemærke. Nogen egentlig Panik var der ikke om Bord. Vejret var fint, lidt diset og med ubetydelig Søgang.

Oplæst. Godkendt.

Efter at Komparenten, behørig forberedt, havde bekræftet sin Forklaring med Lovens Ed, aftraadte han.

Fremstod som Vidne 2. Mester fra S/S »Vesta« Aage Emanuel Eggers af Kjøbenhavn, 32 Aar gammel, der forklarede, at han, saavidt hans Kendskab strækker, kan tiltræde den fremlagte Rapport. Komparenten havde Vagt i Maskinen, da Eksplosionen skete; han hørte ikke noget til Maskintelegrafen og kan derfor ikke sige, hvorvidt der fra Broen er bleven givet nogen Ordre til Maskinen. Øjeblikkelig efter Eksplosionen, der skete agtenfor Maskinen, strømmede Vandet ind i denne. Komparenten, Fyrbøder Bærentsen og Donkeymand Søderlund, der begge var i Maskinen, sidstnævnte dog paa Toppen, sprang hurtigst mulig op paa Dækket. Komparenten foretog sig intet med Maskinen, hvilket ikke lod sig gøre og iøvrigt ogsaa havde været ørkesløst.

Komparenten havde, som i Rapporten fremstillet, fat i 1. Mester Larsen, der havde opholdt sig i sit Kammer, men kun-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

de ikke faa ham til at slippe Lonningen. Han har det Indtryk, at Larsen, da han var kommen i Vand til Brystet, tabte Bevidstheden, men straks derefter kæntrede Baaden og Komparenten gik ned, saa han ved ikke mere om 1. Mester.

Yderligere ved Komparenten ikke at bemærke.

Oplæst. Godkendt.

Komparenten aftraadte efter, behørigt forberedt, at have bekræftet sin Forklaring med Lovens Ed.

Fremstod Axel Emil Dam af Kjøbenhavn, 25 Aar gammel, 3. Mester paa S/S »Vesta«, der forklarer, at Rapportens Fremstilling, saavidt hans Kendskab rækker, er fuldstændig korrekt, dog blev Komparenten bjærget af Styrbords Baad for Jomfruen.

Noget af Interesse ved han ikke at tilføje. Komparenten laa i sit Kammer og sov, da Eksplosionen skete.

Oplæst. Godkendt.

Efter at Komparenten, behørig forberedt, havde bekræftet sin Forklaring med Lovens Ed, aftraadte han.

Fremstod Svend Hans Frands Lund af Aalborg, 21 Aar gammel, Kok paa S/S »Vesta«, der som Vidne forklarer, at han ikke har noget at indvende mod Fremstillingen i den fremlagte Rapport, og han godkender den saavidt hans Kendskab rækker. Yderligere af Interesse ved han ikke at bemærke.

Oplæst. Godkendt.

Efter at Komparenten, behørig forberedt, havde bekræftet sin Forklaring med Lovens Ed, aftraadte han.

Fremstod Tømrer paa S/S »Vesta« Jens Peter Jensen af Rønne, 34 Aar gammel, der som Vidne forklarer, at han ikke har noget at indvende mod Fremstillingen i den fremlagte Rapport, og han godkender den, saavidt hans Kendskab rækker. Yderligere af Interesse ved han ikke at bemærke.

Oplæst. Godkendt.

Efter at Komparenten, behørig forberedt, havde bekræftet sin Forklaring med Lovens Ed, aftraadte han.

Fremstod Johannes Valdemar Knudsen af Bogø, 26 Aar gammel, Matros fra S/S »Vesta«, der som Vidne godkender den fremlagte Rapport, saavidt hans Kendskab rækker. Han bemærker, at han stod til Rors, da Eksplosionen skete, desuden var paa Broen 2. Styrmand Østerlund. Komparenten hørte ikke Torpedoen. Han lagde Mærke til, at 2. Styrmand gav Signal med Telegrafen.

Yderligere ved han ikke at bemærke.

Efter at Komparenten, behørig forberedt, havde bekræftet sin Forklaring med Lovens Ed, aftraadte han.

Fremstod Peter Hans Martin Jacobsen af Thorshavn, 30 Aar gammel, Matros fra S/S »Vesta«, der som Vidne forklarer, at han ikke har noget at indvende mod Fremstillingen i den fremlagte Rapport og han godkender den, saavidt hans Kendskab rækker. Yderligere af Interesse ved han ikke at bemærke.

Oplæst. Godkendt.

Efter at Komparenten, behørig forberedt, havde bekræftet sin Forklaring med Lovens Ed, aftraadte han.

Fremstod Andreas Marius Andreasen af Thorshavn, Matros fra S/S »Vesta«, 42 Aar gammel, der som Vidne forklarer, at han ikke har noget at indvende mod Fremstillingen i den fremlagte Rapport, og han godkender den, saavidt hans Kendskab rækker. Yderligere af Interesse ved han ikke at bemærke.

Oplæst. Godkendt.

Efter at Komparenten, behørig forberedt, havde bekræftet sin Forklaring med Lovens Ed, aftraadte han.

Fremstod Axel Sofus Jensen af Thorshavn, 28 Aar gammel, Matros fra S/S »Vesta«, der som Vidne forklarer, at han intet væsentligt har at bemærke med Hensyn til den fremlagte Rapport, som han, saavidt hans Kendskab, ræker, kan godkende, dog med den Ændring, at 3. Me-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

ster blev bjærget for Jomfruen, fordi Baaden først kom i Nærheden af ham.

Oplæst. Godkendt.

Komparenten bemærkede, at det stred mod hans religiøse Anskuelser at aflægge Ed.

Efter Omstændighederne fritages han herfor.

Komparenten aftraadte.

Fremstod Karl Kristian Olaf Olsen, 29 Aar gammel, af St. Jørgenshjerg, Matros fra S/S »Vesta«, der som Vidne forklarer, at han ikke har noget at indvende mod Fremstillingen i den fremlagte Rapport, og han godkender den, saavidt hans Kendskab rækker. Yderligere af Interesse ved han ikke at bemærke.

Oplæst. Godkendt.

Efter at Komparenten, behørig forberedt, havde bekræftet sin Forklaring med Lovens Ed, aftraadte han.

Fremstod Johannes Juel Jacobsen af Thorshavn, 23 Aar gammel, Matros fra S/S »Vesta«, der som Vidne forklarer, at han ikke har noget at indvende mod Fremstillingen i den fremlagte Rapport og han godkender den, saavidt hans Kendskab rækker. Yderligere af Interesse ved han ikke at bemærke.

Oplæst. Godkendt.

Efter at Komparenten behørig forberedt, havde bekræftet sin Forklaring med Lovens Ed, aftraadte han.

Fremstod Fyrbøder Johan Emanuel Hansen fra S/S »Vesta«, 30 Aar gammel, af Kjøbenhavn, der som Vidne forklarer, at han kan tiltræde den fremlagte Rapport, saavidt hans Kendskab rækker. Han tilføjer dog, at han, der sov, da Eksplosionen skete, ikke naaede at komme i Bagbords Baad, men kun hen til den. Baaden kæntrede, inden han var kommen i den. Komparenten vilde have hjulpet 1. Mester, men saa gik Skibet ned. Det hele gik i et Øjeblik.

Oplæst. Godkendt.

Komparenten aftraadte efter, behørig forberedt, at have bekræftet sin Forklaring med Lovens Ed.

Fremstod Hans Charles Bærentsen af Tveraa, 49 Aar gammel, Fyrbøder fra S/S »Vesta«, der som Vidne forklarer, at han kan tiltræde den fremlagte og ham foreholdte Rapport, saavidt hans Kendskab strækker. Han havde Vagt i Maskinen, da Eksplosionen skete. Han og det øvrige Personale skyndte sig op. Han hørte ikke nogen Ordre fra Telegrafen.

Komparenten aftraadte efter, behørig forberedt, at have bekræftet sin Forklaring med Lovens Ed.

Fremstod Axel Richard Jensen af Vejle, 19 Aar gammel, Fyrbøder fra S/S »Vesta«, der som Vidne forklarer, at han ikke har noget at indvende mod Fremstillingen i den fremlagte Rapport og han godkender den, saavidt hans Kendskab rækker. Yderligere af Interesse ved han ikke at bemærke.

Oplæst. Godkendt.

Efter at Komparenten, behørig forberedt, havde bekræftet sin Forklaring med Lovens Ed, aftraadte han.

Fremstod Johannes Kristian Edvard Frederiksen af Frederiksberg, 19 Aar gammel, Fyrbøder fra S/S »Vesta«, der som Vidne forklarer, at han ikke har noget at indvende mod Fremstillingen i den fremlagte Rapport, og han godkender den, saavidt hans Kendskab rækker. Yderligere af Interesse ved han ikke at bemærke.

Oplæst. Godkendt.

Efter at Komparenten, behørig forberedt, havde bekræftet sin Forklaring med Lovens Ed, aftraadte han.

Fremstod Jørgen Peter Jørgensen af Aarhus, 15 Aar gammel, Messedreng fra S/S »Vesta«, der som Vidne forklarer, at han ikke har noget at bemærke med Hensyn til den fremlagte og ham foreholdte Rapport.

Oplæst. Godkendt. Aftraadt.

Fremstod Thorvald Emil Olsen Kartman af Kjøbenhavn, 23 Aar gammel, der forklarer, at han kan tiltræde den fremlagte Rapport, saavidt hans Kendskab rækker. Han tilføjer dog, at 3. Mester blev bjærget for Jomfruen, idet han var Baa-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

den nærmest. Komparenten saa Undervandsbaaden ca. $^1/_2$ Time efter at de var begyndt at ro. Forinden havde de ligget og set efter, om nogen af de forsvundne skulde komme til Syne, men dette skete ikke.

Oplæst. Godkendt.

Komparenten aftraadte efter, behørig forberedt, at have bekræftet sin Forklaring med Lovens Ed.

Fremstod paany Kaptajn Frandsen, der paa Forespørgsel forklarer, at det maa bero paa en Misforstaaelse af de ham givne Meddelelser, at det i Rapporten siges, at Jomfruen blev bjærget før 3. Mester.

Han mener ikke, at Undervandsbaaden ventede ret længe med at dykke, efter at de var begyndt at ro.

Han mener, at de laa ca. $^1/_2$ Time paa den kæntrede Baad, derefter var de henne at konferere med Undervandsbaaden, og saa roede de hen til den kæntrede Baad og forsøgte at vende den. Da Undervandsbaaden imidlertid laa med Kanonen pegende paa dem, var Mandskabet opsat paa at komme bort. Der var paa det Tidspunkt intet Haab om, at nogen af de ikke bjærgede kunde være i Live, saa Komparenten roede afsted vel ca. 1 Time efter Torpederingen.

Oplæst. Godkendt.

Komparenten bekræftede derefter, behørig forberedt, sin Forklaring med Lovens Ed og aftraadte.

Søforhøret sluttet.

Reten hævet.

Thygesen.

Jens Andreasen. *Hans C Hansen.*

Vidner:

H. Hansen. *E. Andreasen.*

»Vestnæs
Rederi: Det Forenede Dampskibs-Selskab. Kbhvn.
Reg. Tonn. Br.: 1122.
Reg. Tonn. Net.: 688.
Tons DW.: 900.
Bygningssted: Palmers Shipbuilding & Iron Co. Newcastle.
Bygningsaar: 1879.
Materiale: Jern.
Klasse: Bur. Ver. • I. $^3/_3$ G. 1. 1.
Assurance: Ubekendt (I 1916 assureret for Kr. 300 000).

186. S/S »HARRILDSBORG« af Kjøbenhavn.

Torpederet i Nordsøen den 19. Juli 1917 paa Rejse fra Methil til Kjøbenhavn med 1807 Tons Kul. Ingen Omkomne.

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn gør vitterligt:

Aar 1917 den 24. Juli Eftermiddag Kl. 2 blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand: Docent K. Sindballe i Henhold til Konstitution af 15. Juni d. A. og af dens Medlemmer: Kaptajn Larsen og Kaptajn Møller.

Der foretoges:

Nr. 157/1917. Søforhør i Anledning af, at S/S »*Hærildsborg*« er sænket.

Af Besætningen mødte:
Kaptajn I. P. Jensen.
1. Styrmand N. P. Madsen.
2. Styrmand H. Clausen.
Tømmermand H. Ipsen.
Matros G. Hansen.
Matros E. Pettersson.
Matros A. Poulsen.
Letmatros C. Andersen.
Letmatros A. Carlsson.
Dæksdreng I. Sørensen.
1. Mester A. Eistrup.
2. Mester H. Jacobsen.
Fyrbøder I. Madsen.
Fyrbøder F. Th. Nielsen.
Fyrbøder F. Pettersson.
Fyrbøder Welander.
Hovmester Hjelmo.
Kok P. Lauridsen.

For Rederiet mødte Skibsinspektør Neergaard.

For Krigs- og Vareforsikringen mødte Kaptajn Michelsen.

For Forsikringsselskabet National mødte Kaptajn Schmidt.

Der fremlagdes en Rapport.

Den fremlagte Rapport lyder i Uddrag saaledes:

S/S »Harrildsborg«.

Rapport

over Rejsen fra Methil, indtil Skibet blev torpederet af en tysk Undervandsbaad Torsdag den 19. Juli 1917 Kl. 5 p. m.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Torsdag den 19. Juli 1917 Emd. Kl. ca. 4,50, da Skibet var ca. 24 Kml. misv. vest af Holmengraa blev af saavel Føreren som 1. Styrmand observeret en Torpedo, kommende syd fra, som passerede nogle faa Favne forbi Stævnen.

Faa Sekunder efter blev Skibet ramt ud for Kommandobroen om Styrbord af en anden Torpedo, kommende fra samme Retning.

Der paafulgte en voldsom Eksplosion, hvorved Skibssiden blev oprevet, Stb. Jolle splintredes, Davidderne til Stb. Redningsbaad afrevede samt Storlugen sprængt op.

Maskinen blev straks stoppet fra Dækket, og da Skibet fik stærk Stb. Slagside og begyndte at synke med det samme, beordredes hele Mandskabet til Bb. Redningsbaad. Det lykkedes at faa denne i Vandet og alle Mand placeret i den. Forskibet var da allerede under Vand. Det var luv Side med høj paagaaende Sø, og inden Baaden kunde sættes klar af Skibssiden kæntrede den paa Grund af Sugningen, da Skibet sank, som foregik inden for 2 Minutter efter Eksplosionen. Baaden bragtes atter paa ret Køl, og Mandskabet holdt sig flydende paa den, indtil vi alle blev bjærget ca. en halv Time efter af engelsk Destroyer Nr. 77.

Vi blev senere sat om Bord i en norsk Torpedobaad, som atter satte os om Bord i S/S »Karen« af Esbjerg, med hvilket Skib vi ankom til Bergen Kl. 3 a. m. Fredag den 20. Juli.

I. P. Jensen,
ex. Fører.

N. P. Madsen,
1. Styrmand.

Nr 157/1917. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 24. Juli 1917.

Blum,
Ass.

Kaptajnen bemærker, at Dagbogen er gaaet tabt. Den fremlagte Rapport er nedskrevet efter Hukommelsen af Kaptajnen og 1. Styrmand i Forening straks efter at man var kommen i Land i Bergen.

Skibet havde i Methil indtaget en fuld Ladning Kul, ialt 1807 Tons, der skulde til Kjøbenhavn og som tilhørte Firmaet Kampmann & Herskind.

Skibet var kaskoforsikret hos de private Assurandører, krigsforsikret hos Krigsforsikringen for danske Skibe, vareforsikret i Dansk Krigssøforsikring for Varer. Hvor Ladningen iøvrigt var assureret vides ikke. For Fragtinteressens Vedkommende var Forsikring tegnet i National som Genforsikring, hvor Hovedforsikringen var tegnet vides ikke.

Det Afsnit af den fremlagte Rapport, der angaar Torpederingen, oplæstes for og gennemgaas med de mødende, der bekræfter dens Rigtighed i et og alt.

Kaptajnen bemærker sluttelig at Redningsbaaden gik tabt.

Oplæst. Vedtaget.

Forhøret sluttet.

Retten hævet.

K. Sindballe.

V. Larsen. *I. Møller.*

»Harrildsborg«s
Rederi: »A/S Dampskibsselskabet Neptun«. Kbhvn.
Reg. Tonn. Br.: 1547.
Reg. Tonn. Net.: 966.
Tons DW.: 2088.
Bygningssted: Helsingør Jernskibs- og Maskinbyggeri.
Bygningsaar: 1907.
Materiale: Staal.
Klasse: Lloyds Reg. ✠ 100 A 1.
Assurance: Kr. 1,250,000. Krigsforsikringen for danske Skibe m. fl.

---

187. S/S »L. H. CARL« af Kjøbenhavn.

Torpederet i den engelske Kanal den 20. Juli 1917.

Søforklaring eller Søforhør foreligger ikke. Ifølge Skibets Forlisanmeldelse vides kun om S/S »L. H. Carl«, der den 15. April 1917 rekvisitioneredes af den engelske Regering, at Skibet er forlist ved Torpedering den 20. Juli 1917.

»L. H. Carl«s
Rederi: A/S Dampskibsselskabet »Gorm«. Kbhvn.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Reg. Tonn. Br.: 1916.
Reg. Tonn. Net.: 1198.
Tons DW.: 3050.
Bygningssted: W. Gray & Co. W. Hartlepool.
Bygningsaar: 1898.
Materiale: Staal.
Klasse: Lloyds Reg. ✠ 100 A 1.
Assurance: Ubekendt. (Værdi angivet til Kr. 115,000.)

---

188. S/S »ROTA« af Kjøbenhavn.

Torpederet i den engelske Kanal den 22. Juli 1917 paa Rejse fra Beni Saf til Middelsborough med 3600 Tons Erts. 5 Omkomne.

Søforklaring eller Søforhør foreligger ikke. Ifølge Skibet Forlisanmeldelse blev S/S »Rota«, der var rekvisitioneret af den engelske Regering, torpederet ca. 7 Sm. Ø. t. S. for Berry Head Kl. 8½ Emd. den 22. Juli 1917. Skibet sank i Løbet af et Par Minutter.

»Rota«s
Rederi: Det Dansk-Russiske Dampskibsselskab. Kbhvn.
Reg. Tonn. Br.: 2171.
Reg. Tonn. Net.: 1152.
Tons DW.: 3980.
Bygningssted: Dunlop Bremner & Co. Port Glasgow.
Bygningsaar: 1915.
Materiale: Staal.
Klasse: Lloyds Reg. ✠ 100 A 1.
Assurance: ca. Kr. 1,870,000. Engelske Assurandører.

---

189. S/S »RIGMOR« af Esbjerg.

Torpederet i Nordsøen den 28. Juli 1917 paa Rejse fra Gøteborg til Rouen med 1200 Tons Stykgods. Ingen Omkomne.

Søe- og Handelsretten i Kjøbenhavn gør vitterligt:

Aar 1917 den 2. August Kl. 11½ blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand: Docent K. Sindballe i Henhold til Konstitution af 15. Juni d. A.

Docent K. Sindballe bemærkede, at der ikke havde været Lejlighed til at tilsige nogen af de søkyndige Medlemmer.

Der foretoges:

Nr. 163/1917. Søforhør i Anledning af S/S »*Rigmor*«s Sænkning.

Af Besætningen mødte:
Kaptajn C. Rasmussen.
1. Styrmand A. J. Jeppesen.
2. Styrmand I. I. Nielsen.
1. Maskinmester A. N. K. Lund.
2. Maskinmester A. P. Svendsen.
Hovmester A. W. Jensen.
Matros A. S. Pedersen.
Matros P. R. Schmidt.
Matros P. Lauritzen.
Matros Otto Nielsen.
Fyrbøder Chr. Madsen.
Fyrbøder A. C. N. Christensen.
Fyrbøder I. M. Madsen.
Kok S. M. Jensen.

For Rederiet »Vesterhavet« mødte Inspektør Christoffersen.

For Krigsforsikringen mødte Kaptajn Fenger.

Skibet var krigsforsikret i Krigsforsikringen for danske Skibe, kaskoforsikret hos de private Assurandører.

Skibet var paa Rejse fra Gøteborg til Rouen med en Ladning Stykgods, tilhørende forskellige Afskibere i Gøteborg.

Der fremlagdes en Rapport. Skibsdagbogen gik tabt med Skibet.

Den fremlagte Rapport er saalydende:

Rapport

i Anledning af S/S »Rigmor«s Sænkning i Nordsøen den 28. Juli 1917 paa Rejse fra Gøteborg til Rouen med Stykgods.

S/S »Rigmor« af Esbjerg. Kendingssignal N. R. S. H. 462 Reg. Tons.

Lørdag den 28. Juli Kl. 10 Emd. fik Ordre til at møde paa Konsulatet. Kl. 11,15 Emd. modtog Ordre og Instruktion til at møde og følge Konvoj over Nordsøen. Kl. 1 Emd. afgik fra Bergen med Lods om Bord. Kl. 5 Emd. kvitterede samme ved Feje, blev ordnet i Konvoj og afgik 6 t. 45 m. fra Holmegraa, samme i S. Ø. Afst. 2 Sml. Udsatte Pt. Log viste 0. 0. 0. Styrede misv. V. ½ S. efter Ordre. Udkig paa Bak og Bro.

Kl. ca. 8,25 Emd. observeredes en Torpedo om Stb. Jeg, Foreren, raabte højt »en Torpedo«, hvilket de fleste om Bord hørte, og et Øjeblik efter ramte Torpedoen

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

og eksploderede i Agterlasten, saaledes at Papirballer, hvormed Skibet var lastet, blev slynget højt op i Luften, og Skibet begyndte at synke hurtig med Agterskibet. Mandskabet gik til Stb. Redningsbaad, Bb. Baad var knust, antagelig af nedfalden Papirballer, alle Mand blev bjærget i Stb. Baad, Skibet blev flydende i ca. 15 m. 18 m. og forsvandt i Dybet Kl. 8 t. 48 m., forlod Stedet og satte Kurs mod Land.

Torpedobaaden vilde optage Mandskabet, men da Skibet kun var ca. 16 Sml. fra Holmengraa var alle enige med Føreren om at søge Kysten med egen Baad. Kl. 4 Fmd. den 29. Juli var inde ved Feje, blev optaget af en russisk Damper, der gik til Bergen, ankom dertil Kl. 8 samme Fmd.

Alle Mand vel.

Bergen, den 29. Juli 1917.

A. Jepsen, 1. Styrmand.
J. J. Nielsen, 2. Styrmand.
A. Lund, 1. Mester.
Alb. Svendsen, 2. Mester.
P. R. Schmidt, Rormand.
J. M. Madsen, Fyrbøder.
A. S. Pedersen, Udkig.
C. Rasmussen, Fører.

Nr. 163/1917. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 2. August 1917.

Hansen,
fg. Ass.

De mødende henholdt sig til den fremlagte Rapport, hvis Rigtighed de bekræftede i et og alt.

Styrbords Redningsbaad kom med til Bergen og vil blive hjemsendt med Det forenede Dampskibsselskabs Damper »Yrsa«.

Oplæst. Vedtaget.

Søforhøret sluttet.

Retten hævet.

K. Sindballe.

»Rigmor«s
Rederi: Dampskibsselskabet »Vesterhavet«. Esbjerg.
Reg. Tonn. Br.: 798.
Reg. Tonn. Net.: 462.
Tons DW.: 1250.
Bygningssted: Antwerpen Engineering Co.
Bygningsaar: 1911.
Materiale: Staal.
Klasse: Lloyds Reg. ✠ 100 A 1.
Assurance: Kr. 750,000. Krigsforsikringen for danske Skibe.

---

190. 1m. Fiskerfartøj med H. S. »GLORIA« af Esbjerg.

Minesprængt i Nordsøen den 28. Juli 1917 under Fiskeri. Ingen Omkomne.

Udskrift af Esbjerg Købstads, Skads Herreds og Fanø Birks Justitsprotokol.

Aar 1917 den 31. Juli Eftermiddag Kl. 2½ blev Esbjerg Købstads, Skads Herreds og Fanø Birks Søret sat og holdt paa Tingstedet i Esbjerg administreret af den ordinære Formand med Søretsmedlemmerne Ole J. Kristiansen og S. H. Ibsen.

Der foretoges:

Ekstraretssag Nr. 25/1917. Søforklaring til Oplysning om Kutteren E 382 af Esbjerg »*Gloria*«s Forlis.

Der fremlagdes Rapport af 30. ds.

Rapporten er saalydende:

Esbjerg Politistation.

Rapport.

Mandag den 30. Juli 1917.

Fiskeskipper Martinus Iversen, 23 Aar gammel, Spangsberggade 12, mødte Dags Formiddag paa Politistationen for at afgive Forklaring i Anledning af, at Hajen E 382 »Gloria«, som han er Ejer og Fører af, den 28. ds. er bleven minesprængt paa Fiskepladsen i Nordsøen 49 Kvartmil V. t. N. ½ N. af Graadyb.

Komparenten forklarer, at han forlod Esbjerg Havn med Fartøjet Onsdag den 25. ds .om Formiddagen Kl. 11 for at gaa paa Nordsøfiskeri. Fartøjet var i god og sødygtig Stand. Mandskabet bestod af 4 Mand foruden Komparenten, nemlig Fiskerne Jens Sørensen, Christen Jensen, Jens Fischer Petersen og Theodor Jensen, alle af Esbjerg.

Vejret var fint med let Brise af V. S. V.

Kl. 3 samme Dage Eftermiddag be-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

gyndte de at fiske 18 Kvartmil V. N. V. af Graadyb. Paa denne Plads opholdt de sig til næste Dags Middag og flyttede saa til en Plads ca. 35 Kvartmil O. af Graadyb. Her fiskede de til Fredag Aften ved 7-Tiden. De flyttede saa til en Plads ca. 40 Kvartmil V. $^1/_2$ N. af Graadyb. Paa denne Plads opholdt de sig til Lørdag Formiddag Kl. 9. Fiskeriet gik fremdeles ikke godt, og de flyttede saa til en Plads ca. 47 Kvartmil V. t. N. $^1/_2$ N. af Graadyb. Paa denne Plads fiskede de til Kl. 5 Eftermiddag og flyttede saa 2 Kvartmil længere ud i samme Retning. De satte Grejerne ud og det første Træk gik heldigt. De satte paany Redskaberne ud, men da de vilde hale Vaadet ind, mærkede de, at den ene Line var fast i noget. De gjorde den paagældende Line fast ved Bøjen paa Ankergrejerne. De begyndte derefter at hale ind paa den anden Line, idet de samtidig drev ned mod Vaadet. Da de var kommen dette paa 20 à 30 Favne nær, mærkede de at der ogsaa var Hold i denne Line. Komparenten, der nu tænkte sig Muligheden af, at det kunde være en Mine, som Redskaberne var fast i, slog Skruen til for ikke at drive ned over den eventuelle Mine og gav samtidig Ordre til at slakke af paa Linen. Da Baaden begyndte at gaa frem, gav Komparenten Ordre til at der paany skulde hives i Linen, men i samme Øjeblik, Linen blev strammet, sprang Minen ca. 15 Favne agter ude for Fartøjet. Eksplosionen var meget kraftig, og hele Fartøjet blev overøst med Vand. Vandet begyndte straks at strømme ind i Maskinrummet, og Komparenten var med det samme klar over, at Fartøjet var blevet stærkt beskadiget ved Eksplosionen, og at det ikke stod til at redde. De forsøgte alligevel at pumpe Vandet ud af Maskinrummet, ligesom de ogsaa øste med Spande, men Vandet steg hurtigt i Maskinrummet og Lasten, og efter 35 Minutters Forløb sank Fartøjet. Paa Stedet var 13 Favne Vand. Da Komparenten var klar over, at Fartøjet ikke kunde reddes, gjorde han Tegn til Hajen Margot E 234, der befandt sig ca. 300 Favne S. Ø. for dem om at komme dem til Hjælp. Margot holdt straks ned til dem og tog Komparenten og Mandskabet om Bord ca. 15 Minutter før »Gloria« sank.

»Margot« gik straks mod Esbjerg med dem, og de indkom her til Havnen i Gaar Formiddag Kl. ca. 9.

Komparenten oplyser, at »Gloria« var krigsforsikret i den gensidige Forsikring, for hvilket Selskab Konsul Breinholt er Repræsentant, for 20,000 Kr. Desuden var Fartøjet forsikret i den almindelige Søforsikring for Fiskerifartøjer for 21,300 Kr. Repræsentant Kaptajn Anthonisen. Endelig var Fartøjet interessforsikret for 7000 Kr. hos fornævnte Anthonisen.

Redskaberne var forsikert i Hajforsikringen for Esbjerg for 3000 Kr. Repræsentant Fiskeskipper Søren Mathiasen, Finlandsgade.

O. G. Aftraadt

Saa mødte for Kpts. Mandskab Fiskerne Georg Johannes Theodor Jensen, 25 Aar gammel, Rolfsgade 79, Jens Christian Sørensen, 23 Aar gammel, Jyllandsgade 19, Niels Christian Lodberg Jensen, 20 Aar gammel, Jyllandsgade 19, og Jens Fischer Petersen, 31 Aar gammel, Rolfsgade 36, der forklarede i nøje Overensstemmelse med forrige Komparent og vedtog dennes Forklaring, der forelæstes dem, som deres egen.

O. G. Aftraadt.

G. Petersen,
P. B. 7.

G. A. Christensen,
Statsbetj.

Con af s. D.

Efter Ordre har undertegnede derefter afhørt Besætningen paa Hajen »Margot« E 234.

Fremstod Føreren af nævnte Fartøj Niels Peder Marius Nielsen, 25 Aar gammel, Norgesgade 48², der forklarede, at han afvigte Lørdag Formiddag ved 9-Tiden traf sammen med »Gloria« paa Fiskepladsen ca. 47 Kvartmil V. t. N. $^1/_2$ N.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

for Graadyb. De flyttede begge efterhaanden lidt længere ud i samme Retning antagelig ca. 2 Kvartmil, men havde stadig hinanden i Syne.

Ved 9-Tiden Lørdag Aften hørte Komparenten og hans Mandskab et hult Drøn, og de saa i det samme en tyk Vandsøjle staa højt til Vejrs i Nærheden af »Gloria«s Agterende, saaledes at Fartøjet blev ganske usynligt for dem. Da Vandsøjlen havde lagt sig, saa de »Gloria« flyde, og de tænkte sig, at den var sluppen heldig fra Eksplosionen. De observerede imidlertid snart, at der blev vinket til dem fra »Gloria«s Dæk, og Komparenten stod straks med sit Fartøj ned til Stedet for at yde Hjælp. Ved hans Ankomst til Stedet stod Vandet allerede over »Gloria«s Agterdæk, og det stod klart for alle, at Fartøjet ikke kunde reddes. Komparenten tog Mandskabet fra »Gloria« om Bord, og et Kvarter efter sank Skibet. Efter at Komparenten havde bjærget sine Redskaber, satte han straks Kursen mod Esbjerg Havn, hvortil han ankom i Gaar Morges ved 9-Tiden.

O. G. Aftraadt.

Saa fremstod Komparentens Mandskab, Fiskerne Niels Erhard Vinkel, 22 Aar gammel, Kongensgade 54, og Adolf Jørgensen, 26 Aar gammel, Skolegade 60, der forklarede overensstemmende med Skipperen og vedtog dennes Forklaring, der forelæstes dem, som deres egen.

O. G. Aftraadt.

Det bemærkes, at en Mand af Besætningen fra »Margot«, nemlig Jørgen Steffensen, ikke har været at antræffe, af hvilken Grund han ikke er afhørt.

G. Petersen,
P. B. 7.

Fremlagt i Esbjerg Købstads, Skads Herreds og Fanø Birks Søret den 31. Juli 1917.

Esmann.

For Forsikringen af danske Sejlfartøjer til Fiskeribrug mødte Kaptajn Anthonisen, der bemærkede, at E 382 er søforsikret for 21,300 Kr., men at denne Forsikring ikke omfatter Krigsskade.

Kutterens Ejer Martinus Iversen, 23 Aar gammel, mødte og fremstillede Mandskabet, Georg Johannes Theodor Jensen, 25 Aar gammel, Jens Christian Sørensen, 23 Aar gammel, Niels Christian Lodberg Jensen, 20 Aar gammel, og Jens Fischer Petersen, 31 Aar gammel.

De erklærede sig bekendt med Edens Hellighed og Betydning og blev forelæst den fremlagte Rapport, hvorefter Mandskabet aftraadte medens

Føreren Martinus Iversen forklarede, at E 382 er bygget i Korsør af Eg og Fyr i Begyndelsen af dette Aar og havde en Tonnage af ca. 18 Brutto Tons. Komparenten havde købt den for 30,000 Kr., men kunde ikke faa den krigsforsikret for mere end 20,000. Selskabet, som den er forsikret i, er gensidigt og stiftet af Rederierne i Esbjerg efter at Krigsforsikringen har erklæret, at den ikke vil forsikre Fartøjer for Skade, som de paadrager sig i Farezonen.

Han godkender sin Forklaring til Rapporten, idet han bemærker, at da Eksplosionen fandt Sted, stod han selv inden i Styrehuset og gik for halv Kraft.

Da Eksplosionen skete, havde han en Følelse af, at Agterskibet blev hævet, og den Vandsøjle, der slyngedes i Vejret var efter Beretning fra de omliggende Fiskere et Par Hundrede Alen høj. E 382 fik denne Vandsøjle eller en Del af den ned over sig, og det forekom Komparenten, at det varede ca. $1^1/_2$ Minut før Nedstyrtningen var endt. Han var straks efter Eksplosionen løbet ud paa Dækket for at undersøge om nogen af Mandskabet var kommen til Skade, men det viste sig ikke at være Tilfældet.

Hvor Kutteren har faaet sin Beskadigelse, kan han ikke sige nærmere, end at det maa have været under Maskinen, idet Vandet her strømmede stærkt ind og hurtigt fyldte Maskinrummet.

Oplæst. Vedtaget. Aftraadt.

Derefter fremstod Georg Johannes

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Theodor Jensen, der godkendte den fremlagte Rapport til hvilken han intet har at føje, ligesom han kan tiltræde Førerens Forklaring i Dag.

Oplæst. Vedtaget. Aftraadt.

Endvidere fremstod Jens Christian Sørensen, Niels Christian Lødberg Jensen og Jens Fischer Petersen, der alle tre godkender Rapporten og Førerens Forklaring i Dag.

Oplæst. Vedtaget. Aftraadt.

Derefter mødte Føreren af »Margot« Niels Peder Marius Nielsen, 25 Aar gammel, der fremstillede sit Mandskab Niels Erhard Vinkel, 22 Aar gammel, Adolf Jørgensen, 26 Aar gammel, og Jørgen Steffensen, 22 Aar gammel, der erklærede sig bekendt med Edens Hellighed og Betydning, hvorefter de blev forelæst Førerens Forklaring til Rapporten og aftraadte.

Føreren forklarede, at hans Kutter E 234 er bygget for ca. 3 Aar siden og er paa 16 Tons Brutto. Han godkender sin Forklaring til Rapporten, idet han tilføjer, at »Margot«, da Sprængningen fandt Sted, ikke laa 1 km fra Minen. De hørte ikke Minestumper pibe, men mærkede et svagt Lufttryk og saa Vandsøjlen, der hævede sig bag »Gloria«. Da de kom ned til »Gloria« var denne stærkt fyldt med Vand, ligesom der stod Vand paa Dækket, og Mandskabet var gennemblødt, derimod var der ikke skyllet Redskaber bort.

Oplæst. Vedtaget. Aftraadt.

Mandskabet blev bjærget om Bord i E 234, medens den løb langs Siden af »Gloria«.

Oplæst. Vedtaget. Aftraadt.

Derpaa fremstod Niels Erhard Vinkel, Adolf Jørgensen og Jørgen Steffensen, der alle godkendte Førerens Forklaring til Rapporten og i Dag.

Oplæst. Vedtaget. Aftraadt.

Søforklaringen sluttet.

Retten hævet.

Esmann.

S. H. Ibsen. *Ole J. Kristiansen.*

»Gloria«s
Rederi: M. Iversen. Esbjerg.
Reg. Tonn. Br.: 18.
Reg. Tonn. Net.: 7.
Bygningssted: Korsør.
Bygningsaar: 1917.
Materiale: Eg og Fyr.
Klasse: —
Assurance: Kr. 20,000. Den gensidige Forsikringsforening for Fiskerfartøjer i Esbjerg.

191. S/S »INGEBORG« af Esbjerg.

Torpederet i Nordsøen den 29. Juli 1917 paa Rejse fra Gøteborg til Rouen med 1900 Tons Stykgods. Ingen Omkomne.

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn gør vitterligt:

Aar 1917 den 7. August Formiddag Kl. 10 blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand: Docent K. Sindballe i Henhold til Konstitution af 15. Juni d. A. og af dens Medlemmer: Kaptajn Hein og Kaptajn Larsen.

Der foretoges:

Nr. 165/1917. Søforhør i Anledning af, at S/S »*Ingeborg*« er sænket.

Af Besætningen mødte:
Kaptajn K. M. Nielsen.
1. Styrmand W. Holm Nielsen.
2. Styrmand I. H. Iversen.
1. Maskinmester C. H. Peetz.
2. Maskinmester I. C. Berthelsen.
Matros C. C. Nielsen.
Matros H. Johansen.
Matros K. Hurtig.
Fyrbøder J. Nordbæk.

For Rederiet mødte Inspektør Christoffersen.

For Krigsforsikringen mødte Kaptajn Michelsen.

Inspektør Christoffersen bemærkede, at Skibet var krigsforsikret i Krigsforsikringen for danske Skibe og kaskoforsikret hos de private Assurandører. Skibet var paa Rejse fra Gøteborg til Rouen med en Ladning Stykgods. Interesseforsikring var tegnet i nye gensidige Krigsinteresseforsikring for Dampskibe og hos de private Assurandører.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Der fremlagdes en Rapport, der oplæstes for de mødende og hvis Rigtighed de bekræftede i et og alt.

Den fremlagte Rapport er saalydende:

Beretning

angaaende S/S »Ingeborg«s Sænkning i Nordsøen den 29. Juli 1917 paa Rejse fra Gøteborg til Rouen med Stykgods.

Afgik fra Gøteborg den 25. Juli med Lods om Bord, og Rejsen gik godt til vi kom til Bergen den 28. Kl. 2,30 Fmd. fik Ordre af engelsk Konsul til at afgaa til et bestemt Sted paa den norske Kyst for derfra at følge Konvojen over Nordsøen. Kl. 5 Emd. var til Søs og Rejsen gik godt til Søndag Morgen den 29. Kl. 6,15, da en Torpedo traf Skibet udfor Nr. 3 Lugen, hvorved hele Agterskibet sprængtes, og Lasten slyngedes til Vejrs. Jeg beordrede alle Mand i Baadene og var selv med til at fire B. B. Baad i Vandet; men da Baaden kom ud, viste det sig, at Skibet endnu gjorde en Del Fart, og efter Folkene var kommet i den, fyldtes den med Vand, og Folkene blev skyllet ud af den paa 3 nær. Fik den anden Baad i Vandet og med den og Baaden fra en engelsk Trawler bjærgedes Folkene, som var i Vandet, og alle blev optaget af Trawleren paa nær Messedrengen, som blev optaget af »Flyuderborg«. Efter ca. 5 Minutters Forløb sank »Ingeborg«. Kl. 6,30 Emd. blev vi landsatte i Lerwich; aflagde Forklaring hos Konsulen i Lerwich.

K. M. Nielsen, Fører
K. H. Peetz, 1. Mester.
W. Holm Nielsen, 1. Styrmand.
J. Iversen, 2. Styrmand.
Jul. Nordbach, Fyrbøder.
C. C. Nielsen, Matros.
H. Johansen, Letmatros.

Nr. 165/1917. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 7. August 1917.

Blum,
Ass.

Bagbords Baad gik tabt, men Styrbords Baad blev taget paa Slæb af Trawleren, og den er afleveret til den danske Konsul i Lerwich. Vinden var S. V. ca. 4. Der var ingen videre Sø, og de Folk, som var i Vandet, opholdt sig der i 2—3 Minutter. Paa det Sted, hvor Torpederingen skete, havde man Lerwich i N. 83 V. misvisende og 85 Kvartmils Afstand.

Oplæst. Vedtaget.

Forhøret sluttet.

Retten hævet.

K. Sindballe.

V. T. Hein. *V. Larsen.*

»Ingeborg«s
Rederi: Dampskibsselskabet »Vesterhavet«. Esbjerg.
Reg. Tonn. Br.: 1207.
Reg. Tonn. Net.: 731.
Tons DW.: 1980.
Bygningssted: Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft A/S.
Bygningsaar: 1917.
Materiale: Staal.
Klasse: Lloyds Reg.
Assurance: Kr. 1,000,000. Krigsforsikringen for danske Skibe m. fl.

192. Skonnertbrig »AMOR« af Odense.

Skudt i Sænk i Nordsøen den 30. Juli 1917 paa Rejse fra Methil til Odense med 320 Tons Kul. Ingen Omkomne.

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn gør vitterligt:

Aar 1917 den 15. August Kl. 2½ blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand: Overretsassessor Rump og dens Medlemmer: Kaptajn Larsen og Kaptajn Tidemand.

Der foretoges:

Nr. 171/1917. Søforhør i Anledning af Skonnertbrig »*Amor*« af Odenses Sænkning den 30. Juli i Nordsøen. Rederiet: Rasmus Holbæk & Sønner i Odense.

Af Besætningen mødte:
Kaptajn P. H. Andersen.
Styrmand J. C. Jørgensen.
Matros O. Danielsen.
Letmatros G. Dahlberg.
Letmatros B. Persson.
Letmatros L. Nielson.
Kok S. Stal.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

For fjerde Søforsikring og Krigsforsikringen for danske Skibe mødte Kaptajn Michelsen.

Kaptajnen fremlagde en Rapport.

Den fremlagte Rapport er saalydende:

Den 27. Juli 1917 Kl. 7 Emd. forlod Skbrg. »Amor«, hjemmehørende i Odense, Methil (Firth of Forth) med en Ladning Kul bestemt til Hjemstedet.

Skibet i alle Maader veludrustet og bemandet.

Omtrent Kl. 7 t. 30 m. kvitteredes Lods og Bugserbaad. Ved 11-Tiden passeredes Isle of May, og Kursen sattes efter Midten af Skagerak efter de engelske Marinemyndigheders Ordre.

Vinden vestlig, frisk Kuling.

Alt gik godt indtil den 30. Juli omtrent Kl. 8 Emd., da Skibet befandt sig paa omtrent 56° 55′ N. Brd. og 3° 35′ Ø. Lgd. Ved Nitiden hørtes flere Skud i S. Ø. lig Retning (Vinden var nordlig og der styredes Ø. N. Ø.lig Kurs.) Frivagten blev straks kaldt paa Dækket.

Lyden af Skudene hørtes efterhaanden tydeligere og tilsidst saa man en Undervandsbaad nærme sig. Denne fortsatte med Skydningen med Skibet som Maal, da flere af Projektilerne faldt ned i betænkelig Nærhed af dette. Redningsbaaden blev nu sat i Vandet, og vi roede bort fra Skibet.

Undervandsbaaden, som stadig kom nærmere, vedblev med Skydningen, dog ikke mere efter Skibet, men efter os i Baaden. Ca. 6—8 Skud blev affyret efter os, det ene Projektil gik hen over os og faldt ned ca. ½ Kvartmil borte.

Saa fortsattes Skydningen mod Skibet igen, medens Undervandsbaaden bestandig nærmede sig dette.

Efter at have løsnet ca. 30 Skud mod Skibet indstilledes Skydningen, og Undervandsbaaden forsvandt om Læsiden af Skibet.

Der er formodentlig blevet anbragt Sprængstof om Bord, thi da Undervandsbaaden efter et Øjebliks Forløb atter viste sig agten for Skibet, begyndte dette at hænge over paa Styrbords Side og sank derefter i Løbet af faa Sekunder. Kl. var da ca. 11 Emd.

Undervandsbaaden forsvandt derefter uden at bekymre sig om os.

Dens Nationalitet kunde ikke bestemmes, da hverken Flag eller Nummer kunde ses.

Vi satte Sejl og styrede østefter.

Tirsdag den 31. Juli 1917. Vinden nordlig, frisk Kuling, betydelig Søgang. Styrende samme Kurs.

Onsdag den 1. August 1917. Haard Kuling fra N. N. Ø., drejede til om Emd. for Drivanker og holdende Baaden op imod Søen, hjælpende med Aarene. Oliedæmper brugtes. Ud paa Emd. flovede det, og Søen lagde sig en Del.

Torsdag den 2. August 1917. Haard Kuling fra N. Ø., lagde nordover for muligvis at faa Sigte af Norge. Ved Firetiden om Emd. fik en Skonnert i Sigte.

Der blev givet Nødsignal, hvorefter Sk. drejede til. Kl. ca. 5 Emd. kom vi om Bord i samme.

Det viste sig at være en hollandsk Skonnert »Sicka II«, hjemmehørende i Amsterdam og bestemt til Hjemstedet.

Kaptajnens Navn: H. Schothorst Zuidbroek. Prov. Gronningen. Holland.

Omtrentlige Sted, hvor vi blev optagne, var efter Kaptajnens Opgivelse ca. 57° 0′ N. Brd. 7° 0′ Ø. Lgd.

Blev landsatte i Ydmuiden den 7. August 1917.

Rederiets Navn for Skbrg. »Amor« er A. S. Rasmus Holbæks Sønner.

Hr. Direktør C. F. Nielsen, Odense.

Net. Reg. Tons 176,36.

Brt. Reg. Tons 196,30.

N. S. F. C. Kndsignl.

P. H. Andersen,
fhv. Fører af »Amor«.

Nr. 171/1917. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 15. August 1917.

K. A. Hansen,
fg. Ass.

Kaptajnen forklarer at det ikke lykkedes at faa Skibsdagbogen eller Skibets Pa-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

pirer med fraborde undtagen Skibets Registreringscertifikat, som er aflevert til Rederiet, og Mandskabets Søfartsbøger.

Kaptajnen forklarer, at Skibet førte dansk Flag og de danske Nationalitetsmærker og sejlede den foreskrevne Kurs. Kaptajnen var paa Dækket, da han saa og hørte Skudene om Styrbord i omtrent 2 à 3 Kvartmils Afstand; han saa derimod ikke noget til noget Fartøj; han var heller ikke paa det rene med, om Skudene gjaldt »Amor«. Først efter omtrent et Kvarters Forløb fik han Øje paa Taarnet af en Undervandsbaad; den førte intet Nationalitetsflag, og den gav ingen Signaler. Den vedblev at skyde; Komparenten forstod da, at det var efter »Amor«, og hele Mandskabet gik fraborde og roede bort fra Skibet. Der var braset bak, saa snart Komparenten var paa det rene med, at Skudene gjaldt »Amor«. Undervandsbaaden skod flere Gange efter Baaden og derefter Skibet, og flere Skud ramte Skibet. Undervandsbaaden gik derefter i Læ af Skibet, saa at man ikke kunde se, hvad den foretog, og da den atter kom til Syne, krængede Skibet over og sank. Undervandsbaaden tog derefter ingen Notits af Redningsbaaden, men forsvandt. Der blev ikke reddet noget uden nogle af Mandskabets Ejendele. Redningsbaaden blev solgt i Ymuiden for 100 Gylden. Hele Besætningen kom velbeholden i Land, efter at de havde maattet tilbringe $3^1/_4$ Døgn i aaben Baad paa Nordsøen i haardt Vejr. Baaden blev af en Braadsø halv fyldt med Vand, og der var nærliggende Fare for, at Besætningen ikke var kommen i Land. Der er afgivet Søforklaring for Myndighederne i Amsterdam.

De øvrige mødende bekræftede Kaptajnens Forklaring.

Kaptajnen forklarer, at Skibet er forsikret i 4. Søforsikring og krigsforsikret i Krigsforsikringen for danske Skibe.

Oplæst. Vedtaget.

Søforhøret sluttet.

Retten hævet.

Rump.

V. Larsen. *O. Tidemand.*

»Amor«s
Rederi: C. F. Nielsen, Odense.
Reg. Tonn. Br.: 196.
Reg. Tonn. Net.: 176.
Bygningssted: Marstal.
Bygningsaar: 1879.
Materiale: Eg.
Klasse: Bur. Ver. ✠ 16 5. $^5/_6$ G. 1. 1.
Assurance: Kr. 25,000. Krigsforsikringen for danske Skibe og Fjerde Søforsikrings-Selskab.

---

193. Brig »JENNY« af Kolding.

Sænket i Nordsøen den 6. August 1917 paa Rejse fra Halmstad til W. Hartlepool med 129 Stdr. Træ. Ingen Omkomne.

Udskrift af Søforhørsprotokollen ved Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn.

Aar 1917 den 27. August Kl. 12 blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand: Overretsassessor Rump og dens Medlemmer: Direktør Hein og Kaptajn Møller.

Der foretoges:

Nr. 181/1917. Søforhør i Anledning af Brig »*Jenny*«s Sænkning den 6. August 1917.

Af Besætningen mødte:

Kaptajn Johansen.

Styrmand Chr. Klemmensen.

Baadsmand Hans Hansen.

Rorsmand W. M. Olsen.

Ungmand Axel Hansen.

For Krigsforsikringen for danske Skibe mødte Kaptajn Gabe.

For Skibsmæglerfirmaet Petersen, Møller & Hoppe mødte Hr. Aage Bering.

Kaptajnen bemærker, at Skibet tilhørte Skibsmægler Damkier-Petersen, Kolding.

Der fremlagdes Rapport og Søforklaring, afgivet for den danske Konsul i Newcastle.

De fremlagte Dokumenter lyder efter hinanden saaledes:

Rapport

over Rejsen med Brig »Jenny« fra Halmstad bestemt til Hartlepool.

Skibet forlod Halmstad den 31. Juli Kl. 11 Form. bestemt til Hartlepool med Brædder og Planker. Rejsen forløb heldigt og uden Forhindringer til Mandag den 6.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

August. Kl. 3,45 Emd. observeredes en Undervandsbaad i vestlig Retning, som imidlertid straks efter dykkede under for senere at komme op i omtrent 150 Favnes Afstand fra Skibet. Kl. var da 4 Emd. Nu blev der givet Ordre fra Undervandsbaaden til at lægge Skibet op til Vinden og i Løbet af 5 Minutter at forlade Skibet. Man satte straks Baaden i Vandet og gik alle fra Borde, medens Skibsjournalen og Skibspapirerne samt private Ejendele maatte lades i Stikken. Man roede agten om »Jenny«, men fik Ordre fra Undervandsbaaden til hurtigst muligt at forsvinde; der sattes da Kurs efter Land og alle Mand ved Aarene. Undervandsbaaden lagde nu til paa Siden af »Jenny« og satte tre Mand om Bord i Skibet, som satte Skibsjollen i Vandet. Ved 5-Tiden roede Jollen hen til Undervandsbaaden og umiddelbart derefter hørtes to stærke Eksplosioner om Bord i »Jenny«, som straks sank ned efter Dækket. Undervandsbaaden forsvandt; og Skibsbaaden roede videre efter Land, som naaedes Kl. ca. 3 Tirsdag Morgen; men da der laa en meget tæt Taage og desuden var temmelig mørkt kunde der ikke gøres Landgang. Man roede derfor langs Kysten i nordlig Retning og ankom til Sunderland Kl. 7 Fmd.

Newcastle on Tyne, den 16. August 1917.

Chr. Klemmensen, Styrmand.
P. C. Johansen, Fører.
Hans Hansen, Baadsmand.
William Olsen, Rorsmand.
Axel Karl Madsen, Udkigsmand.
Marius Elberthe, Kok.
Poul Christophersen, Ungmand.

Nr. 181/1917. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 27. August 1917.

K. A. Hansen,
Ass.

Udskrift

af Konsulatets Protokol i Anledning af Søforklaring for Brig »Jenny« af Kolding.

(Skudt i Sænk i Nordsøen den 6. August 1917.)

Søforklaring Aar 1917.

Den 10. August Kl. 10½ Fm. optoges efter forudgaaende Berammelse paa det kongelige danske Konsulat i Newcastle upon Tyne Søforklaring i Anledning af, at Brig »Jenny«, Kaptajn Johansen af Kolding, undervejs fra Halmstad (Afgangsdag den 31. Juli 1917) til Hartlepool med Trælast den 6. August 1917 blev taget i Besiddelse af en tysk Undervandsbaad, beskudt af denne og efterlodes i tilsyneladende synkefærdig Stand i Nordsøen.

Konsulen fremlagde Kaptajnens Anmeldelse og en Beskrivelse af Tildragelsen og bemærkede, at han til Forklaringen havde varslet den i Anmeldelsen af Kaptajnen som muligvis interesserede resp. med Oplysninger indesiddende Person her, nemlig Hr. Fr. Madsen, som Repræsentant for Krigsforsikringen for danske Skibe og Varer. Ladningsassurandørerne var Kaptajnen ubekendte.

Skibsdagbogen samt Bemandingslisten var gaaet tabt, ligesaa Nationalitetscertifikatet. Efter Danmarks Skibsliste af 1916 maalte det 267 R. T. N. og var bygget af Eg og Fyr i Nordby, Fano, i Aaret 1880 samt bar Kendingsbogstaverne N. T. M. J. Skibet var uklassificeret, men har senest i Maj dette Aar hos G. Clausen, Æroskjøbing gennemgaaet grundig Reparation og Eftersyn og erholdt Sødygtighedsbevis, som ogsaa var gaaet tabt.

Den ovenfor som varslet nævnte Hr. Fr. Madsen var mødt.

Mødt var endvidere Kaptajnen og, efter forudgaaende Aftale med Konsulen, hele Besætningen, Styrmanden indbefattet.

Fremstaar Kaptajn Johansen, der under Henvisning til den eventuelle Edsaflæggelse og til Lovens strenge Straf for Mened behørigt formanes til Sandhed og navnlig ogsaa derved gøres opmærksom paa, at det er hans uvægerlige Pligt intet at fordølge, som kan tjene til Oplysning.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Kaptajnens Næringsbevis som Skibsfører var gaaet tabt med Skibet, men angav han at have erholdt dette i Ærøskjøbing i 1880.

Kaptajnen forklarer:

at hedde Peder Christian Johansen;
at være født i Ommel Sogn den 28. Marts 1854;
at hans Bopæl er i Marstal;
at han hverken har været straffet eller tiltalt;
at han har faret med Skibet fra i Maj Maaned 1917.

Beskrivelsen af Tildragelsen samt Anmeldelsen gennemgaas Punkt for Punkt med Kaptajnen, der Punkt for Punkt fastholder samme og intet ved at tilføje.

Paa Foranledning forklarer Komparenten:

1. At han ikke kan tænke sig andre herboende end den ham opgivne der selv eller som Repræsentanter for Tredjemand er interesserede i Sagen;
2. At Skibet ved dets Afgang fra Halmstad ikke blot var i fuld sødygtig men endog i fortrinlig Stand og da laa 13′ 0″ for og ca. 13′ 6″ agter (engelsk Maal).
3. At Skibet ved Tildragelsen ikke havde Tvangslods om Bord.

Yderligere udspurgt af Konsulen endvidere:

4. Var De paa Dækket, da Undervandsbaaden først observeredes? Sv.: Nej, det var Styrmandens Vagt; jeg var i Kahytten, men blev varskoet og kom straks op.

5. Var Undervandsbaaden synlig, da De kom paa Dæk? Sv.: Jeg lige saa den forude, men den dykkede straks efter.

6. Hvorledes var Vejrforholdene? Sv.: Næsten stille, smult Vand; det havde været Taage, men var klaret op en Del; det var sigtbart ca. 5 Kvartmil.

7. Holdt Skibet sin Kurs efter at have bemærket Undervandsbaaden? Sv.: Ja, men vi gjorde næsten ingen Fart.

8. Hvad skete der, da Undervandsbaaden atter viste sig paa Overfladen i Nærheden af »Jenny«? Sv.: Han raabte at vi skulde dreje til Vinden og gav os 5 Minutter til at forlade Skibet.

9. Paa hvilket Sprog blev disse Ordrer givne? Sv.: Paa tysk, som jeg forstaar ret godt.

10. De adlød straks Ordrerne? Sv.: Ja straks; vi kom netop klar i de 5 Minutter.

11. Anvendtes der Trusler imod Dem, hvis De ikke var klar i de 5 Minutter? Sv.: Der blev ikke sagt mere; men hvad der var nok saa veltalende var Kanonen, som stod klar ved til at affyre og som stadig holdtes rettet paa os. Da vi var kommet i Baaden, befalede Officeren os at fjerne os hurtigst.

12. Hvad bemærkede De Undervandsbaaden foretage sig med Skibet, efter at De havde forladt det? Sv.: Han gik langsides, og tre Mand gik om Bord i »Jenny«; disse satte Jollen ud; de forblev om Bord i ca. $^3/_4$ Time, hvorefter de roede hen til Undervandsbaaden.

13. Var Jollen da godt lastet? Sv.: Ja tilsyneladende, men vi var da et godt Stykke borte.

14. Bemærkede De om der blev bragt Bomber om Bord? Sv.: Nej; efter at Jollen var kommet tilbage til Undervandsbaaden blev der affyret to Skud og der hørtes to voldsomme Eksplosioner; to høje mørke Søjler — en agterude og en forude — steg højt i Vejret og alle Sejlene blev kulsorte, og næsten i samme Minut sank Skibet ned. Dækket i Vandkanten, hvorefter antagelig Lasten holdt det flydende.

15 Hvor langt var De da fra Skibet? Sv.: Antagelig 3 à 4 Kvartmil.

16. De fortsatte at ro indtil De naaede Sunderland ved egen Hjælp? Sv.: Ja.

17. Saa længe De kunde se, holdt Skibet sig flydende? Sv.: Ja.

18. Formener De, at Lasten vil forhindre Skibet i at synke? Sv.: Ja, saalænge Skibet holder sammen, kan det næppe synke.

19. Var der noget Minetømmer eller Pitprops i Lasten? Sv.: Nej, den bestod udelukkende af Planker og Brædder.

20. Erholdt De forinden Afgangen

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

noget Bevis herfor hos den tyske Konsul i Halmstad? Sv: Nej; det havde heller ikke været til nogen Nytte; han gav sine Ordrer til at forsvinde og tilstødte ingen Samtale.

21. I hvis Varetægt har De efterladt Redningsbaaden? Sv.: Hos den danske Vicekonsul i Sunderland.

22. Bemærkede De noget Nummer, Bogstav eller Navn paa Undervandsbaaden? Sv.: Nej intet; den var af graalig Farve.

23. Gik Deres og Besætningens Ejendele ganske tabt? Sv.: Ja, saa nær som hvad vi havde paa, paa en Ubetydelighed nær.

Oplæst. Godkendt. Aftraadt.

Konsulen bemærker, at han heller ikke her kender andre interesserede.

Fremstaar Enestyrmand Klemmensen, som ved Tildragelsen som vagthavende var paa Dækket og som har ført Skibsdagbogen, der under Henvisning til den eventuelle Edsaflæggelse og til Lovens strenge Straf for Mened behørigt formanes til Sandhed og navnlig ogsaa derved gøres opmærksom paa, at det er hans uvægerlige Pligt intet at fordølge, der kan tjene til Oplysning.

Komparentens Næringsbevis som Styrmand ligger i hans Hjem i Aalborg, men angav han, at det var udstedt i Aalborg i 1906 eller 1907.

Komparenten forklarer:

at hedde Lars Christian Klemmensen;
at være født i Løkken;
at hans Bopæl er i Aalborg;
at han hverken har været tiltalt eller straffet;
at han har faret med Skibet som Enestyrmand fra i Juli Maaned 1917.

Beskrivelsen af Tildragelsen samt Anmeldelsen og Kaptajnens Forklaring gennemgaas Punkt for Punkt med Komparenten, der Punkt for Punkt fastholder, resp. tiltræder, samme og intet ved at tilføje, dog ad. Kaptajnens Forklaring under 19, at derom ved han intet, da han først indtraf i Halmstad efter at Læsten i Rummet var indtaget.

Paa Foranledning forklarer Komparenten:

1. I hvilken Distance bemærkede De først Undervandsbaaden? Sv.: I ca. 2 Kml. Afstand.

2. Styrede han op imod Dem? Sv.: Han forandrede Kurs og kom op imod os, men efter et Par Minutter dykkede han og kom op i Nærheden af os.

3. De hørte og forstod hans Ordrer til at forlade Skibet i 5 Minutter? Sv.: Ja, det lykkedes os netop at komme klar i 5 Minutter, og han beordrede os til at fjerne os skyndsomst.

4. Lagde De Mærke til om Bomber bragtes om Bord? Sv.: Nej.

5. De bemærkede og samstemmer med Kaptajnen i Effekten af de to Skud og Eksplosionerne der fulgte? Sv.: Ja, jeg tror at Bagbords Side maa være sprængt ind.

6. De saa Skibet holde sig flydende saa langt det kunde øjnes? Sv.: Ja.

7. Bemærkede De noget Navn, Nummer eller Mærke paa Undervandsbaaden? Sv.: Den havde tyske Marineflag paa Periskopet, men intet Bogstav, Nummer eller Navn.

Fremstaar paany Kaptajnen, der paa Anledning udtaler sig i nøjeste Overensstemmelse med Styrmanden.

Forelæst. Godkendt. Aftraadt.

Fremstaar Ungmand Madsen.

Komparenten forklarer:

at hedde Axel Carl Madsen;
at være født i Lyngby pr. Kjøbenhavn;
at hans Bopæl er i Lyngby;
at han hverken har været straffet eller tiltalt;
at han har faret med Skibet som Ungmand fra i Juli Maaned 1917.

Paa Foranledning forklarer Komparenten:

1. Hvornaar bemærkede De først Undervandsbaaden? Sv.: Jeg saa den først efter at Styrmanden henledte Opmærksomheden paa den.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

2. Hvad skete der da? Sv.: Den dykkede under og kom op i Nærheden af os; han raabte »Klar i 5 Minutter«, og vi fik hurtig Baadene ud, men maatte forlade alle vore Ejendele.

3. Saa De Skibet blive beskudt? Sv.: Ja, der faldt to Skud, og der saas to Eksplosioner.

4. Holdt Skibet sig flydende? Sv.: Ja saa længe vi kunde se, men det sank efter Eksplosionen ned til Dækket. Tyskerne forbød os at nærme os Skibet.

Forelæst. Godkendt. Aftraadt.

Fremstaar Rorsmanden, Matros Olsen.

Komparenten forklarer:

at hedde William Olsen;
at være født i Kolding den 2. September 1898;
at hans Bopæl er i Kolding;
at han hverken har været straffet eller tiltalt;
at han har faret med Skibet som Matros fra i Juli Maaned 1917.

Paa Foranledning forklarer Komparenten:

1. Var De ved Roret om Eftermiddagen den 6. August? Sv.: Ja.

2. Bemærkede De Undervandsbaaden? Sv.: Først efter at Styrmanden henledte Opmærksomheden paa den.

3. Saa De den dykke og komme op igen? Sv.: Ja.

4. Bemærkede De om den havde noget Navn, Flag eller Kendemærke? Sv.: Kun det tyske Marineflag, som den hejste, da den kom op paa Overfladen i Nærheden af os.

5. Hørte De Chefen give Ordre til at forlade »Jenny«? Sv.: Ja, »Fünf Minutten«, raabte han, og vi skyndte os i Baaden efterladende vore Ejendele.

6. Bemærkede De Skud blive affyret? Sv.: Ja to Skud og der var to Eksplosioner, hvorefter Skibet sank dybere lige med det samme i Linie med Dækket, i hvilken Tilstand det saas saa længe vi kunde øjne.

Forelæst. Godkendt. Aftraadt.

Paa Konsulens Spørgsmaal til den som interesseret mødte og til Kaptajnen, der nu gjordes bekendt med foranstaaende Forklaringer, om yderligere Spørgsmaal ønskes rettet til de alt afhørte, svarer alle benægtende.

Konsulen mener det ikke i Undersøgelsens Interesse nødvendigt at afhøre flere af de af Besætningen mødte, og heri er saavel den interesserede som Kaptajnen enige.

Samtlige Deponenter, der er bleven afhørte enkeltvis, fremstaar nu samlede og bekræfter — efter samlet at være blevet formanet til Edsaflæggelse — hver for sig deres Forklaring med Lovens Ed.

Konsulen henleder endnu Kaptajnens Opmærksomhed paa hans Forpligtelse til i sin Tid i Danmark at melde sig til Søforhør.

Søforklaringen sluttet Kl. 12,30 Eftermiddag.

Louis Zøylner,
Konsul.

Nr. 181/1917. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 27. August 1917.

K. A. Hansen,
Ass.

Kaptajnen bemærker, at Skibsdagbogen gik tabt.

Den fremlagte Rapport blev oplæst for de mødende, der bekræfter dens Rigtighed i et og alt.

Kaptajnen bemærker, at Skibet førte det danske Flag og danske Nationalitetsmærker, og at det havde Kendingsbogstaverne N. T. M. J. Ladningen bestod af Planker og Brædder, ca. 129 Stdr., han ved ikke, til hvem den var bestemt, eller om den var forsikret.

Den 6. August, da »Jenny« var naaet i en Afstand af ca. 25—30 Kvartmil med Hartlepool i V. S. V., bemærkede Styrmanden en Undervandsbaad, og Kaptajnen blev da straks varskoet og kom paa Dækket. Undervandsbaaden dykkede ned, og da den noget efter kom op, førte den tysk Marineflag og gav Ordre til, at de skulde være klar af »Jenny« i 5 Minutter; der blev ikke spurgt om Ladningen eller Be-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

stemmelsesstedet. De gik da alle fraborde uden at faa reddet noget og fik Ordre af Undervandsbaaden til at ro bort. Undervandsbaaden sendte derefter nogle Mand om Bord.

Man kunde ellers ikke se, hvad de foretog sig. Da de atter havde fjernet sig, skød Undervandsbaaden to Skud mod »Jenny«, og der paafulgte 2 Eksplosioner paa »Jenny«. »Jenny« sank straks ned med Dækket i Vandlinien og blev liggende flydende saaledes. De kunde ikke se, hvad der senere blev af »Jenny«, men maatte ro i Land, hvor de gav den danske Konsul Besked om, hvad der var sket. De har ikke senere erfaret noget til »Jenny«s Skæbne.

Oplæst. Vedtaget.

Vejret var stille, og de naaede uden Vanskeligheder til Land.

Søforhøret sluttet.

Retten hævet.
Rump.

»Jenny«s
Rederi: (Aktiesel.) J. Damkier Petersen, Kolding.
Reg. Tonn. Br.: 293.
Reg. Tonn. Net.: 267.
Bygningssted: Nordby F.
Bygningsaar: 1880.
Materiale: Eg og Fyr.
Klasse: Bur. Ver. —
Assurance: Kr. 103,500. Ditz Schweitzer, Kjøbenhavn.

194. S/S »HOLAR« af Kjøbenhavn.

Torpederet i Nordsøen den 11. August 1917 paa Rejse fra Sunderland til Randers med 519 Tons Kul. 1 Omkommen.

Søe- og Handelsretten i Kjøbenhavn gør vitterligt:

Aar 1917 den 17. August Kl. 2 blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand: Docent K. Sindballe i Henhold til Konstitution af 15. Juni d. A. og af dens Medlemmer: Kaptajn Larsen og Kaptajn Møller.

Der foretoges:

Nr. 174/1917. Søforhør i Anledning af S/S »*Holar*«s Torpedering i Nordsøen den 11. August d. A.

Af Besætningen mødte:
Kaptajn E. C. Sonne.
1 Styrmand I. O. Jepsen.
2. Styrmand P. M. Petersen.
2. Mester A. C. Høgberg.
Matros A. E. Jensen.
Matros E. Th.
Fyrbøder Jens Sørensen.
Fyrbøder F. Wiegandt.

For det forenede Dampskibsselskab mødte Fuldmægtig Westrup.

For Krigsforsikringen for danske Skibe mødte Kaptajn Fabricius.

Der fremlagdes en Rapport af Kaptajnen, der bemærkede, at Skibsdagbogen er gaaet tabt.

Den fremlagte Rapport er saalydende:

Det forenede Dampskibs-Selskab.
Aktieselskab.

———

Bergen, 15. August 1917.
S/S »Holar«. Kaptajn E. C. Sonne.

Rapport

angaaende S/S »Holar«s Torpedering i Nordsøen den 11. August 1917.

Afgik fra Sunderland den 7. August til Newcastle for at indgaa i Konvoj. Den 10. August afgik fra Newcastle i Konvoj. Kl. 11,45 Fm. passeredes St. Mary Fyrtaarn i misv. Vest 3 Kml. Afst. Lg. 0. Lederskibet gav Signal, Farten vil være 7 Knob. »Holar«s Plads i Konvojen var Nr. 3 i Styrbords Række. Kl. 12 Md. Lg. 2. Kl. 4 Em. Lg. 34 og saaledes 32 Klm. udsejlet hver Vagt, saa at »Holar«s Fart var 6 Mil, hvilken Fart jeg havde opgivet til Kommandør Parker i Newcastle.

Kl. ca. 6 Em. blev prajet af Torpedobaad Nr. 26 af Eskorten som meddelte at Farten skulde forøges, da »Holar« nu var sidste Skib i Konvojen; jeg svarede hertil, at Skibet løb 8 Mil, hvilket jeg havde opgivet, samtidig paaviste jeg, at Dampen stod ud af Spildedamprøret. Hertil meddelte Chefen, at dersom Farten ikke blev forøget, blev »Holar« efterladt.

Kl. 8 Fm. den 11. August var »Holar« ca. 2 Klm. agten for Konvojen, Kl. 10,45

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

forandredes Kursen fra N. N. Ø. $^1/_4$ Ø. til N. t. V. $^1/_4$ V. Jeg forandrede straks Kurs, saaledes at »Holar« indvandt ca. 1 Klm. Det skal bemærkes, at ingen af Eskortens Skibe var i Nærheden af os hele Formiddagen.

Kl. 11,45 Fm. blev »Holar« ramt af en Torpedo i Agterskibet, den sendte en saadan Sky af Kul og Røg over hele Skibet, at det var aldeles umuligt at se noget i ca. $^1/_2$ Min. Saa snart det klarede lidt, blev begge Redningsbaade straks sat paa Vandet og hele Besætningen bjærget med Undtagelse af 1. Maskinmester Georg Petersen, der havde Vagt i Maskinen.

Da Baadene var klar af Skibet, blev der set efter, om alle var bjærget og holdt Udkig efter, om nogen skulde komme op. Kort efter kom to armerede Trawlere, hvoraf den ene optog Mandskabet og tog den ene Redningsbaad paa Slæb, og forlod derefter Ulykkesstedet for at indtage sin Plads i Eskorten.

Fra Torpederingen fandt Sted til »Holar« sank forløb ca. 3 Minutter.

Efter at Mandskabet var kommen i Baadene, blev det bemærket, at Kok Bærentzen havde skoldet begge Fødder; han blev taget under Behandling, saa snart Besætningen var om Bord i Trawleren.

Den 12. August Kl. ca. 8 Fm. ankom til Lerwick, hvor Besætningen blev landsat og indlogeret samt Kokken indlagt paa Hospitalet.

Den 13. August aflagde Protest imod Eskortens Behandling af »Holar«, idet Aarsagen til Torpederingen formenes at være den, at »Holar« var efterladt og uden Beskyttelse.

Samme Dag afsejlede Resten af Besætningen til Kjøbenhavn fordelt i Skibene »Express«, »Nidaros« og »I. C. Jacobsen«.

Med megen Agtelse
E. C. Sonne.

Nr. 174/1917. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 17. August 1917.

K. A. Hansen,
fg. Ass.

Fuldmægtig Westrup bemærkede, at Skibets Størrelse var 321 Netto Registertons.

Skibet var forsikret i Krigsforsikringen for danske Skibe, for hvilket Beløb vides ikke.

Ladningen bestod af 300 Tons Smedekul og 220 Tons Dampkul og tilhørte Randers Kulkompagni. Det vides ikke, hvor Ladningen var forsikret og om der er tegnet Interesseforsikring.

Skibets Kendingsbogstaver var N. J. L. T.

Kaptajnen bemærker, at Skibet førte dansk Flag og de danske Nationalitetsmærker. Det var fint Vejr; der var ingen videre Sø.

Den fremlagte Rapport oplæstes for de mødende, der bekræftede dens Rigtighed i et og alt.

Den engelske Trawler kunde ikke have begge Redningsbaade med, men den, Trawleren tog med, er medtaget til Kjøbenhavn.

1. Maskinmester Georg Petersen havde som nævnt i den fremlagte Rapport Vagt i Maskinen; man ved intet positivt om hans Skæbne, men Fyrbøder Sørensen og Fyrbøder Wiegandt mener, at han er forbleven i Maskinrummet og er bleven dræbt der.

Kaptajnen bemærker, at han var født i Svaneke, 56 Aar gammel. Han var gift og havde 3 Børn og boede i Classensgade vistnok Nr. 54; Enken bor der endnu. Intet af hans ombordværende Ejendele blev reddet.

Kaptajn Fabricius forespurgte, om man har Sikkerhed for, at Skibet er torpederet.

Kaptajnen bemærker, at man ikke har set nogen Torpedo, men at man slutter sig til, at det maa have været en Torpedo. Skibet gik lige i Kølvandet af Eskorten, sejlede i lige Kurs, og Eksplosionen skete i Agterskibet.

Fuldmægtig Westrup bemærkede, at

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Skibet sejlede for Fragtnævnet; dette havde, skønt varslet, ikke givet møde.

Oplæst. Vedtaget.

Søforhøret sluttet.

Retten hævet.

K. Sindballe.

V. Larsen. *I. Møller.*

»Holarcs
Rederi: Det forenede Dampskibs-Selskab. Kjøbenhavn.
Reg. Tonn. Br.: 548.
Reg. Tonn. Net.: 321.
Tons DW.: 680.
Bygningssted: Nylands Verksted. Kristiania.
Bygningsaar: 1893.
Materiale: Staal.
Klasse: Bur. Ver. • I. 3/3 G. 1 1.
Assurance: Kr. 368,000. Krigsforsikringen for danske Skibe.

---

195. S/S »BOGATYR« af Kjøbenhavn.

Torpederet i Nordsøen den 12. August 1917 paa Rejse fra Sunderland til Aarhus med 2000 Tons Kul. Ingen Omkomne.

Udskrift af Søforhørsprotokollen ved Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn.

Aar 1917 den 21. August blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand: Docent K. Sindballe i Henhold til Konstitution af 15. Juni d. A. og af dens Medlemmer: Kaptajn V. Larsen og Kaptajn H. S. A. Olsen.

Der foretoges:

Nr. 176/1917. Søforhør i Anledning af »*Bogatyr*«s Sænkning.

Af Besætningen mødte:
Kaptajn A. Jacobsen.
1. Styrmand A. Hastrup.
1. Mester C. Øberg.
Assistent P. Frederiksen.
Matros E. Nielsen.
Matros H. Hansen.
Ungmand I. Laursen.
Fyrbøder I. P. Nielsen.
Fyrbøder C. Jochumsen.
Fyrbøder L de Fries.

For Krigsforsikringen mødte Kaptajn Fabricius.

For Rederiet mødte Kaptajn Hagedorn.

Skibet tilhørte A/S Gefion.

Kaptajn Hagedorn bemærkede, at Skibets Størrelse var 845,3 Netto Register Tons. Skibets Kendingsbogstaver var N. P. R. W., og det var forsikret i Krigsforsikringen for danske Skibe for vistnok 750,000 Kr. Ladningen bestod af ca. 2000 Tons Kul. Skibet var chartered af Fragtnævnet til Belysningsvæsenet i Aarhus. Om Ladningens Forsikring eller om Interesseforsikring vides intet.

Der fremlagdes en Rapport, der gennemgaas med de mødende.

Den fremlagte Rapport er saalydende:

Rapport
over Dampskibet »Bogatyr«s Torpedering.

S/S »Bogatyr« afgik fra Sunderland den 9. August med en fuld og komplet Ladning Kul bestemt til Aarhus. Amn. 17′ 3″ for, 17′ 10″ agter.

Efter det engelske Admiralitets Ordre anløb Skibet Tynen for at afvente Konvoj. Og fortøjede der i Bøjen samme Dag Kl. ca. 9.

Efter nærmere Ordre og Instruktioner forlod Skibet Tynen den 11. August Kl. 6,30 Emd. og indtog der angivne Plads i Konvojen — forrest i venstre Række nærmest Ledeskibet, hvilken Plads bibeholdtes nøjagtig. Konvojen, som havde Lerwick til Maal, stod nordefter.

Alt gik vel indtil Kl. 1,45 Emd. »Britisk Sommertid« den 12. August. Skibet befandt sig da paa ca. 57° 4″ N. Brd. og 1° 4″ V. Lgd., da det blev ramt af en Torpedo paa Bb. Side, antagelig lidt foran for Forlugen og en Eksplosion var Følgen.

Paa Broen befandt sig foruden Føreren 1. Styrmand Hastrup og til Rors var Letmatros Laursen. Matros Nielsen, som havde Udkig, beretter, at han saa Kolvandet af en Torpedo om Bb., men fik ikke Tid til at varsko før Skibet blev ramt.

Der blev øjeblikkelig slaaet stop paa Telegrafen. Skibet tog stærk Slagside til Bb., og da det var øjensynligt, at Skibet hurtig vilde synke, beordredes Baadene

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

sat i Vandet, og Besætningen forlod Skibet. Begivenhederne fulgte saa hurtig paa hinanden, at fra Eksplosionen skete til Baadene var klar af Skibet medgik ca. 1 Minut, og Skibet forsvandt fra Overfladen perpendikulært med Forstævnen ned ca. Kl. 1,50 Em. »Britisk Sommertid«. Der var sigtbare Vejrforhold. Vind og Sø S. Ø. Styrke 4.

Hele Besætningen, ialt 17 Mand, er reddet og ingen kom til Skade af nævneværdig Betydning; den optoges af Dampfrawler »Huxley« og ført til Lerwick, hvor den landsattes ca. Kl. 5 Em. den 13. August.

Det danske Konsulat paa Stedet sørgede for Besætningens Forplejning og øvrige Behov, ligesom Hjemrejsen skete med forskellige danske Skibe.

Der noteredes Protest mod Torpedering af Skibet hos Notarius Publicus i Lerwick. Skibets Maalebrev og Bemandingsliste bjærgedes, hvorimod Skibsdagbogen gik tabt.

A. Jacobsen,
Fører.

Nr. 176/1917. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 21. August 1917.

K. A. Hansen,
fg. Ass.

Kaptajnen bemærker, at Skibets Dagbog gik tabt.

Den fremlagte Rapport oplæstes for de mødende, der bekræftede dens Rigtighed.

Kaptajnen tilføjer, at Redningsbaadene blev bjærgede og førte her til Kjøbenhavn.

Skibet førte dansk Flag og bar danske Nationalitetsmærker.

Matros Nielsen bekræfter, at han ganske tydelig saa Kølvandet af en Torpedo. Iøvrigt har ingen set Torpedoen. Undervandsbaaden var der ingen der saa.

Oplæst. Vedtaget.

Søforhøret sluttet.

Retten hævet.

K. Sindballe.

H. S. A. Olsen. *V. Larsen.*

»Bogatyr«s
Rederi: Dampskibsselskabet Gefion. A/S. Kbhvn.
Reg. Tonn. Br.: 1360.
Reg. Tonn. Net.: 845.
Tons DW.: 2150.
Bygningssted: Howaldtswerke. Kiel.
Bygningsaar: 1906.
Materiale: Staal.
Klasse: Bur. Ver. ✠ I. 3/3 G. 1. 1. P.R.
Assurance: Kr. 1,356,000. Krigsforsikringen for danske Skibe og Nye gensidige Krigsinteresseforsikring for Dampskibe.

---

196. 3m. Skonnert »ALBERTHA« af Marstal.

Beskudt og sænket i Atlanterhavet den 15. August 1917 paa Rejse fra Liverpool til Kjøbenhavn med 178 Tons Soda. Ingen Omkomne.

Udskrift af Søforhørsprotokollen ved Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn.

Aar 1917 den 8. September Formiddag Kl. 10 blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand: Overretsassessor Rump og dens Medlemer: Kommandør Bræstrup og Kaptajn Petersen.

Der foretoges:

Nr. 187/1917. Søforhør i Anledning af, at 3mastet Skonnert »*Albertha*« er sænket.

Af Besætningen mødte:
Kaptajn F. H. Kromann.
Styrmand A. H. Knudsen.
Matros C. Nielsen.

For Petersen, Møller & Hoppe mødte Ernst Philipson.

For Krigsforsikringen og Krigsforsikringen for Varer mødte Kaptajn Michelsen.

For Øresunds kemiske Fabrikker mødte Overretssagfører Ahnfelt-Rønne.

Der fremlagdes Uddrag af Skibsdagbogen.

Det fremlagte Uddrag er saalydende:

Uddrag

af Journalen, ført om Bord i 3m. Skonnert »Albertha«, Kaptajn F. Kromann af Marstal, torpederet paa Rejse fra Garston til Kjøbenhavn med en Ladning Sodaaske.

Bestik fra sidste Pejling: for. Brd. N. 57° paa. gis. N. Brd. 56° 23″ paa. ob. N.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Brd. 56° 32″; for. Lgd. V. 160° paa. gis. V. Lgd. 9° 54″.

Onsdag den 15. August 1917. N. 56 Ø. 0 22 11, N. 45 Ø. N. blandet Luft. 2 92 flovt og stille.

Kl. 2½ Eftermiddag hørtes 2 Skud om Styrbord straks derefter observeredes en Undervandsbaad ca. 6 Kvartmil i læ. Brasede straks Bak og gjorde Baadene klar, ca. 20 mi. efter kom Undervandsbaaden frem igen ca. en Kvartmil Agterud, vi satte da Baadene ud og gik ned og talte med dem, efter Papirerne var afleveret spurgte jeg efter om Skibet skulde sænkes, hvortil der blev svaret ja, derefter forlangte de den ene Baad, da de vilde om Bord i Skibet, vi laa saa med den anden Baad ca. en Kvartmil fra Skibet for at faa den anden Baad tilbage, naar de var færdig med den, kort Tid efter at de var kommet fra Borde hørtes et Knald, sandsynligvis var det fra en Bombe, at de har lagt i Kahytten, derefter gik de hen paa Siden af Skibet og skød paa den, til den gik under, vi satte da Kursen Ø. t. S. efter Landet. Morgen Kl. 7 den 16. fik man Baro Hd. i Sigte, styrede da derefter. Kl. ca. 6 Aften landede vi paa Øen Mingulay, hvor vi opholdt os den Nat. Morgen Kl. 9½ den 17. forsatte vi op til Castle Bay, hvor vi ankom Kl. 1 Eftermiddag.

Til Vidne:

Styrmand *A. Knudsen.*
Matros *C. Nielsen.*
Letmatros *J. Iversen.*
Ungmand *Fris Pedersen.*
Kok *Olaf Hansen.*
F. Kroman.

Anm. Da Undervandsbaaden kom frem igen saa Matros Charles Nielsen, at de vinkede af os, derefter sattes Baaden ud og gik ned til den, alt andet er oplæst for hele Mandskabet før de underskrev.

F. Kromann.

Nr. 187/1917. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 8. September 1917.

K. A. Hansen,
tg. Ass.

Skibsdagbogen var tilstede i Retten.

Det fremlagte Uddrag blev oplæst for og bekræftet af de mødende og sammenlignet med Skibsdagbogen og befundet i Overensstemmelse hermed.

Kaptajnen forklarer, at de af de engelske Myndigheder havde faaet foreskrevet den Kurs, de skulde sejle, og de Signalflag, de skulde føre. Dette overholdt de. Skibet var forsynet med de danske Nationalitetsmærker malet paa Siderne. Fra Undervandsbaaden blev kun affyret de to Skud mod Skibet, men ingen Signaler blev givne. Da Undervandsbaaden atter kom til Syne, vinkede den ad dem, at de skulde komme derover. Komparenten roede da derover og afleverede Skibspapirerne, nemlig Maalebrev, Folkeliste, Konnossement. De spurgte fra Undervandsbaaden om Skibets Bestemmelsessted, hvor det kom fra og om Ladningen, og dette besvarede Komparenten i Overensstemmelse med Sandheden, nemlig fra Garston til København med Sodaaske. De forlangte derefter den ene af »Albertha«s Baade, der med nogle Mand roede over til »Albertha«. Komparenten havde set, at de havde staaet med en Bombe paa Dækket af Undervandsbaaden, og det var formentlig denne de anbragte i »Albertha«. Efter at de atter var komne fraborde, hørte de en Eksplosion, og Undervandsbaaden beskød derefter Skibet, til det sank omtrent Kl. 4 Eftermiddag. Undervandsbaaden førte tysk Flag og gav ingen Besked om, hvad de iøvrigt skulde foretage. De fik ikke reddet noget af Betydning undtagen de 2 Baade, de roede bort i. Den ene blev overgivet til Konsulen i Glasgow; den anden, der blev en Del beskadiget, maatte Komparenten overlade til en Mand, der hjalp ham. Det var stille Vejr, da Skibet blev sænket, men blæste noget om Natten. Hvis Vejret var blevet haardere, vilde det imidlertid have været vanskeligere at have naaet Land. Hele Besætningen blev reddet.

Matros Ch. Nielsen forklarer, at Undervandsbaaden førte Nummeret 42, der var paamalet agter.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Kaptajnen forklarer, at Ladningen bestod af 177,11 Ctnr. Sodaaske til Øresunds kemiske Fabrikker.

Paa Anledning af Overretssagfører Ahnfelt-Rønne tilføjer han, at han, medens Skibet laa i Liverpool fik Telegram fra sit Rhederi om at indtage en Ladning Sodaaske i Garston med 5 Liggedage. Skibet havde tidligere ført med tunge Laster 285—290 Tons Dødvægt. De har engang ført 299 Tons Salt under Dækket fra St. Ybes til Kønigsberg.

Komparenten var paa det rene med, at Skibet ikke kunde tage saa stor en Ladning af den lette Sodaaske og rekvirerede først 145 Tons, derefter 25 Tons til og atter 8 Tons, som Købmanden dog først ikke havde. Ladningen blev forsvarlig stuvet, og efter at det rekvirerede var indtaget, var der kun en lille Plads tilbage i Forskibet, hvor der maaske kunde have været 6,8 eller 10 Tons. Da Skibet allerede laa 10 Fod dybt baade for og agter, mente Komparenten ikke at burde indtage mere Last i Forskibet.

Kaptajnen forklarer, at Skibet var ladeklart Tirsdag den 24. Juli, paa hvilken Dag han skrev til Købmanden om at sende de 145 Tons Last. Der kom ingen Ladning frem næste Dag, og Komparenten gav da Notits til Købmanden om, at Liggedagene begyndte at dreje fra Onsdag Morgen. Skibet havde hidtil ligget ude i Bøjerne, da de ikke fik Lov af Dokkompagniet at gaa til Kaj, før Ladningen var fremme. Uden Foranledning fra Skibets Side gav Dokkompagniet Lørdag den 28. Ordre til, at Skibet kunde gaa ind til Kajen, hvor de fortøjede Kl. 3 Eftermiddag. Ladningen var imidlertid ikke ved Skibssiden, og der havde ikke været nogen Ladning de forrige Dage. Først Mandag Morgen var Jærnbanevognene med Ladning ved Skibssiden. Komparenten antager, at de om Lørdagen havde været paa Stationen, der dog er noget fra Kajen. Det er Dokkompagniets Station, og Komparenten antager, at Skibene faar Lov at gaa til Kaj, naar Dokkompagniet ved, at Ladningen kan komme frem. Den af Komparenten omforklarede Købmand var Brummer Mont & Co. De skriftlige Meddelelser udfærdiges af Skibets Agent i Liverpool, Baler Berendt & Co., hvor Komparenten underskrev dem. Den første Dag var der imidlertid kun ca. 100 Tons fremme af de beordrede 145 Tons. Komparenten husker ikke bestemt, naar han beordrede de 25 Tons, men det skete vist samme Dag, han havde indtaget de 100 Tons. De 25 Tons kom først frem samtidig med de resterende ca. 45 Tons, nemlig Torsdag den 2. August. Komparenten troede ikke, at Skibet havde kunnet tage mere Last ind, og først da den nu nævnte Last var indtaget, beordrede han samme Eftermiddag de 8 Tons. Disse kom først frem Onsdag den 8. August eller maaske den 7. om Aftenen.

Kaptajnen forklarer, at Regeringstilladelsen til at indtage Ladningen forelaa allerede før den 21. Juli. Han telegraferede først senere herom til Rhederiet.

Kaptajnen afleverer Brev af 21. Juli 1917 fra Købmanden til Skibets Agent, hvilket fremlagdes.

Det fremlagte Brev er saalydende:

Brunner, Mond & Co. Limited
Alkali Manufacturers,
Royal Insurance Buildings,
9, North John Street,
Liverpool, 21st July 1917.

Messrs Bahr Behrend & Co.,
Chapel Street,
Liverpool.

Dear Sirs,

Schooner »Albertha« for Copenhagen.

With reference to our interview yesterday with your representative and the Captain of the »Albertha«, we tel'd you yesterday afternoon measurements of the Soda Ash and now await to hear from you, (who have been given us as the ship's agents by the Oresunds Chemische Fabriek, Copenhagen,) the exact quantity of Soda Ash you require, also the loading

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

berth of the ship. Our information is that the ship is to load in Liverpool. All that we do is to supply the Soda Ash, and we look to you to tell us how much Soda Ash is required. We can do nothing until we get the above information. A copy of this letter has been posted to the Captain of the »Albertha« who has sent us a letter (received here this forenoon) intimating that the vessel is lying in Garston and can take the cargo there if desired, and asking us to send on sufficient cargo to fill the ship.

Yours truly,

For Brunner, Mond & Co., Limited.

A. Grossart.

Oplæst, vedtaget.

Søforhøret sluttet.

Retten hævet.

Rump.

C. Bræstrup. *A. N. Petersen.*

Aar 1917 den 20. September Kl. 2 blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand: Overretsassessor Rump og foretoges:

Nr. 187/1917. Forhøret reassumeredes.

Der fremlagdes supplerende Udskrift af Skibsdagbogen.

Forhøret paany sluttet.

Retten hævet.

Rump.

»Alberthaas
Rederi: R. Levinsen. Marstal.
Reg. Tonn. Br. 170.
Reg. Tonn. Net. 142.
Bygningssted: Marstal.
Bygningsaar: 1901.
Materiale: Eg.
Klasse: Bur. Ver. ✠ 16 2/3 G. 1. 1.
Assurance: Kr. 80.000. Krigsforsikringen for danske Skibe.

---

197. S/S »SVANHOLM« af Kjøbenhavn.

Torpederet i Nordsøen den 16. August 1917 paa Rejse fra Gøteborg til Tyne med 804 Stdr. Tømmer. Ingen Omkomne.

Udskrift af Søforhørsprotokollen ved Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn.

Aar 1917, den 25. August Formiddag Kl. 11½ blev Retten sat af dens Næstformand, Overretsassessor Rump og dens Medlemmer, Kaptajn Olsen og Kaptajn Larsen og foretoges:

180/1917. Søforhør i Anledning af S/S *Svanholms* Sænkning paa Rejse fra Gøteborg til Tyne Dock.

Af Besætningen mødte:
Kaptajn P. N. Jensen.
1. Styrmand J. S. Thomsen.
2. Styrmand A. Gunnlaugsson.
Tømrer A. Jensen.
Matros A. V. Nyhuus.
Matros V. J. Hildebrandt.
Letmatros S. Sørensen.
1. Mester H. M. Petersen.
2. Mester C. Nielsen.
3. Mester Jansen.
Fyrbøder H. Knudsen.
Fyrbøder I. Jørgensen.
Fyrbøder A. Hildebrandt.
Fyrbøder N. Hansen.
Hovmester H. Hansen.
Kok F. Sandstrøm.
Messedreng E. Sørensen.
For Krigsforsikringen Kaptajn Fenger.

Der fremlagdes en Rapport.

Den fremlagte Rapport oplæstes for de mødende, der bekræftede dens Rigtighed i eet og alt.

Skibsdagbogen gik tabt.

Der fremlagdes Afskrift af Forklaring afgivet for notorius publicus i Lerwick.

Der fremlagdes en Skrivelse.

De fremlagte Dokumenter lyde efter hverandre saaledes:

Lerwik den 17. August 1917.

Beskrivelse af S/S Svanholms Rejse fra Gøteborg til Skibets Torpedering og Besætningens Ankomst til Lerwik.

Torsdag den 9. August 1917 Kl. 5 Em. var Skibet lastet i Gøteborg med en Ladning skaaren Træ bestemt til Tynen (ialt 804 Std.) Amg. F. 16′ 9″ A. 18′ 11″ i fersk Vand og i fuld sødygtig Stand. Kl. 8½ Emd. afgik fra Gøteborg med svensk Lods om Bord og fulgte efter dennes An-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

visning inden for Territorialgrænsen op til Nordkosten, hvor den svenske Lods kvitteredes, og norsk Lods kom om Bord, fulgte Sømmes Anvisning inden for Tremilgrænsen til Bergen, hvor Skibet ankom Mandag den 13. Kl. 5 Fmd.

Onsdag den 15. Kl. 1,25 Fmd. afgik fra Bergen ifølge de engelske Autoriteters Anvisning med norsk Lods om Bord ud gennem Skägården til ca. 90 Kml nord for Bergen, hvor Skibet blev anvist at vente paa Konvoj, Kl. 0,40 Emd. ankom paa ovennævnte Plads, og kvitterede Lodsen. Kl. 4,20 Emd. fortsatte Rejsen i Følge med 9 andre Skibe, og blev anvist Plads No. 2 i Bgb. Kolonne. Styrede forskellige Kurser efter Anvisning af Lederskibet.

Torsdag den 16. Kl. 8,25 Fmd. paa 60′ 16″ N.B. 2′ 30″ Ø. Lgd. hørtes pludselig Signal med Dampfløjten fra et Par af Skibene paa Stb. Side, og kort efter saas en Torpedo komme i skraa Retning ca. 4 Streger om Stb. imod Skibet. Roret lagdes straks haard Bgb., og Skibet drejede hurtig Styrbord over, desuagtet ramte Torpedoen i Agterskibet ud for Nr. 4 Luge, og der skete en voldsom Eksplosion, hvorved Agterpart af Dækslasten reves fuldstændig op, og Agterskibet sank meget hurtig. Maskinen blev straks stoppet fra Dækket, og begge Redningsbaade firedes i Vandet. Det viste sig nu, at 2. Mester Nielsen og Kok Sandstrøm savnedes, hvorfor der straks blev foretaget Undersøgelse. 2. Mester fandtes i Maskinrummet, hvor han sad i Klemme, men blev øjeblikkelig hjulpen op. Kokken derimod var ikke til at finde, trods ihærdig Undersøgelse, hvorfor han mentes forulykket. Besætningen forlod derpaa Skibet, da Vandet stod ind over Agterdækket, og blev straks optaget af Lederskibet. Kokken fandtes nu liggende i Vandet holdende sig oppe ved en Planke, han blev øjeblikkelig bjærget om Bord i Lederskibet. Kokken var i Explosionsøjeblikket paa Vej Agterud for at hente Proviant, og blev slynget højt i Vejret og ud i Vandet. Lederskibet indtog igen sin Plads, og Rejsen fortsattes til Lerwik.

Fra Lederskibet konstateredes det, at en af de engelske Torpedobaade affyrede flere Skud imod begge Sider af Svanholms Forskib, uden at det dog, saavidt det kunde ses fra Lederskibet, lykkedes at faa Skibet til at synke.

Fredag den 17. Kl. 1 Fmd. ankom til Lerwik, hvor Besætningen blev anvist Plads for Natten.

Det bemærkes at alle Skibets Papirer gik tabt ved Torpederingen deriblandt Dagbøgerne.

P. N. Jensen, Fører.

J. S. Thomsen, 1. Styrmand.

Nr. 180/1917. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 25. August 1917.

K. A. Hansen,
fg. Ass.

Copy.

At Lerwick in the County of Zetland, Scotland, the Seventeenth day of August, Nineteen hundred and seventeen years, between the hours of Eleven and Twelve o'clock forenoon,

In presence of me Alexander Mitchell, Notary Public in Lerwick aforesaid, personally came and appeared before me Peter Nilsen Jensen, master of the steamship »Svanholm« of Copenhagen, of 848 tons nett or thereby who solemly deponed as followst: — That his vessel left Gothenburg on Friday, 10th August, 1917, with a cargo of timber bound for Tyne Dock via Bergen; that she was then well-manned, seaworthy and fit for the voyage in every way; that she left Bergen in convoy on 15th August, 1917, via Lerwick for convoy and instructions; that all went well until about 7,20 a. m. (Greenwich time) on 16th August, 1917, when the vessel was about 60,16 degrees North Latitude and 2,25 East Longitude she was torpedoed on the starboard side opposite the after-hold; that the torpedo was seen approaching the vessel before it struck; that the deponent and his crew immediately

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

launched the ship's boats and left the vessel in them; that about ten minutes afterwards the crew were picked up by a British patrol boat; that when deponent and his crew left the ship her stern was under water but when last seen by him she had not sunk; that deponent and his crew arrived at Lerwick on 17th August, 1917 at 1,30 a. m. (Greenwich time); that all loss and damage to the ship and her cargo or to all persons having an interest therein is in no way attributable to the deponent or any of those on board his vessel and therefore he protests for behoof of all concerned against the torpedoing of his vessel and all loss and damage resulting thereform in common form, with power to extend.

William Gray, Law Clerk, Lerwick, Witness.

Catherine M. Inkster, Typist, Lerwick, Witness.

P. N. Jensen, Accipe hos.

Alex. Mitchell, Notary Public, Lerwick.

S/S »Svanholm«.

Skibet, der er bygget hos Wood Skinner & Co., Ltd., Newcastle, forlod sin Byggehavn i Oktober Maaned 1905. Det var bygget til Lloyds højeste Klasse, ca. 258 Fod langt, Bredde 38,2 Fod, Dybde 16,2 Fod og havde en Maskine paa ca. 800 I. H. K., bygget hos North Eastern Marine engineering Co., Newcastle. Skibet var 1399 B. R. T. og 848 N. R. T. og hørte ind under Dampskibsselskabet Skjold, for hvilket Firmaet L. H. Carl er korresponderende Rheder.

Skibet afgik fra Gøteborg den 10. August med en Ladning Træ, ca. 804 Stdrs., bestemt til Tyne Dock. Afskiberne var N. Chr. Jensen, Karlstad og Barkens Sagværk, A/B., Stockholm. Modtagerne var Montague L. Meyer, London, samt T. P. Jordesen & Co., London. Skibet var krigsforsikret for Kr. 750,000, Ekscedentforsikring Kr. 375,000 & Interesseforsikring Kr. 375,000.

Besætningen bestod af 20 Mand, nemlig:

Kaptajn P. N. Jensen.
1. Styrmand J. S. Thomsen.
2. Styrmand A. Gunnlaugsson.
Tømmermand A. H. Jensen.
Matros A. V. Nyhuus.
Matros V. J. Hildebrandt.
Lætmatros S. K. Sørensen.
Lætmatros K. G. Henriksen.
1. Maskinmester N. A. V. Petersen.
2. Maskinmester C. M. Nielsen.
Maskinassistent C. Jansen.
Fyrbøder H. P. Knudsen.
Fyrbøder E. V. Nyhuus.
Fyrbøder J. C. Jørgensen.
Fyrbøder A. B. C. C. Hildebrandt.
Fyrbøder N. S. Hansen.
Hovmester H. C. Hansen.
Kok E. W. Sandstrøm.
Messedreng E. W. Sørensen.
For Rederiet møder Assistent Zester.
For Assurandørerne møder.

Nr. 180/1917. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 25. August 1917.

K. A. Hansen,
fg. Ass.

Kaptajnen forklarer, at Skibet førte det danske Flag og danske Nationalitetsmærker.

Konvojen sejlede i 3 Kolonner, og Svanholm var i Kolonnen længst om Bagbord.

Da Skibene om Styrbord gav Signal med Dampfløjterne for at man kunde forstaa, at der var Undervandsbaade om Styrbord, blev Roret paa Svanholm lagt haardt Bagbord for at vise en mindre Side mod eventuelle Torpedoer, og lignende Manøvrer blev foretaget af de andre Skibe.

Baade Kaptajnen og Styrmanden var paa Broen.

1. Mester og Matros A. N. Nyhuus forklarer, at de var paa Broen og saa begge Torpedoen komme ca. 4 Streger om Styrbord paa Svanholm.

Kaptajnen og Fyrbøder Knudsen for-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

klarer, at de saa Torpedoen omtrent paa samme Maade.

De mødende forklarer, at ingen havde set Torpedoen før den havde passeret den midterste Kolonne og kun var nogle faa Hundrede Meter fra Svanholm og faa Øjeblikke efter ramte den Svanholm agten om Styrbord.

Maskinen blev straks stoppet fra Dækket og alle beordret paa Dækket, og da Agterskibet straks efter laa under Vand, gik alle fraborde.

Lederskibet var allerede da kommet op i Nærheden for at tage dem om Bord.

De kom alle velbeholdne om Bord i Lederskibet.

2. Mester og Kokken havde kun faaet mindre Beskadigelser.

2. Mester var kommet i Klemme; saa han ikke kunde gaa, men det fortog sig hurtigt.

Der blev intet reddet fra Skibet.

Lederskibet fortsatte straks Rejsen, og en engelsk Torpedobaad affyrede Skud mod S/S Svanholm for at faa det hurtigere til at synke.

Vejret var i det Øjeblik godt og Søen smult Vande, men der var i Øjeblikket ingen andre Skibe, der kunde tage sig af Svanholm.

Der var ingen, der bemærkede eller undersøgte, hvorfra Torpedoen skulde være afskudt. Man saa ikke Svanholm synke. Saavidt man kunde iagttage, blev der affyret 10—15 Skud.

Svanholm er imidlertid drevet ind og bugseret ind til Norge Norden for Bergen. Da de gik fra Borde, laa Svanholms Lønning agter omtrent i Vandskorpen, medens dens Forskib var hævet nogle Fod. Efterhaanden som det blev beskudt, sank det mere med Forskibet.

Baadene blev liggende paa Stedet og kunde ikke tages om Bord i Lederskibet.

Oplæst. Vedtaget.

De øvrige mødende bekræftede Kaptajnens Forklaring. Ingen begæredes yderligere adspurgt.

Søforhøret sluttet.

Retten hævet.

Rump.

J. Olsen. *V. Larsen.*

»Svanholm«s
Rederi: A/S »Dampskibsselskabet Skjold«. Kbhvn.
Reg. Tonn. Br.: 1400.
Reg. Tonn. Net.: 848.
Tons DW.: 2500.
Bygningssted: Wood, Skinner & Co. Newcastle.
Bygningsaar: 1905.
Materiale: Staal.
Klasse Lloyd's Reg. ✠ 100 A 1.
Assurance: Kr. 1,450,000. Krigsforsikringen for danske Skibe m. fl.

---

198. 3-m. Skonnert »CAROLINE KOCH«.

Skudt i Sænk i Atlanterhavet den 16. August 1917 paa Rejse fra Fleetwood til Thorshavn med 500 Tons Salt. 1 Omkommen.

Udskrift af Søforhørsprotokollen ved Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn.

Aar 1917 den 8. September Formiddag Kl. 10 blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand: Overretsassessor Rump og dens Medlemmer: Kommandør Bræstrup og

Kaptajnen forklarede, at Skibet til-

Nr. 189/1917. Søforhør i Anledning af 3-m. Skonnert »*Caroline Koch*«s Sænkning.

Af Besætningen mødte:

Kaptajn Hans Rasmussen.

Letmatros J. Jørgensen.

Kaptajnen forklarede, at Skibet tilhørte H. A. Grube i Marstal, forsikret i Ærø Søassurance og Krigsforsikringen. Ladningen bestod af Salt til Færøerne, Komparenten ved ikke, hvem Modtageren var, eller hvor den var forsikret. Kendingsbogstaver: N. L. V. B.

Skibsdagbogen gik tabt.

Der fremlagdes Oversættelse af Protest for Notarius i Glasgow.

Den fremlagte Oversættelse lyder saaledes:

Ved denne offentlige Protest gøres det kundbart og vitterligt for alle vedkom-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

mende, at den to og tyvende August i det Aar efter Guds Byrd et Tusinde ni Hundrede og sytten og i Regeringsaaret af vor Souveræn og Herre — Kong George V af Guds Naade Konge af England, Irland og de engelske oversøiske Lande, Konge, Troens Forsvarer, Kejser af Indien i otte Aar — komparerede for mig James Wilson Neilson, Notarius Publicus tilbørlig edsvoren og beskikket — af Byen Glasgow i Grevskabet Lanark i den Del af Stor Britanien, som kaldes Skotland — samt for efternævnte Vidner — Hans Rasmussen, Fører af den tremastede Skonnert »Caroline Kock« af Marstal. At Hans Rasmussen højtideligt forklarede, at det nævnte Skib var ladet med en Ladning Salt i Fleetwood, og at han den elvte August afsejlede med Skibet, som var bestemt til Tjorshavn, Faroe Islands. Det nævnte Skib var da tæt, stærkt, velbemandet, rigget og taklet. Masterne og Pumperne forsvarlig gjort fast. Ladningen forsigtig stuvet, Lugerne behørig fastgjorte, og var det nævnte Skib i enhver anden Henseende velforsynet, udstyret og skikket til Søen og til at foretage den paatænkte Rejse. At Komparenten før de forlod Fleetwood, modtog bestemte Sejlinstruktioner af det britiske Toldvæsens Officerer der paa Stedet, hvilke blev udførte under Rejsen. At alt gik godt indtil den sekstende August Kl. 3.40 om Eftermiddagen, da Skibet styrede en Kurs af N.Ø. Under Styrmandens Vagt medens Komparenten var nedenunder, viste der sig en tysk Undervandsbaad paa Overfladen af Vandet, omtrent tre engelske Mil for Styrbordsside af Skibet og Undervandsbaaden fyrede en Kugle mod Skibet. At Komparenten straks blev tilkaldt af Styrmanden, og før denne kom paa Dækket, blev en anden Kugle affyret fra Undervandsbaaden dræbende en Mand af Besætningen forude, samtidig med at den knuste Svinget og Redningsbaaden og gjorde en betydelig Skade forude. At Skibets Sejl blev braset firkantede for at formindske dets Fart. At Undervandsbaaden derpaa dykkede, og at Komparenten og hans Mandskab derpaa nedfirede de to resterende Baade og gik om Bord i disse, og at Undervandsbaaden, da de nævnte to Baade var i en Afstand af 4 eller 6 Kablers Længde fra Skibet, atter viste sig paa Havets Overflade tæt ved de førnævnte Baade og beordrede Komparenten til at udlevere Skibets Papirer. At Komparenten svarede, at han ikke havde nogle Papirer, samt anmodede om noget Proviant, som han derefter blev forsynet med. At Komparenten blev beordret til at afstaa den mindste af de to Baade, hvilket han gjorde, skønt det var umuligt at komme paa Siden af Undervandsbaaden, da det var saa haardt Vejr. At Komparenten anmodede om, at den mindre Baad maatte blive givet tilbage, men dette blev afslaaet, og der blev meddelt ham, at han skulde styre mod Øst, hvorefter han gjorde dette og lagde Mærke til, at Undervandsbaaden fulgte efter Skibet og sejlede rundt om dette. At Undervandsbaaden derpaa affyrede 3 Salver mod Skibet paa Bagbordsside, efter hvilket Skibet sank omtrent fire Minutter efter omtrent Klokken 4,15 Eftm. At det Sted, paa hvilket Skibet sank omtrentlig var Breddegrad 58° 23′ Nord, Længdegrad 9° 42′ Vest. At Komparenten ankom til Flaunen Island Klokken 12 Midnat den 17. August med den overlevende Del af Besætningen. At han gik videre til Carloway Lewis om Morgenen den 19. August og anmodede om Assistance til at føre Resten af sit Mandskab fra Flaunen. At Komparenten gik videre til Stornoway, hvor han senere blev forenet med den efterlevende Del af sit Mandskab. At han ankom til Glasgow den 21. August 1917. At Pumperne under hele den nævnte Rejse nøje og stadigt blev passede og at al behørigt Hensyn og Forsigtighed blev taget med Hensyn til Skibets Navigation. Derfor protesterer nævnte Hans Rasmussen, og jeg nævnte Notarius Publicus i hans Navn og paa hans Vegne højtideligt imod Sænkningen af nævnte Skib og dets Ladning som før meddelt og

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

imod alle og enhver Person eller Personer, som det skal og vil vedrøre. At saadant Tab og Skade ikke maatte tilskrives Komparenten eller hans Skibs Mandskab, som anstrengte sig af al Magt for Beskyttelsen og Sikkerheden af nævnte Skib, dets Tilbehør og Ladning eller til nogen Mangel i nævnte Skib eller dets Tilbehør eller overhovedet det førnævnte skete. Og at det nævnte Tab og Skade skulde falde paa og blive baaret af de interesserede Købmand og Befragtere samt Assurandører eller hvem som helst det skal eller maa vedrøre med Hensyn til Havari eller andre Ting. Hvorpaa og ved alle Præmisser nævnte Hans Rasmussen protesterer ved mig Notarius Publicus. Disse Ting blev saaledes sagt og gjort i Wright, Johnston & Mackenzie's »Writing Chambers«, Skrivere i Glasgaw mellem Kl. 3 og 4 om Eftermiddagen paa den Dag i den Maaned og i det Guds Aar og under den Konges Regering først skrevet for oven og for og i Nærværelse af William John Taylor, Skriver Glasgow, og William Crawford, Kontorist hos nævnte Wright, Johnston & Mackenzie, Præmissernes Vidner dertil særlig kaldet og behoret, og som sammen med mig har underskrevet denne og de to Sider, som denne Protest bestaar af.

Vidner:

William I. Taylor.
William Crawford.
H. Rasmussen.
I. W. Neilson.

Notarius Publicus.

Vi, August Samuel Saarinen, Styrmand, og Jørgen Jørgensen, Helbefaren, begge af den tremastede Skonnert »Caroline Kock«, og som tjente om Bord paa Skibet paa dets sidste Rejse, erklærer herved højtideligt, at alle Punkter, Kendsgerninger og Omstændigheder, som forudgaaende Protest omtaler og indeholder og som er blevet læst op for os, er nøjagtig og sand. Og vi og hver af os afgiver denne højtidelige Erklæring og tror ved vor Samvittighed at den er sandfærdig og ifølge Bestemmelserne af »The Statuory Declarations Act 1835«.

Underskrevet og erklæret i Glasgow denne 23de Dag i August i det Herrens Aar Et Tusinde Ni Hundrede og Sytten for mig.

Aug. Saarinen.
Jørgen Jørgensen.
I. W. Neilson.

Notarius Publicus.

Dette for at bekræfte, at ovenstaaende Underskrift af Hr. I. W. Neilson, Notarius Publicus i denne By — vedføjet i Kraft af hans Embede — er ægte.

Pro *E. E. von Mehren,*
Vicekonsul.
M. Murray.

Glasgow, 27nde August 1917.

Dette for at bekræfte, at det forudgaaende er en tro og korrekt Kopi af den originale Protest.

Glasgow, 27nde August 1917.

At nærværende Oversættelse er i Overensstemmelse med Originalen bevidnes herved.

Vilhelm Birch,
Kgl. edsv. Translator og Tolk.

Nr. 189/1917. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 8. September 1917.

K. A. Hansen,
Ass.

For Krigsforsikringen for danske Skibe mødte Kaptajn Michelsen.

Protesten blev oplæst for og bekræftet af de mødende.

Kaptajnen forklarede, at Skibet førte de danske Nationalitetsmærker malet paa Siderne og førte iøvrigt de af de engelske Myndigheder givne Ordrer med Hensyn til Kurs og Signalflag.

Lotmatros J. Jørgensen forklarer, at han stod til Rors og først fik Øje paa Undervandsbaaden. Der var intet Flag at se. Han varskoede straks til Styrmanden. I

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

det samme kom der et Skud fra Undervandsbaaden, der gik over Skibet. Styrmanden gav straks Ordre til at brase bak, og medens de foretog dette Arbejde, faldt der endnu et Skud fra Undervandsbaaden, som ramte Styrbords Laaring agter for Storriggen og derfra gik ind mod Stormasten, hvor den eksploderede. Den dræbte paa Stedet en af Matroserne, der stod i Kreds ved Storriggen for at brase bak.

Kaptajnen forklarer, at han straks var kaldt op og kom op straks efter at det andet Skud var faldet. Den ramte Mand var død paa Stedet; hans Navn var Ejnar Axel Peterson, født i Rudkjøbing 1898, boende her i Byen Ryesgade 79B, 4. Sal hos sin Moder.

Kaptajnen forklarer, at Undervandsbaaden var knust ved det Skud, men de beordrede alle Mand fraborde. Redningsbaaden var knust ved det 2. Skud, men de fik Prammen og Jollen firede ned, og de øvrige 7 Mand kom i disse. Det var smult Vand med noget Dønning og let Brise. Redningsbaaden havde været forsynet med alt, hvorimod de i de andre Baade kun havde Aarer og Sejl. Da Undervandsbaaden atter dykkede op, forlangte den Skibets Papirer, som Komparenten imidlertid ikke havde haft Tid at faa med fraborde, ligesom de ikke havde haft Tid at redde noget eller forsyne Baadene. Komparenten meddelte Undervandsbaaden, at Redningsbaaden var knust, 1 Mand dræbt og de manglede Proviant, og de kastede da 3 Brød over til dem. De spurgte om, hvorfra Skibet kom, dets Bestemmelsessted og Ladning, hvad Komparenten opgav. Undervandsbaaden forlangte derefter at faa Prammen udleveret, og de maatte alle gaa om Bord i Jollen. Komparenten bad om at faa Prammen tilbage, naar den var brugt, men der blev sagt nej og vinket, at de kunde sejle mod Øst. Prammen blev imidlertid fyldt af Vand, og Undervandsbaaden beskød Skibet, til det sank. De var i en Afstand af ca. 130 engelske Mil fra Hebriderne, og hvis det var blæst op var de ikke komne i Land. De 7 Mand kom nu velbeholdne i Land, da Vejret vedblev at være fint. Baaden blev solgt for 6 Pund.

Oplæst. Vedtaget.

Søforhøret sluttet.

Retten hævet.

Rump.

C. Bræstrup. *A. N. Petersen.*

»Caroline Kochs«
Rederi: H. A. Grube. Marstal.
Reg. Tonn. Br.: 316.
Reg. Tonn. Net.: 269.
Bygningssted: Rønne.
Bygningsaar: 1902.
Materiale: Jern og Staal.
Klasse: Bur. Ver. ✠ I. 3/a G. 1. t.
Assurance: Kr. 270,000. Norske Lloyd, Skandinavisk Assurance-Selskab m. fl.

---

199. S/S »ALEXANDER SHUKOFF« af Kjøbenhavn.

Torpederet i Nordsøen den 22 August 1917 paa Rejse fra Kjøbenhavn til Lerwick i Ballast. Ingen Omkomne.

Udskrift af Søforhørsprotokollen ved Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn.

Aar 1917 den 3. September Kl. 10¼ blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand: Overretsassessor Rump og dens Medlemmer: Kaptajn Tidemand og Kaptajn Bundesen.

Der foretoges:

Nr. 183/1917. Søforhør i Anledning af S/S »*Alexander Shukoff*«s Sænkning.

Af Besætningen mødte:

Kaptajn Harboe.
1. Styrmand P. Steffensen.
2. Styrmand A. Nielsen.
1. Mester C. Iversen.
2. Mester H. Steffensen.
Matros Hans Nielsen.
Matros P. Petersen.
Matros C. Andersen.
Fyrbøder C. Osted.
Matros O. Christensen.
Letmatros P. Schmach.
Matros E. Larsen.
Kok H. Sevel.
Fyrbøder Edv. Olsen.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Fyrbøder O. Petersen.
Fyrbøder G. Hansen.
Messedreng H. Andersen.

Der fremlagdes Skrivelse fra Dansk-Russisk Dampskibsselskab, Rapport og Kopi af Søprotest.

De fremlagte Dokumenter lyder efter hverandre saaledes:

Aktieselskabet
Det Dansk-Russiske Dampskibsselskab.
Direktionen.

Kjøbenhavn, den 1. September 1917.
(Børsen).

Til
Sø- og Handelsretten, Holmens Kanal 2.

S/S »Alexander Shukoff«.

Dette Skibs Besætning er nu hjemkommen efter at Skibet den 22. August er blevet torpederet i Nærheden af den norske Kyst ved Aspø Fjord paa Rejse i Ballast fra Kjøbenhavn til England.

Til nærmere Oplysning for Retten tjener, at Skibet var bygget i England 1881. Dets Gross Tonnage var 1652 Tons og Netto 998 Tons. Registreringsbogstaverne var N. G. K. T. Det var klassificeret i Lloyds Register A. 1.

Skibet var kaskoforsikret hos de private Assurandører for Kr. 655,000, hvoraf Selvrisiko Kr. 275,000.

Idet vi anmoder den høje Søret om, at der i denne Anledning maa blive afholdt Søforhør, tegner vi

Med Højagtelse
Aktieselskabet
Det Dansk-Russiske Dampskibsselskab.
Direktion.
Kay Reinhard.

Nr. 183/1917. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 3. September 1917.

K. A. Thomsen,
fg. Ass.

Rapport
angaaende Torpederingen af S/S »Alexander Shukoff«.

Skibet afsejlede fra Kjøbenhavn den 18. August Kl. 5 Fmd. paa Rejse til England via Bergen. Ankom til Bergen den 22. Kl. 7 Fmd. for at møde Konvojen. Konvojen blev formet op Kl. 6,30 Emd. ved Aspø saaledes at S/S »Alexander Shukoff« blev Nr. 3 i Stb. Side. Konvojen bestod af 4 lastede svenske Skibe og »Alexander Shukoff«. Konvojen styrede V. $^1/_2$ Syd med en Fart af ca. 7,5 Kml. i Timen. Vinden var sydlig Styrke 5. Søen en Del Dønning ligeledes 5. Kl. 9,5 Emd. blev Skibet ramt af en Torpedo om Bb. ved Nr. 4 Luge. Eksplosionen var saa voldsom, at Agterskibet fuldstændig forsvandt, men en Mængde Vraggods slyngedes ca. 300 Fod i Vejret og regnede ned over hele Skibet, saa i det første Minut var det umuligt at røre sig paa Skibet. Det lykkedes at faa Stb. Redningsbaad paa Vandet, men en Del af Besætningen var sprunget i Vandet og blev alle optaget af Redningsbaaden. Hele Besætningen blev saa oplaget af den engelske Destroyer »Lively« og landsat i Lerwick den 23. August Kl. 11 Fmd. Det bemærkes, at »Alexander Shukoff« sank i Løbet af 3 Minutter ca. 22 Kml. V. $^1/_2$ S. af Aspø.

H. Harboe,
fhv. Fører.

Det viste sig, at Hovmester P. Petersen var saaret i Baghovedet, der blev anlagt en foreløbig Forbinding og ved Ankomsten til Lerwick indlagt paa Hospitalet.

H. Harboe,
fhv. Fører.

P. M. Steffensen, 1. Styrmand.
A. Nielsen, 2. Styrmand.
C. M. Iversen, 1. Mester.
P. H. Steffensen, 2. Mester.
Hans Nissen.
Carl Osted, Fyrbøder.
P. Petersen, Matros.
C. V. Andersen, Matros.

For Rederiet møder P. Stoltenberg.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Nr. 183/1917. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 3. September 1917.

K. A. Hansen,
fg. Ass.

At Lerwick in the County of Zetland, Scotland, the Twenty-third day of August, Nineteen hundred and seventeen years, between the hours of Three and Four o'clock afternoon.

In presence of me Alexander Mitchell, Notary Public in Lerwick aforesaid, personally came and appeared before me Heinrich Holst Harboe, Master of the steamer »Alexander Shukoff« of Copenhagen of 998 tons nett or thereby who solemnly deponed as follows: That his vessel left Copenhagen on 18th August, 1917, at 5 a. m. (British Summer Time) in ballast bound for Lerwick for Orders that she was then well-manned, seaworthy and fit for the voyage in every way; that she proceeded to Bergen according to instructions that she left Bergen on 22nd August, 1917 at 7 a. m. (British Summer Time) for Aspo, Norway, to meet a convoy; that convoy was formed up about 6,30 p. m. and proceeded west-ward at about seven and a half knots, that the wind was then southerly and 4—4, that about 9 p. m. (British Summer Time) the same date when his vessel was about 22 miles westward of Aspo, she was struck by a torpedo on the port side opposite No. 4 hatch, that she sank very quickly by the stern and totally disapeard about three minutes after being struck, that about seven of the crew jumped into the water and the rest of the crew launched the starboard lifeboat and rescued the men in the water, that a British destroyer rescued deponent and his crew about twenty minutes afterwards, that after deponent and crew got on board the destroyer it was found that the steward was wounded badly in the head, that he was attended to on board the destroyer and put into hospital at Lerwick on arrival of deponent and his crew.

Crew here, that deponent and his crew arrived at Lerwick at 11 a. m. on 23th August, 1917, that the total loss of the ship is in no way attributable to the deponent or any of those on board his vessel, and therefore he protests for behoof of all concerned against the sinking of his vessel and all loss and damage resulting thereform in common form.

William Gray,
Law Clerk, Lerwick,
Witness.

H. Harboe,
Accipe hoc.

Catherine M. Inkster,
Typist, Lerwick,
Witness.

Alex. Mitchell,
Notary Public,
Lerwick.

For Krigsforsikringen for danske Skibe mødte Kaptajn Michelsen, der ligeledes mødte for de private Assurandører.

For Rederiet, Dansk-Russisk Dampskibsselskab, mødte Kaptajn P. Stoltenberg.

Den fremlagte Rapport oplæstes for de mødende, der bekræfter dens Rigtighed i et og alt.

Kaptajnen bemærker, at Skibet førte det danske Flag og de danske Nationalitetsmærker.

Kaptajnen forklarer, at Skibsdagbogen gik tabt — man sejlede i Konvojen som foreskrevet —; der var intet set eller hørt til Torpedoen, inden Eksplosionen skete. Det blev senere meddelt af Chefen paa den engelske Destroyer »Lively«, at han havde set den hvide Stribe af Torpedoen, da denne ramte »Alexander Shukoff«. Torpedoen havde ramt om Bagbord ved Nr. 4 Luge. Agterskibet blev saa vidt man kunde se fuldstændig ødelagt, og Skibet sank i Løbet af 3 Minutter. Ingen af Besætningen kom til Skade med Undtagelse af Hovmester P. Petersen, der havde været i Kahytten, da Eksplosionen skete. Han ligger endnu paa Hospitalet i Lerwick. Maskinen var straks gaaet i Staa. Det lykkedes at faa Styrbords Redningsbaad i

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Vandet; denne blev efterladt paa Stedet, da den ikke kunde medtages af Destroyeren.

Oplæst. Vedtaget.

Søforhøret sluttet.

Retten hævet.

Rump.

O. Tidemand. *Bundesen.*

»Alexander Shukoffs
Rederi: Det Dansk-Russiske Dampskibsselskab. Kbhvn.
Reg. Tonn. Br.: 1652.
Reg. Tonn. Net.: 998.
Tons DW.: 2400.
Bygningssted: E. Withy & Co. W. Hartlepool.
Bygningsaar: 1881.
Materiale: Jern.
Klasse: Lloyds Reg. ✠ 100 A 1.
Assurance: Kr. 1,416,000. Krigsforsikringen for danske Skibe og De private Assurandører.

---

200. S/S »NERMA« af Esbjerg.

Torpederet eller minesprængt i den engelske Kanal den 25. August 1917 paa Rejse fra St. Malo til Port Talbot i Ballast. 7 Omkomne.

Søe- og Handelsretten i Kjøbenhavn gør vitterligt:

Aar 1917 den 18. September Kl. 10¼ blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand: Overretsassessor Rump og dens Medlemmer: Kommandør Maegaard og Kaptajn Tidemand.

Der foretoges:

Nr. 193/1917. Søforhør i Anledning af S/S »*Nerma*«s Sprængning.

Af Besætningen mødte:

Fyrbøder J. E. Eriksson.

Fyrbøder H. P. Petersen.

Kok S. A. Rasmussen.

Matros A. Kundsen.

Matros J. P. Jakobsen.

For Rederiet mødte Inspektør J. Kaae.

Der fremlagdes en Skrivelse fra Rederiet med deri nævnte 6 Bilag samt Kopi af Protest.

For de private Assurandører mødte Kaptajn Michelsen.

Det fremlagte blev oplæst for og gennemgaaet med de mødende, der bekræftede dets Rigtighed i et og alt.

De fremlagte Dokumenter lyder efter hinanden saaledes:

MARIUS NIELSEN & SØN.

Kjøbenhavn Ø., den 15. September 1917.
3. Østbanegade. – Lørdag.

Til
Søe- og Handelsretten, hersteds.

S/S »Nerma«.

Da den tiloversblevne Besætning fra ovennævnte Damper, der er forlist den 25. August paa Rejse fra St. Malo til Port Talbot i Ballast, nu er hjemkommen med Undtagelse af Kaptajn S. P. Madsen, som ligger paa Hospitalet i Torbay, og Matros Gerrat Jonkers, der er bleven afbetalt i England, anmoder vi herved ærbødigst om, at Søforhør snarest maa blive afholdt.

Skibet blev bygget i Helsingør 1893 og lastede ca. 950 Tons inkl. Bunkers, Register Tonnage 689 brutto og 424 netto, var klassificeret i Bureau Veritas ✠ 3/3 G. 1. 1. P. R. Signalbogstaver N. G. C. I. Skibet var krigsforsikret i England for 50,000 Pund Sterling.

Rederiet bliver ved Søforhøret repræsenteret ved Inspektør J. Kaae.

Med Højagtelse
Dampskibs-Aktieselskabet »Skagerak«.
p. p. Marius Nielsen & Søn.
H. Rasmussen.

Indlagt:

Afskrift af Skrivelse fra Udenrigsministeriet af 30. August 1917.

Afskrift af Telegram fra det kgl. Konsulat i Falmouth til Udenrigsministeriet af 30. August 1917.

Afskrift af Telegram fra den kgl. Gesandt i London til Udenrigsministeriet af 30. August 1917.

Afskrift af Skrivelse fra Royal Danish Vice Consulate, Dartmouth, til Rederiet af 28. August 1917.

Afskrift af Telegram fra Danish Vice Consul, Dartmouth, til Rederiet af 26. August 1917.

Afskrift af Rapport fra Matros Jakob P. Jakobsen.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Fortegnelse over Mandskab i S/S »Nerma«.

Nr. 193/1917. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 18. September 1917.

K. A. Hansen,
fg. Ass.

Afskrift.

UDENRIGSMINISTERIET.
2det Departement.

Kjøbenhavn, den 30. August 1917.
Journal Nr. 6. Z. 226.

I Forbindelse med tidligere telefonisk Meddelelse vedrørende S/S »Nerma« meddeler Udenrigsministeriet, at man har modtaget de i Genpart vedlagte Telegrammer henholdsvis fra den kgl. Gesandt i London og den danske Konsul i Falmouth, hvoraf det fremgaar, at det ikke med Sikkerhed kan angives, hvorvidt Skibet er blevet torpederet eller er stødt paa en Mine.

P. M. V.
(sign.)

Til
A/S Dampskibsselskabet »Skagerak«.

Nr. 193/1917. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 18. September 1917.

K. A. Hansen,
fg. Ass.

Afskrift

af Telegram fra den kgl. Konsul i Falmouth til Udenrigsministeriet den 30. August 1917:

Viceconsul Dartmouth now reports no reliable unformation whether steamer sunk by torpedo or mine following members crew are missing: Niels Marius Jakobsen mate Kristian Jørgensen second mate Viggo Jakobsen engineer Kristian Detlevsen second engineer Niels Jessen steward Andreas Jakobsen sailor all Danes and Einar Edoin Johannes Svensson fireman Swede.

Fox.

Afskrift

af Telegram fra den kgl. Gesandt i London til Udenrigsministeriet den 30. August 1917:

Viceconsul Dartmouth states Nerma torpedoed or mined twentyfifth large hole being made in bottom this followed by explosion of boiler stop injured taken Torbay Hospital other survivors now Dartmouth.

Castenskiold.

Nr. 193/1917. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 18. September 1917.

K. A. Hansen,
Ass.

Copy of Protest.

On the twenty-nineth day of August 1917 there appeared before me the undersigned Alfred Dennis, Royal Danish Vice-Consul in Dartmouth, Søren P. Madsen, Master of the Danish steamship »Nerma« of Esbjerg, Jakob P. Jakobsen, sailor, Albert Knudsen, sailor, and Hans Peter Petersen, fireman on board the said steamship, who on their word of honour made the following declaration, which they offered to confirm on oath.

That the »Nerma« measuring 684 register tons gross, and 424 register tons net, left St. Malo in ballast on the twenty-fourth day of August 1917 at 1 p. m. bound for Cardiff.

That the said ship on leaving the port mentioned was in perfect seaworthy condition and properly equipped.

That during the voyage nothing happened until the twenty-fifth day of August at 1 p. m. when about $3^1/_2$ miles off Barry Head an explosion occurred under the bottom, directly beneath the engine room followed immediately by the bursting of the boiler, and the »Nerma« sank in less than two minutes. Seven of the crew were drowned, and the survivors were rescued by the Admiralty Motor Launch 191 and landed at Torquay.

Dartmouth, 29th August 1917.

S. P. Madsen, Master.
I. P. Jakobsen, Sailor.
A. Knudsen, Sailor.
Hans P. Petersen, Fireman.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

This is to certify that the persons mentioned in the abore protest, being members of the Danish steamship »Nerma« of Esbjerg, Søren P. Madsen, Master on this date appeared personally before me in this Vice-Consulate, that the contents of the document were read over to them, and that after having been duly admonished to tell the said contents.

The Royal Danish Vice-Consulate at Dartmouth, 29th day of August 1917.

A. Dennis,
Vice-Consul.

I certify the foregoing to be a true copy of the original in my possession.

The Royal Danish Vice-Consulate at Dartmouth, 29th day of August 1917.

A. Dennis,
Vice-Consul.

Nr. 193/1917. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 18. September 1917.

K. A. Hansen,
Ass.

ROYL DANISH VICE-CONSULATE.
Dartmouth.

28th August 1917.

Marius Nielsen Esq.,
Ship Owner,
Copenhagen.

Dear Sir,

I exceedingly regret to inform you that your steamer »Nerma« was sunk by a mine or torpedo on Saturday afternoon, the 25th instant, when about $3^1/_2$ miles off Berry Head in the English Channel, and the following membres of the crew were either killed by the explosion or drowned:

Niels Marius Jakobsen, 1ste mate.
Kristian Jørgensen, 2nd mate.
Viggo Jakobsen, 1st engineer.
Kristian Detlevsen, 2nd engineer.
Niels Jessen, Steward.
Andreas Jakobsen, Sailor.
Einar Edvin Johannes Svensson, Fireman (Swede).

Captain Madsen and the remainder of the crew were saved by a motor launch connected with the Admiralty.

I am sorry to say Captain Madsen is suffering from a broken left arm and cuts in the head but his position is not at all dangerous and I hope in a week or ten days he will be well enough to leave the hospital.

I am taking charge of the crew and seeing to their welfore and in all probability I shall send them to Newcastle to be sent from there to their homes. One of the sailors informs me he has 600 kroner due to him and another about Pund 8 in case you should desire to forward any money to the Captain or myself for paying them off. Directly the doctor grants me permission. I shall take Captain Madsens protest and forward a certified copy to you.

I am, Dear Sir,

Yours faithfully

A. Dennis,
Royal Danish Vice-Consul.

Nr. 193/1917. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 18. September 1917.

K. A. Hansen,
Ass.

Kopi.

Telegram.

Dartmouth 4/k 100/27 33w
26/8 10. 10.

Marius Nielsen, ship owner, Kb.

Nerma sunk chief mate second mate chief engineer second engineer steward fireman Svensson sailor a Jacobsen missing captain in hospital broken arm reporting fully later.

Danish Vice-Consul.

Kl. 14,25. 27/8.

Nr. 193/1917. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 18. September 1917.

K. A. Hansen,
Ass.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Jeg undertegnede Matros Jakob Peter Jakobsen, der var forhyret med S/S »Nerma«, da Eksplosionen skete den 25. August paa Rejse fra St. Malo til Port Talbot, havde Frivagt, da Ulykken skete. Jeg opholdt mig i Lukafet. Jeg tog straks min Redningsvest paa og løb ud paa Dækket. Da jeg bemærkede, at Baadene var knuste, sprang jeg overbord. Jeg blev efter ca. $^3/_4$ Times Forløb optaget af engelsk Motorbaad »M. L. 191«. Samme Fartøj optog ligeledes Kaptajnen samt fire andre af »Nerma«s Besætning. Jeg erfarede senere, at Fyrbøder H. P. Petersen var reddet og indkommet med en anden Motorbaad.

Hverken jeg eller mine Kammerater kan afgøre, om Ulykken skyldes Minesprængning eller Torpedering. Kok Svend Aage Rasmussen har set Hovmesteren staa paa Dækket, og da han ikke turde springe overbord, blev han suget ned med Skibet.

Fyrbøder H. P. Petersen har set 1. Mester i Vandet, men han mener, at han var besvimet eller døende, og han saa ham kun et Øjeblik.

Vi har været til Søforklaring hos Konsulen i Dartmouth, der har sørget for vor Hjemsendelse, og følgende Mandskab hjemkom hertil med S/S »Frejr« den 14. September 1917.

Jakob Peter Jakobsen, Matros.
Hans Peter Petersen, Fyrbøder.
Jonas Erland Eriksen, Fyrbøder.
Albert Knudsen, Letmatros.
Svend Aage Rasmusen, Kok.

Kaptajnen blev tilbage paa Hospitalet i Torbay og Matros Gerrat Jonkers blev afbetalt i Dartmouth.

Kjøbenhavn, den 15. September 1917.

Jakob P. Jakobsen.

Nr. 193/1917. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 18. September 1917.

K. A. Hansen,
fg. Ass.

MARIUS NIELSEN & SØN.

Fortegnelse
over
Mandskabet i S/S »Nerma«.

Kaptajn Søren Peter Madsen, Nordby, Fanø, født 4. November 1879.

1. Styrmand Niels Marius Jakobsen, Thurø, 35 Aar.

2. Styrmand Niels Kristian Jørgensen, Holsteinsgade 25, St., 25 Aar.

1. Mester Viggo Anders Jakobsen, Kellerupgade 25, Aalborg, 34 Aar.

2. Mester Kristian Heinrich Holger Ditlevsen, Løgstørgade 15 [4], 36 Aar.

Hovmester Niels Anthonisen Jessen, Islandsgade 42, Esbjerg, 36 Aar.

Kok Svend Aage Rasmussen, Prinsessegade 13 [3], 16 Aar.

Matros Gerrat Jonkers, Holland, 30 Aar.

Matros Albert Knudsen, Norge.

Matros Jakob Peter Jakobsen, Viborggade 82 A [3], 26 Aar.

Matros Andreas Jakobsen, Østervej 2, Glostrup, 26 Aar.

Fyrbøder Jonas Erland Eriksson, Sverige, 24 Aar.

Fyrbøder Hans Peter Petersen, Brogade 55 [2], 35 Aar.

Fyrbøder Johannes Einar Edwin Swensson, Sverige, 33 Aar.

Nr. 193/1917. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 18. September 1917.

K. A. Hansen,
fg. Ass.

Matros Jakobsen forklarer, at Skibet var i sødygtig Stand, da det forlod St. Malo; det sejlede den sædvanlige Rute og førte dansk Flag. Paa Dækket var i Ulykkesøjeblikket 1. Styrmand, Matros Andreas Jakobsen, der stod til Rors, samt Matros Gerrat Jonkers paa Udkig. Den eneste overlevende af dem, G. Jonkers, har erklæret, at der intet var hørt eller set til Faren før Eksplosionen. Eksplosionen foregik ved Maskine og Kedler, og Kedlerne eksploderede straks.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

De fem mødende erklærede, at de straks kom paa Dækket og sprang straks i Vandet med Redningsvest, da Baadene var knuste og Skibet ved at synke. De havde set 2. Styrmand springe i Vandet med Redningsvest i Haanden; de har ikke set ham senere. 1. Styrmand og 2. Mester er der ingen, der har set, ej heller Matros Andr. Jakobsen eller Fyrbøder Joh. Svensson. Efter at være komne i Vandet, saa de Skibet synke. Der kom en Del Vraggods op, som de kunde drive paa. Først efter en Stunds Forløb kom der Baade ud fra Land og tog dem op. Der blev ledt paa Stedet; der var ikke flere at redde. De mødende kom uskadt i Land, kun Kaptajnen var bleven forslaaet og havde brækket Armen. Fra Skibet blev intet reddet.

De omkomne var saaledes:

1. Styrmand Niels Marius Jakobsen, hjemmehørende Thurø, gift.

2. Styrmand Niels Kr. Jørgensen her fra Byen, gift.

1. Mester Viggo Anders Jakobsen, Aalborg, ugift.

2. Mester Chr. Heinrich Holger Ditlevsen her fra Byen, gift.

Hovmester Niels Anthonisen Jessen, Esbjerg, ugift.

Matros Andreas Jakobsen, Glostrup, gift.

Fyrbøder Johannes Einar Edwin Swensson, Stockholm, ugift.

De øvrige mødende bekræftede den afgivne Forklaring.

Oplæst. Vedtaget.

Søforhøret udsat til Kaptajnens Hjemkomst.

Retten hævet.

Rump.

C. F. Maegaard. *O. Tidemand.*

Aar 1917 den 5. December Eftermiddag Kl. 12½ blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand: fhv. Amtmand C. Bærensen i Henhold til Konstitution af 30. August 1917 og af dens Medlemmer: Kaptajn Bundesen og Kommandør Maegaard.

Der foretoges:

Nr. 193/1917.

Forhøret fortsat.

Mødt var Kaptajn Søren Peter Madsen.

For Mæglerne Marius Nielsen & Søn mødte Hr. Nielsen jun.

Kaptajnen forklarer, at han, der var paa Broen, da Eksplosionen skete, aldeles intet ved om Aarsagen til denne eller dens Forløb. Han husker intet, før han var i Vandet, hvor han fik fat i en Luge. Han blev taget op af en Patrouillebaad. Han havde brækket venstre Arm og var bleven en Del forslaaet over hele Kroppen, navnlig paa venstre Ben og i Hovedet.

Komparenten fremlagde 2 Røntgenfotografier, hvoraf det første (Nr. 1) er taget kort efter, at Komparenten var kommen ind paa Hospitalet i England og Nr. 2 (paa hvilket 2 Sølvringe ses) er taget i Midten af November og viser at Armen ikke er sat rigtig sammen. Eksplosionen skete den 25. August d. A. 3—4 Sømil af Berry Head.

De fremlagte Røntgenfotografier udelades af nærværende Akt.

Ingen af de mødende begærede Kaptajnen yderligere adspurgt.

Søforhøret sluttet.

Retten hævet.

C. Bærentsen.

C. F. Maegaard. *Bundesen.*

»Nerma«s
Rederi: Dampskibs-Aktieselskabet »Skagerak«. Kbhvn.
Reg. Tonn. Br.: 689.
Reg. Tonn. Net.: 424.
Tons DW.: 950.
Bygningssted: Helsingør Jernskibs- og Maskinbyggeri.
Bygningsaar: 1893.
Materiale: Staal.
Klasse: Bur. Ver ✠ I. ³/₃ G. 1. 1. P.R.
Assurance: ca. Kr. 900,000. Engelske Assurandører.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

201. S/S »ANNA« af Esbjerg.

Torpederet i Nordsøen den 27. August 1917 paa Rejse fra Methil til Aarhus med 1862 Tons Kul. 1 Omkommen.

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn gør vitterligt:

Aar 1917 den 3. September Kl. 10¹/₄ blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand: Overretsassessor Rump og dens Medlemmer: Kaptajn Tidemand of Kaptajn Bundesen.

Der foretoges:

Nr. 184/1917. Søforhør i Anledning af S/S »*Anna*«s Torpedering i Nordsøen.

Skibet tilhørte Dampskibsselskabet »Vesterhavet«.

Der fremlagdes en Liste og en Rapport.

De fremlagte Dokumenter lyder efter hinanden saaledes:

Oplysninger

til Brug ved Søforhør i Anledning af, at S/S »Anna« blev sænket i Nordsøen den 27. August 1917.

For Krigsforsikringen mødte Kaptajn Michelsen.

For Rederiet mødte Inspektør G. Christoffersen.

Af Besætningen mødte:

Kaptajn N. H. Gregersen.

1. Styrmand Axel Larsen.

1. Mester Chr. Borreschmidt Christensen.

2. Mester E. Sperling.

3. Mester R. Banke.

Matros K. Petersen.

Matros S. O. Thomasen.

Skibet er bygget i 1914 af A/S Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft, til Klasse Lloyds ✠ 100. A. 1.

Byggemateriale: Staal.

Rederi: Dampskibsselskabet »Vesterhavet« A/S.

Damperens Hjemsted: Esbjerg.

Netto Reg. Tonnage 741,16 Tons, Brutto 1210,59 Tons.

Signalbogstaver N. S. W. B.

Krigsforsikringen tegnet hos Krigsforsikringen for danske Skibe og Nye gensidige Krigsinteresseforsikring for Dampskibe.

Kasko- og Interesseforsikring mod almindelig Søskade tegnet hos de private Assurandører m. fl.

Krigsforsikring af Mandskabet tegnet hos danske Dampskibsrederes gensidige Forsikring af Søfolk mod Krigsfare.

Nr. 184/1917. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 3. September 1917.

K. A. Hansen,
fg. Ass.

Rapport

i Anledning af S/S »Anna«s Sækning i Nordsøen den 27. August 1917 paa Rejse fra Methil med Kul til Aarhus.

S/S »Anna« af Esbjerg, Kendingssignal N. S. W. B., 741,16 netto Reg. Tons.

Onsdag den 22. August gik Kaptajnen i Land fra Methil Red for at faa Sejlordre. Modtog Ordre til at afgaa i Konvoj Onsdag den 22. Kl. 6,30 Em. Afgik fra Methil Red samme Aften Kl. 6,30 eskorteret af 2 armerede Trawlere, styrede ud af Leithfjorden efter Konvojlederen.

Fredag den 24. ca. 8 Fm. ankrede inden for Netspærringen ved Kirkwall. Afgik fra Kirkwall samme Aften Kl. 7,30 under Konvoj. Ankom til Lerwick Lørdag Morgen den 25. Kl. 8,30. Hele Vejen fra Methil er der i Nattetimerne efter Ordre fra Konvojen sejlet uden andre Lanterner tændte end Agterlanternen.

Mandag den 27. August Kl. 5 Em. afgik fra Lerwick Havn og afventede Konvojen, som havde Ordre til at ledsage os over Nordsøen. Kl. 5,30 samme Dag ankom Konvojen og efter Ordre fra Lederen afgik Skibet fra Lerwick Red i Følge med Konvojen. Sejlede efter Konvojens Ordre. Kl. 8,40 samme Dags Aften ramtes Skibet af en eksploderende Torpedo paa Bb. Side ud for 2-Lugen og begyndte straks

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

at synke med stærk Bb. Slagside. Mandskabet gik straks til Baadene, men begrundet paa Skibets Fart og den høje Sø kæntrede disse, og hele Mandskabet kom i Vandet. Efter ca. 6 Minutters Forløb forsvandt Skibet i Dybet. Alle Mand blev bjærget af den engelske Torpedobaad, men 2. Styrmand Miliam Sørensen var stærk forslaaet, idet den ene Fod var slaaet af og hang i nogle Skindtrævler, og den ene Side var stærkt oprevet, saa det formodes, at han er ramt af Skruen, inden Maskinen standsedes. Styrmanden var endnu levende, da han blev optaget, men Fraaden stod ham ud af Munden, og han var uden Bevidsthed og døde faa Minutter efter, at han var kommen om Bord i den engelske Torpedobaad. Mandskabet og Liget forblev i Torpedobaaden indtil dennes Ankomst til den norske Kyst, hvor de overførtes til en norsk Torpedobaad og fra denne til den danske Damper »Elna«, som landsatte dem i Bergen den 29. om Formiddagen.

N. H. Gregersen, Fører.
C. B. Christensen, 1. Maskinmester.
Axel Larsen, 1. Styrmand.
E. Sperling, 2. Maskinmester.
K. Pedersen, Matros.
R. Bønke, Assistent.
S. O. Thomasen, Matros.

Nr. 184/1917. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 3. September 1917.

K. A. Hansen,
fg. Ass.

De i Listen nævnte af Besætningen var mødte.

For Krigsforsikringen for danske Skibe mødte Kaptajn Michelsen.

For Rederiet mødte Inspektør G. Christoffersen.

Kaptajnen bemærker, at Skibet førte det danske Flag og de danske Nationalitetsmærker og sejlede som foreskrevet.

Den fremlagte Rapport oplæstes for de mødende, der bekræfter dens Rigtighed i et og alt.

Skibsdagbogen er gaaet tabt.

Kaptajnen forklarer, at der var ingen, der havde set eller hørt noget til nogen Undervandsbaad i Nærheden eller nogen Torpedo eller nogen Stribe af denne i Vandet. Ladningen bestod af Kul; alle Ventiler var aabne, og Eksplosionen kan ikke hidrøre fra Skibets Indre. Der blev straks lukket for Dampen til Maskinen, der imidlertid gik rundt nogen Tid endnu. Der var ingen der kom til Skade ved Eksplosionen. Det lykkedes at faa begge Baade i Vandet og hele Besætningen gik i disse. De blev imidlertid fyldte af den svære Sø, og de kæntrede begge to straks efter at Fangelinerne var kappede. Skibet sank derefter i Løbet af ca. 6 Minutter, men der kom Baade fra den engelske Torpedobaad og tog hele Besætningen op. 2. Styrmand havde da faaet de i Rapporten nævnte Beskadigelser formentlig af Skruen. Han døde straks efter at han var kommen om Bord i Torpedobaaden.

1. Maskinmester forklarer, at han var i sit Kammer og skrev Journal, da Eksplosionen skete. Han vilde gaa ned i Maskinen for at give Kontradamp, men i det samme krængede Skibet over, og alle blev kaldte paa Dækket.

3. Mester forklarer, at han var i Maskinen og lukkede straks for den hurtiglukkende Stopventil, men fik ikke Tid til at give Kontradamp, da Vandet styrtede ned og han maatte styrte op ad Lejderen.

Den afdøde Styrmands Navn var William Hakon Sørensen, født 27. Juni 1891 i Sønderho paa Fanø, ugift, hjemmehørende i Aarhus.

Alle de øvrige kom velbeholdne i Land efter at være optagne af Torpedobaaden.

Oplæst. Vedtaget.

Kaptajnen forklarer, at de havde sejlet ca. 24 Kvartmil østlig fra Shetlandsøerne, inden Eksplosionen skete.

Søforhøret sluttet.

Retten hævet.

Rump.

O. Tidemand. *Bundesen.*

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

»Anna«s
Rederi: Dampskibsselskabet »Vesterhavet«. Esbjerg.
Reg. Tonn. Br.: 1211.
Reg. Tonn. Net.: 741.
Tons DW.: 1870.
Bygningssted: Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.
Bygningsaar: 1914.
Materiale: Staal.
Klasse: Lloyds Reg. ✠ 100 A 1.
Assurance: Kr. 1,000,000. Krigsforsikringen for danske Skibe og Nye gensidige Krigsinteressforsikring for Dampskibe.

---

202. S/S »AURORA« af Kjøbenhavn.

Torpederet i Nordsøen den 27. August 1917 paa Rejse fra Newcastle til Nakskov med 950 Tons Kul. 1 Omkommen.

Udskrift af Søforhørsprotokollen ved Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn.

Aar 1917 den 3. September Kl. 10¼ blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand: Overretsassessor Rump og dens Medlemmer: Kaptajn Bundesen og Kaptajn Tidemand.

Der foretoges:

Nr. 185/1917. Søforhør i Anledning af S/S »*Aurora«s* Torpedering i Nordsøen den 27. August 1917.

Af Besætningen mødte:

1. Styrmand P. L. Christensen.
2. Styrmand N. Nielsen.
2. Mester C. Petersen.
Lætmatros V. Vilani.
Fyrbøder N. Petersen.
Hovmester P. Knudsen.

Der fremlagdes en Rapport.

Den fremlagte Rapport er saalydende:

Rapport

angaaende S/S »Aurora«s Sænkning i Nordsøen den 27. August 1917.

Mandag den 27. August Kl. 5 p. m. afgik S/S »Aurora« i samlet Konvoj, bestaaende af 8 Skibe, fra Lerwick paa Rejsen til Bergen. Skibet havde foruden sin 18 Mands Besætning 3 Passagerer om Bord, nemlig: Kaptajn, 1. Maskinmester og Messedrengen fra torpederet dansk Damper »Alexander Shukoff«.

Styrede efter Konvojlederens signalerede Ordrer og indtog Pladsen som Nr. 2 i bagerste Kolonne. Kl. 5,30 m. passeredes Bards Hd. plus Pt. Log. Vinden var østlig overtr. med frisk Brise og en Del Sø.

Kl. 8,40 p. m., da Skibet befandt sig ca. 25 Sømil Ø. S. Ø. for Lerwick, ramtes første Skib i bagbords Kolonne, S/S »Anna« af Esbjerg, af en Torpedo. »Aurora«, der befandt sig tæt agter for, maatte give styrbords Ror, for at gaa klar af nævnte Skib, men ramtes umiddelbart derefter (ca. 1 Minut) af en anden Torpedo i bagbords Forskib og sank i Løbet af 2½ Minut. Baadene, som var udsvinget til øjeblikkelig Affiring, kom heldigt i Vandet. Det kneb dog haardt at holde styrbords Baad fri, idet Skibet samtidig med det sank kæntrede styrbords over. Efter at Skibet var forvundet, viste det sig at en Del af Besætningen som Følge af Eksplosionen dels var slynget over Bord og dels sprunget; disse blev optaget af Baadene. Mørket var nu indtraadt og der kunde ikke ses eller høres flere Mennesker, som laa i Vandet. Den eskorterende Torpedojager »Arab« ilede nu til, raabende at Baadene skulde komme langs Siden, saa at Besætningerne kunde bjærges. Redningsarbejdet var vanskeligt i den høje Sø, men ved Hjælp af tilkastede Liner lykkedes det alle fra Baadene at komme om Bord i Jageren. Da dette var udført, blev en tredie Torpedo affyret for at sænke Jageren med det reddede Mandskab, men ramte ikke, idet denne gik tæt agten om »Arab«, som herefter fortsatte Rejsen som eskorterende Krigsskib.

Det viste sig desværre ved Mønstring af de reddede fra »Aurora«, at der manglede en af dennes Besætning, Matros Christian Dybdal Larsen, som formodes at være bleven slaaet bevidstløs under Eksplosionen, da han paa dette Tidspunkt opholdt sig i Nærheden af Lamperummet

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

og er sandsynligvis gaaet ned med Skibet og druknet.

Rejsen fortsattes til Holmengraa, hvor de reddede overførtes til S/S »Elna« af Kjøbenhavn og ført med dette til Bergen. Ved Ankomsten til Bergen blev der straks gjort Anmeldelse til det danske Konsulat, der sørgede for Mandskabets Ekvipering og Hjemsendelse.

Det skal ikke undlades i denne Rapport at nævnes den store Opofrelse og Venlighed som de britiske Officerer og Mandskab ydede det reddede Mandskab, hvilket iøvrigt ogsaa er indberettet til den i Bergen værende danske Konsul. Kaptajnen fra »Aurora« fik under Redningsforetagendet sit højre Knæ stærkt læderet, maatte søge Læge i Bergen, og blev af denne beordret til at holde sig i Ro indtil videre.

Ærbødigst

P. V. Sonne,

Fører.

Til

Det forenede Dampskibs-Selskab,

Kjøbenhavn.

Direktionen.

Nr.185/1917. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 3. September 1917.

K. A. Hansen,

fg. Ass.

For Rederiet mødte Fuldmægtig Westrup, der forklarer, at Kaptajnen ligger syg i Bergen og derfor ikke kan møde.

For Krigsforsikringen for danske Skibe mødte Kaptajn Michelsen.

1. Styrmand forklarer, at Skibet førte det danske Flag og danske Nationalitetsmærker og Kontorflaget og sejlede de Kurser, som foreskreves.

Skibsdagbogen gik tabt.

1. Styrmand forklarer, at der var ingen, der havde set eller hørt noget til nogen Undervandsbaad i Nærheden eller set noget til den Torpedo, der ramte »Aurora«. Ladningen bestod af Kul. Ventilerne var aabne, saa Eksplosionen kan ikke hidrøre fra Skibets Indre. Eksplosionen skete omtrent 1 Minut efter at det forudsejlende Skib var ramt. Eksplosionen foregik i Forskibet om Bagbord. Der blev lukket fra Dækket for Damptilførselen for at faa Skibet standset. Man fik begge Baade satte i Vandet, men en Del af Besætningen kom først i Baadene efter at være sprunget i Vandet. Kaptajnen havde faaet beskadiget sit Knæ ved at gaa i Baaden. Fra Baadene optog de alle dem, som de kunde se flyde omkring paa Vandet. De havde alle Redningsbælter paa, idet de alle havde været iført Redningsbælter om Bord. Da man ikke kunde se eller høre flere i Vandet, roede de bort og blev optagne af den engelske Torpedojager »Arab«. Det viste sig straks efter at de var komne om Bord i »Arab«, at der manglede en af »Aurora«s Besætning, Matros Søren Chr. Hanborg Dybdal Larsen, født den 6. Marts 1892 i Kjøbenhavn, ugift. Han skulde have været i Styrbords Baad, men ingen havde set ham efter Eksplosionen.

Letmatros Velani forklarer, at han sidst havde set Matros Larsen efter »Anna«s Torpedering og lige før »Aurora« blev torpederet. Larsen kom da fra midtskibs og gik forud, idet han vist skulde tænde Lanternerne. Han var iført Redningsbælte. Der var temmelig høj Sø, men de øvrige kom heldig om Bord i »Arab«.

Styrmanden forklarer, at de var naaet ca. 25 Kvartmil øst for Lerwick, inden Eksplosionen skete.

Der blev intet reddet, og Baadene kunde ikke tages med af Torpedojageren.

Fuldmægtig Westrup meddeler, at Underretning om Søforhørets Afholdelse var givet til Fragtnævnet, for hvem Skibet sejlede.

Oplæst. Vedtaget.

Forhøret udsat.

Retten hævet.

Rump.

O. Tidemand. *Bundesen.*

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Aar 1917 den 11. September blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand: Overretsassessor Rump og dens Medlem: Kaptajn Tidemand.

Der foretoges:

Nr. 185/1917.

Forhøret fortsat.

For Rederiet, Det forenede Dampskibsselskab, mødte Fuldmægtig Westrup.

Kaptajn Peter Vilh. Sonne mødte og bekræftede den af Mandskabet tidligere afgivne Forklaring, der oplæstes for ham.

Han forklarer, at man fra Dækket fik lukket for den ene Damptilførsel til Maskinen, men Skibet krængede straks over og der blev ikke Tid til at lukke for Damptilførselen paa den anden Side.

Matros Larsen havde kort forinden Eksplosionen faaet Ordre til at tænde Lanterne og var i den Anledning gaaet forud til Lamperummet, hvor han antagelig maa have opholdt sig, da Eksplosionen skete. Eksplosionen foregik i Nærheden, saaledes at hele Forskibet blev sønderslaaet. Der er ingen, der senere har set noget til Matros Larsen, og de blev paa Ulykkesstedet, til de ikke kunde høre eller se flere, saa de maatte gaa ud fra, at der ikke var flere.

Oplæst. Vedtaget.

Forhøret sluttet.

Retten hævet.

Rump. O. Tidemand.

»Auroraes
Rederi: Det forenede Dampskibs-Selskab. Kbhvn.
Reg. Tonn. Br.: 768.
Reg. Tonn. Net.: 462.
Tons DW.: 1254.
Bygningssted: Howaldtswerke. Kiel.
Bygningsaar: 1905.
Materiale: Staal.
Klasse: Germ. Lloyd ✠ 100. A L. (E.)
Assurance: Kr. 733,000.

---

203. S/S »RAGNHILD« af Kjøbenhavn.

Torpederet i den engelske Kanal den 3. September 1917.

Søforklaring eller Søforhør foreligger ikke. Ifølge Skibes Forlisanmeldelse, vides kun om S/S »Ragnhild«, der den 22. Maj 1917 rekvistioneredes af den engelske Regering og med engelsk Besætning om Bord formentlig benyttedes i Fart mellem engelske og fransko Havne, at Skibet den 3. September 1917 er blevet sænket ved Torpedering.

»Ragnhildes
Rederi: »Dampskibsselskabet Torm«. Kbhvn.
Reg. Tonn. Br.: 1495.
Reg. Tonn. Net.: 932.
Tons DW.: 2075.
Bygningssted: Schiffsb. Ges. Flensborg.
Bygningsaar: 1895.
Materiale: Staal.
Klasse: Bur. Ver. ✠ I. 3/3 L. 1. 1. P.R.
Assurance: ca. Kr. 1,090,000.

---

204. Bark »ELSA« af Kjøbenhavn.

Torpederet i den engelske Kanal den 9. September 1917 paa Rejse fra Cardiff til Korsør med 1601 Tons Kul. 5 Omkomne.

Udskrift af Søforhørsprotokollen ved Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn.

Aar 1917 den 3. Oktober Eftermiddag Kl. 1½ blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand: fhv. Amtmand Bærentsen i Henhold til Konstitution af 30. August d. A. og af dens Medlemmer: Kaptajn Bundesen og Kommandør Maegaard.

Der foretoges:

Nr. 196/1917. Søforhør i Anledning af, at Bark »*Elsa*« er torpederet.

Af Besætningen mødte:

Kaptajn Magnus Petersen.

Hovmester C. L. Christensen.

Matros Carl Aage Larsen.

Matros C. Axelsen.

Kahytsdreng Richard Hansen.

For Krigsforsikringen mødte Kaptajn Michelsen samt for Kaskoforsikringen og dansk Krigsforsikring for Varer.

For Rederiet mødte A. G. Starck.

For Skandinavisk Søforsikring A/S mødte Direktør V. Tjørring.

For Rederiet mødte Højesteretssagfører Steglich Petersen ved Fuldmægtig With Seidlin.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

For Assurance-Kompagniet Jørgen Hoppe & Co., hvor Skibet er kaskoforsikret, mødte Fuldmægtig Alban Hansen.

Der fremlagdes Udskrift af Søforklaring for det danske Konsulat i Liverpool.

Den fremlagte Udskrift er saalydende:

Søforklaring.

Aar 1917 den 13. September Kl. 11 Fm. optoges, efter forudgaaende Berammelse paa det danske Konsulat i Liverpool, Søforklaring i Anledning af, at Bark »Elsa« af Kjøbenhavn, Kaptajn Magnus Christian Petersen af Thurø, undervejs fra Cardiff (Afgangsdag den 5. September 1917) til Korsør med en Ladning Kul, den 9. September 1917 blev torpederet af en Undervandsbaad.

Konsulen fremlagde Kaptajnens Anmeldelse, medens alle Skibspapirerne er gaaet tabt.

Mødt var Kaptajnen og efter forudgaaende Aftale med Konsulen Styrmand T. Danielsen, Kok og Hovmester C. L. Christensen samt Matros Carl Aage Larsen.

Fremstaar Kaptajn Petersen, der under Henvisning til den eventuelle Edsaflæggelse og til Lovens strenge Straf for Mened, behørigt formanes til Sandhed og navnlig derved ogsaa gøres opmærksom paa at det er hans uvægerlige Pligt intet at fordølge som kan tjene til Oplysning.

Kaptajnen forklarer:

at hedde Magnus Christian Petersen;

at være født paa Thurø den 25. August 1878;

at hans Bopæl er i Ny Adelgade 4, Kjøbenhavn;

at han hverken har været straffet eller tiltalt;

at han har faret med Skibet fra Maj Maaned 1917;

at han erholdt Næringsbevis som Skibsfører i August Maaned 1910 i Kjøbenhavn og at dette Bevis er gaaet tabt;

at Skibet maalte 1122, 37/100 R. T. N., og var bygget af Træ i State of Maine Aaret 1876 samt havde Kendingsbogstaverne N. T. Q. R.

Anmeldelsen gennemgaas Punkt for Punkt med Kaptajnen, der Punkt for Punkt fastholder samme.

Paa Anledning forklarer Kaptajnen, at han forlod Cardiff Onsdag den 5. September og nøje fulgte de ham af de engelske Autoriteter givne Ordrer med Hensyn til den Kurs som skulde følges. Intet nævneværdigt passerede før Søndag den 9. ds., da man ca. Kl. 5,45 p. m. fra »Elsa« observerede Periskopet af en Undervandsbaad, og et Øjeblik efter saas en Torpedo komme mod Skibet og ramte dette ud for Luge 1. Ved den derved foraarsagede voldsomme Eksplosion, splintredes Forparten af Skibet fuldstændigt og ligeledes begge Redningsbaade, hvorfor Besætningen maatte redde sig ved at springe over Bord. Det lykkedes 8 Mand at bjærge sig op paa en Raft, medens Kaptajnen klamrede sig fast til en Planke. »Elsa« sank nogle faa Sekunder derefter. Ca. en Timee senere blev Kaptajnen og de nævnte 8 Mand af Besætningen tagne om Bord paa en engelsk Patrouillebaad, medens det maa formodes at følgende 5 Mand af Besætningen er omkomne enten ved Drukning eller dræbt ved Eksplosionen:

Letmatros Johannes Madsen, Esbjerg.
Matros Peder Pedersen, Udbyhøj.
Letmatros Niels Bengtson, Stockholm.
Letmatros Arvid Hylen, Halmstad.
Letmatros Anton Matsson Aabo, Finland.

Samme Aften Kl. ca. 10 blev Kaptajnen og de andre 8 reddede Søfolk landsatte i Queensstown, hvor de derværende Autoriteter anviste dem Hotel og forsynede dem med de nødvendige Klæder. Onsdag Morgen den 12. ds. ankom de til Liverpool.

Oplæst. Godkendt.

Fremstaar Styrmand Danielsen, der under Henvisning til den eventuelle Edsaflæggelse og til Lovens strenge Straf for Mened, behørigt formanes til Sandhed og navnlig ogsaa derved gøres opmærksom paa, at det er hans uvægerlige Pligt intet at fordølge, som kan tjene til Oplysning.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Komparenten forklarer:
at hedde Thomas Danielsen;
at være født i Grimstad den 14. November 1883;
at hans Bopæl er i Grimstad;
at han hverken har været straffet eller tiltalt;
at han har faret med Skibet som Styrmand i ca. 10 Maaneder.

Anmeldelsen og Kaptajnens Forklaring gennemgaas Punk for Punkt med Komparenten, der Punkt for Punkt tiltræder samme.

Oplæst. Godkendt.

Fremstaar Kok og Hovmester Christensen, der under Henvisning til den eventuelle Edsaflæggelse og til Lovens strenge Straf for Mened, behørigt formanes til Sandhed og navnlig derved ogsaa gøres opmærksom paa, at det er hans uvægerlige Pligt intet at fordølge, som kan tjene til Oplysning.

Komparenten forklarer:
at hedde Christian Laurits Christensen;
at være født i Marstal den 31. Maj 1882;
at hans Bopæl er i Marstal;
at han hverken har været straffet eller tiltalt;
at han har faret med Skibet som Kok og Hovmester siden April Maaned 1916.

Anmeldelsen og Kaptajnens Forklaring gennemgaas Punkt for Punkt med Komparenten, der Punkt for Punkt tiltræder samme.

Oplæst. Godkendt.

Fremstaar Matros Larsen, der under Henvisning til den eventuelle Edsaflæggelse og til Lovens strenge Straf for Mened, behørigt formanes til Sandhed, og navnlig ogsaa derved gøres opmærksom paa, at det er hans uvægerlige Pligt intet at fordølge, som kan tjene til Oplysning.

Komparenten forklarer:
at hedde Carl Aage Larsen;
at være født i Bregninge den 9. Juni 1899;
at hans Bopæl er Ægirsgade 42 A, 3. Sal, Kjøbenhavn;
at han hverken har været straffet eller tiltalt;
at han har faret med Skibet som Matros siden 4. August d. A.

Anmeldelsen og Kaptajnens Forklaring gennemgaas Punkt for Punkt med Komparenten der Punkt for Punkt tiltræder samme.

Oplæst. Godkendt.

Konsulen mener det ikke i Undersøgelsens Interesse nødvendigt at afhøre flere Medlemmer af Skibets Besætning og heri er Kaptajnen enig med ham.

Samtlige Deponenter, der var bleven afhørt enkeltvis, fremtræder nu samlede og bekræfter — efter samlet at være blevet behørigt formanet til Edsaflæggelse — hver for sig deres Forklaring med Lovens Ed.

Konsulen henleder endnu Kaptajnens Opmærksomhed paa hans Forpligtelse til i sin Tid i Danmark at melde sig til Søforhør.

Søforklaringen sluttede Kl. 12,45 p. m.

Carøe,
Konsul.

(Konsulat-Stempel.)

Nr. 196/1917. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 3. Oktober 1917.

Blum,
Ass.

Det fremlagte Uddrag oplæstes for og godkendtes af de mødende.

De mødende forklarede, at af de 5 Mand, som omkom, var 1 eller maaske 2 oven paa Ruffet, da Eksplosionen skete, medens de 3 eller muligvis 4 andre var til Køjs i Lukafet. De mødende saa efter Eksplosionen intet til de 5 omkomne. Skibet sank i Løbet af nogle faa Sekunder.

Kaptajn Starck forklarer, at Skibet var assureret i Krigsforsikringen for danske Skibe samt i forskellige andre Selskaber, Komparenten husker i Øjeblikket ikke hvilke.

Paa Anledning forklarer Kaptajnen, at Eksplosionen skete, da Skibet befandt

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

sig 6 Kvartmil sydvest for Queenstown. Det var fint, stille Vejr. Kullasten var 1601 Tons.

De øvrige mødende bekræftede Kaptajnens Forklaring om Vejrforholdene ved Eksplosionen.

Oplæst. Vedtaget.

Søforhøret sluttet.

Retten hævet.

C. Bærentsen.

C. F. Maegaard. *Bundesen.*

»Elsa«
Rederi: (Akties.) K. Steglich-Petersen. Kbhvn.
Reg. Tonn. Br.: 1236.
Reg. Tonn. Net.: 1122.
Bygningssted: East Deering.
Bygningsaar: 1876.
Materiale: Eg og Fyr.
Klasse: —
Assurance: Kr. 520.250 Krigsforsikringen for danske Skibe m. fl.

---

205. S/S »RADAAS« af Kjøbenhavn.

Torpederet i den engelske Kanal den 21. September 1917 paa Rejse fra Tyne til Bordeaux med 3400 Tons Kul. 1 Omkommen.

Udskrift af Søforhørsprotokollen ved Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn.

Aar 1917 den 17. Oktober Formiddag Kl. $10^1/_2$ blev Ekstraret sat af Rettens Formand: I. Koch og dens Medlemmer: Direktør Schmidten og Kaptajn Schou.

Der foretoges:

Nr. 201/1917. Søforhør i Anledning af, at S/S »*Radaas*« er torpederet.

Af Besætningen mødte:

Kaptajn T. Jørgensen.

Hovmester D. Winther.

For Rederiet mødte S. Hannibal.

Der fremlagdes 1 Rapport med 2 Bilag.

De fremlagte Dokumenter lyder efter hinanden saaledes:

Herved har jeg den Ære at fremsende Rapport over S/S »Radaas« Torpedering i den engelske Kanal Fredag den 21. September 1917.

Søndag den 16. September 1917 Kl. $10^1/_2$ Fm. afgik »Radaas« fra Tyne Dock med en Ladning Kul bestemt til Bordeaux.

Amningen ved Afgangen var 22′ 0″ F. og 22′ 10″ A.

Med Lods om Bord styredes forskellige Kurser syd paa, og man ankom til Jarmouth Red Mandag den 17. September Kl. 3 Em. Herfra lettedes Tirsdag den 18. September Kl. $5^1/_2$ Fm. med Trinity Lods om Bord og samme Dags Eftermiddag K. 8 ankredes paa Southend Red.

Onsdag den 19. September blev Skibet eksamineret og samtidig modtoges Instruktion for Sejladsen gennem Kanalen til Penzance, hvor Skibet skulde støde til Kanal-Konvojen. Samme Dags Aften kvitteredes Trinity Lodsen ved Downs, og Torsdag den 20. September Kl. $5^3/_4$ Fm. lettedes og fortsattes Rejsen.

Der styredes nu forskellige Kurser gennem Kanalen med sikker Kending af Land- og Sømærker og i Overensstemmelse med de af det engelske Admiralitet foreskrevne Kurser.

Fredag den 21. September Kl. 4,20 Fm. pejledes Portland Bill Fyr i retvisende Nord, Afstand $2^1/_2$ Kml., forude havdes 2 medgaaende Dampere, hvoraf den ene var en bevæbnet Handelsdamper. Herfra styredes nu misvisende N. V. $^1/_4$ N. op langs Landet i Lyme Bay. Strømmen var medgaaende, men Kendskab til Strømmens Sætning i Lyme Bay havdes ikke. Vinden var V. S. V., flovt, let diset, vestlig Døning.

Kl. $6^3/_4$ Fm. varskoede Udkigsmanden, Matros Pedro Rosa, at han saa en Torpedo om Bagbord, og Kaptajnen, der hele Tiden havde været paa Broen, beordrede straks Mandskabet til Baadene samtidig med at Roret lagdes haardt Bagbord. 1. Styrmand Falix Johansson havde Vagt og Baadsmand Johannes Salomonsen var ved Roret.

Torpedoen saas, da den var ca. en halv Skibslængde fra Skibet, styrende mod Skibets Bagbords Bov, under en Vinkel af

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

ca. 45° regnet agter fra. Undervandsbaad saas ikke. Inden man fik Skibet drejet for Roret ramte Torpedoen Skibet omtrent ved Skoddet mellem Forlasten og Forpeaken og sprængtes lige under Lukafet, slog et stort Hul i Styrbords Bov og sprængte Bakkedækket, hvorved Nedgangskappen og Ankerspillet fløj til Vejrs i Stumper.

Ved Eksplosionen dræbtes Matros Roland Rath, boende Holmensgade 28, Kjøbenhavn, medens Letmatros A. Larsen, Vedbæk og græsk Fyrbøder Theophil Nomedis begge blev saarede.

Forskibet begyndte straks at synke, og Skibet krængede haardt over til Styrbord, men Baadene blev hurtig affirede, og man naaede netop at faa Baadene bort fra Skibet, da dette krængede helt Styrbord over og sank med Masterne vandret ud.

Saavel Skibets Papirer som øvrige Effekter gik tabte, intet blev reddet.

Efter at Skibet var sunket, roedes mod Land, og Kl. ca. 8½ Fm. blev man optagne af det engelske Patrouilleskib »Wyndham« af Grimsby og landsatte i Weymouth Kl. 12 Middag. Skibets Redningsbaade toges med og ligger nu i Weymouth. I Weymouth blev de to saarede Mand straks bragte paa Hospitalet. Kl. 6 samme Dags Eftermiddag afrejste hele Besætningen til London, hvortil Ankomst fandt Sted Kl. 11 Em.

Næste Dag afmønstredes Besætningen.

I Weymouth afgav Kaptajnen Indberetning til det engelske Admiralitet og i London til det danske Generalkonsulat ligesom Protest er indgivet gennem Notarius Publicus i London.

Kjøbenhavn, den 14. Oktober 1917.

T. Jørgensen,
Fører af S/S »Radaas«.

Nr. 201/1917. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 17. Oktober 1917.

Blum,
Ass.

SCHACH STEENBERG & CO.
Established 1858.
Telegrams: Steenbergs.
———
Steamship- & Chartering-Agents.
———
Forwarding-Agents.
———
Steamship-Owners.
———
Korrespondérende Reder for:
A/S Dampskibsselskabet »Primula«.
Dampskibsaktieselskabet »Skandia«.
Copenhagen.

Ved Søforklaringen vil følgende Personer af Skibets Besætning møde:

Kaptajn Jørgen William Theodor Jørgensen og

Hovmester Holger Georg Winther.

Nr. 201/1917. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 17. Oktober 1917.

Blum,
Ass.

Copy.

Dated the 25th Day of September 1917.
S/S »Radaas«, Copenhagen.

Certified Copy
of the Original Entry of Note of Protest, made under date of the Twenty-fourth of September, One thousand nine hundred and seventeen, in London, by Captain Jørgen William Theodor Jørgensen, Master of the above named vessel.

On this Day the twentyfourth day of September 1917 before me Johan Edward Newton, of London, Notary Public, personally appeared Jørgen William Theodor Jørgensen, Master of the S/S »Radaas« of Copenhagen, 1486 Tons Register, or thereabouths, and declared that the said Vessel sailed from Tyne Dock, Newcastle, on the 16th day of September last, laden with a cargo of Coal bound for Bordeaux. That on arriving at Lyme Bay the Vessel was torpedod by enemy submarine at 6,45 a. m. on the 21st September and sunk. The Crew got into the ship's Boats excepting one seaman who was killed by the explosion. The Captain and Crew were, after

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

abouth an hour, picked up by the Patrol Boat »Windham« and taken on to Weymouth, whence they proceeded by Rail to London, where they arrived at 11 p. m. on the same day, and the Appearer declared to Protest.

J. Jørgensen,
Master.

Owen Ellis,
Witnesses.

W. J. Weeks,
Witnesses.

De mødende henholdt sig til Rapporten, der oplæstes for dem.

De bemærkede, at hele Skibets øvrige Besætning (som Kaptajnen indbefattet udgjorde 22 Mand) med Undtagelse af Matros Rath, Letmatros Larsen og Fyrbøder Nomedis, kom velbeholdne i Land, men alle undtagen Hovmesteren ønskede at afmønstres i England (de allerfleste var Udlændinge) og der er derfor ikke andre end de to i Dag mødte Vidner, der for Tiden kan give Forklaring i Danmark.

Kaptajn Jørgensen forklarer, at S/S »Radaas« var hjemmehørende i Kjøbenhavn, drægtig 1486 netto Register Tons; det tilhørte A/S Dampskibsselskabet »Primula«; det var time charterod af den engelske Regering, og Skibet befandt sig, da det blev torpederet, som det fremgaar af Rapporten, paa en Rejse fra Tyne Dock til Bordeaux med en Ladning Kul. Ladningen udgjorde 3400 Tons Stenkul, der skulde til Gaskompagniet i Bordeaux.

Kaskoassurandørerne var det kongelige oktrojerede Søassurance-Kompagni; hvor Ladningen var assureret, ved Komparenten ikke.

Vidnet gentager, at hverken han eller nogen af Besætningen har set det Fartøj, der afskød Torpedoen, hverken før eller efter Torpederingen. Vidnet har selv set, at det var en Torpedo, da han saa dens Gang gennem Vandet. Der er altsaa intet Varsel givet af det paagældende Fartøj, som givet maa have været en Undervandsbaad. Det var højlys Dag, let diset, men man kunde dog se ca. 6 Kvartmil omkring sig. »Radaas« har altsaa ikke tænkt paa at gøre Forsøg paa at undslippe, før det gav Bagbords Ror, da Torpedoen var i Nærheden af Skibet, og fra Undervandsbaadens Side er der intet gjort for at bringe »Radaas«s Besætning i Sikkerhed.

Kaptajnen forklarer sluttelig, at den afdøde Matros hed Roland Rath, om han havde flere Fornavne ved Vidnet ikke, han var ca. 21 Aar gammel. Rederiet har gjort Forsøg paa at opspørge hans Forældre, men foreløbig uden Resultat. Hans Søfartsbog er afleveret til Mønstringskontoret her.

Oplæst. Vedtaget.

Forhøret sluttet.

Retten hævet.

I. Koch.

I. Schou. *Schmidten.*

»Radaas«s
Rederi: Dampskibsselskabet »Primula«. A/S. Kbhvn.
Reg. Tonn. Br.: 2348.
Reg. Tonn. Net.: 1486.
Tons DW.: 3700.
Bygningssted: South Shields.
Bygningsaar: 1890.
Materiale: Staal.
Klasse: Lloyds Reg. ✠ 100 A 1.
Assurance: Kr. 2,250,000.

---

206. S/S »STELLA« af Esbjerg.

Skudt i Sænk i Nordsøen den 17. Oktober 1917 paa Rejse fra Gøteborg til Rouen med 1300 Tons Stykgods. Ingen Omkomne.

Udskrift af Søforhørsprotokollen ved Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn.

Aar 1917 den 25 Oktober Eftermiddag Kl. 2 blev Ekstraret sat af Rettens Formand: I. Koch og dens Medlemmer: Direktør Schmidten og Kaptajn Schou.

Der foretoges:

Nr. 204/1917. Søforhør i Anledning af, at S/S »*Stella*« er sænket.

Af Besætningen mødte:

Kaptajn P. H .Toft.

1. Styrmand N. I. Lambertsen.
2. Styrmand M. A. Kolster.
1. Mester P. C. Andersen.
2. Mester A. P. Svendsen.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Matros Carlo Larsen.
Matros Aage Hansen.
Matros Daniel Johansen.
Matros Sigfrid Larsen.
Fyrbøder Peter Rasmussen.
Fyrbøder Anders Peter Knudsen.
Fyrbøder Christian Nielsen.
Hovmester Olaf Thomsen.
Kok Anker Andreasen.

For Krigsforsikringen for danske Skibe og Nye gensidige Krigsinteresseforsikring for Dampskibe mødte Kaptajn Friis Rasmussen.

For Rederiet mødte Inspektør A. Agerlin.

Der fremlagdes 1 Rapport.

Den fremlagte Rapport er saalydende:

Forklaring

over S/S »Stella«s af Esbjerg Sænkning i Nordsøen den 17. Oktober 1917 af tyske Krydsere.

Den 11. Oktober 1917 Kl. 6,30 Fm. afgik fra Gøteborg til Rouen med en Ladning Stykgods, hovedsagelig Jern og Papirmasse.

Søndag den 14. ankom til Bergen.

Tirsdag den 16. Kl. 7 Fmd. afgik fra Bergen for at samles med Konvojen ved Marstenen efter Ordre fra det engelske Consulat i Bergen. — Kl. 1. Emd. afgik Konvojen fra Marstenen, bestaaende af 12 Skibe og eskorteret af 1 engelsk Torpedobaad. — Vinden sydøstlig haard Storm med høj Sø.

Onsdag den 17. Kl. ca. 7 Fmd. hørtes Kanonade forude; »Stella« var det sidste Skib i Konvojen; vi kunde ikke konstatere, hvad det var, og antog først, at engelske Krigsskibe beskød en Undervandsbaad, men pludselig saas Granater at regne ned over Skibene foran »Stella«, og flere af dem saas at brænde og synke og samtidig observeredes to Krydsere at styre ned mod »Stella«; vi stoppede Maskinen og forlod Skibet, da vi antog Krydserne for at være tyske. Kort efter kom Krydserne til Stede med Signalet M. N. »stop øjeblikkelig«, og samtidig begyndte den ene af Krydserne at beskyde Skibet med Granater, hvoraf flere faldt i umiddelbar Nærhed af Baadene; efter nogle Skud begyndte Skibet at brænde og sank kort efter. — Baadene satte Kurs efter Norge, da baade Eskorte og hele Konvojen var sænket; befandt sig da ca. 110 Sml. Vest af den norske Kyst. — Vinden SV.lig med høj Dønning.

Torsdag den 18. Kl. 6 Emd. kom Bb. Baad ind til Bueland med 7 Mand.

Fredag den 19. Kl. 7 Fmd. kom Stb. Baad ind til Utvær med Resten af Besætningen samt 3 Mand fra en norsk Damper. — Samme Dag blev hele Besætningen ført til Bergen af en norsk Torpedobaad.

P. H. Toft, Fører.
M. A. Kolster, 2. Styrmand.
Alb. Svendsen, 2. Mester.
Carlo Larsen, Matros.
Aage Hansen, Letmatros.

Nr. 204/1917. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 26. Oktober 1917.

Blum,
Ass.

Kaptajnen forklarer, at Skibet er bygget 1912 i København af Staal. Det havde Lloyds Klasse 100 A I, tilhørte Dampskibsselskabet »Vesterhavet« og havde Hjemsted i Esbjerg.

Dets Netto Register Tonnage 493, og dets Brutto Tonnage 831,60; dets Signalbogstaver N. S. B. C.

Det var paa Rejse fra Göteborg, bestemt til Rouen med en Ladning Stykgods, hovedsagelig Jærn- og Papirmasse, der skulde til forskellige Modtagere i Rouen. Afskibernes Speditør var Joseph Källman & Co., Göteborg.

Skibet var krigsforsikret hos Krigsforsikringen for danske Skibe og Nye gensidige Krigsinteresseforsikring for Dampskibe.

Kaskoassurance og Interesseforsikring mod almindelig Søskade var tegnet hos De private Assurandører m. fl.

Hvor Ladningen er assureret, véd Vidnet ikke.

Den fremlagte Rapport oplæstes for

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

samtlige mødende, som bekræftede dens Rigtighed i et og alt.

De gentager, at »Stella«, som var det sidste af de konvojerede Fartøjer, er blevet skudt i Brand og bragt til at synke ved Granater fra en fremmed Krydser, som forinden sammen med en anden Krydser havde beskudt de andre Skibe i Konvojen.

De forklarer nærmere, at Konvojen havde gaaet i omtrent vestlig Retning. Der havde været Storm om Natten, og der var bragt lidt Uorden i Konvojen. »Stella«, som tidligere havde været længere fremme, var derved blevet det sidste Skib. Det var tidligt paa Morgenstunden den 17., før det blev rigtig lyst, at der begyndte Kanonade forude. I Begyndelsen kunde man paa Grund af Afstanden og Halvmørket slet ikke se, hvad der foregik, men senere kom der to fremmede Krydsere nærmere paa Nordsiden af Konvojen. De skød efterhaanden Konvojens forskellige Skibe i Brand. »Stella«s Maskine blev derfor stoppet, og »Stella« vendte sig efterhaanden ved Sø og Vind saaledes, at Forstævnen kom til at vende omtrent i østlig Retning. En Tid, før Krydserne begyndte at beskyde »Stella«, havde Skibets Besætning forladt Skibet i dettes to Baade.

Begge Baadene var gaaet et Stykke, vistnok 100 a 200 Meter, bort fra »Stella« agten for dette Skib. Bagbords Baad laa omtrent ret agten for »Stella«, Styrbords Baad skraat ud for »Stella«s Bagbords Laaring.

Den beskydende Krydser laa, medens den beskød »Stella«, et Par Hundrede Meter fra denne omtrent ret ud for dennes Bagbords Side. Det var ikke alle Granaterne, der ramte Skibet, et Par Granater slog ned i Vandet i ret stor Nærhed af Bagbords Baad, altsaa meget langt og agter for »Stella«. »Stella« ramtes af 3—4 Granatskud, blev skudt i Brand og sank.

Da »Stella« var skudt i Brand og begyndte at synke, holdt Beskydningen op, og begge de fremmede Krydsere forsvandt i østlig Retning. Der blev ikke gjort Forsøg fra de fremmede Krydseres Side paa at hjælpe Besætningen. Om Krydserne havde nogen Grund til at skynde sig bort, kan ingen af Vidnerne sige. Der er ingen af Vidnerne, der har set noget engelsk Fartøj komme Konvojen til Hjælp, efter at Skydningen var begyndt, men Konvojen havde jo strakt sig over en ret lang Strækning.

Kaptajn Toft forklarer, at han med den svage Maskinkraft, »Stella« havde, ansaa det for umuligt ved Flugt at undgaa Katastrofen.

Oplæst. Vedstaaet.

Ingen af de mødende begæredes yderligere adspurgt.

Forhøret sluttet.

Retten hævet.

J. Koch.

Schmidten. *J. Chr. Schou.*

»Stella«s
Rederi: Dampskibsselskabet »Vesterhavet«. Esbjerg.
Reg. Tons Br.: 836.
Reg. Tons Net.: 493.
Tons DW.: 1280.
Bygningssted: Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.
Bygningsaar: 1912.
Materiale: Staal.
Klasse: Lloyds Reg. ✠ 100 A 1.
Assurance: Kr. 775,000. Krigsforsikringen for danske Skibe og Nye gensidige Krigsinteresseforsikring for Dampskibe.

---

207. S/S »MARGRETE« af Aalborg.

Skudt i Sænk i Nordsøen den 17. Oktober 1917 paa Rejse fra Aalborg til Methil i Ballast. Ingen Omkomne.

Byfogden i Aalborg Købstad gør vitterlig:

Aar 1917 den 29. Oktober Eftermiddag Kl. 3 blev Aalborg Købstads Søret sat paa Tingstedet i Aalborg og beklædt af Søretens Formand samt af Søretsmedlemmerne Købmand T. K. Jensen og Fabrikant Im. Stuhr.

Der foretoges:

Søsag Nr. 44/1917. Søforklaring og Sø-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

forhør i Anledning af at S/S »*Margrethe*« af Aalborg er sænket..

Der fremlagdes a) Rekvisition, b) Fortegnelse over Skibets Mandskab den 12./10. d. A., c) Rapport, d) Beretning.

Det fremlagte er saalydende:

Stempel 1 Krone.

A. P./A. S. Aalborg, den 27. Oktober 1917.

Hr. Byfoged Ole Kirk,

her.

Jeg tillader mig herved høfligst at anmode Byfogden om at foranledige Søforhør afholdt i Anledning af min Damper »Margrethe«s Sænkning.

Deres ærbødige

pr. pr. N. K. Strøyberg.

Axel Pedersen.

Fremlagt i Aalborg Købstads Søret, den 29. Oktober 1917.

Ole Kirk.

Aalborg, 27. Oktober 1917.

Aalborg Politi,

her.

Jeg tillader mig herved at meddele Dem, at Besætningen paa min Damper S/S »Margrethe« ved Afrejsen her fra Aalborg den 12. Oktober 1917 bestod af følgende:

Kaptajn I. M. Olsen.
1. Styrmand L. K. Klemmensen,
2. Styrmand J. Simonsen.
1. Mester J. P. Sørensen.
2. Mester J. O. Nielsen.
Hovmester S. S. Lassen.
Kok A. E. Winther.
Matros L. E. Rasmussen.
Matros K. K. Knudsen.
Matros E. V. Jensen.
Letmatros Sigsgaard.
Letmatros L. K. Hansen.
Fyrbøder O. Chr. Jensen.
Fyrbøder O. H. Abildgaard.
Fyrbøder G. Frederiksen.
Fyrbøder R. Jensen.
Messedreng K. Kjeldsen.

Af disse er følgende ankommen her til Byen:

Kaptajn I. M. Olsen.
1. Styrmand L. K. Klemmensen.
2. Styrmand J. Simonsen.
1. Mester J. P Sørensen.
Kok A. E. Winther.
Matros L. E. Rasmussen.
Matros K. K. Knudsen.
Matros E. V. Jensen.
Letmatros Sigsgaard.
Fyrbøder O. Chr. Jensen.
Fyrbøder G. Frederiksen.
Messedreng K. Kjeldsen,

medens 2. Mester J. O. Nielsen, Hovmester S. S. Lassen, Fyrbøder Abildgaard samt Kullæmper R. Jensen endnu ikke er kommen hjem.

Med Hensyn til Letmatros L. K. Hansen afrejste han fra Lerwick pr. S/S »Frisia« sammen med 2. Mester I. O. Nielsen, Hovmester S. S. Lassen og Fyrbøder O. H. Abildgaard, mn kun de tre sidste er ankommen til Bergen, hvorimod Hansens Skæbne er mig ubekendt.

Deres ærbødige

pr. pr. N. K. Strøyberg.

Axel Pedersen.

Fremlagt i Aalborg Købstads Søret, d. 29. Oktober 1917.

Ole Kirk.

Aalborg Politi.
Politistationen.

Fremlagt i Aalborg Købstads Søret, d. 29. Oktober 1917.

Ole Kirk.

Rapport.

Lørdag den 27. Oktober 1917.

I Anledning af, at der i Henhold til vedlagte »Beretning om S/S »Margrethe«s Rejse og Ødelæggelse i Oktober 1917« skal afholdes Søforhør, har jeg i Fd. foretaget Undersøgelse og skal derom indberette:

Hos ovennævnte Skibs Rheder, Købmand N. K. Strøyberg, har jeg erholdt vedlagte Fortegnelse over Skibets Besætning ved Afrejsen herfra den 12. ds.

Efter Tilsigelse mødte derefter her paa Stationen:

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

I. Ovennævnte Skibs Fører, Kaptajn Jens Martin Olsen, født den 22. Oktober 1877 paa Thunø.

Den vedlagte Beretning oplæstes for ham, og han vedtager den i et og alt og erkender sin Underskrift paa. Da Skibets Papirer som anført i Beretningen gik under sammen med Skibet, er Beretningen udarbejdet efter Hukommelsen. Han forklarer yderligere, at han, da Angrebet fandt Sted, opholdt sig paa Kommandobroen sammen med 1. Styrmand og Rorgængeren. Der blev sat to Baade ud, en fra Styrbords- og en fra Bagbords Side, og Kompt. overtog Føringen af førstnævnte, 1. Styrmand sidstnævnte. Mandskabet var i Forvejen fordelte til Baadene, men i Forvirringen kom Kokken og Messedrengen, der skulde have været i Styrmandens Baad, i Kompts. Efter Kompt. Skønnende blev der fra den ene Krydser skudt direkte efter Baadene, efter at disse var sat i Vandet. Baadene laa nemlig tæt ved hinanden omtrent en Skibslængde bagved og lidt til Styrbord for »Margrethe«, medens Krydseren laa c. $^1/_2$ Kvartmil skraat fremad til Bagbord for »Margrethe«, og Kompt. formener ikke, at der kunde skydes saa usikkert fra Krydseren, at Projektiler, der var bestemt for »Margrethe« kunde ramme Baadene. Paa den anden Side maa Kompt. indrømme, at saafremt det havde været Krydserens Hensigt at sænke Baadene, kunde det være sket, idet begge Krydserne senere sejlede tæt forbi Baadene, men uden at skyde paa disse. Ved den i Beretningen omtalte senere Lejlighed, hvor Baadene ogsaa var udsat for Beskydning, formener Kompt., at det var Projektiler saavel fra en engelsk Torpedojager som fra den angribende Krydser, der faldt omkring dem.

Kompt. supplerer de af ham i Beretningen om Skibet og Sejladsen m. v. givne Oplysninger med, at dets Tonnage var 762,13 Netto Register Tons og ca. 1200 Brutto Tons, at det var bygget i Stettin i 1880 af Jern og Staal, og at det var klassificeret i »Germanischer Lloyd«. Med Hensyn til Assurancen kan han ikke udtale sig, men maa henvise til Rederiet. Besætningen udgjorde de af Rederiet i dettes vedlagte Skrivelse nævnte Personer, og de blev alle reddede i usaaret og ikke videre medtaget Tilstand. Skibet medførte ingen Passagerer.

II. 1. Styrmand Lars Christian Clemmensen, født den 12. Maj 1882 i Løkken. Bopæl Løkkegade 10.

Han erkender sin Underskrift paa Beretningen, som han i et og alt vedtager, ligesom han iøvrigt godkender forrige Kompts. Forklaring til hvilken han intet har at tilføje.

III. 1. Maskinmester Jens Peter Sørensen, født den 1. Maj 1879 i Aalborg. Bopæl Fredensgade 1.

Han vedkender sin Underskrift paa Beretningen ligesom han godkender den af Skibsføreren yderligert afgivne Forklaring. Han tilføjer, at han havde Vagt i Maskinrummet, da han hørte Lyden af Skuddene. Umiddelbart herefter blev der fra Kommandobroen givet Stoppesignal, og efter at han havde stoppet Maskinen, begav han og Fyrbøderne sig paa Dækket.

IV. Matros Carl Konrad Knudsen, født den 13. August 1887 i Bangsbostrand. Bopæl Hotel »Royal«, Nørreg.

Han har ikke noget at indvende mod Beretningen og tiltræder iøvrigt Skibsførerens Forklaring og Opfattelse m. H. t. Beskydningen af Baadene.

Han tilføjer, at han stod tilrors, da Beskydningen af Skibet begyndte.

V. Matros Søren Elgaard Rasmussen, født den 9. Februar 1894 i Vejlby. Bopæl Sømandshjemmet i Slotsgade.

Han har ikke noget at indvende mod Beretningen og kan iøvrigt tiltræde den af Skibsføreren afgivne Forklaring og hans Opfattelse af Beskydningen af Baadene.

Han tilføjer, at han laa tilkøjs uden at sove, og da han hørte Skydningen, gik han paa Dækket, hvor man da var i Færd med at fire Baadene ned.

VI. Matros Einhardt Verlind Jensen, født 31. Juli 1893 i Hjørring. Bopæl Vesteraagade 18.

Han har ikke noget at indvende mod

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Beretningen og tiltræder iøvrigt Skibsførerens Forklaring og Opfattelse m. H. t. Beskydningen af Baadene.

Han tilføjer, at han sov i Folkelukafet sammen med Letmatros Sigsgaard, men vaagnede ved Skydningen, uden at der blev kaldt paa ham. Han sprang op paa Dækket og saa da, at Styrbordsbaaden, som han hørte til, allerede var sat i Vandet og laa et Stykke borte fra Skibet. Han kaldte paa Sigsgaard, der ikke var vaagnet, og han sprang derefter selv i Bagbords Baad, som endnu laa paa Siden af Skibet. Sigsgaard kom ikke med i denne Baad.

VII. Letmatros Martin Sigsgaard, født den 21. Jan. 1896 i Asaa. Bopæl Korsgade 40.

Han har ikke noget at indvende mod Beretningen og kan iøvrigt tiltræde Skibsførerens Forklaring og Opfattelse m. H. t. Beskydningen af Baadene.

Han tilføjer, at han laa tilkøjs og sov i Folkelukafet og vækkedes ved, at Matros Jensen kaldte paa ham. Da han derefter sprang paa Dækket, var Styrbords Baad, hvortil han hørte, sat i Vandet og befandt sig et Stykke fra Skibet. Han raabte flere Gange til Baaden om, at de skulde vende om og hente ham, men Baaden kom ikke, og han sprang derfor i Vandet — han havde Redningsvest paa — og efter ca. 1 Kvarters Svømning blev han taget op i Baaden.

VIII. Fyrbøder Gotfred Frederiksen, født den 1. Juli 1893 i Vrejlev. Bopæl Niels Ebbesensgade 25.

Han har intet at indvende mod Beretningen og kan iøvrigt tiltrædt Skibsførerens Forklaring og Opfattelse med Hensyn til Beskydningen af Baadene. Han laa tilkøjs, da Beskydningen begyndte, men kom paa Dækket, da der blev kaldt paa ham.

IX. Fyrbøder Ole Christian Jensen, født den 17. Januar 1892 i Børglum. Bopæl Rosenlundsgade 11.

Han har intet at indvende mod Beretningen og kan iøvrigt tiltræde Skibsførerens Forklaring og Opfattelse med Hensyn til Beskydningen af Baadene.

Han tilføjer, at han opholdt sig paa Fyrpladsen, men løb op paa Dækket, da han hørte Skydningen.

X. Fyrbøder Ole Hjalmar Abildgaard, født den 27. Oktober 1891 i Aalborg. Han har intet at indvende mod Beretningen og kan iøvrigt tiltræde Skibsførerens Forklaring og Opfattelse med Hensyn til Beskydningen af Baadene.

Han tilføjer, at han var beskæftiget med Rengøring i Lukafet, da han hørte Skydningen, hvorefter han begav sig paa Dækket.

XI. Kok Aage Ejnar Vinther, født den 3. Juli 1895 i Aalborg. Bopæl Fredericiagade 28.

Han har intet at indvende mod Beretningen og kan iøvrigt tiltræde Skibsførerens Forklaring og Opfattelse med Hensyn til Beskydning af Baadene.

Han tilføjer, at han opholdt sig i Kabyssen, da han hørte Skydningen og blev kaldt paa Dækket af Messedrengen. Han sprang i Styrbords Baad, men skulde have været i Bagbords.

XII. Messedreng Christian Kjeldsen, født den 4. Maj 1900 i Aalborg. Bopæl Løkkegade 35.

Han har intet at indvende mod Beretningen og kan iøvrigt tiltræde Skibsførerens Forklaring og Opfattelse af Beskydningen af Baadene.

Han tilføjer, at da han var i Færd med at gaa i Styrbords Baad, blev han trukket tilbage af Skibsføreren, der saa selv gik i Baaden sammen med flere andre og gav Ordre til at kappe Taljerne. Kompt. lod sig imidlertid glide ned ad en af Taljerne og kom med i Baaden. Kompt. skulde have været med Bagbords Baad.

Rossig.
Obtl.

Kont. den 29. Oktober 1917.

Skibets 2. Styrmand, der hidtil har været bortrejst, mødte Dags Form. her paa Stationen, hvor han fremstod sig og navngav sig Jens Simonsen, født den 27. Marts 1891 i Broust.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Han har intet at indvende mod Beretningen, der oplæstes for ham, og han kan tiltræde Skibsførerens Opfattelse med Hensyn til Beskydningen af Baadene.

Han bemærker, at han opholdt sig i sit Lukaf, da Beskydningen begyndte.

Rossig.

Obtj.

Beretning

om S/S »Margrethe«s Rejse og Ødelæggelse i Oktober 1917.

12. Oktober Kl. ca. 10 Fmd. afgik S/S »Margrethe« fra Aalborg i Ballast bestemt til Methil. Samme Dag Kl. c. 5 Fmd. ankrede i Skagbugten for at benytte paafølgende Dag til at sejle over Skagerak.

13. Oktober Kl. ca. 4 Fmd. lettede og styrede nordpaa efter Skagen, der passeredes Kl. ca. 5 t 30 m Fmd. Kursen sattes der fra efter Mandal hvor ankom Kl. ca. 5 Emd. og ankrede da der for Natten.

14. Oktober Kl. 3 t 30 m Fmd. lettede Anker, stod ud fra Mandal og fortsatte Rejsen Vest og nordpaa, stadig tæt langs den norske Kyst. Kl. ca. 4 t 30 m Emd. fik Lods om Bord tæt ved Skudesnæs, fortsatte efter sammes Anvisning nordpaa og indenskærs efter Bergen.

15. Oktober Kl. 1 t 30 m Fmd. ankom til Bergen og ankrede der for nærmere Ordre for Rejsens Fortsættelse.

16. Oktober Kl. 9 t 00 m Fmd. forlod Bergen efter Ordre og med Instruktioner fra derværende Autoriteter for Fortsættelse af Rejsen. Kl. ca. 1 t 30 m Emd. blev sammen med flere andre Skibe samlet i Konvoj ude ved Kysten. Eskorteret af Torpedobaade fortsattes Rejsen vestpaa for en Fart af ca. 7 Knob. Vejret var stormfuldt fra Syd med Regntykning og høj Sø.

17. Oktober. Stormen tildels lagt sig og Vejret var sigtbart, men vedvarende sydlig Dønning.

Kl. 6 t 45 m Fmd. (dansk Tid), mens det endnu var halvt mørkt observeredes 2 Krydsere foran Konvojen. Man blev dog herover ikke særlig betænkelig, idet man formodede, at disse var engelske, men noget efter Kl. ca. 7 Fmd. aabnede Krydserne Ilden og begyndte heftig Beskydning af Skibene samt de ledsagende Torpedobaade.

I »Margrethe« blev Maskinen stoppet og man gik til Redningsbaadene for i disse at forlade Skibet, imens blev »Margrethe« allerede kraftig beskudt med Sprænggranater og Brandbomber. Det lykkedes imidlertid begge Baade med hele Besætningen at komme uskadt fra Borde.

Da Baadene var kommen saa langt som en Skibslængde fra Skibet, er der ingen Tvivl om, at ogsaa disse blev beskudt, idet Projektilerne ustandselig fløj hen over dem og flere faldt i kun faa Alens Afstand fra Baadene, saa Vand og Krudtslam styrtede ind over disse.

Denne Behandling vedvarede ca. $^1/_2$ Time, »Margrethe« havde nu faaet flere Træffere, Kommandobro med Bestikhus stod i lys Lue, Kedlerne var ramt og eksploderet og en Sprænggranat eksploderede ligeledes i Agterlasten.

Efter dette Traktement af »Margrethe« vendte Krydserne sig for en Stund til de andre Skibe, men »Margrethe« viste sig endnu ikke tilbøjelig til at synke, hvorfor den efter ca. 1 Times Forløb kom til 2. Behandling og fik nu flere Salver fra begge Sider, hvorefter den begyndte at krænge over til Bagbord.

Med Baadene søgte man at komme saa langt bort fra Skibene som muligt, men kom dog her, som Følge af Krigsskibenes Bevægelse atter i Ildlinien mellem en Krydser og en af vore Torpedobaade, der nu kæmpede heftig. For en Stund var Baadene atter her stedt i den største Fare, Projektilerne fo'r hvinende hen over Hovederne paa os og flere faldt tæt ved Baadene, saa det maa nærmest betragtes som et Lykkens Tilfælde at ingen ramte os.

Kl. ca. 9 t 30 m Fmd. var alle Skibene ødelagte og de fleste allerede sunket, da forsvandt Krydserne i østlige Retning og noget efter blev vi alle fra begge Baadene optaget af en tililende engelsk Trawler, som herefter endnu opholdt sig en Tid paa Stedet og samlede de mere og mindre lem-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

læstede Søfolk op fra forskellige Skibe. »Margrethe« saas efterhaanden at krænge stærkt over til Bagbord. Kl. 10 t 45 m Fmd. gik Vandet ind over Agterskibet, »Margrethe« vendte Forenden i Vejret og sank.

Krydserne førte ingen Flag, men der er vel ikke megen Tvivl om, hvilken Nation de tilhørte. »Margrethe« førte Nationsflag i klare Farver og paa begge Sider var paamalet Nationalitetsmærker. Man befandt sig ca. 65 Kml. af Lærwick i misv. Ø t S $^1/_2$ S. Af Journaler og Skibspapirer reddedes intet, da Tiden ikke tillod det.

Kl. 11 t 15 m Fmd. begav Trawlerne sig paa Vej til Lærwick, hvortil vi ankom Kl. 7 Aften.

Chr. Klemmensen, 1. Styrmand. *J. P. Sørensen*, 1. Maskinmester. *I. M Olsen*, Fører.

Fremlagt i Aalborg Købstads Søret, den 29. Oktober 1917.

Ole Kirk.

Mødt var Skibets Ejer, Konsul N. K. Strøyberg, der til Retten overleverede en Fortegnelse af D. D. over de Skibet vedrørende Assurancesummer; han anmodede dog om, at denne Fortegnelse ikke fremlægges, men vedlægges den Udskrift, som tilstilledes Statens statistiske Departement. For Krigsforsikringen for danske Skibe mødte Kaptajn G. Michelsen af København.

Fremstod Skibets Fører Kaptajn Jens Martin Olsen af Aalborg, der godkendte Rigtigheden af Beretningen d og sin Forklaring til Rapporten c, der forelæstes ham. Han tilføjer, at »Margrethe« havde Plads i den agterste Del af Konvojen, da denne forlod Norge, men Konvojen blev paa Grund af Stormen oprevet og sejlede den 17. ds. om Morgen i spredt Orden; »Margrethe« var da en af de forreste Dampere. Paagældende engelske Trawler havde vistnok intet Navn paamalet, men bar Mærket F og et Tal, som han ikke mindes. Han kan ikke opgive dens Hjemsted, men bemærker, at den hørte til det engelske Admiralitet og befandt sig i Konvojen, da Krydsernes Overfald begyndte. — Komparenten godkender Rigtigheden af Fortegnelsen b. Paa Anledning bemærker han, at begge Redningsbaade efterlodes i Søen, da man kom om Bord i Trawleren; det tilføjes dog, at den ene af Baadene først benyttedes til at føre Resten af den ene Destroyers Besætning over i Trawleren, hvorpaa man en Tid havde ommeldte Baad paa Slæb; dens Fangelinie sprang imidlertid, og under de foreliggende Omstændigheder opgav man Tanken om at bjerge den.

Oplæst. Vedtaget under Eds Tilbud. Aftraadt.

Fremstod 1. Styrmand Lars Christian Clemmensen af Aalborg, der godkendte Rigtigheden af Beretningen d og sin Forklaring ad c.

Oplæst. Vedtaget under Eds Tilbud. Aftraadt.

Fremstod 1. Maskinmester Jens Peter Sørensen, der godkendte Rigtigheden af Beretningen d og sin Forklaring ad c.

Oplæst. Vedtaget under Eds Tilbud. Aftraadt.

Fremstod Matros Carl Konrad Knudsen, Matros Søren Elgaard Rasmussen, Matros Einhardt Verlind Jensen, Letmatros Martin Sigsgaard, Fyrbøder Gotfred Frederiksen, Fyrbøder Ole Christian Jensen, Kok Aage Ejnar Vinther, Messedreng Christian Kjeldsen og 2. Styrmand Jens Simonsen, der hver for sig godkendte Rigtigheden af Beretningen d og deres ad c afgivne Forklaringer.

Oplæst. Vedtaget under Eds Tilbud. Aftraadt.

Messedreng Kjeldsen oplyser paa Anledning, at der ikke, da Kaptajnen hindrede ham i at gaa i Styrbords Baad, blev givet ham Anvisning paa, hvorledes han paa anden Maade kunde blive reddet.

Oplæst. Vedtaget.

Kaptajn Olsen oplyser paa Anledning, at han ikke erindrer at have sagt, at Kjeldsen skulde gaa væk fra Baaden; det er ham i al Fald ikke bevidst, at han har trukket

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Kjeldsen tilbage. Komparenten tilføjer, at mulig kan det tænkes, at Kjeldsen har staaet i Vejen, da Komparenten maatte springe til for at klare en Taljeløber, som hørte til Styrbordsbaaden, og hvis Komparenten da har givet Kjeldsen et Skub for selv at komme til, kan dette muligvis være bleven misforstaaet af Kjeldsen.

Oplæst. Vedtaget under Eds Tilbud.

Kok Vinther oplyste paa Anledning, at efter at han var kommet ned i Styrbordsbaad, kom Kaptajn Olsen, og derefter kom Messedreng Kjeldsen. Komparenten har ikke iagttaget, at Kaptajnen har trukket Kjeldsen bort, da han vilde gaa ned i Baaden.

Oplæst. Vedtaget under Eds Tilbud.

Kjeldsen bemærker, at han var kommet ombord paa Skibet i Aalborg og ikke havde faaet Besked om, hvilken Baad han i paakommende Tilfælde skulde tilhøre. Han bestrider, at der kan foreligge en Misforstaaelse af den af Kaptajnen antydede Art; thi først efter at baade Kaptajnen og Komparenten var komne ned i Baaden, blev der raabt op om at slaa los paa Taljen, paa hvilken en Splejsning var i Vejen. Komparenten benægter, at Kaptajnen i det hele har haft fat i nogen Talje.

Oplæst. Vedtaget under Eds Tilbud.

2. Styrmand Simonsen oplyser, at det var ham, som ved den Styrbords-Baad firede i den agterste Talje. Han har ikke set, at den forreste Talje var i Uorden og har ikke iagttaget, at Kaptajnen har skubbet Kjeldsen bort.

Oplæst. Vedtaget under Eds Tilbud.

Kaptajn Olsen bemærker, at han ikke ønsker at føje nogetsomhelst til sin afgivne Forklaring, hvis Rigtighed han fastholder.

Oplæst. Vedtaget.

Fremstod Fyrbøder Ole Hjalmar Abildgaard, der intet har at erindre mod Beretningen *d* og godkender sin ad *c* afgivne Forklaring. Han ankom hertil den 27. ds.

Oplæst. Vedtaget under Eds Tilbud.

Fremstod Kullemper Rasmus Jensen, født d. 2. Marts 1888 i S. Saltum, der intet har at erindre mod Beretningen *d* eller mod Skibsførerens Forklaring ad *c*. Da Skydningen begyndte, opholdt han sig i Maskinrummet. Han oplyser, at efter at Kjeldsen var kommet ned i Styrbordsbaad, kom Fyrbøder O. C. Jensen ned i denne. Komparenten, som endnu stod paa Skibet, fik derimod ved Tilraab nede fra Baaden Ordre til at losse den Taljeløber, der var i Uorden. Derpaa hoppede han ned i Vandet næsten lige ved Siden af Baaden, der var stødt fra Skibet, og blev umiddelbart efter optaget i Baaden. — Han har ikke iagttaget, at Kaptajnen har trukket Kjeldsen bort, da denne vilde gaa i Baaden.

Oplæst. Vedtaget under Eds Tilbud.

Fremstod Kaptajn Olsen og adspurgtes om Aarsagen til, at han ikke forblev ombord paa Skibet, indtil hele Besætningen var kommet i Baadene. Han bemærker, at som Regel vil en Kaptajn anse en saadan Fremgangsmaade for sin Pligt, men i det foreliggende Tilfælde forelaa der særlige Forhold, idet det først og fremmest gjaldt om at begge Baadene slap væk fra Skibet; han tilføjer, at det var Magsvejr. — Han tilføjer, at da Kullemper Jensen forlod Skibet, var Fangelinien endnu ikke los. — Det var et Tilfælde, at Kullemper Jensen gled ned mellem Skibet og Baaden.

Oplæst. Vedtaget under Eds Tilbud.

Kullemper Jensen bemærker, at da han forlod Skibet, var Baaden stødt fra dette; Taljen var los, og man havde vistnok skaaret Fangelinien over ved Baaden.

Oplæst. Vedtaget under Eds Tilbud.

Kok Vinther bekræfter Rigtigheden af Kullemper Jensens Forklaring med Tilføjende, at Jensen endnu stod paa Dækket, da Baaden stødtes fra Skibet, og at han kom ned i Vandet omtrent 3 m foran for Baaden.

Oplæst. Vedtaget under Eds Tilbud.

Kaptajn Olsen bemærker paa Anledning, at han ved Afgivelsen af sin Forklaring har overset, at ogsaa Matros E. V. Jensen kom i en anden Baad end den, som ifølge de Lister, der fandtes overalt paa Skibet, var bestemt for ham. — Han tilføjer, at en saadan Liste bl. a. var opslaaet

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

i den Opgang fra Messelokalet, hvor Messedreng Kjeldsen færdedes fra Morgen til Aften.

Oplæst. Vedtaget.

Kok Vinther bemærker, at der paa Skibet hang 2 saadanne Lister, den ene i Messen, den anden i en Gang, men de var af forskelligt Indhold, idet han ifølge den ene skulde reddes i Styrbords-, ifølge den anden i Bagbords-Baad.

Oplæst. Vedtaget.

1. Maskinmester Sørensen erklærer hertil, at han havde fjernet den urigtige Liste inden Kjeldsen kom ombord.

Oplæst. Vedtaget.

Kaptajn Olsen ønsker tilføjet, at dengang Messedreng Kjeldsen gik i Styrbordsbaad, laa Bagbordsbaad endnu ved Skibssiden.

Hovmester Lassen ligger syg her i Byen, 2. Mester Nielsen skal være naaet København.

Oplæst. Vedtaget under Eds Tilbud.

Forretningen sluttet.

Søretten hævet.

Ole Kirk. Im. Stuhr. T. K. Jensen.

»Margrethe«s
Rederi: N. K. Strøyberg. Aalborg.
Reg. Tonn. Br.: 1245.
Reg. Tonn. Net.: 762.
Tons DW.: 1685.
Bygningssted: Vulcan, Stettin.
Bygningsaar: 1880.
Materiale: Jern.
Klasse: Germ. Lloyd ✠ 100. A L.
Assurance: Kr. 1,100,000. Krigsforsikringen for danske Skibe og Nye gensidige Krigsinteresseforsikring for Dampskibe.

---

208. S/S. »ALGARVE« af Kjøbenhavn.

Torpederet den 20. Oktober 1917.

Søforhør eller Søforklaring foreligger ikke.

Siden S/S »Algarve« den 8. Marts 1917 rekvisitioneredes af den engelske Regering, vides om dette Skib kun, at det den 20. Oktober 1917 blev torpederet og straks efter sank.

»Algarve«s
Rederi: Det forenede Dampskibs-Selskab. København.
Reg. Tonn. Br.: 1274.
Reg. Tonn. Net.: 680.
Tons DW.: 1503.
Bygningssted: Löbnitz & Co. Renfrew.
Bygningsaar: 1899.
Materiale: Staal.
Klasse: Bur. Ver. ✠ I. 3/3 L. 1. 1. PR.
Assurance: ca. Kr. 810,000.

---

209. S/S. »ANGLO DANE« af Kjøbenhavn.

Torpederet eller minesprængt i Nordsøen den 21. Oktober 1917 paa Rejse fra S. Shields til Helsingør med 632 Tons Kul. 1 Omkommen.

Udskrift af Søforhørsprotokollen ved Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn.

Aar 1917 den 29. Oktober Formiddag Kl. 10¼ blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand Overretsassessor Rump og dens Medlemmer: Direktør Schmidten og Kaptajn Tidemand.

Der foretoges:

Nr. 207/1917. Søforhør i Anledning af, at S/S. »Anglo Dane« er forlist.

Af Besætningen mødte:

2. Styrmand J. H. Fabricius.
Donkeymand H. P. M. Nielsen.
Matros Walfred Wahlgren.
Matros Axel Schultz.
Hovmester Thorv. Nielsen.
Matros Simonsen.
Fyrbøder Thorv. Hansen.

For Rederiet mødte Fuldmægtig Westrup og Kaptajn E. Salomonsen.

For Krigsforsikringen mødte Kaptajn Fabricius.

Der fremlagdes en Rapport, der oplæstes og godkendtes af de mødende.

Den fremlagde Rapport lyder saaledes:

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB
Aktieselskab.

København, den 29. Oktbr. 1917.

Rapport

fra Styrmand J. Fabricius, S/S. »Anglo Dane« angaaende Skibets Forlis ud for Lerwich Havn den 21. Oktober 1917.

Fredag den 19. Oktober afgik S/S.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

»Anglo Dane« fra Newcastle til Lerwich i en Konvoj, bestaaende af 9 Skibe; »Anglo Dane« var Nr. 1 i St. B. Række. Vinden var SV. med frisk Kuling af diset Vejr. Der styredes nordover med vekslende Fart, indtil Søndag den 21. om Formiddagen. Kl. ca. 8,30, da Skibet befandt sig ud for »Noss Head«; det blev her standset af engelske Vagtskibe indtil Kl. 11,15 Fmd.; da Kursen sattes mod Lerwich Havn. Kl. 11,20, da Skibet befandt sig ca. 0,5 Sml. af Kirkabister Fyr, mærkedes en voldsom Eksplosion under Skibsbunden ved Luge 2, som skilte Skibet i 2 Dele, hvorefter den forreste Del svingede hen langs Agterskibet, og en Fyrbøder, som befandt sig forude, reddede sig over paa Agterskibet. Forskibet sank efter to Minutters Forløb. Umiddelbart efter Eksplosionen standsedes Maskinen og Kaptajnen, som befandt sig paa Broen sammen med 1. Styrmand, gav Ordre til at sætte Baadene ud. B. B. Redningsbaad blev da sat i Vandet og Besætningen gik fra Borde, undtagen Kaptajnen og 2. Styrmand. 4 Mand, som var til Køjs i Eksplosionsøjeblikket, og som straks kom paa Dækket og sprang i Vandet, blev reddet af B. B. Baad og en Trawler, som befandt sig i Nærheden. Kaptajnen og 2. Styrmand satte St. B. Baad i Vandet og efter at Kaptajnen gentagne Gange havde raabt, om der var flere ombord, og ingen Svar faaet, forlod Kaptajnen og 2. Styrmand Skibet, som sank ca. 5 Minutter efter.

Det viste sig senere, at Fyrbøder Jansborg ikke var blandt de reddede; han formodes at være gaaet ned med Skibet. Begge Baadenes Besætninger blev optaget af en engelsk Torpedojager og indbragt til Lerwich. Engelske Vagtskibe opholdt sig i nogen Tid i Nærheden af Ulykkesstedet, men der blev intet senere set til den forulykkede Mand.

J. Fabricius,
2. Styrmand, S/S »Anglo Dane«.

Nr. 207/1917. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 29. Oktober 1917.

Blum,
Ass.

2. Styrmand forklarer, at Skibsdagbogen og Maskinjournalen er gaaet tabt, og at Kaptajnen og 1. Styrmand og 1. Mester endnu ikke er komne hjem fra Lerwick.

Af de tilstedeværende var i Ulykkesøjeblikket kun Matros Wahlgren, Schultz og Simonsen paa Dækket.

Disse mødende forklarer, at Skibet i Ulykkesøjeblikket sejlede paa den foreskrevne Plads i Konvojen.

Donkeymand Nielsen forklarede, at der lige var blevet sat fuld Kraft paa Maskinen.

Matros Schultz forklarede, at han stod paa Udkig paa Bakken. Der laa længere ude en Mine, som de engelske Skibe skød paa; derimod i Nærheden af Skibet havde han intet set, hverken Miner eller Undervandsbaade.

Eksplosionen foregik under Skibet ved Nr. 2 Luge nærmest paa Styrbords Side, og skilte straks Skibet i 2 Dele.

Konvojen havde ligget stille og sejlet frem og tilbage i nogen Tid, formentlig paa Grund af Minefaren. »Anglo Dane« fulgte stadig efter Førerskibet. Efter at de var komne fra Borde, saa de i Vandet en drivende Mine, som endnu ikke var sprængt.

Alle ombord blev reddede med Undtagelse af Fyrbøder Viggo Larsen Jonsberg, født 20. Oktober 1892, hjemmehørende her i Byen, Rantzausgade 32, 1., ugift. Han havde været til Køjs i Forskibet, og ingen havde set ham efter Eksplosionen, men en anden af Fyrbøderne, der ogsaa havde været i Lukafet, havde varskoet ham straks efter Eksplosionen uden at faa Svar. Der blev søgt efter ham i Vandet, efter at Skibet var sunket, men han var ikke til at finde.

Der blev intet reddet fra Skibet, 2 Baade blev bjergede ind til Lerwich.

De øvrige mødende bekræftede de afgivne Forklaringer.

Oplæst, vedstaaet.

Søforhøret udsat.

Retten hævet.

Rump.

Schmidten. *O. Tidemand.*

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Aar 1917 den 3. November Kl. 10½ blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand: Overretsassessor Rump og dens Medlemmer: Kommandør Mægaard og Kaptajn Wrisberg.

Der foretoges:

Nr. 207/1917.

Søforhøret fortsat.

Af Besætningen mødte:

Kaptajn Hans Jacob Lemmeke.

1. Styrmand Poul Aggerholm.

1. Mester Claus Fr. Jacobsen.

For Krigsforsikringen mødte Kaptajn Gabe.

For det forenede Dampskibsselskab mødte Fuldmægtig Westrup.

Det tidligere fremlagte og tilførte blev oplæst for og bekræftet af Kaptajnen.

Han tilføjer, at Konvojen dog kun bestod af 8 Handelsskibe. Han fulgte stadig Førerskibets Ordre, og »Anglo Dane« sejlede i Ulykkesøjeblikket som foreskrevet. Der var ikke varskoet eller bemærket noget til den Mine eller Torpedo, der foraarsagede Eksplosion.

Begge Baadene forblev paa Ulykkesstedet nogen Tid efter Eksplosionen for at bjærge Fyrbøder Jonsborg, der havde været i Forskibet, men ingen havde set ham efter Eksplosionen.

Der fremlagdes nu Afskrift af Rapport fra Kaptajnen, som oplæstes og vedstodes af denne.

Den fremlagte Afskrift lyder saaledes:

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB
Aktieselskab.

Telegram-Adresse: Forenede.
Telefon-Nr. Central 6300.
Kjøbenhvan K., den 3. Marts 1917.
(Copenhagen K.)
Kvæsthusgade 9 B.

Kopi.

p. t. Lerwick, den 23. Oktbr. 1917.

Rapport

til Det forenede Dampskibs-Selskab fra Kapt. Lemmeke angaaende S/S. »Anglo Dane«s Forlis den 21. Oktbr. 1917.

Fredag den 19. Oktbr. 1917 Kl. 1,30 Emd. afgik S/S. »Anglo Dane« fra South Shields med en Ladning Kul bestemt for Helsingør. Kl. 2,30 Emd. var Skibet udenfor Tynemouth og sluttede sig efter Ordre til en fra Syd kommende Konvoj, der bestod af 8 Dampskibe, fordelte i to Linier, og S/S. »Anglo Dane«s Plads var den forreste i Stbds. Side. Konvojen blev eskorteret af 2 Torpedojagere og 5 armerede Fiskedampere, og efter at alle Skibe var samlet, sattes Kursen misv. N. N. Ø. og senere N. t. Ø. ¼ Ø. med ca. 7 Knobs Fart.

Rejsen forløb normalt indtil

Søndag Morgen, og Kl. ca. 8 Fmd. havdes Noss Head i Sigte ret for. Kl. ca. 9 Fmd. hejstes fra Lederen af Konvojen Signalet »Følg Manøvrerne«, og derefter blev der styret forskellige Kurser med forskellig Fart udfor Kysten. Det blæste haard sydvestlig Kuling med høj Sø, og Vejret var byget.

Kl. cr. 10 Fmd. sattes Kursen ind mod Lerwick Havn. Kl. ca. 11,20 var Skibet omtrent ¾ Sml. misv. S. S. V. af Kirkabister Fyr. Farten var paa dette Tidspunkt ca. 8½ Sml.

Paa Stb. Side havdes en Torpedobaadsjager og en Torpedobaad, der laa stille og skød efter en flydende Mine, der laa ca. 1 Kabellængde fra Skibet. Saavel 1. Styrmand, Aggerholm, der havde Vagten, som undertegnede opholdt os begge paa Broen og holdt skarp Udkig, uden at kunne opdage andre Miner end denne. Pludselig mærkedes en stærk Rystelse i Skibet, efterfulgt af en voldsom Eksplosion, der satte en Sky af Kul, Vand og Vragstumper i Luften og op over Broen.

Da der atter var Mulighed for at se noget, viste det sig, at Eksplosionen var foregaaet i Forskibet om Stb. i Storlasten. Fokkemasten var faldet over Bord, og Skroget sprængt i to Stykker foran for Tanklasten. Forparten af Skibet drejede til Stb. og ved Agterskibets Fart fremover svingede det hele rundt, drev langs Siden og sank.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Agterparten krængede betydeligt til B. B., hvorfor den Del af Besætningen, der opholdt sig paa denne, sprang til B. B. Redningsbaad og satte den i Søen; men da Vraget imedens rettede sig en Del, sprang 2. Styrmand Fabricius og undertegnede til Stb. Redningsbaad og firede den af.

Førend 1. Maskinmester Jacobsen, der havde Vagten, forlod Maskinrummet, stoppede han efter forud truffet Aftale Maskinen, da Eksplosionen fandt Sted. Inden jeg forlod Vraget, raabte jeg ned gennem Maskinskylightet, om der var flere af de vagthavende i Maskinen, men da ingen svarede, og der ikke var flere af Besætningen at se paa Dækket, sprang jeg i Baaden og satte af.

Imedens var 1. Styrmand, der faldt i Vandet, da han vilde gaa i Bb. Redningsbaad, taget op i denne og roet hen imod 3 Mand af Besætningen, der havde opholdt sig forude, da Eksplosionen fandt Sted, og nu laa i Vandet, flydende paa Vragstumperne af Forskibet, og bjergede disse, medens en fjerde Mand, Matros Danielsen, blev bjerget af en tilstedeværende Trawlers Baad.

Umiddelbart efter at Stbds. Baad var kommen klar af Vraget, sank dette med Agterenden omtrent lodret ud af Vandet ca. 5 Minutter efter Eksplosionen. Efter at Vraget var sunket, opholdt begge Baadene sig i nogen Tid paa Ulykkesstedet for at redde eventuelle ubjergede; men da ingen opdagedes, roede begge Baadene ned mod Torpedobaaden »Arab«, der havde nærmet sig, og alle Mand blev optaget af denne.

Ved Optælling af Besætningen straks efter at vi var kommen om Bord, maa jeg med Sorg meddele, at Fyrbøder Jonsborg savnedes, og da han var til Køjs, da Eksplosionen fandt Sted, og ingen af den øvrige Besætning med Sikerhed kan sige at have set ham senere, maa det formodes, at han er blevet alvorlig saaret og gaaet ned med Forparten af Skibet.

Da Skibet sank saa hurtigt efter Eksplosionen, mistedes Skibsdagbogen og Skibspapirerne, ligesom Besætningen mistede deres personlige Ejendele.

Om Bord i Torpedobaaden, der i nogen Tid forblev paa Stedet, blev der baade af Officerer og Mandskab vist os den største Venlighed, og i enhver Henseende sørget for os paa bedste Maade. Opholdet der om Bord varede til ca. Kl. 1 Emd., da vi blev landsat i Lerwick, hvor Konsulens Sekretær var til Stede og sørgede saa hurtigt, det var ham muligt, for at vi alle blev indlogerede, og de, der havde været i Vandet, blev ekviperede.

Matros B. Carlsson, der havde faaet Hudafskrabninger paa det ene Skinneben, blev forbundet om Bord i Torpedobaaden, og Matros A. Schultz, der opholdt sig paa Bakken i Eksplosionsøjeblikket, havde faaet sin ene Fodankel forslaaet, inden han sprang i Vandet, maatte tilses af en Læge, der tilkaldtes Dagen efter, vi var landet, da det ikke var muligt for Konsulen at faa nogen Læge til at tilse ham samme Dag.

Mandag den 22. henvendte jeg mig til Konsulen for at afgive Forklaring over det den foregaaende Dag passerede, og blev af ham henvist til Notarius Publicus her i Byen, hvor jeg meldte Protest, hvoraf Kopi medfølger, ligesom en Kopi er afleveret til det herværende Konsulat.

Ligeledes har jeg samme Dag afgivet beediget Forklaring angaaende Forliset til Board of Trade her.

Tirsdag den 23. har jeg afgivet Forklaring angaaende samme Sag til herværende Marineautoriteter.

Efter senere modtaget Meddelelse er begge Redningsbaadene og en Engelhardtbaad bjerget, den sidste i beskadiget Tilstand.

Jeg har anmodet Konsulen om, at disse maa blive hjemsendte med et af Selskabets Skibe ved første givne Lejlighed, hvilket han har lovet at besørge.

Afskrift af denne Rapport er afleveret til Konsulen, og en Afskrift er hjemsendt tillige med Opgørelse af Besætningens til-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

godehavende Hyre den 31. Septbr. og de Beløb, de har hævet i denne Maaned.

Med megen Ærbødighed.

I. Lemmeke.

Nr. 207/1917. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 29. Oktober 1917.

Blum,
Ass.

Kaptajnen forklarer, at Ladningen bestod af Kul, og Eksplosionen kan ikke hidrøre fra Skibets Indre.

De øvrige mødende bekræftede ligeledes Kaptajnens Rapport.

Kaptajnen forklarer, at der samme og de følgende Dage blev opfisket flere Miner paa Stedet. Der skulde have været trawlet for Miner en halv Times Tid forinden, og Besætningen paa den Torpedobaad, der optog dem, meddelte, at de havde været paa Ulykkesstedet ca. 5 Minutter før.

Oplæst, vedstaaet.

Ingen af de mødende begæredes yderligere adspurgt.

Søforhøret sluttet.

Retten hævet.

Rump.

C. F. Maegaard. *Wrisberg.*

»Anglo Danes«
Rederi: Det forenede Dampskibs-Selskab. Kjøbenhavn.
Reg. Tonn. Br.: 808.
Reg. Tonn. Net.: 486.
Tons DW.: 860.
Bygningssted: A. Leslie & Co. Hebburn.
Bygningsaar: 1866.
Materiale: Jern.
Klasse: —
Assurance: Kr. 532,200. Krigsforsikringen for danske Skibe og Nye gensidige Krigsforsikring for Dampskibe.

210. S/S. »FLYNDERBORG« af Kjøbenhavn.

Torpederet i Nordsøen den 21. Oktober 1917 paa Rejse fra Kjøbenhavn til Leith i Ballast. Ingen Omkomne.

Udskrift af Søforhørsprotokollen ved Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn.

Aar 1917 den 5. November Kl. 12½ blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand: Overretsassessor Rump og dens Medlemmer: Kommandør Maegaard og Kaptajn Wrisberg.

Der foretoges:

Nr. 212/1917. Søforhør i Anledning af at S/S. »Flynderborg« er sænket.

Af Besætningen mødte:

Kaptajn Otto A. Grove.

1. Styrmand Peder Poulsen Thøgersen.

2. Styrmand Søren Chr. Johs. Nielsen.

1. Mester Lauritz Tormod Støber Andersen.

2. Mester Chr. Gertz Nikolaj Niemann Kristensen.

Maskinassistent Aage Chr. Frederiksen.

Hovmester Karl Elind Larsen.

Kok Peter Georg Aksel Jensen.

Tømmermand Aksel Karl Valhlgren Petersen.

Matros Jarnis Gouris.

Matros Carl Andreas Hansen.

Letmatros Hans Holger Jens Johansen.

Letmatros Carl Gustaf Mauritz Roupe.

Letmatros Per Charles Pettersson.

Fyrbøder Viktor Korp.

Fyrbøder Fr. Boglund.

Fyrbøder Aage Magnus Sørensen.

Fyrbøder Gösta Edvin Roupe.

Dreng Olaf Jensen.

For Rhederiet C. K. Hansen mødte Skibsinspektør H. Neergaard.

For Krigsforsikringen og de private Assurandører mødte Kaptajn Michelsen.

Der fremlagdes en Skrivelse fra Rederiet og en Rapport.

Fremlagte Dokumenter lyder efter hinanden saaledes:

C. K. HANSEN.
Skibsrederi.
Dampskibs-, Havari- og Assurance-Agentur, Befragtnings- og Kulforretning.

———

Kjøbenhvan K., den 3. Novbr. 1917.

Til
Sø- og Handelsretten i Kjøbenhvan.

I Anledning af Dampskibet »Flynderborg«s Torpedering i Nordsøen den 21. Ok-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

tober d. A., tillader jeg mig at anmode Sø- og Handelsretten om Optagelse af Søforhør.

S/S. »Flynderborg« tilhørte Dampskibsselskabet »Dannebrog«, C. K. Hansen, Kjøbenhavn, og var paa Rejse fra Kjøbenhavn til Leith i Ballast.

S/S. »Flynderborg« var bygget i Helsingør 1901, maalte 1400 Brutto Reg. Tons, 825 netto Reg. Tons.

Sø-Assurance: 803,000 Kr.

Krigs-Assurance: 1,290,000 Kr.

Ærbødigt

pr. *C. K. Hansen,*

Neergaard.

Nr. 212/1917. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 5. November 1917.

Blum,

Ass.

Rapport

over S/S. »Flynderborg«s Torpedering i Nordsøen den 21. Oktober 1917 Kl. 5,40 Eftermiddag.

Efter i Kjøbenhavns Frihavn at have losset en Ladning Kul, afgik S/S. »Flynderborg« i Ballast den 14. Oktober Kl. 7 Fmd., bestemt til Leith via Bergen. Amning 7' 00" For 12' 2" Agter.

Ankom til Bergen den 16. Oktober Kl. 11,30 Fmd. Afgik igen fra Bergen den 20. Oktober Kl. 8,30 Fmd. Kl. 11 samme Fmd. fik Konvoj ud for Marstenen sammen med 8 andre Dampere eskorterede af engelske Torpedojagere og bevæbnede Trawlere. Kursen sattes mod Lerwick og i Løbet af Dagen og den paafølgende Nat blæste det op til sydlig Storm med høj Sø fra SV. og Regndis. Ved Dagslys om Morgenen den 21. viste det sig, at Konvojen var splittet og Eskorten borte. Kursen holdtes stadig mod Lerwick, og Landet kom i Sigte den 21. Kl. 4 Emd. Kursen sattes da mod Noss Head.

Kl. 5,20 Emd. kom en Torpedojager og en Leder op. Kendingssignalet blev hejst. Skibet var da ca. 5 Sømil fra Noss Head. Kl. 5,40 Emd. hørtes en svag Fløjten, samtidig saas en Torpedo nærme sig Skibet fra Bb. Side med Retning mod Maskinrummet, og umiddelbart efter blev Agterskibet ramt omtrent ud for Stormasten. Skibet løb ca. 9 Mils Fart. Agterskibet begyndte straks at synke, og i Løbet af et halvt Minut var Agterskibet under Vand.

Besætningen sprang straks til Baadene, uden at faa personlige Ejendele med, de blev nedfiret, og alle Mand kom i dem paa nær 1. Mester, 2. Styrmand, Matros Hansen, Letmatros Roupe og Kaptajnen, som da Stb. Baad kom bort fra Skibet, sprang i Vandet, men blev kort efter optaget af Baadene. Der blev roet bort fra Vraget, og Baadene blev holdt op mod Søen. »Flynderborg« flød ca. 20 Minutter med Agterskibet under Vand, og gik saa ned, Agterskibet først; samtidig eksploderede Kedlerne.

Kl. 6,30 Emd. blev Besætningen bjerget om Bord i Lederen. Redningsbaadene kunde ikke tages paa Slæb, der var for megen Sø. Samme Aften Kl. 10,30 blev Besætningen landsat i Lerwick. Behandlingen om Bord i Lederen og ved Ankomsten til Lerwick var særdeles god, ligeledes var Repræsentanten for den danske Konsul til Stede ved Ankomsten og sørgede straks for god Forplejning og Logi. Da Torpedoen observeredes, var Kaptajnen, 1. Styrmand paa Broen, Tømmermand A. Petersen paa Udkig, Letmatros C. Petterson til Rors. Kaptajnen gav haardt Ror, og stoppede straks Maskinen. Torpedoen blev set af de 4 ovennævnte. — Skibspapirer, som fandtes paa Broen, blev bjerget, men Skibsdagbogen var der ikke Tid til at faa fat paa, da den var i 1. Styrmands Kammer.

Den 22. Oktober blev hos den danske Konsul afgivet Erklæring angaaende Skibets Torpedering. Konsulen henviste Føreren til Stedets Not. publ., hos hvem der aflagdes Protest, af hvilken Kopi medfølger. Der blev afgivet beediget Erklæring over for Bord of Trade og Marinemyndighederne paa Stedet.

A. O. Grove, Fører.

P. Thøgersen, 1. Styrmand.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Nr. 212/1917. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 5. November 1917.

Blum,
Ass.

Den fremlagte Rapport oplæstes for og bekræftedes af de mødende.

Kaptajnen forklarer, at, da Ulykken skete, var Skibet ved at styre ind mod Lerwick Havn. Det Skib, der havde været Leder for Konvojen, sejlede da ret forude, og »Flynderborg« fulgte dennes Kurs. Der var ikke nogen Undervandsbaad at se i Nærheden eller givet noget Varselssignal.

Kaptajnen, 1. Styrmand, Tømmermand A. Petersen og Letmatros C. Petterson forklarede, at de alle saa den hvide Stribe af Torpedoen komme tværs ind mod Skibets Bagbords Side, og der var ikke Tid til at foretage andet, end at Kaptajnen gav haardt Styrbord. Maskinen blev derefter stoppet, men da Skibet var synkeferdigt efter Eksplosionen, maatte de alle forlade det. Hele Besætningen kom velbeholden i Land, men fik intet reddet.

De øvrige mødende bekræftede disse Forklaringer.

Forhøret sluttet.

Retten hævet.

Rump.

C. F. Maegaard. *Wrisberg.*

»Flynderborg«s
Rederi: »Aktieselskabet Dampskibsselskabet Dannebrog«. Kjøbenhvan.
Reg. Tonn. Br.: 1400.
Reg. Tonn. Net.: 825.
Tons DW.: 2200.
Bygningssted: Helsingør Jernskibs- og Maskinbyggeri.
Bygningsaar: 1901.
Materiale: Staal.
Klasse: Bur. Ver. ✠, I. 3/3 L. 1. 1.
Assurance: Kr. 1,290,000. Krigsforsikringen for danske Skibe og Nye gensidige Krigsinteresseforsikring for Dampskibe.

---

211. S/S »NOVILLO« af Kjøbenhavn.

Torpederet eller minesprængt i Nordsøen den 22. Oktober 1917 paa Rejse fra Newcastle o. T. til Bløye med 3500 Tons Kul. 4 Omkomne.

Aar 1917 den 15. November Fmd. Kl. 10½ blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand: fhv. Amtmand Bærentsen i Henhold til Konstitution af 30. August 1917 og af dens Medlemmer: Kommandør Maegaard og Kaptajn Wrisberg.

Der foretoges:

Nr. 217/1917 Søforhør i Anledning af, at S/S »*Novillo*« er sænket.

Af Besætningen mødte:

Skibsfører Hans Theodor Johs. Petersen.

1. Styrmand Knud Herman Petersen.
2. Styrmand Aage Folmer Pasbjerg.
1. Mester Max Vilhelm Hansen.
3. Mester Niels Emil Rasmussen.

Rhederen R. Rasmussen var mødt.

For Kasko- og Interesseforsikringen mødte Kaptajn Schmidt.

Der fremlagdes 1 Rapport og Udskrift af en for Konsulatet i Newcastle aflagt Søforklaring.

De fremlagte Dokumenter lyder efter hinanden saaledes:

Rapport
over S/S »Novillo«s — Kaptajn Th. Petersen — Torpedering Mandag den 22. Oktober 1917.

D. D. Kl. 7,20 Fmd. afgik Skibet fra South Shields til Frankrig med Kystlods Kaptajn J. Shields om Bord.

Kl. 7,55 passeredes Tyne Pieren. Autoriteternes Instruktioner var, at samme skulde passeres ca. Kl. 8.

Kl. ca. 1,20 Em. modtages Ordre fra et engelsk Patrouilleskib om at holde længere til Søs uden om Admiralitetsbøjerne, hvilket blev gjort med det samme. Kl. 3 Em., da Skibet var ca. 7—8 Sml. Nord for Scarborough fandt en voldsom Eksplosion Sted paa Styrbords Side af Skibet, antagelig i Maskinrummet, dette fandtes at løbe fuld af Vand i Løbet af et Par Minutter. Paa Vagt i Maskinen var 1. Maskinmester og Donkeymanden Ki Pen Sing (Kineser), paa Fyrpladsen Fyrbøder Lin Ah Jole (Kineser) og en argentinsk Fyrbøder, som var paamønstret i South Shields. Kort før Eksplosionen fandt Sted, havde 1. Maskin-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

mester dog forladt Maskinrummet, de 2 Fyrbødere og Donkeymanden formenes at være dræbt øjeblikkelig ved Eksplosionen. Paa Broen havde Sølodsen og 1. Styrmand Vagt, ingen af disse har dog observeret noget før Eksplosionen fandt Sted. Kaptajnen var nu og da paa Broen for personlig at kontrollere Navigationen, men han var i Eksplosionsøjeblikket i sit Lukaf paa Broen, kom straks ud paa Broen og gav Ordre til at sætte Bagbords Baad i Vandet, da Skibet syntes at synke hurtigt. Ved Eksplosionen blev Styrbords Redningsbaad og Styrbords Side af Broen blæst bort. Bagbords Redningsbaad blev straks sat i Vandet og forlod Skibet med 13 Mand. Vinden sydvestlig, Styrke 4, og Søen 5, let diset Luft. Inden Bagbords Redningsbaad blev sat ud har 2. Styrmand og 3. Maskinmester set 2. Maskinmester P. Kaarup Hansen springe over Bord om B. B. agten for Huset, man har intet set til ham siden. Nogle Minutter efter at Redningsbaaden havde forladt Skibet, kæntrede dette B. B. over og sank; fra Eksplosionen fandt Sted og til Skibet sank, var der forløbet ialt ca. 7—8 Minutter. Der roedes nu i Retning af hvor Skibet sank, omkring dette Sted observeredes flere af Besætningen, svømmende og klamrende sig til Flaade og Vraggods, i alt 6 Mand deriblandt Kaptajnen; disse blev nu alle taget op i Redningsbaaden i Løbet af ca. en halv Time. Der blev søgt rundt om Stedet, hvor Skibet sank, for om muligt at finde nogle af de 4 savnede. Da Eksplosionen fandt Sted var der ingen Patrouilleskibe at se, men agten for var der en større engelsk Damper med traadløs Telegraf, der da antagelig har tilkaldt Assistance, hvilken ankom henimod 1 Time efter at Eksplosionen havde fundet Sted. Efter at være kommen om Bord i den ankomne Patrouillebaade fortsattes Eftersøgningen af de savnede i ca. 20 Minutter; da der var kommen flere Patrouillebaade til Stede fik disse Ordre til at fortsætte Eftersøgningen.

Patrouillebaaden, hvori den reddede Del af Besætningen var om Bord, stod ind mod Scarborough, hvor der ankredes uden for Havnen Kl. ca. 7 Em. Da det blæste ret haardt af S. V. blev der signaleret efter Baade til at tage den reddede Del af Besætningen i Land. Ved 8-Tiden ankom 2 Redningsbaade fra Land som bragte denne ind til Scarborough, hvortil vi ankom Kl. ca. 9 Em. og blev indkvarteret for Natten samt forsynet med nødvendige Klædningsstykker.

Med Hensyn til Eksplosionen tyder alt hen paa, at denne skyldes en Torpedo, dog er ingen Undervandsbaade observerede.

Alle Skibspapirer og Dokumenter saavel som Skibsdagbog og Maskindagbog gik tabt med Skibet.

B. B. Redningsbaad er overgivet i charge af Lloyds Agent i Scarborough.

H. Petersen, Fører.
Max Hansen, 1. Maskinmester.
K. Petersen, 1. Styrmand.
A. F. Pasbjerg, 2. Styrmand.
N. E. Rasmussen, 3. Mester.
Bertrand Nielsen, Matros.

Nr. 217/1917. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 15. November 1917.

Blum,
Ass.

Udskrift
af Konsulatets Protokol i Anledning af Søforklaring for S/S »Novillo« af København. (Sænket i Nordsøen ved Torpedering den 22. Oktober 1917).

Den 25. Oktober 1917, Kl. 10 Fmd., optoges efter forudgaaende Berammelse paa det kongelige danske Konsulat i Newcastle upon Tyne Søforklaring i Anledning af, at S/S »Novillo« (Kaptajn Petersen) af København undervejs fra Tynen (Afgangsdag den 22. Oktober 1917) til Blaye med en Ladning Kul den 22. Oktober 1917 ved Torpedering eller Mine blev sænket i Nordsøen.

Konsulen fremlagde Kaptajnens Anmeldelse og dennes Beskrivelse af Tildragelsen og bemærkede, at han til Forklaringen havde varslet de i Anmeldelsen af Kaptajnen som muligvis interesserede resp.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

med Oplysninger indesiddende Personer her, nemlig Hr. Fr. Madsen som Repræsentant for Krigsforsikringen for danske Skibe og Varer, samt Messrs Furness, Whithy & Co., Newcastle upon Tyne som Repræsentant for Maanedsbefragterne og Ladningsejerne.

Skibs- og Maskindagbøgerne, Nationalitetscertifikatet samt Bemandingslisten var gaaet tabt; i følge Danmarks Skibsliste af 1917 og Lloyds Register maalte det 1558 R. T. N. og var bygget af Staal i Newcastle i Aaret 1895 samt bar Kendingsmærkerne N. V. F. K.; dets Klassificationscertificat var gaaet tabt ved Sænkningen, men havde det senest i Aaret 1916 i Buenos Aires gennemgaaet Besigtigelse og havde Klassen 100 A. 1. i Lloyds for Skrog og Maskine. Kaptajnen oplyste, at Kendingsbogstaverne var N. V. L. K. og ikke som i Skibslisten anført.

Af de ovenfor som varslet nævnte var Hr. Fr. Madsen mødt; ligeledes Mr. Holmes for Furness, Whithy & Co. Mødt var endvidere Kaptajnen og efter forudgaaende Aftale med Konsulen af Besætningen: 1. Styrmand, 1. Maskinmester, Rorsmanden samt Lodsen og andre af Besætningen.

Fremstaar Kaptajn Petersen, der under Henvisning til den eventuelle Edsaflæggelse og til Lovens strenge Straf for Mened behørigt formanes til Sandhed og navnlig ogsaa derved gøres opmærksom paa, at det er hans uvægerlige Pligt intet at fordølge, der kan tjene til Oplysning.

Kaptajnens Bemyndigelse som Skibsfører blev ham tildelt paa Konsulatet i Newcastle i Henhold til telegrafisk Instruktion fra Udenrigsministeriet, dateret København den 4. April 1917.

Kaptajnen forklarer:

at hedde Hans Theodor Johannes Petersen,
at være født i Præstø den 20. August 1885.
at hans Bopæl er i Præstø,
at han hverken har været straffet eller tiltalt,
at han har faret med Skibet fra i Oktober Maaned 1916.

Beskrivelsen af Tildragelsen samt Anmeldelsen gennemgaaes Punkt for Punkt med Kaptajnen, der Punkt for Punkt fastholder samme og intet ved at tilføje.

Paa Foranledning forklarer Kaptajnen:

1. At han ikke kan tænke sig andre herboende end de af ham opgivne, der selv eller som Repræsentanter for Tredjemand er interesserede i Sagen.
2. At Skibet ved dets Afgang fra Tynen ikke blot var i fuld sødygtig Stand, men endog i fortrinlig Stand og da laa ca. 20′ 7″ for og 20′ 5″ agter (engelsk Maal).
3. At Skibet ved Tildragelsen havde Kystlods ombord.

Yderligere udspurgt af Konsulen endvidere:

4. Hvordan var Vind- og Vejrforholdene om Eftermiddagen den 22. Oktober? Svar: Frisk Brise af S. V., Styrke ca. 4, Søen 5, let diset, men sigtbart.
5. Var De paa Broen, da Eksplosionen skete? Svar: Ja, jeg befandt mig i Bestikhuset og sprang straks ud og saa Vandsøjlerne fra Eksplosionen.
6. Bemærkede De nogen U-Baad i Nærheden? Svar: Nej, men jeg formener, at Eksplosionen foraarsagedes af en Torpedo.
7. Hvorpaa begrunder De denne Formodning? Svar: Kraften af Eksplosionen føltes at slaa imod Styrbord Side af Skibet.
8. Hvad foretog De Dem umiddelbart efter Eksplosionen? Svar: Jeg følte, at Skibet sank i Vandet og det stod mig straks klart, at Skaden var saa alvorlig, at vi vilde synke, hvorfor jeg straks beordrede Bagbords Baad i Vandet; dette besørgedes øjeblikkelig, og 13 Mand gik i den og kastede los. Jeg kiggede derefter ned gennem Skylightet i Maskinen for at varskoe alle at komme op, men Vandet stod da allerede helt over selve Maskinen, hvorefter jeg løb forud paa Broen og raabte forud, om der var flere Folk om Bord, men erholdt intet Svar.
9. Hvad foretog man sig imidlertid med

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Styrbords Redningsbaad? Svar: Den blev fuldstændig knust ved Eksplosionen.

10. Hvorledes blev De og Resten af Besætningen reddet? Svar: Da jeg ikke hverken hørte eller saa flere Folk om Bord, sprang jeg i Vandet, hvorfra jeg kort efter blev fisket op af Bagbords Redningsbaad.
11. Fandtes der ikke andre Baade om Bord? Svar: Jo, en lille Jollebaad, som stod paa Styrbords Side; den kom ikke i Vandet; om den blev ødelagt ved Eksplosionen kan jeg ikke sige, men jeg anser det som sandsynligt.
12. Hvorlænge holdt Skibet sig flydende efter Eksplosionen? Svar: Ca. 7 til 8 Minutter.
13. Kunde nogen Foranstaltning fra Deres ellers Besætningens Side have været foretaget til at forebygge Sænkningen? Svar: Nej, absolut ikke; Skaden var saa stor, at intet kunde gøres.
14. Af Besætningen omkom 4 Mand; kan De oplyse, hvorfor de ikke blev reddede samt opgive disses Navne og Stilling? Svar: Hensynlig 2. Mester meddeles det mig, at han straks efter Eksplosionen kom ud af sit Lukaf, der var i Styrbord Side, løb over til Bagbords Side og sprang overbord endnu forinden Redningsbaaden var kommet i Vandet, og saas ikke mere. Kineseren Li Pen Sing var i Maskinen, og Kineseren Lin Ah Jole var paa Fyrpladsen tilligemed den argentinske Fyrbøder Emilio Gormez; intet er set af disse Folk, og det formodes, at de alle blev dræbte ved Eksplosionen.
15. Saa De Skibet forsvinde under Havfladen? Svar: Ja.
16. Hvad blev der af Redningsbaaden? Svar: Den forblev i Scarborough i Lloyds Varetægt.
17. Reddede De eller Besætningen nogen af Deres Effecter? Svar: Nej, intet.
18. Hvorledes varetog man Deres Tarv efter Bjergningen ombord i Patroljebaadene? Svar: Særdeles godt; man gav os tørt Tøj og varme Drikke og gjorde for os alt, hvad man kunde; de ankom til Ulykkesstedet knapt 1 Time efter Eksplosionen.
19. Foretog De efter at være kommet op i Redningsbaaden omhyggelig Eftersøgning efter den manglende Del af Besætningen? Svar: Ja, vi roede efter Skibet og fiskede alle op, som vi saa i Vandet, lige til Patroljebaaden kom og tog os ombord, hvorefter denne og de senere tilkomne Patroljebaade efter min Anmodning fortsatte Eftersøgningen, men desværre uden Resultat.
20. Modtog De forinden Afgangen fra Tynen Navigerings-Instruktioner fra Marine-Autoriteterne? Svar: Ja, og efterfulgte den nøje indtil Kl. ca. 1,20 Em., da en engelsk Patroljebaad gav os Ordre til at gaa uden om Boyerne, hvilket efterfulgtes.
21. Erindrer De Navnet paa denne Patroljebaad? Svar: Nej, jeg saa den praje en os følgende Fragtdamper, som da fulgte efter os indtil vi eksploderede, hvorefter han styrede lige ind imod Land.

Oplæst. Godkendt. Aftraadt.

Konsulen bemærker, at heller ikke han kender andre Interesserede her end de af Kaptajnen opgivne.

Fremstaar Captain Shields, der fungerede som Kystlods og med hvem der forhandles paa hans Modersmaal.

1. You were on the bridge immediate before and when the explosion took place? An.: Yes.
2. Did you notice any submarines about? An.: No.
3. Did you see any torpedo or wake of a torpedo? An.: No, I did not see anything; neither of torpedo nor mines.
4. Have you any opinon whether it was a torpedo or a mine, that caused the explosion? An.: In my opinion it was a torpedo, judging from the blow in the side of the vessel on the stb side.
5. Where were you standing on the brid-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

ge when the explosion came? An.: On the forepart nearly midship.

6. What did you after the explosion? An.: The Captain ordered the boat out in which I assisted and got into it when launched.
7. In your opinion could anything have been done to prevent or delay the sinking of the vessel? An.: Nothing; her sinking was only a question of minutes.
8. You saw her go down? An.: Yes.
9. Before leaving the Tyne you were furnished with sailing Instruktions from the naval authorities? An.: Yes.
10. Were these instructions carefully carried out? An.: Yes, until we arrived in the vicinity of Whitby when a patrolboat instructed us to keep outside the war channel buoys, which we did.
11. Can you give the name or Nr. of the boat giving you this order? An.: No; I do not recollect her name.
12. Did you see anyother merchant wessels taking the same course? An.: Yes; I saw two other cargo steamers coming on a stern of us following the same course as we did.

Read. Acknowledged as correct and willing to confirm this statement on oath.

Fremstaar 1. Styrmand Petersen, som ved Tildragelsen som Vagthavende havde opholdt sig paa Broen og som har ført Skibsdagbogen — der under Henvisning til den eventuelle Edsaflæggelse og til Lovens strenge Straf for Mened behørigt formanes til Sandhed og navnlig ogsaa derved gøres opmærksom paa, at det er hans uvægerlige Pligt intet at fordølge, der kan tjene til Oplysning. Komparentens Næringsbevis som Styrmand var gaaet tabt ved Forliset, men angav han at have erholdt dette i 1909 i København.

Komparenten forklarer:

at hedde Knud Herman Petersen,
at være født i Randers den 28. Marts 1884,
at hans Bopæl er i Esbjerg,
at han hverken har været straffet eller tiltalt,
at han har faret med Skibet som 1. Styrmand fra i Juli Maaned 1917.

Anmeldelsen og Kaptajnens Forklaring gennemgaas Punkt for Punkt med Komparenten, der Punkt for Punkt fastholder, resp. tiltræder samme og intet ved at tilføje.

Paa Foranledning forklarer Komparenten:

1. De var Vagthavende paa Broen tilligemed Lodsen, da Eksplosionen fandt Sted? Svar: Ja.
2. Vil De beskrive, hvad der skete? Svar: Jeg stod bagbords for midtskibs ved Siden af Lodsen, da en frygtelig Eksplosion skete paa Styrbords Side, sættende høje Vandsøjler op og alt ramlede sammen midtskibs; man mærkede lige med det samme, at Skibet sank hurtigt, og Bagbords Redningsbaad sattes hurtigt ud, den Styrbords Baad var fuldstændig splintret; Jollen blev vist ogsaa knust, den stod løst for at kunne flyde, hvis Skibet sank; men saas ikke senere. Jeg med Lodsen og en Del af Besætningen gik i Baaden, hvor vi var 13, da der kastedes los, efter at havde ventet og raabt uden at faa Svar; det var farligt at holde sig længere langsides; senere fiskede vi Kaptajnen og 5 Mand op og eftersøgte nøje Stedet, hvor Skibet sank, uden at finde flere. Efter ca. 1 Times Forløb optoges vi af Patroljebaaden, som fortsatte Eftersøgningen.
3. Har De nogen Formening om det var en Torpedo eller en Mine, der foraarsagede Eksplosionen? Svar: Jeg, saavelsom alle de andre formener, det var en Torpedo, men der saas intet hverken til U-Baad eller Torpedoen.
4. Havde De en Mand paa Udkig? Svar: Nej, det var midt om Dagen, og vi holdt alle skarpt Udkig fra Broen.
5. Havde De nogen Redningsflaader ombord? Svar: Ja, vi havde to, en agterude og en midtskibs om Bagbord, de flød begge efter at Skibet var forsvundet.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

6. Saa De noget til 2. Mester? Svar: Nej.

Oplæst. Godkendt. Aftraadt.

Fremstaar paany Kaptajnen, der paa Foranledning udtaler sig i nøjeste Overensstemmelse med Styrmanden og Lodsen.

Fremstaar Rorsmanden Matros Nielsen. Komparenten forklarer:

at hedde Bertrand Nielsen,
at være født i Tønsberg den 13. Maj 1892.
at hans Bopæl var senest i Frederiksstad,
at han hverken har været straffet eller tiltalt,
at han har faret med Skibet som Matros fra i Oktober Maaned d. A.

Paa Foranledning forklarer Komparenten:

1. Var De ved Roret, da Katastrofen indtraf? Svar: Ja.
2. Bemærkede De noget usædvanligt: U-Baade, Torpedoer, Miner eller sligt? Svar: Nej, ingenting.
3. Styrede De efter Lodsens Anvisning? Svar: Ja.
4. Hvad foretog De Dem efter Eksplosionen? Svar: Jeg sprang til Bagbords Livbaad, den Styrbord og alt paa den Side var splintret; jeg kom i Baaden, som forblev saalænge nogen viste sig paa Skibet og kastede los for at komme klar af Skibet og ikke ind under Skibet, som hurtigt sank med Bagbords Slagside.
5. De saa det forsvinde under Havfladen? Svar: Ja, efter kort Tids Forløb.
6. Saa De noget til nogen af de 4 Forulykkede? Svar: Nej, intet.

Oplæst. Godkendt. Aftraadt.

Fremstaar 1. Maskinmester Hansen Komparenten forklarer:

at hedde Max Vilhelm Hansen,
at være født i København den 20. Oktober 1873,
at hans Bopæl er i Hellerup,
at han hverken har været straffet eller tiltalt,
at han har faret med Skibet som 1. Mester fra i Juli Maaned 1917.

Paa Foranledning forklarer Komparenten:

1. Var det Deres Vagt i Maskinen, da Eksplosionen indtraf? Svar: Ja, jeg var lige gaaet op i Maskindøren og kiggede ud, da en voldsom Eksplosion paa Styrbords Side syntes at sætte Skibet over mod Bagbord. Jeg søgte da at komme til mit Kammer for at faa min Redningsvest; det vanskeliggjordes af det nedstyrtende Vand og andre Genstande, men det lykkedes mig at komme ind og faa Vesten; jeg blev ved Døren mødt af 2. og 3. Mester, som løb over til Bagbords Side, jeg søgte at komme til Styrbords Redningsbaad, men det var umuligt, og løb da over til Bagbords Side, hvor jeg kom i Baaden.
2. Gjorde 2. Mester nogen Bemærkning til Dem, da De mødtes? Svar: Nej.
3. Lagde De Mærke til Udtrykket i hans Ansigt eller om der var noget unormalt? Svar: Nej, han farede forbi i et Nu.
4. Saa De ham springe overbord? Svar: Nej.
5. Kan De angive, hvem der opholdt sig nede i Maskinrummet og paa Fyrpladsen, da Katastrofen skete? Svar: I Maskinrummet var Donkeymanden Li Pen Sing og ved Fyrene var Kineseren Lin Ah Jale (eller Jole) og ved Kullempningen Argentineren Gomez.
7. Alle tre omkom, saavidt Dem bekendt? Svar: Ja, de er sikkert øjeblikkeligt blevet dræbte.
8. Saa De Skibet synke? Svar: Ja, fra Baaden efter nogle Minutters Forløb.

Oplæst. Godkendt. Aftraadt.

Fremstaar 2. Styrmand Pasbjerg. Komparenten forklarer:

at hedde Aage Folmer Pasbjerg,
at være født i Odense den 24. August 1889.
at hans Bopæl er i København,
at han hverken har været straffet eller tiltalt,
at han har faret med Skibet som 2. Styrmand fra i Juli Maaned 1917.

Paa Foranledning forklarer Komparenten:

1. Hvor opholdt De Dem, da Eksplosio-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

nen skete? Svar: Jeg sov i mit Kammer paa Bagbords Side; sprang straks ud i mit Undertøj og mødte da 2. Mester Hansen; han var meget bleg, med et forvirret Udtryk i Ansigtet; i et Nu satte han en Fod paa Gelænderet og sprang med fremstrakte Arme overbord.

2. Kunde De ikke forhindre ham deri? Svar: Jeg tænkte i Grunden selv paa at gøre det samme, men indsaa det livsfarlige deri, da Skibet stadig havde Fart paa, jeg saa 2. Mester svømme, men hurtig sakke agterud; jeg løb rundt til Styrbords Baad, som jeg fandt knust, og begav mig da til Bagbords Baad, hvori jeg kom i ovenanførte tynde Beklædning.

Oplæst. Godkendt. Aftraadt.

Fremstaar 3. Mester, Rasmussen; Komparenten forklarer:

at hedde Niels Emil Rasmussen,
at være født i Thurø den 11. August 1894,
at hans Bopæl er i Thurø,
at han hverken har været straffet eller tiltalt,
at han har faret med Skibet som 3. Mester fra i April Maaned 1917.

Paa Foranledning forklarer Komparenten:

1. Hvor befandt De Dem paa Skibet, da Explosionen skete? Svar: I mit Kammer paa Styrbords Side.
2. Beskriv hvad der skete? Svar: Jeg havde netop vasket mig, da en frygtelig Explosion skete, jeg kunde først ikke komme ud paa Grund af store Vandmasser, og det blev bælgmørkt; men kort efter blev det lyst og Døren lod sig aabne; straks jeg kom ud, saa jeg 2. Mester Hansen komme ud af sit Kammer, som var lige agten for mit; jeg saa ikke hans Ansigt, han vendte Ryggen til mig og løb saa hurtigt, han kunde over til Bagbords Side; jeg fulgte nogle faa Skridt efter ham, og saa ham springe op paa Gelænderet, og derfra paa Hovedet i Vandet; jeg var lige ved at følge hans Eksempel, men da jeg intet Redningsbælte havde paa, og det var koldt, opgav jeg det, og kom senere i Baaden.
3. Saa De noget til 2. Mester, efter at han var sprunget overbord? Svar: Nej, intet; jeg løb først hen til Redningsflaaden og derefter til Baaden.

Oplæst. Godkendt. Aftraadt.

Paa Konsulens Spørgsmaal til de som interesseret mødte og til Kaptajnen — der nu gjordes bekendt med foranstaaende Forklaringer — om yderligere Spørgsmaal ønskes rettet til de alt afhørte, svarede alle benægtende.

Konsulen mener det ikke i Undersøgelsens Interesse nødvendigt at afhøre flere af de af Besætningen mødte, og heri er saavel de interesserede som Kaptajnen enige.

Samtlige Deponenter, der er blevet afhørte enkeltvis, fremtræder nu samlede og bekræfter — efter samlet at være blevet behørigt formanet til Edsaflæggelse — hver for sig deres Forklaring med Lovens Ed.

Konsulen henleder endnu Kaptajnens Opmærksomhed paa hans Forpligtelse til i sin Tid i Danmark at melde sig til Søforhør.

Søforklaringen sluttet Kl. 4 Eftm.

Louis Zøllner,
Konsul.

Nr. 217/1917. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 15. November 1917.

Blum,
Ass.

Den fremlagte Rapport og den ligeledes fremlagte Udskrift af Søforklaring oplæses for og gennemgaas med de mødende og bekræftes af disse.

Kaptajnen bemærker, at Kendingsbogstaverne var N. V. L. K., saaledes som han har berigtiget det under Søforklaringen i Newcastle.

Ingen af de mødende begæredes yderligere adspurgt.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Retten sluttede Søforhøret.

Retten hævet.

C. Bærentsen.

C. F. Maegaard. *Wrisberg.*

»Novilloes
Rederi: R. Rasmussen. Hellerup.
Reg. Tonn. Br.: 2436.
Reg. Tonn. Net.: 1558.
Tons DW.: 3800.
Bygningssted: Hawthorn Leslie & Co. Newcastle.
Bygningsaar: 1895.
Materiale: Staal.
Klasse: Lloyd's Reg.
Assurance: Kr. 1,900,000. Arendals Søforsikrings-Selskab.

---

212. S/S. »ULFSBORG« af Kjøbenhavn.

Torpederet eller minesprængt i den biscayiske Havbugt den 23. Oktober 1917 paa Rejse fra Bilbao til Newport Mon. 17 Omkomne.

Udskrift af Søforhørsprotokollen ved Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn.

Aar 1917 den 23. November blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand: Overretsassessor Rump og dens Medlemmer: Kommandør Maegaard og Kaptajn Wrisberg.

Der foretoges:

Nr. 223/1917. Søforhør i Anledning af, at S/S. »Ulfsborg« er sænket.

Af Besætningen mødte:

Kaptajn Jon Rasmussen.

Matros Alf Jensen Stephensen.

Fyrbøder Vilhelm Victor Poul Ørsted.

For Rederiet C. K. Hansen mødte Skibsinspektør Maegaard.

For Krigs- og Kaskoassurandørerne mødte Kaptajn Michelsen.

Der fremlagdes en Skrivelse og en Rapport.

De fremlagte Dokumenter lyder efter hianden saaledes:

C. K. HANSEN.
Skibsrederi.

Kjøbenhavn K., den 23. Novbr. 1917.
Toldbodvej 15.

Til »Sø- og Handelsretten«, Kjøbenhavn.

I Anledning af S/S. »Ulfsborg«s Sænkning i Atlanterhavet den 23. Oktober d. A. tillader jeg mig at anmode Sø- og Handelsretten om Optagelse af Søforhør i Sagens Anledning.

S/S. »Ulfsborg« tilhørte A/S. »af 1896«, C. K. Hansen, Kjøbenhvan, og var paa Rejse fra Bilbao til Newport Mon. med en fuld Ladning (ca. 3000 Tons) Jern-Erts.

S/S. »Ulfsborg« var bygget i West Hartlepool 1894 og maalte 2040 Brutto Reg. Tons (1303 Netto Reg. Tons).

Ærbødigt
for *C. K. Hansen,*
Skibsinspektionen:
Neergaard.

1. Bilag: Rapport.

Nr. 223/1917. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 23. November 1917.

Blum,
Ass.

La Rochelle, den 27. Oktober 1917.

Rapport.

Den 22. ds. Kl. 12 Midnat afsejlede S/S. »Ulfsborg« fra Bilbao med en Ladning Jærn-Erts, bestemt til Newport Moon. Den 23. Kl. 10 Fmd. ankom Skibet til St. Jan de Lucie og ankrede der for styrbord Anker og 30 Fv. Kæde for at afvente Ordre fra Marineautoriteterne angaaende Konvoj. Ordren kom straks efter, at lette Ankeret Kl. 1½ Emd., og »Ulfsborg« fortsatte Rejsen, som 3. Skib i styrbords Række, ledsaget af to Patrouillebaade med La Pallice som næste Bestemmelsessted. Det blæste en frisk Kuling fra V. N. V., som tiltog i Styrke, og ud paa Natten blæste det en Storm med høj Sø; Formiddag den 24. aftog Vinden i Styrke, men Søen var meget urolig.

Kl. 5½ Emd., da »Ulfsborg« befandt sig en Skibslængde fra Dampskibet »Ajax« i dette Skibs Kølvandslinie hørtes en voldsom Eksplosion i Forskibet, og Skibet sank i Løbet af 5—6 Sekunder. Skibet sank paa 46° 3′ N. 1° 43′ V. grw. Aarsagen til Eksplosionen kendes ikke; Søen brød som en Lavine over Skibet og tog alt med sig;

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

undertegnede Fører kom to Gange under Vandet med Sugningen og kom op mellem en Del Vraggods og saa et Stykke borte Flaaden, hvorpaa sad Fyrbøder Ørsted. Efter ca. 5 Minutters Svømning naaedes Flaaden, og undertegnede blev trukket op paa samme af Fyrbøderen, fuldstændig udmattet; senere opdagedes Matros Stephensen, siddende paa et Vragstykke, og Fyrbøder Møller, svømmende efter Flaaden, men sank ca. 20 Favne fra samme; flere opdagedes ikke i Vandet.

Efter ca. 15 Minutters Forløb blev undertegnede Fører samt Matrosen og Fyrbøderen optagne af Patrouillebaaden og landsat i La-Pallice Kl. 12 Midnat. Patrouillebaaden kredsede paa Stedet, hvor Skibet sank, en lille Tid, men opdagede ikke flere Mennesker i Vandet. Under Katastrofen er alle Skibets Papirer gaaet tabt.

J. Rasmussen,

Alf Jensen Stephensen, *V. Ørsted,*

Nr. 223/1917. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 23. November 1917.

Blum,
Ass.

Den fremlagte Rapport oplæstes for og bekræftedes af de mødende.

Kaptajnen forklarede, at Dagbogen og alt andet gik tabt.

Skibet sejlede paa den foreskrevne Plads i Konvojen, og Skibet var paa den foreskrevne Plads, da Vidnet et Minut før Ulykken gik agter for at spise.

2. Styrmand Hansen var da paa Broen sammen med Rorgængeren Fagerström og Udkigsmanden Sjöblom. Der havde intet usædvanlig været set eller hørt forinden, eller overhovedet været bemærket noget mistænkeligt ombord.

Vidnet hørte da en voldsom Eksplosion og styrtede op paa Dækket, og saa da Søen skylle ind over Dækket forfra. Vidnet saa Broen og Bestiklukafet knust om Bagbord af Eksplosionen. Vidnet raabte straks, at de alle skulde søge hen mod Redningsflaaden, som laa paa Nr. 3 Luge, idet Vidnet var klar over, at Skibet var synkefærdigt, og at der ikke var Tid til at sætte Baadene i Vandet.

Vidnet saa ikke noget til 2. Styrmand, som maaske straks var knust, men saa Sjöblom staa ved Styrbords Redningsbaad, som han søgte at fire af. Der stod tillige 1. Styrmand og et Par Mand. Vidnet saa tillige 1. og 2. Mester, som var komne op paa Dækket, og Hovmesteren, som holdt sig fast ved Gelænderet om Styrbord, og som Vidnet forgæves søgte at faa hen paa Flaaden.

Efter nogle faa Sekunders Forløb naaede Bølgen forfra Vidnet og slog ham overbord, og da Vidnet kom op, var Skibet sunket. Det havde ligget omtrent 20° forover. Han svømmede da hen til Redningsflaaden, hvor Fyrbøder Ørsted var kommen op, og han saa ikke andre af Besætningen end Matros Stephensen paa et Vragstykke, Donkeymand Møller, som søgte at svømme hen til Flaaden, men sank, uden at man havde kunnet komme ham til Hjælp, samt mulig nogle Hoveder henne ved Vragstykkerne, som han ikke bestemt kunde se, og som i alt Fald forsvandt. Efter nogen Tid blev de tre tilstedeværende optagne af Patrouillebaaden, hvilket var det eneste Skib, der forblev paa Ulykkesstedet, da det var forbudt de øvrige at standse. Den kredsede nogen Tid paa Stedet, men der var ikke flere at opdage. Redningsbaadene var udsvingede, og Tømmerflaaden laa parat paa Nr. 2 Luge.

Redningsbælte havde været uddelt til hver af Besætningen. Undertiden gik de med det paa, men de, der var paa Broen, havde det i hvert Fald ikke paa ved den Lejlighed, Vidnet heller ikke. Ladningen bestod af Jærnerts. Eksplosionen kan ikke hidrøre fra Skibet selv. Vidnet fik ikke efter Eksplosionen talt med nogen paa Skibet eller hørt, hvorledes Ulykken var sket. Patrouillebaadens Fører meddelte senere, at han havde hørt Eksplosionen, men at »Ulfsborg« allerede, da han vendte sig om for at se efter det, var ved at synke. Han

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

sagde, at han ingen Fare havde bemærket i Nærheden.

Matros Stephensen forklarer, at han var til Køjs, da Ulykken skete. Hans Kammer var foran for Nr. 2 Luge. Han skyndte sig op, og lige foran ham løb Fyrbøder Olsson. Vandet var straks trængt ind i Kammeret. Han antager, at Eksplosionen er foregaaet omtrent ved Broen. Straks, idet han var kommen op, blev han skyllet overbord, uden at have set noget til de andre. Han arbejdede sig op, og saa da kun Hækken af Skibet over Vandet et Øjeblik. Han fik, idet han dykkede op, fat paa en Luge, der flød, og kom derfra op paa et Stykke af Broen. Han havde ikke haft Tid til at medtage sit Redningsbælte, som han havde ved Siden af Køjen.

Vidnet saa foruden Kaptajnen og Ørsted paa Tømmerflaaden og Donkeymand Møller, der var ved at arbejde sig henimod Flaaden, kun antagelig nogle Hoveder henne mellem Vraggodset. Disse Hoveder forsvandt imidlertid, uden at man havde kunnet komme dem til Hjælp. Der var kun Patronillebaaden, der kom dem til Hjælp og optog dem efter et Kvarter. Den eftersøgte de andre ved Vragstykkerne, men der var intet at se.

Fyrbøder Ørsted forklarer, at han var i Bunkerne, som fandtes lidt agten for Broen, da Eksplosionen skete. Det lød, som om den skete ovenover.

Da Vidnet fo'r op, saa han Fyrbøder Johnbeck, der havde været paa Fyrpladsen, komme op ad Lejteren under Lugen. Da Vidnet kom op, var næsten hele Forskibet under Vand; Vidnet hørte Kaptajnen raabe noget og skyndte sig hen til Flaaden. Vidnet saa bl. a. Sjöblom og Kok Wagner staa ved Styrbords Baad. Idet Skibet sank, skylledes Flaaden over mod Vantet, og Vidnet, der var den eneste paa Flaaden, blev slaaet af den, men kom atter op paa den, da han dukkede op. Skibet var da helt forsvundet, og Vidnet saa kun Kaptajnen og Donkeymand Møller, der sank omtrent 20 M. fra Flaaden, uden at man kunde komme ham til Hjælp. Vidnet havde forgæves kastet en Planke ud heimod ham. Endvidere saa han Matros Sjöblom paa et Stykke af Broen.

Ingen af de to sidste Vidner havde faaet talt med nogen ombord om, hvorledes Ulykken var sket.

De mødende forklarer, at de øvrige ombordværende, om hvilke der intet senere er erfaret, og som maa være omkomne ved denne Lejlighed, er følgende:

1. Styrmand Hans Hemmingsen, født 5. Maj 1872, Kildevældsgade 65, gift.

2. Styrmand Hans Peter Hansen, boende Elmevej, Løgstør, ugift.

Matros Ægidius Constantin Fagerström, født 3. November 1890 i Finland, ugift.

Matros Joh. Alb. Widolf Petterson, født 28. August 1890 i Sverrig, ugift.

Matros Edvin Johs. Sjöblom, født 15. Juni 1896 i Finland, ugift.

Letmatros Niels Bernh. Nilsson, født 6. September 1894 i Sverrig, ugift.

Letmatros Hans Peter Ove Hjorth, født 25. Marts 1898 i Klemensker, Bornholm, ugift.

Dreng Vald. Emil Nielsen, født 8. April 1900 i Helsingør.

1. Mester Chr. Nielsen, født 3. Januar 1883 i Nyborg, gift, Nordlandsgade 9, 3., Kjøbenhavn.

2. Mester Hans Henrik Schmidt, født 22. Januar 1887 i Dragør, gift, boende i Dragør.

Maskinassistent Chr. S. Christiansen, født 9. September 1895 i Nyborg, boende i Dragør.

Fyrbøder Holger Vald. Møller, født 26. April 1876 i Skellerup, gift.

Fyrbøder Joh. Aug. Bergroth, født 21. December 1890 i Finland, ugift.

Fyrbøder Thorv. Vald. Johnbek, født 19. August 1885 i Kjøbenhvan, ugift.

Fyrbøder Edvin Olsson, vistnok nogle og tyve Aar gammel, svensk.

Hovmester Mathias Lauritz Knudsen, født 1853 paa Fejø, gift.

Kok Ferdinand Ludvig Georg Wagner, født 15. December 1895 i Lyngby, ugift.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

De mødende bekræfter, at alle de nævnte var ombord, da Ulykken skete.

Oplæst, vedstaaet.

Ingen af de mødende begæredes yderligere adspurgt.

Søforhøret sluttet.

Retten hævet.

Rump.

C. F. Maegaard. *Wrisberg.*

»Ulfsborg«s

Rederi: »Aktieselskabet Dampskibsselskabet af 1896«. Kjøbenhvan.

Reg. Tonn. Br.: 2040.

Reg. Tonn. Net.: 1303.

Tons DW.: 2949.

Bygningssted: Irvine & Co. W. Hartlepool.

Bygningsaar: 1894.

Materiale: Staal.

Klasse: Lloyd's Reg. ✠ 100 A 1.

Assurance: Kr. 1,650,000. Engelske Assurandører.

---

213. S/S. »KAI« af Kjøbenhavn.

Sænket i Atlanterhavet den 5. Novbr 1917 paa Rejse fra Melilla til Port Talbot med en Ladning Jernerts. Ingen Omkomne.

Udskrift af Søforhørsprotokollen ved Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn.

Aar 1917 den 22. December Kl. 11¼ blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand: Overretsassessor Rump og dens Medlemmer: Kaptajn Olsen og Kaptajn Wrisberg.

Der foretoges:

Nr. 240/1917. Søforhør i Anledning af, at S/S. »Kai« er sænket.

Af Besætningen mødte:

Kaptajn K. Jensen.

Matros M. Münnike.

Matros Søren Knoth.

Fyrbøder Rasmus Rasmussen.

Fyrbøder Jakob Petersen.

Fyrbøder Hans Lind.

Hovmester Karl Sommer.

Kok Aage L. Hansen.

Messedreng Peter Jensen.

For Rhederiet Holm & Wonsild mødte Kaptajn Hagedorn.

Der fremlagdes Udskrift af Søforklaring, aflagt for Konsulatet i Cadiz samt en Notits, indeholdende de forskellige Oplysninger om Skibet.

De fremlagte Dokumenter lyder efter hinanden saaledes:

At dette er en tro Afskrift af Protokol for Søforklaring, afholdt paa dette Konsulat den 9. November 1917 i Anledning af, at dansk Damper »Kai« af Kjøbenhavn den 5. Novbr. 1917 er blevet kapret af en tysk Undervandsbaad, bekræftes herved.

Kgl. dansk Konsulat i Cadiz, den 15. November 1917.

Cordt Bay,
Konsul.

Afskrift
af Protokol, angaaende Søforklaring 1917.

Den 9. Novbr. Kl. 5 Eftm. optoges efter forudgaaende Berammelse paa det danske Konsulat i Cadiz Søforklaring i Anledning af, at Dampskibet »Kai«, Kaptajn Konrad Jensen, af Kjøbenhavn, undervejs fra Melilla (Afgangsdagen den 29. Oktbr. 1917) til Port Talbot med en Ladning Jernerts den 5. Novbr 1917 blev kapret af en tysk Undervandsbaad.

Konsulen fremlagde Kaptajnens Anmeldelse og det denne vedlagte Udskrift af Skibsdagbogen — om hvis Tilstrækkelighed og ordrette Overensstemmelse med Dagbogen han i Forvejen havde forvisset sig, givende fornøden Paategning om Overensstemmelsen.

Skibsdagbogen var tilstede, ligesaa en Fortegnelse over Skibets Besætning. Af Dagbogen fremgaar det, at Skibet maaler 858,40 R. T. N. og har Kendingsbogstaverne N. L. F. V. Af Kaptajnens Anmeldelse fremgaar det, at Skibets Nationalitetspapirer blev udleveret til Chefen for Undervandsbaaden samt at Maskindagbogen, Kaptajnens Skibsførerbevis og Besætningens Søfartsbøger ikke blev reddede fra Skibet.

Mødt var: Kaptajnen og efter forudgaaende Aftale med Konsulen af Besætningen: 1. Styrmand Pedersen, 2. Styrmand Sandvej, 2. Maskinmester Brandt, Matros Münnike og Fyrbøder Pedersen.

Fremstaar Kaptajn K. Jensen, der un-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

der Henvisning til den eventuelle Edsaflæggelse og til Lovens strenge Straf for Mened behørigt formanes til Sandhed, og navnlig derved ogsaa gøres opmærksom paa, at det er hans uvægerlige Pligt intet at fordølge, som kan tjene til Oplysning.

Kaptajnen forklarer
at hedde Konrad Poul Christian Jensen,
at være født paa Læsø den 14. Novbr 1877,
at hans Bopæl er Bangsbo, Læsø,
at han hverken har været straffet eller tiltalt,
at han har ført Skibet fra i Juli Maaned 1917.

Uddraget af Skibsdagbogen samt Anmeldelsen gennemgaas Punkt for Punkt med Kaptajnen, der Punkt for Punkt fastholder samme og intet ved at tilføje.

Paa Anledning forklarer Kaptajnen:

1. at han ikke kan tænke sig nogen herboende, som selv eller som Repræsentant for Trediemand er interesserede i Sagen.
2. at Undervandsbaaden havde tysk Marineflag oppe;
3. at han ikke saa S/S. »Kai« blive sænket, men at han, da han sidste Gang forlod Skibet, saa, at dets Luger var blevne aabnede af Undervandsbaadens Folk, samt at der laa nogle smaa Bomber paa Dækket;
4. at han ikke senere hørte nogen Eksplosion fra Skibet;
5. at saavel Kaptajnen som Officererne paa den spanske Damper »Isla De Panay« gav dem en overordentlig pæn Behandling og straks sørgede for dem i enhver Retning med Mad og Køjepladser, tiltrods for, at det var midt om Natten;
6. at dersom de var bleven i Baadene en Time længere, vilde være drevne til Søs, da der straks efter at Damperen optog dem opstod en frisk nordlig Kuling;
7. at alle kom godt fra Skibet, undtagen Kaptajnen, som fik venstre Ben i Klemme mellem Skibssiden og Baaden, hvorved det blev en Del læderet og maatte under Lægebehandling.

Oplæst. Godkendt. Aftraadt.

Konsulen bemærker, at heller ikke han kender nogen her, som kan være interesseret i Sagen.

Fremstaar 1. Styrmand P. S. Petersen — som har ført Skibsdagbogen —, som under Henvisning til den eventuelle Edsaflæggelse og til Lovens strenge Straf for Mened behørigt formanes til Sandhed, og navnlig derved ogsaa gøres opmærksom paa, at det er hans uvægerlige Pligt intet at fordølge, som kan tjene til Oplysning.

Komparenten forklarer:
at hedde Peder Søren Pedersen,
at være født i Østerby, Læsø, den 1. November 1877,
at hans Bopæl er i Østerby, Læsø,
at han hverken har været straffet eller tiltalt,
at han har faret med Skibet som 1. Styrmand fra i April Maaned 1917.

Uddraget af Skibsdagbogen samt Anmeldelsen og Kaptajnens Forklaring gennemgaas Punkt for Punkt med Komparenten, der Punkt for Punkt fastholder, respektive tiltræder samme og intet ved at tilføje, dog bemærker han ad Kaptajnens Anmeldelse, at han ikke var paa Vagt, da Skibet standsedes, og derfor intet ved om, hvad der hændte i de første Øjeblikke, ligesom det er en Selvfølge, at ingen anden end Kaptajnen kan vide, hvad der forefaldt ombord paa Skibet, den Gang Kaptajnen og Folkene fra Undervandsbaaden var ombord, eftersom Komparenten tillige med Skibets øvrige Besætning da opholdt sig i Baadene.

Forelæst. Godkendt. Aftraadt.

Fremstaar 2. Styrmand I. V. Sandvej, — som var Vagthavende paa Broen, da Undervandsbaaden sigtedes —, der under Henvisning til den eventuelle Edsaflæggelse og til Lovens strenge Straf for Mened, behørigt formanes til Sandhed og navnlig derved ogsaa gøres opmærksom paa, at det er hans uvægerlige Pligt intet at fordølge, som kan tjene til Oplysning.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Komparenten forklarer:
at hedde Jens Valdemar Sandvej,
at være født i Nørre Tranders Sogn, Aalborg, den 22. December 1889,
at hans Bopæl er Danmarksgade 74, Aalborg.
at han hverken har været straffet eller tiltalt,
at han har faret med Skibet som 2. Styrmand fra i Juli Maaned 1917.

Uddraget af Skibsdagbogen samt Anmeldelsen og Kaptajnens og 1. Styrmands Forklaringer gennemgaas Punkt for Punkt med Komparenten, der Punkt for Punkt fastholder, resp. tiltræder samme og intet ved at tilføje.

Paa Foranledning forklarer Komparenten:
8. at han først saa Taarnet paa Undervandsbaaden lidt foran for tværs om Styrbord, knap 2 Kml. fra Skibet, men at den straks kom helt til Overfladen, hvorefter han varskoede Kaptajnen.

Forelæst. Godkendt. Aftraadt.

Fremstaar 2. Maskinmester V. Brandt — som var vagthavende Maskinmester, da Skibet standsedes af Undervandsbaaden —, der under Henvisning til den eventuelle Edsaflæggelse og til Lovens strenge Straf for Mened behørigt formanes til Sandhed og navnlig derved ogsaa gøres opmærksom paa, at det er hans uvægerlige Pligt intet at fordølge, som kan tjene til Oplysning.

Komparenten forklarer:
at hedde Valdemar Aage Hansen Brandt,
at være født i Kastrup den 27. Marts 1891,
at hans Bopæl er i Præstøgade 7, Kjøbenhavn,
at han hverken har været straffet eller tiltalt,
at han har faret med Skibet som 2. Maskinmester siden i April Maaned 1917.

Uddraget af Skibsdagbogen samt Anmeldelsen og Kaptajnens og Styrmændenes Forklaringer gennemgaas Punkt for Punkt med Komparenten, der Punkt for Punkt fastholder, resp. tiltræder samme og intet ved at tilføje.

Paa Foranledning forklarer Komparenten:
9. at han straks, da der fra Broen blev slaaet »Stop«, lukkede Stoppeventilen med det hurtige Apparat, hvorefter han gik op paa Dækket.

Forelæst. Godkendt. Aftraadt.

Fremstaar Matros M. Münnike — som stod til Rors, da Undervandsbaaden standsede Skibet — der under Henvisning til den eventuelle Edsaflæggelse og til Lovens strenge Straf for Mened formanes til Sandhed og navnlig derved ogsaa gøres opmærksom paa, at det er hans uvægerlige Pligt intet at fordølge, som kan tjene til Oplysning.

Komparenten forklarer:
at hedde Martinus Petersen Münnicke,
at være født i Kjøbenhavn den 31. December 1891,
at hans Bopæl er i Vigerslev Allé 8, 1., Valby, Kjøbenhavn,
at han hverken har været straffet eller tiltalt,
at han har faret med Skibet som Matros fra i April Maaned 1917.

Uddraget af Skibsdagbogen samt Anmeldelsen og Kaptajnens og Officerernes Forklaringer gennemgaas Punkt for Punkt med Komparenten, der Punkt for Punkt fastholder, resp. tiltræder samme; dog bemærker han, at han ikke saa Kaptajnen paa Broen, efter at Undervandsbaaden var sigtet, ad. Kaptajnens Anmeldelse.

Forelæst. Godkendt. Aftraadt.

Fremstaar Fyrbøder J. Pedersen, — som havde Vagt paa Fyrpladsen, da Undervandsbaaden standsede Skibet, der under Henvisning til den eventuelle Edsaflæggelse og til Lovens strenge Straf for Mened formanes til Sandhed og navnlig derved ogsaa gøres opmærksom paa, at det er hans uvægerlige Pligt intet at fordølge, som kan tjene til Oplysning.

Komparenten forklarer:
at hedde Jakob Pedersen,
at være født i Aabybro den 2. Juli 1859,

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

at hans Bopæl er i Borgeby, Fledie St., Sverrig,
at han hverken har været straffet eller tiltalt,
at han har faret som Fyrbøder med Skibet siden i April Maaned 1917.

Uddraget af Skibsdagbogen samt Anmeldelsen og de allerede afgivne Forklaringer gennemgaas Punkt for Punkt med Komparenten, der Punkt for Punkt fastholder, resp. tiltræder sammen og intet ved at tilføje.

Forelæst. Godkendt. Aftraadt.

Paa Konsulens Forespørgsel til Kaptajnen — der nu gjordes bekendt med foranstaaende Forklaringer — om yderligere Spørgsmaal ønskes rettet til de alt afhørte, udtalte Kaptajnen, at han ad Matros Männickes Bemærkning om ikke at have set Kaptajnen paa Broen efter at Undervandsbaaden var sigtet, ønskede, at der til 2. Styrmand Sandvej rettedes et direkte Spørgsmaal angaaende dette Punkt.

Fremstaar paany 2. Styrmand J. V. Sandvej, der paa Anmodning udtaler sig i nøjeste Overensstemmelse med Kaptajnens Anmeldelse, og bekræfter, at Kaptajnen straks kom op paa Broen, da han, 2. Styrmand, varskoede ham grundet paa, at Undervandsbaaden var sigtet.

Samtlige Deponenter, der var bleven afhørt enkeltvis, fremtræder nu samlede og bekræfter — efter samlet at være blevet behørigt formanet til Edsaflæggelse — hver for sig deres Forklaring med Lovens Ed.

Konsulen henleder endnu Kaptajnens Opmærksomhed paa hans Forpligtelse til i sin Tid i Danmark at melde sig til Søforhør.

Søforklaringen sluttet Kl. 6,45 Eftm.
undertegnet *Cordt Bay*,

Konsulatets Stempel.

Afskrift af Kaptajnens Anmeldelse.

Cadiz, den 6. November 1917.

Til
Det danske Consulat
i Cadiz.

Jeg tillader mig herved ærbødigst at indsende følgende Rapport angaaende S/S »Kai«s Kapring af en tysk U-Baad den 5. November 1917.

Mandag den 5. November omtrent Kl. 4,45 Eftm. saas en Undervandsbaad omtr. tv. om Stb. ca. $1^1/_2$ Kml. Afs. 2. Styrmand, som havde Vagt, sendte den engelske Signalmand ned til Føreren, som opholdt sig i Bestiklukafet, for at bede ham fra Styrmanden komme op paa Broen, da Styrmanden ønskede hans Nærværelse. Saasnart Føreren blev underrettet, gik han op paa Broen og spurgte 2. Styrmand, hvad der var i Vejen, hvortil 2. Styrmand svarede, at der var en U-Baad i Sigte og pegede paa den. Da Føreren straks antog den for tysk, gav han Ordre til at gøre Baadene klare, og gik 2. Styrmand ned fra Broen og i Gang dermed, samtidig som der blev purret ud overalt.

Folkene var imidlertid løbet til og begyndte at fire Bb. Baad. Føreren saa nu, at Forenden blev firet hurtigere end Agterenden, hvorfor han gik derned for at forhindre, at de skulde fire Forenden saa langt ned saa Søen kunde faa fat i den og den derved kunde mistes.

Medens Mandskabet var i Gang med at faa Baadene klare, fyrede U-Baaden et Skud, hvorefter Maskinen stoppedes, og Mandskabet gik i Baadene. Da Føreren havde forvisset sig om, at alle Mand var i Baadene, gik han selv i Bb. Baad og forlod Skibet medtagende Skibspapirerne.

Efter at Baadene havde forladt Skibet satte U-Baaden et Signal som dog ikke kunde aflæses, men kom han nu hurtigt ned mod Baadene og vinkede; da Baadene var kommen ham paa Prajehold kaldte han paa Kaptajnen og beordrede ham om Bord i U-Baaden med Skibspapirerne. Da Chefen paa U-Baaden fik at vide, at Skibet var lastet med Jernerts til Port Talbot erklærede han overfor Føreren Skibet for Prise, da det var lastet med Krigskontrabande og føjede til, at det skulde sænkes, og gav han Føreren Ordre til at sætte nogle af U-Besætningen om Bord i »Kai«,

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

hvorefter han lovede ikke at forulempe Baadene, og opgav han endvidere, at Cap San Marie skulde ligge i retv. Nord.

Da disse Mænd fra U.-Baaden var kommen om Bord i »Kai« maatte Føreren vise dem Skibets Proviant, da U.-Baaden vilde have Provianten, Søkortene, Medicinen samt Fyrværkerisagerne om Bord og vilde beholde Skibets Jolle til at færge med. Efter Anmodning fra Føreren tillod de ham at smide noget Tøj til Mandskabet ned i Baadene og beordrede de ham derefter forlade Skibet. Ca. 5,45 Emd. forlod Føreren sidste Gang »Kai« og roede Baadene nord efter for at forsøge at naa Land. Omtrent Kl. 1 Fmd. den 6. November saas Toplanternerne paa en vestgaaende Damper; der blussedes fra Baadene og ca. Kl. 2 Fmd. var alle Mand om Bord i Damperen, som viste sig at være »Isla de Panay« fra Barcelona paa Rejse fra Cadiz til New York. Damperen gik tilbage til Cadiz, og ved Middagstid den 6. November var alle Mand landsat i Cadiz.

Efter Ankomsten til Cadiz er der ved Udsætning i Kort fundet, at »Kai«s Plads, hvor den blev forladt, har været 36° 34 N. Brd., 8° 11 V. Lgd. (udsat fra Skibets Middagsbestik).

Samtidig indsender jeg Dagbogen, et Uddrag af samme samt en Fortegnelse over Skibsbesætningen og meddeler — som det tillige fremgaar af Rapporten — at Skibets Papirer, Folkelisten indbefattet, er taget fra mig af Chefen paa U.-Baaden og at Maskindagbogen samt Mandskabets Søfartsbøger og Passer samt mit eget Skibsførerbevis er bortkommet under den os overgaaede Ulykke, og beder jeg Consulatet fastsætte Tiden, naar Søforklaring kan afholdes.

Med Højagtelse
undertegnet *K. Jensen*,
Fører af S/S »Kai«.

Afskrift
af Uddrag af S/S »Kai«s Skibsdagbog. — Paa Rejse fra Melilla til Port Talbot via Gibraltar.

Mandag den 29. Oktober Kl. 7,30 Emd. lettede fra Melilla Rhed. Kl. 9,50 Emd. pass. Cap Tres Forcas 1 Km. Afst.

Onsdag den 31. Oktober Kl. 1,5 Emd. stoppede og fik Lods ved Gibraltar. Kl. 2,15 ankrede i Gibraltar Bugt, 45 Fv. Kæde.

Torsdag den 1. November fyldte Bunkerkul ved Kulhulk Nr. 59. Om Emd. ankrede igen paa Bugten.

Fredag den 2. November Kl. 8 Fmd. lettede Anker, manøvrerede med Lods om Bord hen langs Siden paa Kulhulk Nr. 8, indtog Rest af Bunker. Kl. 11,45 Lods om Bord, manøvrerede fra Kulhulken ind i Gibraltar Havn, assisteret af Slæbebaad. Kl. 1 Emd. fortøjede langs Siden andet Skib, Trosser i Land For og Agter.

Lørdag den 3. November. Ved Aftenstid ankom 2 mandlige Passagerer som var sendt af den danske Konsul i Gibraltar, ligeledes kom en engelsk Signalgast, sendt af det engelske Admiralitet, der skulde være med paa Rejsen op for at være behjælpelig med Signalering.

Søndag den 4. November, Lods om Bord. Kl. 9 Fmd. manøvrerede ud af Havnen. 9,20 Fmd. ankrede udenfor Molen, indtog fersk Vand. Kl. 10 Fmd. lettede igen, gik med forskellig Fart rundt Europa Pt. Kl. 0,30 Emd. ankrede i Catalan Bugt, 30 Fv. Kæde. Kl. 2 Emd. hev kort paa Kæden. Kl. 2,45 Emd. lettede fra Catalan Bugt, søgte Pladsen i Kolonnen. Kl. 4 Emd. styrede vestlige Kurser med Konvojen. Stille, ingen Sø, Barm. 30,20. Kl. 5,45 Emd. Carnero Pt. tv. satte Loggen, vis 0. Kl. 7,15 Emd. Tariffa Fyr tv. 3,5 Km. Af. Lg. 11. Kl. 8 Emd. Lg 17. Vind vestl. 2, Sø 2, Barm. 30,15. Fra Kl. 8—9,10 Emd. styrede V. t. N. Kl. 9,10 Emd. fik tæt Taage, styrede flere forskellige vestlige Kurser med forskellig Fart, efter Lyden (Taagesignalerne) fra Skibene i Konvojen. Kort før Midnat lettede Taagen. Kl. 12 (Midnat) Lg. 43. Vind stille. Sø 2, Barm. 30,10, satte Kursen til N. V. t. V. $^1/_4$ V. Cap Trafalgar Fyr tv. 10 Km. Afstd. giss.

Den 5. November Kl. 2 Fmd. Vind N.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

V., Sø 4. Skibet sakker agter ud for Konvojen; arbejder i Søen og tager Vand over forude. Kl. 4 Fmd. Lg. 71, Vind N. N. V. 7, Sø 6, Barm. 30,6, styrede samme Kurs. Kl. 8 Fmd. Lg. 92, Vind N. V. 7, Sø 6. Barm. 30,04, forandrede Kurs til N. V. $^3/_4$ V. Paa Formiddagsvagten Vind nordl. aftagende Kuling og Sø. Kl. 12 Middag Log. 117, Vind nordl. 5, Sø 5, Barm. 30,3. Skibet er ved Middagstid ca. 8—10 Km. agter ud fra Konvojen. Fra Middag styrede samme Kurs. Kl. ca. 0,30 Emd. kom en Hjælpekrydser fra Konvojen tilbage til »Kai«, signalerede aaben de hemmelige Ordrer, følg foreskrevne Rute. Kl. 1,35 Emd. forandrede Kurs til N. V. t. V. $^3/_4$ V., Lg. 126. Kl. 4 Emd. Lg 144, Vind N. N. V., Vind 3, Sø 5, Barm. 30,00. Styrede samme Kurs til Undervandsbaaden kom.

undertegnet: *P. Pedersen,*

At foranstaaende er en tilstrækkelig og korrekt Udskrift af Dpr. »Kai«s Skibsdagbog bekræftes herved.

Kgl. dansk Konsulat i Cadix, den 9. November 1917.

undertegnet: *Cordt Bay,*

Konsulatets Stempel.

Afskrift.

Folkeliste S/S »Kai«.

K. Jensen, Captain, Dansk.
P. S. Pedersen, 1. Styrmand, Dansk.
J. V. Sandvej, 2. Styrmand, Dansk.
J. Lund, 1. Mester, Dansk.
V. Brandt, 2. Mester, Dansk.
K. Sommer, Hovmester, Dansk.
Aa Hansen, Kok, Dansk.
P. Jensen, Messedreng, Dansk.
M. Münnicke, Matros, Dansk.
S. Knoth, Matros, Dansk.
Domingo Sandoval Ortiz, Matros, Spansk.
Ramon Salcedo Ramos, Matros, Spansk.
Antonio Guerra Atiense, Matros, Spansk.
R. Rasmussen, Fyrbøder, Dansk.
H. Lind, Fyrbøder, Dansk.
J. Petersen, Fyrbøder, Dansk.
Juan Zamorra Berber, Fyrbøder, Spansk.

Nr. 240/1917. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 22. December 1917.

Blum,
Ass.

S/S »Kai«.

Brutto Tons 1390,96, Netto Tons 858,40, Kendingsbogstaver N. L. F. V., Nom. H. K. 150 indicerede 600. Bygget i Sunderland 1883. Klasset i 1912 i Norsk Veritas.

Afgik fra Melilla 29. Oktober 1917 med Jernerts bestemt til Port Talbot, blev sænket den 5. Novbr. samme Aar af tysk Undervandsbaad.

Nr. 240/1917. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 22. December 1917.

Blum,
Ass.

Kaptajnen forklarer, at Skibets øvrige Officerer samt Skibsdagbogen endnu ikke er kommen hjem.

Den fremlagte Udskrift af Forklaringen for Konsulatet oplæstes for og bekræftedes af de mødende.

Kaptajnen forklarer, at da han blev varskoet, var han et Øjeblik paa Broen.

Matros Münnicke og Hovmester Sommer erklærede, at de var paa Dækket, da Undervandsbaaden kom i Sigte og blev paa Dækket, til de alle gik fra Borde. Da Kaptajnen blev varskoet, saa de ham komme fra Bestiklukafet paa Styrbords Side og gaa gennem Styrbords Side og gaa gennem Styrehuset over til Bagbords Redningsbaad.

Kaptajnen forklarer, at Skibet efterhaanden sakkede agterud fra Konvojen, og fra Kl. 4 Eftermiddag kunde de ikke længere se Konvojen. Kaptajnen havde saa snart han fik Ordre hertil af Hjælpekrydseren, aabnet den hemmelige Sejlordre og fulgt denne. »Kaj« førte dansk Flag og danske Nationalitetsmærker. Paa Undervandsbaaden saa de hverken Flag eller Signaler, førend de var komne i Baadene. Undervandsbaaden viste sig da at være tysk. Der var ikke meget Vind, hvorimod der var temmelig stærk nordlig Dønning, og

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

kort efter at de var komne ombord i den spanske Damper, friskede Vinden op.

De kom alle velbeholdne i Land, men fik intet reddet af Betydning.

Redningsbaadene var de ikke i Stand til at bjerge, og han overlod dem til den spanske Damper, hvis den vilde bjerge dem. Kaptajnen saa ikke, hvad der foregik med »Kaj«, efter at de havde forladt det, Lugerne var da taget af og Bomber lagt paa Dækket.

Kaptajn Hagedorn meddeler, at baade Skib og Ladning var forsikret i England.

Oplæst. Vedstaaet.

De øvrige mødende bekræfter iøvrigt Kaptajnens Forklaring.

Søforhøret udsat.

Retten hævet.

Rump.

H. S. A. Olsen. *Wrisberg.*

Aar 1917 den 28. December Formiddag Kl. 10 blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand: Overretsassessor Rump og dens Medlemmer: Kaptajn Olsen og Kaptajn Wrisberg.

Der foretoges:

Nr. 240/1917.

Forhøret fortsat.

Af Besætningen mødte:

Kaptajn K. Jensen.

1. Styrmand P. S. Pedersen.

2. Styrmand J. V. Sandvej.

1. Mester Ingolf Lund.

2. Mester V. Aa Hansen Brandt.

For Rhederiet mødte Kaptajn Hagedorn.

Det i forrige Retsmøde fremlagte oplæstes for de mødende og bekræftedes af disse, idet navnlig 2. Styrmand gentager sin for Konsulatet afgivne Forklaring.

Oplæst. Vedstaaet.

Ingen af de mødende begæredes yderligere adspurgt.

Søforhøret sluttet.

Retten hævet.

Rump.

H. S. A. Olsen. *Wrisberg.*

»Kaj«

Rederi: Dampskibs-Aktieselskabet »Myren«. København.

Reg. Tonn. Br.: 1391.

Reg. Tonn. Net.: 858.

Tons DW.: 2000.

Bygningssted: Osbourne, Graham & Co. Sunderland.

Bygningsaar: 1883.

Materiale: Jern.

Klasse: Norske Ver. 1. A. 1.

Assurance: Kr. 1,090,000. Engelske Assurandører.

---

214. 3-m. Skonnert »LINDHARDT« af Thurø.

Beskudt og sænket i Nordsøen den 8. Novbr. 1917 paa Rejse fra Reykjavik til Thurø i Ballast. Ingen Omkomne.

Aar 1917 den 14. November, Eftermiddag Kl. 12¾ blev Ekstraret sat af Rettens Formand: J. Koch og dens Medlemmer: Kommandør Maegaard og Kaptajn Wrisberg.

Der foretoges:

Nr. 216/1917 Søforhør i Anledning af, at 3-mastet Skonnert »*Lindhardt*« er sænket.

Af Besætningen mødte:

Kaptajn P. M. Madsen.

Styrmand M. E. Lundqvist.

Baadsmand Niels Jensen.

Letmatros P. M. Bom.

Ungmand A. F. Rasmussen.

Ungmand Ernst Rasmussen.

Matros K. J. Hansen.

For Petersen, Møller & Hoppe mødte Hr. Johs. Nielsen.

For Krigsforsikringen mødte Kaptajn Fabricius og Direktør Dreyer.

Kaptajnen medbragte Skibets Kort.

Der fremlagdes 1 Rapport som oplæstes for og bekræftedes af de mødende, kun at de ikke saa nøje kan angive Skuddenes Antal, at de heller ikke bestemt tør sige, at der er sigtet efter Baaden, hvori Mandskabet befandt sig, og at de ikke ved om Undervandsbaaden i den høje Sø har lagt Mærke til, at »Lindhardt«s Baad har styret ned mod Undervandsbaaden for at vise sine Papirer.

De mødende gentager alle, at Skonnerten »Lindhardt« paa Rejse fra Island til

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Danmark i Ballast er blevet sænket af en Undervandsbaad den 8. November 1917, da »Lindhardt« var omtrent ud for Bergen, vistnok 25 Kvartmil af Landet. Vinden var sydøstlig, og Skonnerten gik om Morgenen den 8. November bidevind i O. N. O. Retning. Det var høj Dønning med klart Vejr. Kl. ca. 8½ om Morgenen fik man et Fartøj at se omtrent ret forude, altsaa nærmere ved Land. Man saa det oprindelig kun naar det kom op paa Toppen af en Sø, og troede, det var en norsk Fiskerbaad. Ved 9-Tiden om Formiddagen da det fremmede Fartøj vistnok var i en Afstand af 3—4 Kvartmil fra »Lindhardt«, begyndte Fartøjet, som viste sig at være en Undervandsbaad, at beskyde Skonnerten. Ingen af Vidnerne har set eller hørt noget til nogen Slags forudgaaende Varsel. Hele Skonnertens Besætning (alle de i Dag mødte Vidner) kom hurtig op paa Skonnertens Dæk. Man heiste straks det danske Flag, men Beskydningen fortsattes. Hele Besætningen forlod derfor Skibet i Redningsbaaden og roede sydpaa, fjernende sig saa hurtig som muligt fra Skibet. Beskydningen fortsattes vistnok i en Times Tid eller saa, indtil Vidnerne var komne ca. 3 Sømil bort fra Skibet. Der var kun faa Skud, der ramte Skibet, mulig faldt enkelte Skud nord for Skibet, men de allerfleste Skud gik i Vandet syd for Skibet.

Ingen af Vidnerne tør bestemt sige, om man fra Undervandsbaaden har set Redningsbaaden i Vandet, og om man har sigtet efter den, men Vidnerne havde dog det Indtryk, bl. a. fordi de fleste Skud faldt syd for Skibet, at nogle af Skuddene har været tiltænkt Baaden eller i alt Fald har tilsigtet at skræmme denne hurtigt bort. Dønningen var saa høj, at et nøjagtigt Sigte fra Undervandsbaaden vistnok har været vanskeligt. Sluttelig ophørte Beskydningen, og Undervandsbaaden saas nu at gaa hen imod Skonnerten og lægge sig langs Siden af denne. Inden denne Tid var der set Røg i Horisonten i Nord. Medens Undervandsbaaden var i Nærheden af Skibet, saas der en Eksplosion i Skonnerten, og denne sank næsten øjeblikkelig, hvorefter Undervandsbaaden dykkede ned. Røgen i Nord kom nærmere og nærmere og viste sig at hidrøre fra Orlogsmænd, der imidlertid stoppede op vistnok 6—7 miles fra Vidnernes Baad, rimeligvis fordi de ikke opdagede noget. De gik saa bort i nordvestlig Retning.

Ingen af Vidnerne har set Undervandsbaaden saa nær, at de har set noget Kendetegn; de har heller ikke set noget Flag paa de Fartøjer, der kom til Syne fra Nord, men har antaget, at det var engelske Patrouillefartøjer.

Samtlige de mødende erklærer udtrykkelig, at der ikke inden Beskydningen er givet noget Varsel, at »Lindhardt« intet har gjort for at undslippe, og at der ikke fra Undervandsbaadens Side er udfoldet nogen Bestræbelse for at bringe Skibets Besætning i Sikkerhed.

Det var høj Dønning, men ellers fint Vejr, og nogen egentlig Fare for Redningsbaaden under Roningen ind mod Land var der ikke. Dønningen lagde sig efterhaanden. Man havde maattet forlade Skonnerten uden at medtage andet end det, man gik og stod i; man fik dog Tid til at medtage Skibets Kort for at orientere sig under Roningen.

Kaptajn Madsen forklarede, at Skibet, der er en 3-mastet Skonnert paa 191 netto, 225 brutto Register Tons, ejes af A/S. »Lindhardt«. C. E. Mikkelsen, Thurø, er korresponderende Rheder. Den gik som sagt i Ballast, og det var Meningen, at den skulde lægges op og repareres, naar den kom hjem. Den er, saa vidt Vidnet ved, kaskoforsikret i Svendborg Søassurance Forening.

Samtlige de mødende forklarede, at de kom i Land paa Dyrø lige ved Algerø omtrent vest for Bergen. De naaede Land efter 14 Timers Ophold i Baaden. Et Par Timer havde de i alt brugt til at puste og spise. Man roede med 6 Aarer, men roede smaat da man om Natten nærmede sig Land. Det maa saavel efter det tidligere Bestik som efter den Kendsgerning, at de

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

naaede Land samme Aften anses for ganske og absolut udelukket, at Sænkningen kan være sket inden for Farezonen eller i Nærheden af denne.

Kaptajn Madsen og Styrmand Lundqvist forklarer begge, at de har taget en Middagsbredde den 7. November, altsaa Dagen før den Morgen, hvor Sænkningen skete. Bredden viste sig at stemme omtrent med Bestikket, og at være 60° 18′ nordlig Bredde, Længde skulde efter Bestikket være 4° 13′ østlig Længde. Siden den Tid havde man sejlet omtrent S. V. t. V. ca. 15 Kvartmil indtil noget efter Midnat og havde efter Loggen udløbet 16 Sømil. Derefter havde de styret misv. beholdende Kurs O. N. O. Kl. 8 Morgen eftersaa man Loggen og saa, at man paa denne Kurs havde løbet 11 Sømil.

Begge Vidner forklarer, at Middagspladsen var tegnet paa det medbragte Kort den 7. November ved Middagstid. De to senere udløbne Distancer har de først afsat paa Kortet efter at være landsatte paa Dyrø.

Oplæst. Vedstaaet.

Forhøret sluttet.

Retten hævet.

J. Koch. *C. F. Maegaard.* *Wrisberg.*

Den fremlagte Rapport er saalydende:

Rapport

for 3-m. Skonnert »Lindhardt« af Thurø, Kaptajn P. Madsen, sænket paa Rejsen Reykjavik—Svendborg i Ballast.

Den 18. Oktober 1917 afgik vi fra Reykjavik og fortsatte Rejsen med omskiftende Vinde hovedsagelig af N., N. O. og O. med Snebyger.

Den 8. November var Skibet ud for Bergen, gissede 25 Kvartmil af Landet, som tydelig kunde ses. Kl. 8,30 Morgen fik vi et Fartøj i Sigte forude i O. N. O, som var Skibets Kurs. Vi antog Fartøjet for en norsk Motorskøjte. Ved 9-Tiden, da Kaptajnen var gaaet under Dækket, kom Rorsmanden og varskoede, at Skibet blev beskudt. Kaptajnen kom straks paa Dækket, og det observerede Fartøj viste sig at være en Undervandsbaad. Vi hejste straks det danske Flag, men Undervandsbaaden fortsatte Beskydningen, og vi satte derfor straks Redningsbaaden i Vandet og forlod Skibet og roede sydover. Trods det fortsatte Undervandsbaaden Beskydningen af Baaden, hvori Mandskabet befandt sig, med 30 Skud, — af hvilke nogle faldt meget tæt ved Baaden —, indtil vi var ca. 3 Sømil af Skibet. Vi styrede derefter ned mod Undervandsbaaden for at vise vore Papirer, men Undervandsbaaden gik op langs Siden af »Lindhardt« og sænkede den, antagelig med Bomber. — Da der kom to antagelig engelske Patrouillefartøjer til Syne, forsvandt Undervandsbaaden, uden at vi havde haft nogen som helst Forbindelse med samme. — Vi rejste en Mast med en Stortrøje for at henlede de engelske Fartøjers Opmærksomhed paa os, men da dette paa Grund af den høje Dønning ikke lykkedes, roede vi mod Land og kom ind til Dyrø Kl. ca. 11 Aften, hvor vi fandt Folk og fik Pleje. — Næste Dag blev vi med en Motorbaad befordrede til Bergen, hvor vi ankom om Aftenen.

Da vi paa Grund af den heftige Beskydning maatte forlade Skibet hurtigt, lykkedes det ikke at bjerge Journalen.

Kjøbenhavn, 14. November 1917.

P. M. Madsen,

Nr. 216/1917. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 14. November 1917.

Blum,
Ass.

»Lindhardt«s
Rederi: (Aktieselsk.) C. E. Mikkelsen, Thurø.
Reg. Tonn. Br.: 225.
Reg. Tonn. Net.: 192.
Bygningssted: Thurø.
Bygningsaar: 1903.
Materiale: Eg.
Klasse: Bur. Ver. ✠ 16 ³/₂ G. 1. 1.
Assurance: Kr. 105,160. Svendborg Søassurance og Krigsforsikringen for danske Skibe.

Anm. Den tyske Regering har anerkendt Sænkningen af 3m. Skonnert »Lindhardt« som værende uberettiget og har erstattet den ved Sænkningen forvoldte Skade. (Kasko-Erstatningen udgør ca. 120,000 Kr.).

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

215. S/S »ADOLPH ANDERSEN« af Randers.

Torpederet i den engelske Kanal den 17. Novbr. 1917 paa Rejse fra Newport Mon. til Nantes med 1160 Tons Kul. 1 Omkommen.

Udskrift af Søforhørsprotokollen ved Søog Handelsretten i Kjøbenhavn.

Aar 1917 den 8. December Eftermiddag Kl. $1^1/_2$ blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand: fhv. Amtmand Bærentsen i Henhold til Konstitution af 30. August 1917 og af dens Medlemmer: Kaptajn Olsen og Kaptajn Wrisberg.

Der foretoges:

Nr. 231/1917 Søfohør i Anledning af, at S/S »*Adolf Andersen*« er torpederet.

Af Besætningen mødte:

Kaptajn J. Snedker.

1. Styrmand P. C. Petersen.

2. Styrmand H. P. Nielsen.

1. Mester O. C. Hansen.

2. Mester H. Haugan.

Hovmester A. Jørgensen.

For Rhederiet Det forenede Dampskibsselskab mødte Fuldmægtig Honoré.

Der fremlagdes Kopi af en af Kaptajnen affattet Rapport afgiven i Brest den 18. November 1917, som oplæstes for og bekræftedes af de mødende.

Den fremlagte Kopi lyder saaledes:

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB
Aktieselskab.

———

Kjøbenhvan K., den 6. Decbr. 1917.
Kvæsthusgade 9. B.

Kopi.

p. t. Brest, den 18. November 1917.

Rapport

angaaende Dampskibet »Ad. Andersen«s Torpedering.

Dampskibet »Adolph Andersen«, 981,16 Tons Brutto af Randers, tilhørende Det forenede Dampskibsselskab i København og i Tidsbefragtning for Messrs. Hudson Bay Company i London, afgik fra Newport Mon: den 15. November Kl. 5 Emd. med en Ladning af 1160 Tons Kul bestemt til Nantes. Den 16. November Kl. $1^1/_2$ Emd. ankom Skibet til Penzance Bay og afgik derfra samme Dags Emd. Kl. 5 som Nr. 16 i en Konvoj, der skulde gaa til Brest Red for nærmere Ordre.

Konvojen, som bestod af nogle og tyve Skibe, blev ledsaget af to armerede engelske Trawlere, der skulde følge Skibene til den franske Kyst, hvor Ledsagelsen skulde overtages af franske. Vejret var fyrklart med lette østlige Vinde, men mørkt, og alt gik godt til henad Morgenen, da de forreste Skibe mindskede Fart og stoppede op, hvorved »Ad. Andersen« nødtes til at gøre ligesaa for ikke at kollidere med de foranganende Skibe.

Omtrent Kl. 5,50 Fmd. den 17, da »Ad. Andersen« befandt sig ca. 6 Sml. E. t. N. af Stiff Pt. med Kurs efter Helle Kanalen, skete en voldsom Eksplosion i den forreste Del af Skibet, formentlig foraarsaget ved et Torpedoskud, hvorved Skibet straks fik Slagside til Bagbord og begyndte at synke med Forskibet. De af Besætningen, som havde Frivagt, kom straks styrtende op. Styrbords Redningsbaad sattes i Vandet.

Besætningen sprang i denne og stødte fra Skibet for ikke at suges ned med dette, som stadig sank dybere med Forskibet og hurtigt forsvandt aldeles.

Ved at tælle Mandskabet i Baaden bemærkedes, at Fyrbøder Andreas Karlsen manglede, og Baaden roedes nærmere for at se, om han ikke skulde findes flydende, men han fandtes ikke.

Den franske armerede Trawler »Souffleur« kom straks derpaa til Stede og optog Besætningen fra Baaden, og jeg meddelte Trawlerens Fører, at der manglede en Mand, og bad ham om at eftersøge Stedet, hvilket skete, men uden Resultat.

Kl. 8,50 samme Dags Fmd. skiftedes Besætningen over om Bord i en anden fransk Regeringsdamper, som samme Dags Emd. landsatte os i Brest, hvor den derværende franske Marinekommandant optog Forhør til Rapport over Torpederingen og henviste Besætningen til den dan-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

ske Konsul, som derpaa sørgede for det øvrige fornødne.

(sign.) *J. Snedker,*
fhv. Fører S/S »Ad. Andersen«.

Nr. 231/1917. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 8. December 1917.

Blum,
Ass.

Paa Anledning forklarede Kaptajnen videre, at Skibets Kendingsbogstaver var N. J. P. L. Dagbogen er gaaet tabt ved Eksplosionen.

Udkigsmanden Matros Bernhard Nielsen har fortalt, at han et Øjeblik før Eksplosionen mener at have set en hvid Stribe i Vandet som af en Torpedo. Eksplosionen skete agten for Fokkemasten. Komparenten og 2. Styrmand var paa Broen, B. Nielsen, som forklaret, paa Udkig paa Bakken, Letmatros Ferd. Carlsen stod ved Roret, og Matros H. C. Andersen var i Færd med at bjerge Loggen. De øvrige Dæksfolk havde Frivagt.

Udkigsmanden har fortalt, at han mener at have set i Vandet en sort Skygge, der hurtigt forsvandt, og at han tror, det var en Undervandsbaad.

Fyrbøder Andr. Carlsen, der savnedes, efter at man var kommen i Baadene, blev funden drivende i Søen med Redningsbælte paa, saa vidt Komparenten ved, af en fransk Regeringsdamper Dagen efter Eksplosionen.

Fyrbøder Lindquist har fortalt, at han mener at have set Carlsen komme ud af sit Lukaf efter Eksplosionen. Komparenten formoder, at medens det øvrige Mandskab gik agter efter til Styrbord, gik Carlsen agter efter om Bagbord og er falden ned i Lasten. Hans Lig havde Skrammer i Hovedet, og der skal have været Smaakul paa Liget og dets Klæder, hvilket kan tyde paa, at han er falden ned i Lasten.

Oplæst. Vedstaaet.

1. Mester Hansen, der i øvrigt henholdt sig til Kaptajnens Forklaring, tilføjer, at Konsulen i Brest fortalte ham, at det ved Obduktionen af Carlsens Lig havde vist sig, at han var død ved Drukning.

De øvrige mødende tiltræder ligeledes den af Kaptajnen afgivne Forklaring og kan intet yderligere oplyse om Eksplosionens Aarsag og Forløb.

Samtlige mødende forklarer, at Skibet sank ganske kort Tid efter Eksplosionen, men det er den ikke muligt at sige, hvor længe det varede.

Oplæst. Vedstaaet.

Søforhøret sluttet.

Retten hævet.

C. Bærentsen.

H. S. A. Olsen. *Wrisberg.*

»Adolph Andersen«s
Rederi: Det Forenede Dampskibs-Selskab. Kjøbenhavn.
Reg. Tonn. Br.: 981.
Reg. Tonn. Net.: 614.
Tons DW.: 1393.
Bygningssted: Cermichael, Machan & Co. Greenock.
Bygningsaar: 1898.
Materiale: Staal.
Klasse: Bur. Ver. • I. ³/₃ G. 1. 1.
Assurance: ca. Kr. 750,000. Engelske Assurandører.

---

216. S/S »ANTWERPEN« af Kjøbenhavn.

Torpederet i den engelske Kanal den 18. Novbr. 1917 paa Rejse fra Barry Dock til Rouen med Kul. Ingen Omkomne.

Søforhør eller Søforklaring foreligger ikke. Ifølge Skibets Forlisanmeldelse blev S/S »Antwerpen«, som siden den 20. April 1917 havde været rekvisitioneret af den engelske Regering, den 18. Novbr. 1917 ramt af en Torpedo og begyndte at synke. Besætningen bjergede sig i Baadene og indbragtes af et engelsk Krigsskib til Penzance. S/S »Antwerpen« blev i synkende Stand landsat paa Kysten og senere kondenneret.

»Antwerpen«s
Rederi: Det Forenede Dampskibs-Selskab. Kjøbenhavn.
Reg. Tonn. Br.: 1637.
Reg. Tonn. Net.: 1026.
Tons DW.: 2100.
Bygningssted: C. S. Swan & Humber. Newcastle.
Bygningsaar: 1887.
Materaile: Jern.
Klasse: Bur. Ver. • I. ³/₃ L. 1. 1.
Assurance: ca. Kr. 1,145,000. Engelske Assurandører.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

217. S/S »PERM« af Kjøbenhavn.

Torpederet eller minesprængt i den engelske Kanal paa Rejse fra Cardiff til St. Malo med Koks. 2 Omkomne.

Udskrift af Søforhørsprotokollen ved Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn.

Aar 1917 den 20. December Formiddag Kl. $10^1/_4$ blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand: fhv. Amtmand Bærentsen i Henhold til Konstitution af 30. August 1917 og af dens Medlemmer: Kaptajn Bundesen og Kaptajn Olsen.

Der foretoges:

Nr. 239/1917. Søforhør i Anledning af, at S/S »*Perm*« er sænket.

Af Besætningen mødte:

Kaptajn P. C. Henriksen.

2. Styrmand J. Winther Jørgensen.

2. Mester L. Poulsen.

Matros P. Christoffersen.

For Rhederiet, Det forenede Dampskibsselskab, mødte Fuldmægtig Westrup.

Der fremlagdes 1 Rapport og 1 Udskrift af Søforklaring for den danske Vicekonsul i Dartmouth.

De fremlagte Dokumenter lyder efter hinanden saaledes:

DET FORENEDE DAMPSKIBSSELSKAB
Aktieselskab.

Kjøbenhavn K., den 20. Decbr. 1917.
Kvæsthusgade 9 B.

Rapport
angaaende S/S »*Perm*«s Torpedering den 28. November 1917.

Den 26. November Kl. 5 Emd. afgik fra Cardiff til St Malo med en fuld Ladning Koks. Kl. $6^1/_2$ Emd. kvitterede Lodsen ved Barry; det blæste en haard Kuling af Vest, men var godt sigtbart. Kursen blev sat over til Fyret paa Foreland i Bristol Kanalen og derfra — efter Ordre fra de engelske Marineautoriteter — holdt saa nær til Land som mulig.

Den 27. Kl. $4^1/_2$ Emd. ankom til Falmouth og ankrede. Kl. $10^1/_2$ samme Dags Aften modtog jeg ny Ordre — ligeledes fra de engelske Marineautoriteter — til at fortsætte Rejsen til Portland og holde saa nær til den engelske Kyst som mulig.

Den 28. Kl. 3,45, da Skibet befandt sig ca. 3 Kvml. af Prawle Point, blev det ramt agter om Styrbord af en Torpedo. Efter at Eksplosionen havde fundet Sted, og den store Vandsøjle, som blev sat til Vejrs, var borte, viste det sig, at hele Agterdækket med Hus og alt var bortsprængt. Hovmester P. Sørensen og Kahytsopvarter F. M. Ernst, som laa til Køjs i Agterskibet, da Eksplosionen fandt Sted, er antagelig blevne dræbt med det samme. Agterskibet sank hurtigt, og samtidig krængede Skibet over til Styrbord. To Redningsbaade blev sat i Vandet og Besætningen, ialt 18 Mand, gik i dem. Der roedes flere Gange rundt og hen til Siden af det synkende Skib for mulig at faa Øje paa Hovmesteren eller Drengen, men der var intet at se til dem, og Baadene satte derefter Kurs imod Start Fyr; kort efter at Baadene var roet væk sank Skibet. Da Baadene var komne ind under Land, kom to engelske Patrouillebaade og tog Besætningen ombord; vi var da der ombord i ca. $^1/_4$ Time, hvorefter 2. Styrmand og 5 Mand fik Ordre til i den ene af Skibets Baade at fortsætte ind til Dartmouth, medens Patrouillebaadene gik tilbage til Stedet, hvor »Perm« var torpederet for endnu en Gang at se efter om Hovmesteren eller Drengen skulde være kommen til Syne (Klokken var da ca. 6.45 Emd.), men da der stadig intet var at se andet end Vragstumper, sejlede vi ind til Dartmouth og ankom dertil Kl. $10^1/_2$ Emd. Her blev jeg beordret til at give Møde paa Marineautoriteternes Kontor, hvor jeg maatte afgive Forklaring angaaende Torpederingen. Senere aflagdes Søforklaring paa det danske Konsulat i Dartmouth. Alle Skibets Papirer gik tabt ved Torpederingen.

P. C. Henriksen,
Fører.

Nr. 239/1917. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 20. December 1917.

Blum,
Ass.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Oversættelse
fra Engelsk af Søforklaring afgiven for den danske Vicekonsul i Dartmouth i Anledning af D/S »Perm«s Torpedering.

Den 29. November 1917 fremstod for mig undertegnede Alfred Dennis, kgl. danske Vicekonsul i Dartmouth, følgende:

Peter Clement Henriksen, Fører af den danske Damper »Perm« af Kjøbenhavn.

Jørgen Winther Jørgensen, 2. Styrmand.

Ludwig Christian Poulsen, Andenmaskinmester.

Christoffer Peder Christoffersen, Matros, og

Helge Gunnar Sjøberg, Matros fra det nævnte Dampskib, og de afgav paa Tro og Love nedenstaaende Erklæring, som de tilbød at bekræfte med Ed:

at »Perm«, der maaler 1112 Register Tons Brutto og 675 Tons Netto og har Kendingsbogstaverne N. T. Q. F., forlod Cardiff Mandagen den 26. November 1917 Kl. 5 om Eftermiddagen med en Ladning Cokes for St. Malo, Frankrig;

at Skibet, da det forlod nævnte Havn, var i fuldkommen sødygtig Stand og tilbørlig udrustet;

at der ikke hændte noget særligt under Rejsen før end den 28. November ca. Kl. 3,45 om Morgenen, paa hvilket Tidspunkt Skibet befandt sig omtrent tre (3) Mil (engelske) syd for Prawle Point. Vejret var smukt og klart, men der var en stærk Dønning fra Vest. En Torpedo ramte »Perm« paa Styrbordssiden i Lastrum Nr. 4 under Kahytten.

Ved Eksplosionen reves en stor Flænge i Skibssiden, og Agterdelen af Skibet med Dækstilbehør bortsprængtes.

Kaptajn Henriksen, Andenstyrmanden og to Matroser var paa Kommandobroen i Torpederingsøjeblikket, og en tredje Matros var paa Bakken, men ingen saa noget til Undervandsbaaden. »Perm« begyndte straks at hælde over til Styrbord og synke. Baadene blev sat i Vandet, og man roede rundt omkring Damperen i Haab om at redde Hovmesteren og Kahytsdrengen, men der blev ikke fundet noget Spor af dem, og de er øjensynlig blevne dræbt ved Eksplosionen.

Kl. 6 den samme Morgen ankom en britisk Patrouillebaad til Stedet og Kaptajn Henriksen beordrede Andenstyrmanden og fem af Mandskabet at rejse til Dartmouth, og i Mellemtiden returnerede han til Ulykkesstedet om Bord paa Patrouillebaaden, men der var intet at se, og Kl. 11 den samme Formiddag blev Kaptajnen og 11 andre overlevende landsatte i Dartmouth.

P. Henriksen,
Kaptajn.

F. W. Jørgensen,
2. Styrmand.

L. Poulsen,
2. Maskinmester.

C. P. Christoffersen,
Matros.

Helge Gunnar Sjøberg,
Matros.

Ved nærværende attesteres:

at de Personer, der omtales i ovennævnte Søforklaring og tilhører Besætningen fra det danske Dampskib »Perm« af København, Kaptajn Peter Clement Henriksen, Dags Dato indfandt sig personlig hos mig paa nærværende Vicekonsulat;

at Indholdet af dette Dokument blev gennemgaaet med dem, og

at de, efter alvorligt at være blevet formanede til Sandhed, bekræftede Rigtigheden af ovenstaaende Forklaring.

Det kgl. danske Vicekonsulat, Dartmouth, 29. November 1917.

A. Dennis,
Vice-Konsul.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Jeg bekræfter, at ovenstaaende er en rigtig Genpart af Originalen i min Besiddelse.

Dartmouth, 29. November 1917.

A. Dennis,
Vice-Konsul.

Det bevidnes herved, at dette Dokument er en nøje Oversættelse af en af Føreren af torpederet D/S »Perm« her forevist for den danske Vicekonsul i Dartmouth afgivne Søforklaring.

Kgl. dansk Generalkonsulat, London, den 3. December 1917.

H. Wichfeld,
Vice-Konsul.

Nr. 239/1917. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 20. December 1917.

Blum,
Ass.

Fuldmægtig Westrup bemærkede, at Krigsforsikringen var underrettet om Søforhøret, men havde ikke givet Møde.

Den fremlagte Rapport og den ligeledes fremlagte Udskrift af Konsulatsforhøret oplæses for og bekræftes af de mødende.

Ingen af de mødende begæredes yderligere adspurgt.

Søforhøret sluttet.

Retten hævet.

C. Bærentsen.

Bundesen. *H. S. A. Olsen.*

»Permes
Rederi: Det Forenede Dampskibs-Selskab. Kjøbenhavn.
Reg. Tonn. Br.: 1112.
Reg. Tons Net.: 675.
Tons DW.: 1097.
Bygningssted: Burmeister & Wain. Kjøbenhavn.
Bygningsaar: 1883.
Materiale: Staal.
Klasse: Bur. Ver. ✠ I. 3/3 G. 1. 1.
Assurance: Kr. 576,000.

---

218. S/S »LIVONIA« af Kjøbenhavn.

Sænket den 3. December 1917.

Søforklaring eller Søforhør foreligger ikke.

Ifølge Skibets Forlisanmeldelse vides kun om S/S »Livonia«, der den 16. April 1917 blev rekvisitioneret af den engelske Regering, at det blev sænket den 3. December 1917 Kl. 6½ Emd.

»Livonias
Rederi: Dampskibsselskabet »Hafnia«, A/S. Kjøbenhavn.
Reg. Tonn. Br.: 1879.
Reg. Tonn. Net.: 1175.
Tons DW.: 3150.
Bygningssted: Howaldtswerke. Kiel.
Bygningsaar: 1904.
Materiale: Staal.
Klasse: Bur. Ver. ✠ I. 3/3 L. 1. 1.
Assurance: Ubekendt (Værdi opgivet til Kr. 2,500,000).

---

219. S/S »PETER WILLEMOES« af Kjøbenhavn.

Beskudt og torpederet i Nordsøen den 12. December 1917 paa Rejse fra Kjøbenhavn til Sunderland i Ballast. 2 Omkomne.

Udskrift af Søforhørsprotokollen ved Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn.

Aar 1918 den 7. Januar Formiddag Kl. 10½ blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand: Overretsassessor Riise og dens Medlemmer: Kaptajn Olsen og Kaptajn Tidemand.

Der foretoges:

Nr. 2/1918. Søforhør i Anledning af, at S/S »*Peter Willemoes*« er sænket.

Af Besætningen mødte:

Kaptajn R. W. Caspersen.
2. Styrmand L. Pedersen.
Maskinassistent F. Lund.
Hovmester N. Alexandersen.
1. Styrmand S. V. Møller.
Kok J. E. Clausen.
Matros E. P. Køller.
Matros N. P. Petersen.
Matros Lars Larsen.
Letmatros N. Chr. Christensen.
Fyrbøder J. J. Jensen.
Fyrbøder N. Willemoes Jensen.
Fyrbøder Anders Olsen.
Fyrbøder P. Petersen Navntofte.
Tømmermand Alf. Jensen.
Messedreng J. J. Olsen.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

For Hecksher & Søns Eftf. mødte Fuldmægtig Petersen og for Rederiet Svendsen & Christensen Inspektør Brorsen.

For Krigs- og Kasko-Assurandørerne mødte Kaptajn Fabricius.

Der fremlagdes 1 Notits indeholdende forskellige Oplysninger om Skibet.

Den fremlagte Notits er saalydende:

S/S »Peter Willemoes«.

Forskellige Oplysninger angaaende denne Damper, som blev torpederet d. 12. December 1917 ca. Kl. 1 t. 30 m. Morgen i Nordsøen under den engelske Kyst af tyske Torpedojagere.

Skibet var i Ballast fra København til Sunderland for at laste Kul til København, og ved Torpederingen omkom desværre 1. Maskinmester N. H. Nielsen af Hornbæk og 2. Maskinmester A. V. de Lemos af København.

Skibet var bygget af Staal hos Richardson Duch & Co. i Stockton Aar 1888 og købtes i Aaret 1902 til Aktieselskabet Dampskibsselskabet »Fiona«, hvilket Selskab det tilhørte ved Torpederingen.

Skibets Dimensioner: Længde 260,3′, Bredde 37,1′, Dybde 17,4′, Brutto Register Tons 1825, Netto Register Tons 1157.

Klassificeret i engelsk Lloyd + 100 A. 1.

Kendingssignaler: N. M. C. B.

Tripple Maskine. Nominel Hestekraft 185, indiceret 750.

Skibets Lasteevne var ialt, inclusive Bunkers, ca. 2650 Tons.

Skibets Værdi ved Forliset var Kr. 1,800,000.

Skibet var krigsforsikret for Kr. 1,500,000.

Skibet var krigsforsikret hos følgende Selskaber:

Krigsforsikringen af danske Skibe Kr. 750,000, ditto Exedentforsikring Kr. 375,000, Nye Krigs gensidige Kr. 375,000, ialt Kr. 1,500,000.

For Svendsen & Christensen:

J. Brorsen,
Skibsinspektør.

Nr. 2/1918. Fremlagt i So- og Handelsretten den 7. Januar 1918.

Blum,
Ass.

Skibsdagbogen, der var tilstede i Retten, oplæstes for og godkendtes af de mødende.

Der fremlagdes 1 Udskrift af Søforklaring, aflagt for Konsulatet i Newcastle.

Fuldmægtig Petersen fremlagde 1 Notits indeholdende Specifikation over Assurancen.

De fremlagte Dokumenter lyder efter hinanden saaledes:

Udskrift
af Konsulatets Protokol i Anledning af Søforklaring for S/S »Peter Willemoes« af København.

Konsulatstempel.

Torpederet i Nordsøen den 12. December 1917.

Søforklaring.

Aar 1917 den 18. December Kl. 10 Fm. optoges, efter forudgaaende Berammelse, paa det kongelige danske Konsulat, Newcastle upon Tyne, Søforklaring i Anledning af, at S/S »Peter Willemoes« af København undervejs fra København til Sunderland (Afgangsdag den 16. November 1917) i Ballast den 12. December 1917 ved Torpedering blev sænket i Nordsøen.

Konsulen fremlagde Kaptajnens Anmeldelse og dennes Beskrivelse af Tildragelsen og bemærkede, at han til Forklaringen havde varslet den i Anmeldelsen af Kaptajnen som muligvis Interesserede resp. med Oplysninger indesiddende Person her, nemlig Hr. Fr. Madsen, som Repræsentant for Krigsforsikringen for danske Skibe og Varer samt den Københavnske Søassurance Forening.

Skibsdagbogen fremlagdes, medens Maskindagbogen samt Bemandingslisten var gaaet tabt, ligesom Nationalitetscertifikatet. Ifølge Danmarks Skibsliste af 1917 maalte Skibet 1157 R. T. N. og er

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

bygget af Staal i Stockton i Aaret 1888 samt bar Kendingsbogstaverne N. M. C. B.; dets Klassifikationscertifikat var gaaet tabt ved Sænkningen, men havde det senest i Aaret 1917 Januar Maaned hos Københavns Flydedok gennemgaaet Eftersyn og Besigtelse og havde Klassen 100 A. 1 i Lloyds for Skrog og Maskine.

Den ovenfor som varslet nævnte Hr. Fr. Madsen var mødt.

Mødt var endvidere Kaptajnen og efter forudgaaende Aftale med Konsulen af Besætningen 1. Styrmand, 2. Styrmand, 3. Mester, Kokken, Rorsmanden og Udkigsmanden.

Fremstaar Kaptajn Caspersen, der under Henvisning til den eventuelle Edsaflæggelse og til Lovens strenge Straf for Mened behørigt formanes til Sandhed og navnlig ogsaa derved gøres opmærksom paa, at det er hans uvægerlige Pligt intet at fordølge, der kan tjene til Oplysning.

Kaptajnen foreviser sit Næringsbevis som Skibsfører, dateret Ærøskøbing den 8. September 1900.

Kaptajnen forklarer:

at hedde Rasmus Vilhelm Caspersen;
at være født i Aalborg den 14. Juni 1873;
at hans Bopæl er i Ommel pr. Marstal;
at han hverken har været straffet eller tiltalt;
at han har ført Skibet fra i Oktober Maaned 1910.

Uddraget af Skibsdagbogen samt Anmeldelsen gennemgaas Punkt for Punkt med Kaptajnen, der Punkt for Punkt fastholder samme og intet ved at tilføje.

Paa Foranledning forklarer Komparenten:

1. At han ikke kan tænke sig andre herboende end den af ham opgivne der selv eller som Repræsentanter for Tredjemand er interesserede i Sagen.

2. At Skibet ved dets Afgang fra København ikke blot var i fuld sødygtig men endog i fortrinlig Stand og da laa ca. 7′ 6″ for og ca. 13′ agter (engelsk Maal).

3. At Skibet ved Tildragelsen ingen Lods havde om Bord.

Yderligere udspurgt af Konsulen endvidere:

4. Hvorledes var Vind og Vejrforholdene tidlig om Morgenen den 12. ds.? Sv.: Vinden vestlig, flov Kuling, det var hvad man kalder en lys Nat uden Maane, klart og sigtbart.

5. Var De paa Broen, da Angrebet begyndte? Sv.: Ja, jeg og 2. Styrmand.

6. De saa tydeligt Krigsskibene komme op agten fra? Sv.: Ja.

7. Førte Krigsskibene Lys? Sv.: Nej.

8. Førte »Peter Willemoes« noget Lys? Sv.: Ja, Agterlanternen og Sidelanternerne, antagelig er det Agterlanternen, de har set og styret efter.

9. Var der andre Handelsskibe i Nærheden? Sv.: Vi saa ingen andre.

10. Hvad var Aarsagen til, at De ikke kune holde Fart med Konvojen? Sv.: Vi fulgte godt med de første 24 Timer indtil der kom s. v.lig Kuling og Næsesø, som foraarsagede, at vort Skib, som var i Ballast, sakkede agterud.

11. Var det første Skud, der affyredes, fra Kanon eller Torpedo? Sv.: Jeg ved ikke hvad det var, men formener, at Skibet blev ramt deraf.

12. Hvor lang Tid forløb der derefter inden Torpedoen saas? Sv.: Det var ganske kort derefter maaske et Minut.

13. De saa Torpedoen komme? Sv.: Ja, Striben i Vandet saas tydeligt; jeg raabte: »Der kommer en Torpedo«, og i næsten samme Øjeblik skete Eksplosionen, hvorpaa Besætningen straks beordredes til Baadene; efter at Besætningen var kommet i Styrbords Baad, kiggede jeg ned i Lasten — nogle Luger var sprængt bort ved Eksplosionen — ved Hjælp af min elektriske Lommelampe, og formente at der paa det Tidspunkt ingen overhængende Fare var for, at Skibet skulde synke; der syntes kun at være lidt Vand dernede; Krigsskibene var da ude af Sigte hvorpaa jeg efter Samraad med Styrmanden nede i Baaden besluttede ogsaa at gaa

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

i Baaden og forblive i Skibets Nærhed og se Tiden an.

14. Havde man imidlertid eftertalt Besætningen i Baaden? Sv.: Jeg raabte til Styrmanden, om alle Mand var der, hvortil svaredes, at 1. og 2. Maskinmester savnedes. Kokken sagde, at han havde raabt ned til dem uden at faa Svar.

15. Forsøgte De at komme til Maskinrummet eller raabe derned? Sv.: Det var umuligt at komme i Nærheden grundet paa de koghede Dampe, der strømmede; man kunde hverken se eller høre for det Spektakel, Dampen foraarsagede.

16. Forsaavidt de to Maskinmestre ikke er blevet dræbte ved Eksplosionen, formener De da, at Dampen maa have dræbt dem? Sv.: Jeg kan ikke tænke mig, at Liv kunde eksistere dernede.

17. Efter at De var gaaet i Baaden. hvor lang Tid hengik der til Krigsskibene atter viste sig? Sv.: Det kan kun have varet nogle faa Minutter.

18. Saa De ogsaa den anden Torpedo? Sv.: Nej, vi hørte den blive affyret i kort Afstand fra Skibet, ca. 1 Skibslængdes Afstand, og den derpaa følgende Eksplosion var særlig voldsom; lige efter Eksplosionen rejste Agterskibet sig ud af Vandet, og Skibet forsvandt næsten med det samme.

19. Blev Deres »Stop« til Maskinen besvaret derfra? Sv.: Det kan jeg ikke bestemt sige, jeg formener, at Maskinen var blevet stoppet forinden den første Torpedo kom.

20. Kan De udtale noget bestemt om hvilken Nationalitet Krigsskibene var? Sv.: Nej.

22. Efter at Skibet var sænket, anstillede De da paa Stedet Eftersøgning efter Maskinmestrene? Sv.: Vi var paa Stedet, hvor det sank, men saa ingen; jeg stod op i Baaden og saa omkring; vi gjorde da Forberedelser til at ro imod Land og blev optaget af engelske Krigsskibe om Formiddagen Kl. 10 og fik der den bedste Behandling; vi ankom til Tynen om Eftermiddagen.

23. Var Resten af Besætningen i god Behold? Sv.: Kok Clausen og Fyrbøder Jensen blev noget saarede og indlagdes paa Ingham Infirmary i South Shields, men er nu ude og tilsyneladende bedre; Styrmand Møller blev ogsaa forslaaet, og han lider fremdeles deraf, men kan bevæge sig omkring.

24. Gik Deres og Besætningens Effekter tabt? Sv.: Ja, alt gik tabt.

25. Hvad har De gjort med Redningsbaaden? Sv.: Den blev ødelagt af den engelske Destroyer, som tog os om Bord.

Oplæst. Godkendt. Aftraadt.

Fremstaar 1. Styrmand Møller, som ved Tildragelsen havde Frivagt og opholdt sig i Bestiklukafet under Broen og som har ført Skibsdagbogen, der under Henvisning til den eventuelle Edsaflæggelse og til Lovens strenge Straf for Meneed behørigt formanes til Sandhed og navnlig ogsaa derved gøres opmærksom paa, at det er hans uvægerlige Pligt intet at fordølge, der kan tjene til Oplysning.

Komparenten angav at have Næringsbevis som Skibsfører udstedt i Stubbekøbing i Begyndelsen af indeværende Aar.

Komparenten forklarer:

at hedde Sophus Valdemar Møller;

at være født paa Bogø den 15. September 1881;

at hans Bopæl er paa Bogø;

at han hverken har været straffet eller tiltalt;

at han har faret med Skibet som 1. Styrmand fra 24. August 1915.

Uddraget af Skibsdagbogen samt Anmeldelsen og Kaptajnens Forklaring gennemgaas Punkt for Punkt med Komparenten, der Punkt for Punkt fastholder, resp. tiltræder, samme og intet ved at tilføje.

Paa Foranledning forklarer Komparenten:

1. De hørte det første Skud blive affyret? Sv.: Ja, det vækkede mig.

2. Mærkede De, at det traf Skibet? Sv.: Ja, jeg mærkede et Stød i Skibet og

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

sprang da straks op og ud paa Dækket, hvor jeg saa en Torpedo komme ret ind mod Skibet. Den traf os midtskibs, og jeg blev ved Eksplosionen slynget ret op i Luften.

3. Blev De bevidstløs? Sv.: Nej, ikke ganske, dog erindrer jeg ikke, hvorledes jeg er kommet hen agten til Bagbords Redningsbaad, hvor Støtten laa knækket og Baaden var bortsprængt; jeg raabte til Kaptajnen, at Baaden var væk og gik til Styrbords Baad, som firedes i Vandet, og Besætningen og jeg gik straks deri.

4. Saa De den anden Torpedo komme? Nej, men jeg hørte den affyredes og saa Skibet blive sprængt og synke straks efter.

5. Eftersøgte De med Baaden de manglende Maskinmestre? Sv.: Ja, Sugningen af Skibet trak os hen til Stedet, men der saas intet levende; efter nogen Eftersøgning roede vi bort, da vi befrygtede, at Krigsskibene maaske vilde skyde paa os og sænke os.

Oplæst. Godkendt. Aftraadt.

Fremstaar 2. Styrmand Pedersen, som ved Tildragelsen som vagthavende havde opholdt sig paa Broen sammen med Kaptajnen, der under Henvisning til den eventuelle Edsaflægelse og til Lovens strenge Straf for Mened behørigt formanes til Sandhed og navnlig ogsaa derved gøres opmærksom paa, at det er hans uvægerlige Pligt intet at fordølge, der kan tjene til Oplysning.

Komparenten angiver at have erholdt Næringsbevis som Styrmand, dateret Helsingør den 12. Juli 1916.

Komparenten forklarer:

at hedde Lorents Villars Karl Pedersen;
at være født i Gammel Sogn, Randers Amt, den 13. August 1893;
at hans Bopæl er i Helsingør;
at han hverken har været straffet eller tiltalt;
at han har faret med Skibet som 2. Styrmand fra i November Maaned 1917.

Uddraget af Skibsdagbogen samt Anmeldelsen og Kaptajnens Forklaring gennemgaas Punkt for Punkt med Komparenten, der Punkt for Punkt fastholder reps. tiltræder samme og intet ved at tilføje.

Paa Foranledning forklarer Komparenten:

1. Hørte De det første Skud blive affyret? Sv.: Ja, og mærkede det traf Skibet; kort Tid efter kom en Torpedo, hvoraf Striben saas i Vandet, den traf os omtrent midtskibs og der var en kraftig Eksplosion paa Bagbords Side.

2. Beordredes Baadene klare? Sv.: Ja straks; Styrmanden berettede, at Bagbords Baad var væk, hvorpaa alle, undtagen Kaptajnen, gik i Styrbords Baad.

3. Efter at Kaptajnen slog »Stop« i Maskinen bemærkede De om Signalet blev besvaret derfra? Sv.: Nej, jeg bemærkede, da vi kom i Baaden, at Maskinen var stoppet, men om Maskinmesteren har drejet af for Dampen eller den er stoppet ved at Eksplosionen sprængte Damprørerne ved jeg ikke.

4. Hørte eller saa De noget til Maskinmestrene, inden De gik i Baaden? Sv.: Nej, jeg var oppe og huggede Surringerne over, hvorpaa Baaden firedes ned, og vi gik i den, undtagen Kaptajnen.

5. Bemærkede De om der kom Damp op fra Maskinrummet? Sv.: Ja, koghede Dampmasser væltede op.

6. Bemærkede De den anden Torpedo? Sv.: Jeg hørte den blive afskudt; den traf omtrent midtskibs og hele Midtskibet syntes at sprænges i Luften; det var en frygtelig Eksplosion, og Skibet sank nogle faa Minutter derefter.

6. Søgte De paa Stedet efter Maskinmesteren? Sv.: Suget trak os hen over Stedet, men der fandtes kun mindre Vragstykker, intet andet, hvorfor vi ansaa det for raadeligst at ro bort for ikke ogsaa at blive skudt ned.

Oplæst. Godkendt. Aftraadt.

Fremstaar Udkigsmanden, Letmatros Christensen.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Komparenten forklarer:
at hedde Niels Christian Christensen;
at være født i Kornerup den 18. Februar 1897;
at hans Bopæl er i Slagelse;
at han hverken har været straffet eller tiltalt;
at han har faret med Skibet som Letmatros fra i November Maaned 1917.

Paa Foranledning forklarer Komparenten:

1. Hvornaar kom De paa Udkig? Sv.: Kl. 1 om Morgenen.

2. Hvorledes var Vejret da? Sv.: Fint og godt sigtbart.

3. Saa De noget til Krigsskibe? Sv.: Ja, saa snart jeg hørte Skuddet; de kom op agten fra paa Bagbords Side.

4. Mærkede De at Skuddet traf Skibet? Sv.: Ja.

5. Saa De senere en Torpedo komme mod Skibet? Sv.: Ja, den traf Maskinrummet eller tæt agtenfor.

6. Beordredes De da til Baadene? Sv.: Ja, og efter nogle faa Minutter gik jeg i Baaden.

7. Saa De noget til Maskinmestrene? Sv.: Nej, jeg saa svære Dampmasser komme op fra Fyrpladsen.

8. Saa De den anden Torpedo? Sv.: Nej, men jeg hørte den støde mod Skibet, hvis Agterpart sprang i Luften, og Skibet forsvandt omtrent straks.

9. Eftersøgtes Maskinmestrene, hvor det sank? Sv.: Ja, vi var lige over Stedet, men der var kun Vragstumper.

Oplæst. Godkendt. Aftraadt.

Fremstaar Rorsmanden Petersen:

Komparenten forklarer:
at hedde Niels Peter Petersen;
at være født i Skelskør den 21. Marts 1880;
at hans Bopæl er i København;
at han hverken har været straffet eller tiltalt;
at han har faret med Skibet fra i November Maaned 1917.

Paa Foranledning forklarer Komparenten:

1. Hvornaar kom De til Roret og hvorledes var Vejret? Sv.: Kl. 1; det var fint Vejr.

2. Saa De nogen Skibe i Nærheden, forinden Skudet hørtes? Sv.: Nej.

3. Saa De Torpedoen komme? Sv.: Nej, men jeg hørte Kaptajnen sige det.

4. Saa De om der blev slaaet »Stop« til Maskinen? Sv.: Nej, der er en Indhuling, hvor Rattet er.

5. De hørte hverken om der blev slaaet »Stop« eller om det blev besvaret fra Maskinen? Sv.: Nej.

6. Mærkedes Eksplosionen fra Torpedoen? Sv.: Ja, og Kaptajnen beordrede straks mig og Folkene til Baadene, og vi gik hurtig alle i Styrbords Baad; den anden var borte.

7. Saa De Skibet træffes af den anden Torpedo? Sv.: Ja, den sprængte Midtskibet i Luften, og Skibet forsvandt næsten lige med det samme.

8. Saa eller hørte De noget til Maskinmestrene? Sv.: Nej der kom Masser af Damp op og man kunde ikke se en Haand for sig paa Broen.

9. Eftersøgtes Mestrene, hvor Skibet sank? Sv.: Ja, men der fandtes kun Vraggods.

Oplæst. Godkendt. Aftraadt.

Fremstaar Kok Clausen.

Komparenten forklarer:
at hedde Johan Emil Klausen;
at være født i Rudkøbing den 8. Januar 1877;
at hans Bopæl er i Rudkøbing;
at han hverken har været straffet eller tiltalt;
at han har faret med Skibet som Kok fra i November Maaned 1917.

Paa Foranledning forklarer Komparenten:

1. Hvor befandt De Dem, da Skibet først blev truffet? Sv.: Midtskibs om Bagbord i Kabyssen, hvor jeg sov; jeg vækkedes af flere »Bom« og sprang ud paa

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Dækket, hvor jeg traf Kaptajnen, som jeg spurgte, om vi var grundstødt, som han besvarede benægtende; straks efter raabte han: »Der kommer en Torpedo«, som jeg saa bemærkede og den traf lidt efter under Bagbords Bunkerluge; Lugerne derfra fløj lige forbi mig; jeg og andre af Besætningen gik til Styrbords Side, hvorfra jeg raabte ned gennem Kapperne til Maskinen og Messen: »Kom op«, men fik intet Svar; jeg gik da til Nr. Luge, hvor jeg hørte Vand strømme ind, som jeg berettede til Kaptajnen, der kom hen til Lugen, og vi gik derefter til Styrbords Baad.

2. Saa eller hørte De noget til 1. eller 2. Mester efter Eksplosionen? Sv.: Nej, jeg fik intet Svar; jeg tror sikkert, at Eksplosionen har dræbt dem, i hvert Fald 1. Mester, da Torpedoen traf netop hvor hans Kammer var, og det var hans Frivagt.

3. Kom De til Skade ved Eksplosionen? Sv.: Jeg fik et ret slemt Slag i Ryggen; jeg har ligget 5 til 6 Dage paa Hospitalet; er nu bedre, men har stadig Smerter.

Oplæst. Godkendt. Aftraadt.

Fremstaar Fyrbøder Jensen.

Komparenten forklarer:

at hedde Willemoes Jensen;

at være født i København den 14. August 1893;

at han hverken har været straffet eller tiltalt;

at han har faret med Skibet som Fyrbøder fra i November Maaned 1917.

Paa Foranledning forklarer Komparenten:

1. Hvor befandt De Dem, da Skibet først blev ramt? Sv.: Paa Fyrpladsen; jeg hørte fire temmelig svære »Bom«; jeg stod da og talte med 2. Mester, som havde Vagt. Jeg sagde: »Det er vistnok en Torpedo«, 2. Mester løb ind i Maskinen, og jeg løb op ad Leiteren, greb min Redningsvest, der hang paa Midterrækværket og var beskæftiget med at tage den paa, da Eksplosionen skete; jeg mindes herefter ikke hvad der skete; paa en eller anden Maade var jeg blevet slaaet eller løftet op paa Dæk, hvor jeg kom til Bevidstheden; dette var paa Bagbords Side, der var fuld af Damp fra Kedelen; jeg raabte: »Hvor er Flaaden« og famlede mig frem til jeg fik fat i Kokken, som sagde, at jeg maatte gaa til Styrbords Baad, hvilket jeg gjorde.

2. Har De nogen Formening om, hvad der blev af Mestrene? Sv.: De er enten blevet dræbt af Eksplosionen eller af den skoldende Damp fra Kedelen.

3. Tog De selv nogen Skade? Sv.: Ja, min Ryg, mit venstre Haandled og et Hul i Panden; jeg er blevet behandlet 5—6 Dage paa Hospitalet i South Shields og er nu bedre.

Oplæst. Godkendt. Aftraadt.

Paa Konsulens Spørgsmaal til den som Interesseret mødte samt til Kaptajnen, der nu gjordes bekendt med foranstaaende Forklaringer, om yderligere Spørgsmaal ønskes rettet til de alt afhørte svarer alle benægtende.

Konsulen mener det ikke i Undersøgelsens Interesse nødvendigt at afhøre flere af de af Besætningen mødte, og heri er saavel den Interesserede som Kaptajnen enige.

Samtlige Deponenter, der er blevet afhørt enkeltvis, fremtræder nu samlede og bekræfter, efter samlet at være blevet behørigt formanet til Edsaflæggelse, hver for sig deres Forklaring med Lovens Ed.

Konsulen henleder endnu Kaptajnens Opmærksomhed paa hans Forpligtelse til i sin Tid i Danmark at melde sig til Søforhør.

Søforhøringen sluttet Kl. 4 Eftmd.

Louis Zøllner,
Konsul.

Konsulat-Stempel.

Nr. 2/1918. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 7. Januar 1918.

Blum,
Ass.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

S/S »Peter Willemoes«.

	Kasko Kr.	Interesse Kr.	Fragt Kr.
Den københavnske Sø-Assurance Forening ..	300,000	30,000	
Det kgl. oktr. Sø-Assurance Kompagni	300,000	30,000	
Bergh & Owen	27,500	50,000	20,000
A/S Grøn & Witzke	25,000	100,000	
Chr. Rasch	—	40,000	
	652,500	250,000	20,000

For Svendsen & Christensen:

J. Brorsen,
Skibsinspektør.

Nr. 2/1918. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 7. Januar 1918.

Blum,
Ass.

Den fremlagte Udskrift oplæstes for de mødende og bekræftedes af disse.

Kaptajn Caspersen vedtog sin Beretning til Dagbogen og sin Forklaring for Konsulatet, idet han bemærkede, at Signalbogstaverne var N. M. C. B.

Han gentager, at »Willemoes« den 12. December 1917 om Morgenen Kl. 1,35 af Krigsskibe, hvis Nationalitet han ikke har kunnet konstatere, blev beskudt og sænket, ialt Fald ved 2 Torpedoskud, at 1. og 2. Maskinmester uden Tvivl er blevne dræbte, 1. Mester i sit Kammer og 2. Mester i Maskinen, at han ikke fra Skibet fik andet med end Skibsdagbogen og sine Regnskabsbøger, og at Redningen af Besætningen er foregaaet som forklaret og at ingen af dem har faaet noget som helst af sine Ejendele med sig.

1. Styrmand S. V. Møller,
2. Styrmand L. Pedersen,
Letmatros N. Chr. Christensen,
Kok Clausen og
Fyrbøder William Jensen

fremstod og vedtog hver for sig deres dem forelæste Forklaring til Søforklaringen.

Styrmand Møller tilføjer, at han nu er helt rask,

Kok Clausen at han endnu har Smerter i Ryggen,

Willemoes Jensen, at han endnu har et Saar i Panden, og at hans venstre Tommelfinger er beskadiget, mulig forstuvet.

Derefter fremstod:
Maskinassistent F. Sund,
Hovmester N. Alexandersen,
Fyrbøder A. Olsen,
Tømmermand A. Jensen,
Matros E. P. Køller,
Messedreng J. Olsen og
Fyrbøder P. Petersen Navntofte, der forklarer, at ingen af dem havde Vagt, da Skibet blev beskudt; de vaagnede ved Eksplosionen og forklarer om, hvad der derefter skete, ganske i Overensstemmelse med de tidligere afgivne Forklaringer, som de har hørt oplæse og som de fuldt ud tiltræder.

Kaptajn Caspersen forklarer videre, at Skibet var forsynet med tydelige Nationalitetsmærker nemlig paa hver Side 2 paamalede danske Flag, et for og et agter, og imellem dem over Skibets Navn paamalet »Danmark«. Hvis Krigsskibene havde belyst Skibet, havde man ikke kunnet undgaa at se dets Nationalitet.

Kaptajnen bemærker videre, at Hovmester Alexandersen har faaet sin Hørelse nedsat paa begge Ører ved Eksplosionen.

Dette bekræfter Alexandersen.

Oplæst. Vedstaaet.

Ingen af de mødende begæredes yderligere adspurgt.

Søforhøret sluttet.

Retten hævet.

Riise.

O. Tidemand. *H. S. A. Olsen.*

Aar 1918 den 16. Januar blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand: Overretssagfører Riise.

Der foretoges.

Nr. 2/1918. Søforhøret reassumeredes.

Der fremlagdes 1 Udskrift af Skibsdagbogen saalydende:

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Uddrag
af Skibsdagbogen for Skruedampskibet
»Peter Willemoes«.

Onsdag den 12. December 1917. Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Sunderland via Bergen og Lerwick i Ballast. Skibet afgik fra Kjøbenhavn den 16. November og fra Bergen den 1. December, ankom til Lerwick efter en heldig Overrejse den 4. December. Afgik i Konvoj fra Lerwick Mandag Middag den 10. December, styrede efter Ordre fra Konvojens Leder, indtil vi Tirsdag Aften ca. Kl. 6 den 11. December sakkede agterud fra Konvojen som Følge af, at Skibet i det haarde Vejr ikke var i Stand til at vedligeholde samme Fart som Konvojen. Vi fortsatte nu Rejsen paa egen Navigation, styrede S. V. t. S. efter Kompasset til 8 t. 40 m. Emd., da der forandredes til S. S. Ø., og vi loddede Kl. 10,30 37 Fv. f. Grus. Kl. 11,40 forandredes Kursen til Syd; vi prøvede atter Loddet Kl. 12 Midnat og igen Kl. 1 Morgen 52 Fv. Vand, hvorpaa Kursen forandredes til S. V. t. S. paa Kompasset.

Kl. 1,35 sigtedes flere Krigsskibe, kommende op agter fra om B. B. Kaptajnen var af den Formening, at Skibene var britiske Patroullie-Fartøjer og hentede Mekafonen fra Bestiklukafet i den Hensigt at være klar til at besvare mulige Forespørgsler, men umiddelbart efter at Krigsskibene var komne op langs B. B. Side af »Peter Willemoes« blev der fra det forreste og nærmeste af disse affyret et Skud eller en Torpedo, der ramte Skibet agter for Maskinrummet; der hørtes ingen Eksplosion, men flere efter hinanden følgende hule Drøn. Kaptajnen satte straks Maskintelegrafen paa »Stop« og gik derpaa over til B. B. Side af Broen, hvor han saa en Torpedo i Vandet, stævnende ind imod vor Skibsside; den ændrede Skibet i eller ved Maskinrummet og en voldsom Eksplosion paafulgte. Alle Mand ordredes øjeblikkelig til deres Pladser ved Baadene. Den Stb. Redningsbaad blev øjeblikkelig firet i Vandet. 1. Styrmand, der havde Frivagt, var kommen paa Dækket, straks da det første Skud var faldet. Han havde, efter at Ordren til Baadene var givet, begivet sig til Bagbords Redningsbaad, men fandt at saavel denne som B. B. Jolle tilligemed Davidder og Tilbehør var gaaet tabt ved Eksplosionen. Dampen, der strømmede op fra Maskinrummet, umuliggjorde nærmere Undersøgelse i Mørket, og efter at Styrmanden var snublet over en David, der laa tværs over Galgeplankerne, lykkedes det ham at give Kaptajnen Meddelelse om, at Bagbords Baaden var borte. Grundet paa den tætte Damps Udstrømning i Maskinrummet og den øredøvende Alarm der fandt Sted dernede var det umuligt at høre eller se hvad der foregik i Maskinen. Kokken raabte til Maskinrummet: »Kom til Baadene«, men fik intet Svar derfra. Alle Mand søgte til Stb. Redningsbaad, efter at Kaptajnen havde givet Ordre hertil, men desværre savnedes 1. Maskinmester Nielsen og 2. Maskinmester de Lemoes. Saa snart Besætningen var i Baaden, gik Kaptajnen tilbage til Broen og fandt at Krigsskibene var ude af Sigte, hvorpaa han begav sig til Nr. 3 Luge og saa at der kun var ganske lidt Vand i Rummet, men hørte samtidig at Vandet strømmede jævnt ind i Lasten; da Skibet ikke tilsyneladende sank dybere paa Vandet, mente Kaptajnen at der var Mulighed til Stede for at bjærge Skibet ind, og efter Samraad med 1. Styrmand bestemte man sig til at holde sig i Nærheden for at se Tiden an. Kaptajnen gik nu i Baaden og denne roedes ca. en halv Skibslængde bort Stb. ud; man fik nu atter Øje paa Krigsskibene, der kom styrende tæt hen til »Peter Willemoes«; man hørte en Torpedo blive afskudt og umiddelbart derpaa hørtes en Eksplosion, der var meget voldsommere og frygteligere end den første. Torpedoen ramte omtrent midtskibs og hele denne Part af »Peter Willemoes« sprængtes højt op i Luften og Mængder smaa Jernstykker faldt som en Regn rundt Redningsbaaden, hvori vi 17 Mand befandt os; men lykkeligvis blev ingen af os ramt

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

eller saaret. Skibet saas at rejse sig paa Næsen med Hækken ret i Vejret og gaa til Bunds. Sugningen fra Skibet trak Baaden hen over det Sted, hvor det sank; vi fandt en Masse mindre Vraggods flydende paa Vandet, men hverken vor Redningsbaad eller »Engelhardts Baad« var synlig, og vi fandt intet Spor af de savnede Maskinmestre. Krigsskibene forlod Stedet saa snart »Peter Willemoes« var gaaet ned uden i mindste Maade at bekymre sig om de Menneskeliv der var bleven udsat for deres morderiske Overfald. Det maa bemærkes, at der ikke paa noget Tidspunkt var blevet spurgt hvad Skib det var eller givet noget som helst Advarselssignal, forinden Beskydningen fandt Sted. Besætningen roede Vest efter. Kl. 8 Morgen den 12. December sattes Sejl paa Baaden, og vi blev ca. Kl. 10 Fmd. optagne af et engelsk Krigsskib, hvis Besætning behandlede os udsøgt venligt og elskværdigt samt førte os til Tynen, hvor vi ankom samme Dags Eftermiddag.

L. Petersen, 2. Styrmand.
S. V. Møller, 1. Styrmand.
F. G. Lund, Maskinassistent.
R. W. Caspersen, Fører.
N. P. Petersen, Matros.
Niels Christian Christensen, Letmatros.

Forevist paa det kongelige danske Konsulat i Newcastle i Anledning af Søforklaring og fundet ordentlig ført i Tiden fra 13. November til 12. December 1917.

18. December 1917.

Louis Zøllner,
Konsul.

(Konsulat-Stempel.)

Nr. 2/1918. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 16. Januar 1918.

Blum,
Ass.

Forhøret paany sluttet.
Retten hævet.
Riise.

»Peter Willemoes«
Rederi: Dampskibsselskabet Fionia.
Reg. Tonn. Br.: 1825.
Reg. Tonn. Net.: 1157.
Tons DW.: 2650.
Bygningssted: Richardson, Duck & Co. Stockton.
Bygningsaar: 1888.
Materiale: Staal.
Klasse: Lloyds Reg. ✠ 100. A. 1.
Assurance: Kr. 1,500,000. Krigsforsikringen for danske Skibe m. fl.

---

220. M/S »MARACAIBO« af Kjøbenhavn.

Skudt i Sænk i Nordsøen den 12. December 1917 paa Rejse fra Lærwick til Horsens med 650 Tons Kul. Ingen Omkomne.

Udskrift af Søforhørsprotokollen ved Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn.

Aar 1917 den 18. December Formiddag Kl. 10 blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand: Overretsassessor Rump og dens Medlem: Kaptajn Larsen, idet det andet Medlem paa Grund af en Fejltagelse ikke havde givet Møde.

Der foretoges:

Nr. 237/1917. Søforhør i Anledning af, at M/S »*Maracaibo*« er sænket.

Af Besætningen mødte:
Kaptajn E. H. Jørgensen.
1. Styrmand O. T. Metzsch.
2. Styrmand H. J. H. Arosin.
1. Mester J. J. Zingler Jensen.
2. Mester J. H. Bischoff.
Hovmester P. Lind.
Letmatros G. S. Hansen.
Letmatros M. J. Michaelsen.
Letmatros N. K. M. Rasmussen.
Letmatros A. P. Clausen.
Dreng S. O. Petersen.
Dreng O. K. Mortensen.
Dreng A. T. Ringvig.

For Rederiet A/S Det østasiatiske Kompagni mødte Kaptajn Bærentsen.

For Krigsforsikringen mødte Kaptajn Michelsen.

Der fremlagdes 1 Rapport som oplæstes for og bekræftedes af de mødende, idet den sammenholdtes med Kladden til Skibsdagbogen, der var tilstede i Retten.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Den fremlagte Rapport lyder saaledes:

M/S »Maracaibo«.

Rapport.

Søndag den 2. December Kl. 3 a. m. gik »Maracaibo« ud af Tyne Dok og fortøjede i Bøjen paa Floden afventende Konvoj.

Tirsdag den 4. kastedes los og stod ud af Floden Kl. 4,10 p. m. til Konvojen udenfor Tynen og fulgte derefter denne nordefter.

Onsdag den 5. Kl. 2,30 p. m. maatte Bagbordsmaskine stoppes grundet paa Havari. Skibet fortsatte derefter for en Maskine. Efter Mørkets Frembrud blev »Maracaibo« agterudsejlet af Konvojen og fortsatte derefter alene med Kurs mod Lerwick. Kl. 10,50 var Bagbordsmaskine klar igen og der fortsattes derefter med begge Maskiner stadig med Kurs paa Lerwick.

Torsdag den 6. Kl. 11,50 a. m. passeredes Sumbourgh Head Fyr i en Afstand af $6^1/_2$ Sømil. Kl. 3 p. m. ankredes paa Lerwick Red og de havarerede Maskindele kom i Land til Reparation.

Søndag den 9. Maskinen klar igen Kl. 3 a. m., og Skibet derved klar til Afgang, men laa derefter afventende Konvoj.

Tirsdag den 11. Kl. 10 Fmd. lettede og stod ud af Lerwick Havn, fulgte derefter Konvojlederen. Konvojen, som bestod af 6 Skibe, samledes udenfor Havnen og afgik derefter samlet stadig følgende Konvojlederen Kl. 0,30 p. m.

Onsdag den 12. kom fire tyske Torpedojagere i Sigte i N. V. Retning. Maskinen stoppedes. Alle Mand kaldtes til Baadene, som firedes ned, hvorefter vi gik i dem og forlod Skibet. Roede derefter bort ud af Skudvidde. Saa M/S »Maracaibo« synke omtrent Kl. 1,15 p. m. efter forudgaaende Beskydning. Kl. 3 p. m. blev begge Baade optaget af H. M. S. Torpedojager Nr. 94 »Sorceress«. Landsattes i Flekkefjord Torsdag den 13. Kl. 9 p. m.

København, den 17. December 1917.

E. H. Jørgensen,
Fører af M/S »Maracaibo«.

Nr. 237/1917. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 18. December 1917.

Blum,
Ass.

Kaptajnen forklarer, at »Maracaibo« stadig fulgte Konvojlederen, saaledes som det var beordret. Der var ikke givet nogen særlig Ordre om, hvad der skulde foretages, naar tyske Krigsskibe kom i Sigte, men noget, før Skydningen begyndte, gav Konvojlederen Signal til, at Skibene skulde holde sig saa nær samlede som muligt. Ca. 5 a 10 Minutter efter at de tyske Jagere var komne til Syne, begyndte de at skyde mod de engelske Skibe, og Kaptajnen beordrede da straks hele Besætningen i »Maracaibo« til at gaa fraborde i de to Redningsbaade, og de roede straks uden for Skudvidde for at afvente, hvad der foregik.

»Maracaibo« førte stadig det danske Flag og de danske Nationalitetsmærker paamalet paa Siderne. Efter en god halv Times Forløb begyndte der at blive skudt fra et eller flere af de tyske Skibe mod »Maracaibo« og efter en halv Snes Minutters Forløb var »Maracaibo« sunket. Der blev ikke givet noget Signal til Baadene, og de forsøgte at holde ind mod Land, idet der ikke fra de tyske Skibes Side blev taget nogen Notits af Baadene. Vejret var stille men med høj Dønning. Knap 2 Timer senere blev de alle velbeholdne optagne af Torpedojageren »Sorceress«, der landsatte dem i Flækkefjord næste Aften. Der blev intet reddet ud over Kladden til Skibsdagbogen. Baadene maatte de lade gaa, da de blev optagne i Torpedojageren.

Ladningen bestod af 632 Tons 900 Ctw. Kul. »Maracaibo« var paa Rejse fra Newcastle til Horsens.

Oplæst. Vedstaaet.

De øvrige mødende bekræftede Kaptajnens Forklaring.

Efter at Dørene var lukkede opgiver Kaptajnen Middagspladsen efter Bestikket efter Kladden til Skibsdagbogen: N. Br.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

59° 53′ Ø. L. 3° 34′. Derefter var de maaske avanceret 3 Kvartmil i N. O. Retning. Paa Grund af Afdrift har Stedet maaske været noget sydligere og østligere. Det blæste op fra N. V. i Nattens Løb, efter at de var komne om Bord i Jageren.

Oplæst. Vedstaaet.

Ingen af de mødende begæredes yderligere adspurgt.

Søforhøret sluttet.

Retten hævet.

Rump. *V. Larsen.*

»Maracaibo«
Rederi: Det Østasiatiske Kompagni. Kjøbenhavn.
Reg. Tonn. Br.: 525.
Reg. Tonn. Net.: 290.
Tons DW.: 710.
Bygningssted: Frederikshavn.
Bygningsaar: 1916.
Materiale: Staal.
Klasse: Lloyd's Reg. ✠ 100. A. 1.
Assurance: Kr. 426,600. Krigsforsikringen for danske Skibe m. fl.

— —

221. S/S »ARNO« af Kjøbenhavn.

Torpederet eller minesprængt i Nordsøen den 19. December 1917 paa Rejse fra N. Shields til Kolding med 1392 Tons Kul. Ingen Omkomne.

Udskrift af Søforhørsprotokollen ved Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn.

Aar 1917 den 28. December Formiddag Kl. 10 blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand: Overretsassessor Rump og dens Medlemmer: Kaptajn Olsen og Kaptajn Wrisberg.

Der foretoges:

Nr. 245/1917. Søforhør i Anledning af, at S/S »*Arno*« er sænket.

Af Besætningen mødte:
Kaptajn H. M. Hansen.
2. Styrmand J. R. C. Nielsen.
2. Mester O. Jørgensen.
Matros M. Nielsen.
Matros K. Larsson.
Letmatros G. Larsen.

For Rederiet mødte Fuldmægtig Westrup.

For Krigsforsikringen mødte Kaptajn Fenger.

Der fremlagdes 1 Rapport fra Kaptajnen, som oplæstes for og bekræftedes af de mødende.

Den fremlagte Rapport er saalydende:

DET FORENEDE DAMPSKIBSSELSKAB
Aktieselskab.

Kjøbenhvan, den 27. Decbr. 1917.
Kvæsthusgade 9 B.

Kopi.

S/S »Arno«,
p. T. Kjøbenhavn, den 27. December 1917.

Rapport
angaaende
Skibets Sænkning i Nordsøen den 19. December 1917.

Den 18. December 1917 Kl. ca. 0,15 Emd. afgik fra Tynen efter Ordre fra de engelske Myndigheder i Konvoj nordefter som Nummer 3 i Bagbords Række, bestemt til Kolding med Kul.

Den 19. Kl. ca. 7 Fmd., da Skibet befandt sig paa 57° 20′ N. B. 1° 0′ V. L., hørtes en voldsom Eksplosion i Forskibet, som antagelig stammede fra en Torpedo. Luger og Last kastedes højt i Vejret, ligesom ogsaa Kaptajnen blev kastet fra Broen ned paa Dækket.

Skibet begyndte straks at synke, hvorfor alle Mand hurtigt kom i Baadene og væk fra Skibet, og ca. 5 Minutter efter sank »Arno«.

Mandskabet i Baadene blev ca. 10 Minutter efter optaget af 2 Trawlere, som tilhørte Konvojen, og hvor alle blev modtaget med stor Hjertelighed og Dagen efter, den 20. ds., landsattes alle i god Behold i Lerwick.

Vinden var vestlig, Styrke 3 og sigtbart med høj nordøstlig Dønning. Alle Skibets Papirer og Journaler gik ned med Skibet.

Ærbødigst
H. M. Hansen,
forhen Fører af S/S »Arno«.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Nr. 245/1917. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 28. December 1917.

Blum,
Ass.

Kaptajnen forklarer, at »Arno« førte dansk Flag og danske Nationalitetsmærker og sejlede som beordret. Kaptajnen og 2. Styrmand var paa Broen, Matros Nielsen var til Rors og Letmatros Larsen stod til Udkig paa Bakken.

De, der var paa Dækket, forklarer, at de ikke havde bemærket nogen Fare i Nærheden af Skibet forinden Eksplosionen, og der havde ikke været set nogen Undervandsbaad i Nærheden.

Kaptajnen forklarer, at han hørte et haardt Slag mod Skibssiden umiddelbart før Eksplosionen og antager, at det derfor er en Torpedo, der har ramt Skibet. Han har derimod tidligere ved Mineeksplosioner paa andre Skibe set og hørt Minen skure mod Skibssiden. Skibet begyndte straks at synke, og der var derfor intet andet at gøre end hurtigt at gaa fraborde. Der blev intet reddet. En af Baadene blev dog bragt i Land ved Lerwick. Eksplosionen kan ikke hidrøre fra Skibet selv.

Der forevistes en Protest for Notarius i Lerwick, som oplæstes for og bekræftedes af Kaptajnen.

De øvrige mødende bekræftede Kaptajnens Forklaring.

Søforhøret sluttet.

Retten hævet.

Rump.

H. S. A. Olsen. *Wrisberg.*

»Arno«
Rederi: Det Forenede Dampskibs-Selskab. Kjøbenhavn.
Reg. Tonn. Br.: 1386.
Reg Tonn. Net.: 825.
Tons DW.: 1622.
Bygningssted: Helsingør Jernskibs- og Maskinbyggeri.
Bygningsaar: 1898.
Materiale: Staal.
Klasse: Bur. Ver. ✠ I 3/3 L. 1. 1. PR.
Assurance: Kr. 973.000. Krigsforsikringen for danske Skibe m. fl.

222. S/S »AJAX« af Helsingør.

Torpederet eller minesprængt i den biscayiske Havbugt den 25. December 1917 paa Rejse fra Bilbao til Cardiff med Jernerts. 11 Omkomne.

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn gør vitterligt:

Aar 1918 den 2. Februar Eftermiddag Kl. 2 blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand: Overretsassessor Riise og dens Medlemmer: Kaptajn Larsen og Kaptajn Møller.

Der foretoges:

Nr. 13/1918. Søforhør i Anledning af, at S/S »*Ajax*« er sænket.

Af Besætningen mødte:
1. Styrmand N. I. Nielsen.
Hovmester N. J. Pedersen.
Matros S. C. Jensen.
Matros H. A. Østrem.

For Svendsen & Christensen mødte Kaptajn Brorsen.

For Heckscher & Søns Eftfl. mødte Fuldmægtig E. Petersen.

Der fremlagdes:

1 Liste over Besætningen.

1 Notits indeholdende Oplysninger om Skibet.

1 Rapport fra 1. Styrmand, tiltraadt af de af Besætningen mødte.

De fremlagte Dokumenter lyder efter hverandre saaledes:

Liste
over
Besætningen om Bord i S/S »Ajax« ved Sænkningen den 25. December 1917 Kl. 2 Morgen.

Reddede:

1. Styrmand Anton Johannes Nielsen, født i Vordingborg. Havde Vagten.

Hovmester Niels Jessen Pedersen, født paa Fanø.

Matros Svend Christoffer Jensen, født i Korsør. Var tilrors.

Matros Haldor Asmussen Østrem, født i Etne i Norge.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Savnede:

Kaptajn Christen Christensen Krog, født i Hadsund (ca. 44 Aar).

2. Styrmand Albert August Johannesen, født i Svendborg (ca. 36 Aar).

1. Maskinmester Peter Eli Andersen, født i Kjerteminde (ca. 51 Aar).

2. Maskinmester Adolph Ihman Gustafson, født i Stockholm (ca. 23 Aar).

Kok Svend Gunnar Bendt Christensen, født i Kjøbenhavn (ca. 23 Aar).

Matros Holger Otto Vilhelm Eriksen, født i Fadby ved Næstved (ca. 27 Aar).

Matros Cornelius Johannes Larsen, født i Bimle pr. Porsgrund (ca. 18 Aar).

Matros Pedro Careno, født i Nærheden af Barcelona (ca. 44 Aar).

Fyrbøder Julius August Nissen, født i Lundeforlunde, Sjælland (ca. 39 Aar).

Fyrbøder Laust Hansen Ott, født i Føvling, Jylland (ca. 35 Aar).

Fyrbøder (Svensk Nationalitet) Navn ubekendt, kun 4 Dage om Bord (ca. 22 Aar).

For Svendsen & Christensen:

J. Brorsen,
Skibsinspektor.

Nr. 13/1918. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 2. Februar 1918.

Blum,
Ass.

S/S »Ajax«.

Forskellige Oplysninger angaaende denne Damper, som den 25. December 1917 Kl. 2 Morgen sænkedes i den biscayiske Bugt, medens den sejlede i Konvoj og hvorved desværre 11 Mand omkom, kun 4 Mand reddedes.

Skibet var paa Rejse fra Bilbao til Cardiff med en Ladning Jernerts.

Det var bygget i Aaret 1889 af Staal hos Wm. Dobson & Co. paa Tynen og købtes i Aaret 1901 til Aktieselskabet Dampskibsselskabet »Ajax« i Helsingør, hvilket Selskab det tilhørte ved Sænkningen. Dets Rederi er Firmaet Svendsen & Christensen, Frederiksgade 1, Kjøbenhavn.

Skibets Dimensioner var: Længde 210,0′, Bredde 30,1′ og Dybde 16,3′. Register Tons Brutto 1018,40, Register Tons Netto 629,45. Det var klassificeret i engelsk Lloyd + 100 A. I. Havde Tripple Maskine Nominel Hestekraft 111 indiceret 450. Skibets Lasteevne, inklusive Bunkers, ca. 1400 Tons d. w.

Kendingssignaler: N. L. J. G.

Skibets Værdi ved Forliset var Kr. 840,000.

Skibet var krigsforsikret for £ 42,000 :- 2 pCt.

Skibets Kaskoforsikring var Kr. 652,000.

Skibets Fragtforsikring var Kr. 16,000.

Krigsforsikring.

I Henhold til Timecharter var Befragteren Furness Withy & Co., London, forpligtet til at holde Skibet forsikret for Std. 30 pCt. pr. Tons d. w., heri fragaar antagelig 2 pCt. à 3 pCt. Inkassoomkostninger.

Kaskoforsikring.

Den københavnske Sø-Assuranceforening	Kr. 300,000
Det kgl. octr. Sø-Assurance Co.	- 300,000
De private Assurandører ..	- 52,500
I alt	Kr. 652,500

Fragt -og Interesseforsikring.

Bergh & Owen	Kr. 16,000

For Svendsen & Christensen:

J. Brorsen,
Skibsinspektor.

Nr. 13/1918. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 2. Februar 1918.

Blum,
Ass.

Rapport
af
S/S »Ajax« Torpedering.

Fredag Kl. 8 Eftm. den 21. December 1917 afgik »Ajax« fra Bilbao med en

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Ladning Jernerts, bestemt til Cardiff. Kl. 9 Eftm. den 21. December ankredes paa Portugalete Red. Lettede igen Kl. 12 Midnat mellem den 21. og den 22. og fortsatte Rejsen østefter. Kysten fulgtes med ca. 1½ Kml. Afstand. Ankom til St. Jean de Luz Kl. 9,15 Fmd. den 22. December. Kl. 12,40 Eftm. den 22. kom Marinelodsen om Bord, og Rejsen fortsattes i Konvoj nordefter. »Ajax« som Nr. 1 i Konvojen; der styredes efter Lodsens Anvisning. Ankom til La Palice Kl. 4 Eftm. den 23. December, skiftede Marinelods og fortsatte Rejsen i Konvoj nordefter, men som Nr. 2; der styredes efter Lodsens Anvisning, og der styredes i 2 Linier. Kl. 8,30 Fmd. den 24. December ankom til Quieberon Bay, ankrede og Marinelodsen gik fraborde. Kl. 3 Eftm. den 24. December lettede igen og fortsatte Rejsen nordefter i Konvoj, men som Nr. 4. Der styredes rundt La Teigneuse og inden om Belle Ile. Nord for Belle Ile kom en Damper til i Konvojen og gik ind som Nr. 3, saaledes at »Ajax« blev Nr. 5. Farvandet fulgtes inden om Ile de Croix og inden om Ile de Glenan. Kl. 12 Midnat mellem 24. og 25. kom 1. Styrmand Nielsen paa Vagt. Kaptajn Krog, som havde været paa Broen det meste af 2. Styrmands Vagt, gik da ind i Bestiklukafet, som var paa Broen, for at sove lidt. Kl. 12,40 Fmd. den 25. December passeredes Peninarck med ca. 1½ Kml. Afstand, og Kursen forandredes til N. N. V. misv. Farten i Konvojen var paa dette Tidspunkt ca. 7½ Knob. Kl. 2 Fmd. den 25. kom en forfærdelig Eksplosion om Bb. Side i Maskinrummet og faa Sekunder efter eksploderede Kedlen, og Skorstenen faldt om. 1. Styrmand Nielsen sprang straks ud paa Baaddækket om Stb. og kappede Surringerne paa Redningsbaaden, firede derefter agterste Talje af. Matros Jensen, som stod til Rors, var da kommen ud paa Baaddækket og firede samtidig forreste Talje af; men Vandet var allerede naaet saa højt, saa det kæntrede Baaden og tog os med ned. Da vi kom op til Overfladen igen, var der intet mere af Skibet at se, men Hovmesteren sad paa en Flaade, som havde staaet paa Agterdækket; han var naaet at komme op paa den, før Skibet sank. Vi svømmede da hen til Flaaden og kom op paa den. Vi saa i det samme en Mand i Bb. Redningsbaad, som laa sunket fuld af Vand ca. 20 Fv. fra Flaaden. Vi raabte over til ham. Det viste sig at være Matros Østrem. Han fik roet Baaden hen til os, vi lænsede den og gik alle over i den, men det halve af Agterstævnen var slaaet af. En Engelhart Baad, som havde staaet uden at være surret, flød ligeledes op, men der var ingen at se i den. Vi drev gennem en hel Del Vraggods af Kamre og nogle Redningskranse og Bælter som havde ligget løse og forbi den lille Jolle, som laa med Bunden op; men ingen af den øvrige Besætning var at se nogen Steder. Det var maanelyst, men Maanen var dækket af Skyer. Vind og Sø var henholdsvis 1—1. Vi laa paa Stedet og søgte ca. 1 Time og 1 Kvarter og signalerede til de forbisejlende Dampere, men ingen af dem stoppede, og Patrouillebaadene saa vi intet til. Vi besluttede os da til selv at søge ind til Land, og ved Hjælp af vort Sejl og ved at ro til Hjælp, naaede vi ind til Perikort Kl. 7 Fmd. den 25. December, hvor vi halede Baaden paa Land. Kaptajn Krog kom ud paa Broen straks da Eksplosionen kom og raabte alle Mand til Baadene; men løb ind i Bestiklukafet igen, antagelig for at hente Skibspapirerne, som laa i en Haandtaske. Han er saa ikke naaet at komme ud igen, inden Vandet kom og tog ham. 1. Maskinmester Andersen havde Vagt i Maskinen, 2. Maskinmester Gustafson havde Kammer lige over Maskinen og var til Køjs, Fyrbøder Ott havde Vagt paa Fyrpladsen; men de er antagelig alle bleven dræbt af Eksplosionen. 2. Styrmand var til Køjs, men ham saa man heller ikke noget til. Kokken havde lagt sig til at sove i Hovmesterens Kammer om Aftenen, men Hovmesteren saa ikke noget til ham, da han løb op. Matros Eriksen var paa Udkig, men var lige gaaet

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

ned for at afløse ved Roret. De Matroser, som var til Køjs, kom alle paa Dækket, men de to løb sammen med Udkigsmanden op midtskibs. Matros Østrem, som var den sidste, sprang over Bord. De to Fyrbøderc, som var til Køjs, var der ingen, der saa noget til. Alle Mand havde Redningsbælter paa. Fra det Øjeblik Eksplosionen indtraf, og til Skibet var forsvundet, varede ca. 20 Sekunder eller $^1/_2$ Minut.

At ovenstaaende er en sandfærdig og korrekt Beretning af S/S »Ajax« Torpedering bevidnes af:

A. J. Nielsen, 1. Styrmand.
N. J. Petersen, Hovmester.
H. Østrem, Matros.
S. C. Jensen, Matros.

Nr. 13/1918. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 2. Februar 1918.

Blum,
Ass.

Den fremlagte Rapport oplæstes for og bekræftedes af de mødende.

De mødende forklarer, at den ubekendte Fyrbøder, som ingen af dem har nævnt ved Navn og om hvis Hjemsted ingen af dem kan give Oplysning, var til Køjs. Nissen var ligeledes til Køjs, og Ott var paa Fyrpladsen. 1. Mester var i Maskinen og 2. Mester til Køjs. Til disse har ingen af de mødende set noget. De øvrige omkomne har alle været paa Dækket efter Eksplosionen, men efter den Undersøgelse de mødte har anstillet paa Stedet straks efter at disse var komne op paa Overfladen og inden de sejlede bort, er de sikre paa, at ingen af de savnede har været i Live.

Naar ingen af de senere Skibe i Konvojen har taget Notits af de skibsbrudne, skyldes dette forud given Instruks, der gaar ud paa, at intet af de konvojerede Skibe maa standse undervejs.

De mødte forklarede, at ingen har set noget fjendtligt Krigsskib i Nærheden af Konvojen. De formener imidlertid, at Eksplosionen er foraarsaget af en Torpedo.

Skibet blev ramt antagelig lige foran Maskinskottet om Bagbord, og de antager ikke, at en Mine vilde blive bragt til Eksplosion paa dette Sted.

De tilføjer, at den ubekendte svenske Fyrbøder var paamønstret hos Mægler Ibanez & Blix i Bilbao.

Efter at Dørene var lukkede fremlagdes en Erklæring fra Skibsinspektør Brorsen med Angivelse af Tid og Sted.

Den fremlagte Erklæring lyder saaledes:

SVENDSEN & CHRISTENSEN.
Steamship Owners.

Copenhagen K., Frederiksgade 1.

S/S »Ajax« passerede den 25. December 1917 Kl. 12,40 Morgen Penmarch Fyr i $1^1/_2$ Sømils Afstand; styrer derfra misv. N. N. V. indtil Kl. 2 Morgen med $7^1/_2$ Knobs Fart, hvilket til Kl. 2 Morgen, da Torpederingen indtraf, giver en indløben Distance af 10 Sømil.

Ved Udsætning og Opmaaling i Kortet over den biskayiske Bugt er Skibet sænket paa 47° 54′ Nord. Bredde 4° 35′ Vest. Længde, i ca. 30 Favne Vand.

For Svendsen & Christensen:

J. Brorsen,
Skibsinspektør.

Nr. 13/1918. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 2. Februar 1918.

Blum,
Ass.

De mødende har intet hertil at bemærke.

Søforhøret sluttet.

Retten hævet.

Riise.

V. Larsen. *I. Møller.*

»Ajax«s
Rederi: »Dampskibsselskabet Ajax«. Kjøbenhavn.
Reg. Tonn. Br.: 1018.
Reg. Tonn. Net.: 629.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Tons DW.: 1400.
Bygningssted: Wm. Dobson & Co. Newcastle.
Bygningsaar: 1889.
Materiale: Staal.
Klasse: Lloyd's Reg. ✠ 100 A. 1.
Assurance: ca. Kr. 760,000. Engelske Assurandører.

---

223. S/S »HEKLA« af Kjøbenhavn.

Torpederet i Middelhavet den 25. December 1917 paa Rejse fra Messina til Livorno med 1200 Tons Fosfat. 13 Omkomne.

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn gør vitterligt:

Aar 1918 den 9. April Formiddag Kl. 10½ blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand: Overretsassessor Riise og dens Medlemmer: Kaptajn Olsen og Kaptajn Wrisberg.

Der foretoges:

Nr. 43/1918. Søforhør i Anledning af, at S/S »*Hekla*« er sænket.

Af Besætningen mødte:

1. Styrmand Eduard Houmann.

Matros Svend Ove Rasmussen.

Matros Poul Nicolaj Mohr Olsen.

For Rederiet Dampskibsselskabet »Standard« mødte den korresponderende Reder Grosserer S. Simonsen.

For Kaskoassurandørerne, Den københavnske Søassurance Forening mødte Kaptajn Fabricius.

Der fremlagdes 1) Skrivelse fra Justitsministeriet af 28. f. M., 2) Udskrift af Søforklaring for det danske Konsulat i Neapel med vedhæftede Bilag samt Afskrift af en Indberetning, 1 Tegning og 1 Notits indeholdende Oplysninger om Assurancen.

De fremlagte Dokumenter lyder efter hverandre saaledes:

JUSTITSMINISTERIET.

Kobenhavn, den 28. Februar 1918.

Brev Nr. 4423.
Journal Nr. 1918—28 [28].

Ved at fremsende hosfølgende gennem Udenrigsministeriet modtagne udbedigede Søforklaring, optaget paa det kgl. Konsulat i Neapel, hvoraf fremgaar, at D/S »Hekla« af Kjøbenhavn den 24.—25. December f. A. paa Rejse fra Messina til Neapel er blevet sænket i Middelhavet, skal man anmode Hr. Retsformanden at foranledige, at der i Overensstemmelse med Lov om Oprettelse af Søretter uden for Kjøbenhavn samt om Søforklaringer og Søforhør af 12. April 1892 § 9 sidste Stykke, jfr. § 11, første Stykke og § 12 bliver optaget Søforhør. Forsaavidt det imidlertid skulde blive oplyst, at Søforhøret vil være at optage andetsteds, bedes det indeslutte tilbagesendt med fornøden Meddelelse i saa Henseende.

P. M. V.
E. B.
Lundbye.

Til
Formanden for Sø- og Handelsretten.

Nr. 43/1918. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 9. April 1918.

Blum,
Ass.

Den fremlagte Udskrift af Søforklaring med vedhæftede Bilag: et i det italienske Sprog affattet Dokument med Oversættelse til Svensk, samt den fremlagte Afskrift af en Indberetning udelades som udfærdigede i fremmed Sprog.

Den fremlagte Tegning udelades ligeledes.

Den fremlagte Notits er saalydende:

DAMPSKIBSSELSKABET
»STANDARD«.

S/S »Hekla«, forlist den 25. December 1917.

Bygget Aar 1881 (Burmeister & Wain).

Brutto Reg. Tonnage 937 Tons.

Netto Reg. Tonnage 588 Tons.

Dødvægt Tonnage 1300 Tons.

Søforsikringssum ved Forliset: 750,000 Kr. (Kasko, Fragt og Interesse). Den københavnske Sø-Assurance Forening.

Krigsforsikringssum: 39,000 £.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Nr. 43/1918. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 9. April 1918.

Blum,
Ass.

Den fremlagte Søforklaring oplæses for og gennemgaas med de mødende.

Styrmanden og Matros Rasmussen erklærer, at ingen af dem har set nogen Undervandsbaad hverken før eller efter Eksplosionen; ej heller har nogen af dem set en Torpedo blive afskudt mod Sikbet. Det var ikke mørkere, end at de i og for sig nok kunde have set Striben af en afskudt Torpedo, men ingen af dem har set agter Styrbord over. Begge saa de, at Skibet efter Eksplosionen brækkede over paa Midten. Med Hensyn til, hvad de har foretaget sig efter Eksplosionen henholder de sig til deres tidligere afgivne Forklaring.

Komparenten Olsen erklærer, at han, medens han sammen med den italienske Fyrbøder laa paa Redningsflaaden, saa noget rage op over og bevæge sig hen over Vandet, som han antog var Periskopet af en Undervandsbaad. Han har ikke talt med Italieneren om dette, fordi denne var i højeste Grad hysterisk og sagde, at han vilde smide sig over Bord.

Styrmand Houmann tilføjer, at Føreren for den Motorbaad, der bragte dem til Sapri, meddelte, at der i de foregaaende Dage var opfisket 4 Miner og set Undervandsbaade paa Stedet.

Samtlige mødende af Besætningen erklærer, at der ikke er Tvivl om, at Eksplosionen blev hidført enten af en Torpedo, hvad de alle anser for sandsynligst, eller ved Sammenstød med en Mine. Som Grund til, at de anser det sandsynligst, at Skibet er ramt af en Torpedo, anfører de dels at det straks blev ramt langt ind i Kulbunkerne, dels at det brækkede midt over i Maskinskylightets Forkant.

Komparenten Olsen bemærker, at den sidste Eksplosion, han hørte, efter hans Mening hidrørte enten fra Kedlen eller fra Højtanken. Han tilføjer, at hans venstre Knæskal endnu ikke er kommen sig, og at han ved Eksplosionen blev døv paa højre Øre.

Efter at Styrmanden paa Kortet har bestemt det Sted, hvor Eksplosionen skete, til ca. 39° 50′ n. Br. 15° 42′ ø. L., sluttedes Forhøret.

Retten hævet.

Riise.

H. S. A. Olsen. *Wrisberg.*

Aar 1918 den 10. Maj Kl. $3^3/_4$ blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand: Overretsassessor Riise.

Der foretoges:

Nr. 43/1918. Søforhør i Anledning af, at S/S »Hekla« er sænket.

Søforhøret reassumeret.

Der fremlagdes Translatøroversættelse af Søforklaring optaget den 30. December i Neapel samt Afskriften af Indberetning fra Konsulatet i Neapel til Gesandtskabet i Rom.

De fremlagte Dokumenter lyder efter hinanden saaledes:

Oversættelse fra det svenske Sprog.

Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 9. April 1918.

Blum.

Søforklaring.

Aar 1917 den 30. December Kl. 10 Formiddag optoges, efter forudgaaende Beramme lse, paa det danske Konsulat i Neapel Søforklaring i Anledning af, at Dampskibet »Hekla«, Kaptajn Poul Poulsen af København, undervejs fra Messina til Neapel med en Ladning Fosfat, Natten til den 25. December 1917 sank paa Grund af en Eksplosion.

Fremstaar 1. Styrmand Eduard Houmann, som ved Eksplosionen som vagthavende havde opholdt sig paa Kommandobroen sammen med Matrosen Svend Ove Rasmussen.

Komparenten forklarer:

at hedde Eduard Houmann;

at være født i Horsens den 11. Juli 1864;

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

at han har sejlet med Skibet som 1. Styrmand fra den 22. Januar 1917.

Paa Foranledning forklarer Komparenten:

Skibet var paa Rejse fra Bona til Livorno som Bestemmelsessted og var lastet med 1.200,000 kg Fosfat. Paa Rejsen blev Messina anløbet, for der at erholde Konvoj. Den 24. December 1917 Kl. 6 Formiddag blev Ankeret hejst op, og Skibet »Hekla« afgik fra Messina sammen med 3 andre Handelsdampere konvojerede af 2 italienske armerede Damptrawlere. Skibenes Ordensfølge var følgende: Nr. 1 »G. 6« (italiensk Trawler) Nr. 2 »Kinderligh« (norsk Damper), Nr. 3 »Stella« (engelsk Damper), Nr. 4 »Hekla« (dansk Damper), Nr. 5 »Mariquita« (italiensk Damper) og Nr. 6 »G. 16« (italiensk armeret Trawler), som afsluttede Konvojen. Denne Dampernes Orden paa Rejsen blev fastsat af mig Natten til den 25. December. (Der vedlægges en mindre Tegning, som nøjagtig viser Skibenes Orden og de omtrentlige Afstande mellem samme).

Fra Kl. 7 Eftermiddag til Kl. 12 Midnat havde jeg om Mandagen Vagt, og alt gik godt. Efter at jeg havde hvilet mig i 4 Timer, kom jeg Kl. 4 atter op paa Dækket og genoptog mit Arbejde. Jeg bemærkede da at Damperne gik saaledes som den vedlagte Tegning viser. Mellem den foran »Hekla« gaaende Damper »Stella« beregnede jeg en Afstand paa 1—1½ engelsk Mil; mellem »Hekla« og de to efter den følgende Dampere var der omtrent en Skibslængde mellem hver. »Hekla« befandt sig omtrent 3 Mil S. V. fra Capo Palinuro. Jeg stod paa Bagbords Side ved Kompasset, og ved Roret stod Matros Svend Ove Rasmussen. I Kortværelset befandt Kaptajnen sig. Paa Udkigspladsen paa Fordækket stod en Italiener ved Navn Guiseppe. Himmelen var skydækket og det regnede temmelig stærkt. Vindstyrken var 2, Søgangen 2. Omtrent 5 Minutter efter Kl. 4 hørte jeg en stærk Eksplosion paa Stydbordsside. Jeg skyndte mig agterover og saa da en stor sort Røgsky og samtidig sank Skibet. Efter mindre end 1 Minut efter Eksplosionen blev jeg trukket ned med Skibet i Dybet. Jeg fik det Indtryk, at Skibet var ramt af en Torpedo paa det Sted, hvor paa Tegningen B., der forestiller Damperen, et Kryds er tegnet.

Da jeg igen kom op til Vandoverfladen, var Skibet forsvundet, og af de øvrige Dampere, som hørte til Konvojen, kunde jeg intet Spor opdage. Det lykkedes mig at finde nogle omkringflydende Vragstumper, ved hvis Hjælp jeg holdt mig oppe. Jeg hørte Raab og svarede, idet jeg spurgte, hvem det var, samt fik til Svar, at det var Kaptajnen og Svend Rasmussen. Jeg spurgte Kaptajnen om hans Mening og Tanker angaaende Eksplosionen, og han udtrykte som sin Overbevisning, at det maatte have været en Torpedo. Jeg saa omtrent ½ Mil fra mig ind imod Land et Lys, som jeg haabede tilhørte en Baad, der var udsat af en af de andre Dampere for at redde de skibsbrudne, men da det efter ca. 5—6 Minutter forsvandt, tror jeg, at det hidrørte fra en af vore egne Lysbøjer, som havde slidt sig løs ved Eksplosionen.

I Løbet af 2 à 3 Timer hørte jeg Stemmerne fra Kaptajnen og Rasmussen; jeg svømmede ind mod Land og befandt mig efter omtrent 4 Timers Forløb under Klippen til Capo Palinuro, hvor jeg blev optaget af en Fiskerbaad. Vi roede ud tilsøs for at søge efter mine andre Kammerater, men fandt ingen. Da der desuden var gaaet 2 andre Baade ud for at søge efter de skibsbrudne, vendte vi tilbage til Land, hvor jeg traf 2 Mand af Besætningen, nemlig Matros Olsen og Fyrbøder Savino. Omtrent ½ Time senere kom en Fiskerbaad, som medførte Rasmussen, der berettede, at Kaptajnen var gaaet til Bunds for omtrent 1 Time siden.

I Capo Palinuro fik vi de nødvendigste Klæder og blev derfra med en Motorbaad ført til Sapri; derfra med Jernbanen til Neapel, hvor vi indtraf Kl. 4,30 om Morgenen den 26. December.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Jeg har senere i Neapel truffet paa og talt med Kaptajnen paa den norske Damper »Kinderligh«, som fortalte mig, at 1. Styrmand paa hans Damper, som havde Vagt paa Eksplosionstiden, havde hørt og bemærket Eksplosionen ved en mægtig Vibration i »Kinderligh«s Skibsskrog.

Kaptajnen paa Motorbaaden, som førte os til Sapri, viste mig forskellige Ting, der hørte til Damperen, som de havde opfisket efter Ulykken.

Forelæst. Godkendt.

E. Houmann,
1. Styrmand.

Fremstaar Matros Svend Ove Rasmussen,

Komparenten forklarer:

at hedde Svend Ove Rasmussen;
at være født i København den 30. August 1897;
at hans Bopæl er i Kjøbenhavn;
at han har sejlet med Skibet som Matros fra den 22. Januar 1917.

Paa Foranledning forklarer Komparenten:

Jeg var paa Vagt sammen med 1. Styrmand Houmann fra Kl. 7 til Kl. 12 Juleaften. Da jeg igen Kl. 4 Juledags Morgen kom op paa Dækket for at genoptage mit Arbejde, saa jeg Damperen »Maraquita« lige efter »Hekla« paa Bagbords Laaring. Kl. 4 overtog jeg Vagten ved Roret og styrede Skibet i Kølvandet efter den foran os gaaende Damper »Stella«, som syntes mig at være ca. 1—1½ engelsk Mil foran. Da Lyset til Kompasset var slukket paa Grund af Petroleumsmangel kunde jeg ikke faa Rede paa Kurserne, men styrede efter Kølvandslinierne og efter given Ordre. Efter omtrent 5—6 Minutters Forløb hørte jeg en voldsom Eksplosion lige agter for Kommandobroen. Jeg slap Roret og sprang hen paa Bagbords Side for at gaa hen til Bagbords Redningsbaad, hvor jeg hørte til, men kunde ikke komme derhen, da Skibet næsten var brækket over. Da jeg slap Roret, saa jeg en stor sort Røgsky stige til Vejrs agterude. Jeg sprang ned paa Fordækket for at gaa hen til Redningsflaaden, som laa paa Nr. 1 Luge, men i det samme sank Skibet og jeg blev trukket med det ned i Vandet. Da jeg igen kom op til Vandoverfladen, fik jeg næsten straks fat paa en Redningsbøje. Noget Skib, som hørte til Konvojen, saa jeg dog ikke noget til. Da jeg havde holdt mig oppe ved Redningsbøjen i nogle Sekunder, hørte jeg Raab om Hjælp. Jeg spurgte, hvem det var og fik til Svar, at det var Kaptajnen. Jeg svømmede hen til ham med Redningsbøjen, ved hvilken vi holdt os oppe. Vi raabte og fik Svar fra 1. Styrmand. Vi saa nu et klart Lys i nogen Afstand ind imod Land. Da vi troede, det var en Baad, raabte vi om Hjælp, men fik intet Svar. Lyset forsvandt efter 4—5 Minutter. Jeg sagde til Kaptajnen, at vi skulde forsøge at svømme mod Land, men han svarede, at det var ganske umuligt. Vi blev ved at raabe om Hjælp, og fik undertiden Svar fra 1. Styrmand. Kaptajnen sagde flere Gange til mig, at han ikke kunde mere, men jeg svarede, at vi maatte holde ud til det blev lyst, saa blev vi nok reddede. Ligesom det begyndte at lysne omtrent Kl. 7, sagde Kaptajnen til mig, at han saa gerne vilde sove, og idet samme vendte han sig om paa Ryggen og sank i Dybet, og jeg saa ham ikke mere. Jeg svømmede nu selv saa hurtigt som jeg kunde mod Land og omtrent en Time efter fik jeg Øje paa en Fiskerbaad. Jeg raabte om Hjælp, de hørte mig, og roede hen til mig og tog mig op i Baaden. Jeg sagde til dem, at de skulde ro i den Retning, jeg sidst havde set Kaptajnen, men vi fandt ingenting. Paa vor Tilbagerejse mod Land fik jeg Øje paa en Pose med Skibets Papirer, som vi tog op. Omtrent en kvart Time senere kom jeg i Land, hvor jeg traf 3 andre Mænd af Skibets Besætning. Det viste sig senere, at der ikke var flere Mennesker reddede.

Vi fik her den første Forplejning, tørt Tøj og varm Mad, og Kl. ca. 3,30 Eftermiddag blev vi førte om Bord i en Motorbaad, som førte os til Sapri, hvorfra vi

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

rejste med Toget, som afgik fra Sapri Kl. 11 Eftermiddag til Neapel, hvor vi ankom Kl. 4,30 den 26. December om Morgenen.

Forelæst. Godkendt.

Svend Ove Rasmussen,
Matros.

Forklaring afgiven af Matros Poul Nikolaj Mohr Olsen, indlagt paa »Ospedale della Marina« i Neapel paa Grund af Læsioner, som han havde faaet ved Eksplosionen.

Komparenten forklarer:
at hedde Poul Nikolaj Mohr Olsen;
at være født den 10. August 1889 i Trangisvaag paa Færøerne;
at han har sejlet med Skibet som Matros fra den 22. Januar 1917.

Paa Foranledning forklarer Komparenten:

Jeg var ansat paa Skibet »Hekla« af Kjøbenhavn som Matros og da samme Mandag den 24. December 1917 Kl. ca. 6 Formiddag afgik fra Messina til Neapel havde jeg Vagt til Kl. 8 og alt gik godt.

Konvojen, til hvilken »Hekla« hørte, var sammensat af 6 Skibe. Damperne blev ordnede i 2 Linier og fulgte Land hele Vejen. Kl. 6 Eftermiddag fik vi Ordre til at formere en Linie i hvilken Skibene ordnedes som følger: Nr. 1 »Kinderligh«, Nr. 2 »Stella«, Nr. 3 »Hekla«, Nr. 4 »Maraquita«, paa det første og sidste Skibs Bagbords Side gik en italiensk armeret Trawler.

I Ulykkesnatten til den 25. December 1917, havde jeg igen Vagt fra Kl. 12 til Kl. 4 om Morgenen, da min Vagt var forbi befandt Skibet sig omtrent 4 engelske Mil udenfor Fyret paa Capo Palinuro. Vejret var ved den Lejlighed lunt, Havet stille, men det regnede stærkt.

Omtrent 5—10 Minutter over Kl. 4, da jeg allerede laa til Køjs, hørte og følte jeg en forfærdelig Eksplosion, og Skibet fik straks Styrbords Slagside. Jeg skyndte mig op sammen med min Kammerat Karl Simonsen for at gaa midtskibs til Redningsbaadene, men den midterste Del af Skibet begyndte allerede at gaa under Vandet. Jeg raabte saa til Simonsen, at han skulde følge mig til Flaaden, som laa paa Nr. 1 Luge. Vi havde knapt naaet denne og lagt Hænderne paa den, da en anden Eksplosion indtraf, som slyngede mig med voldsom Kraft ud til Styrbords Side. Ved denne Eksplosion fik jeg svære Læsioner ved Knæet paa mit venstre Ben saavelsom andre mindre Saar paa Overkroppen. Da jeg igen kom op paa Overfladen, saa jeg ikke noget til »Hekla« eller noget af de andre Skibe. Jeg raabte paa min Kammerat Karl, men fik ikke noget Svar. Jeg saa nu et Lys paa Vandoverfladen i omtrent 50 Meters Afstand fra mig og tror nu, at det var Lysbøjer fra »Hekla«, som hang paa Skibets Bagbordsside. Efter omtrent 20 Minutter slukkedes det. I Mellemtiden saa jeg en Flaade, paa hvilken en Mand flød. Jeg svømmede der hen og det lykkedes mig med Hjælp at kravle op paa Flaaden. Manden paa samme var Fyrbøder Savino. Efter at være kommen op paa Flaaden, begyndte jeg at raabe og fløjte for at vække Opmærksomhed, men fik ikke noget Svar. Efter omtrent 5 Minutters Forløb begyndte vi at praje Flaaden med Hjælp af nogle Brædder mod Land. Jeg saa da en sort Genstand, som løftede sig lodret op af Vandet omtrent en Meter. Det bevægede sig langsomt fremad i Vandet paa højst 50 Meters Afstand fra Flaaden ind mod Land. Da vi paa »Hekla« ikke havde noget, som lignede denne Genstand, kan jeg ikke forklare samme paa anden Maade end at det maa have været et Periskop, der tilhørte en Undervandsbaad. Under Færden mod Land raabte vi flere Gange, men fik stadig intet Svar. Omtrent Kl. 7 blev vi observeret af Fyrmesteren og omtrent en Time senere blev vi tagne om Bord i en til vor Hjælp udsendt Fiskerbaad. Jeg bad en af de i Baaden værende Personer, som kunde tale engelsk, om at sejle ud igen for at søge efter andre skibsbrudne. Efter ca. 10 Minutters Forløb kom en

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

anden Fiskerbaad med 1. Styrmand og noget senere endnu en med Rasmussen.

I Capo Palinuro blev vi modtagne og forsørgede med stor Venlighed og senere ført med Motorbaad til Sapri, hvorfra vi afrejste om Aftenen ved 11-Tiden til Neapel. I Neapel indtraf vi Kl. 4 om Morgenen, og jeg blev straks ved Ankomsten af ekstra udsendte Personer ført til »Ospedale della Marina«.

Forelæst. Godkendt.

Poul Nikolaj Mohr Olsen.

Konsulen henleder endnu samtlige Deponenters, der var blevet afhørt enkeltvis, Opmærksomhed paa deres Forpligtelse til i sin Tid i Danmark at melde sig til Søforhør.

Søforklaringen sluttet Kl. 1 Eftermiddag.

(Ulæseligt Navn).
Konsul.
Kgl. dansk Konsulat i Neapel.

Oversættelse fra det svenske Sprog.

Forhør over Fyrbøder Savino Raffaele fu Saverio, tilhørende Besætningen paa den danske Damper »Hekla«, forlist den 25. December 1917.

Neapel, den 30. December 1917.

Den 28. Februar 1917 modtog jeg Plads som Fyrbøder paa den danske Damper.

Kl. 6 Formiddag den 24. December 1917 afrejste vi fra Messina i Konvoj, bestaaende af 4 Handelsdampere og 2 Minebaade til Neapel. Efter Ordre af Kommandanten paa Konvojen blev sidstnævnte Kl. 6 Eftermiddag ordnet i en Linie, nemlig først en Minebaad, derefter en norsk Damper, derefter en engelsk, derefter vort Skib, en italiensk Damper og til Slut en Minebaad.

Jeg havde gjort Tjeneste fra Midnat til Kl. 4 Formiddag den 25. December. Efter dette Tidspunkt gik jeg op paa Dækket og satte mig paa Jerngitteret til Dampkedelen for at tørre Sveden af og vaske mig, inden jeg gik til Hvile. Der maa være hengaaet faa Minutter efter Kl. 4, da jeg under mine Fødder paa Damperens højre Side, i Kedelrummet, hørte et skarpt Knald af en Eksplosion. Jeg bøjede mig ned for at raabe til mine Kammerater, men ingen svarede mig, da Vandet trængte ind i Maskinrummet i enorme Kvantiteter. Jeg gik nogle Skridt fremad for at komme ud paa det aabne Dæk, da jeg hørte et Knald foraarsaget af Eksplosionen af Dampkedelen, som fyldte min Mund med Aske og Kulstøv, og i samme Øjeblik blev jeg trukket ned i Vandet.

Det lykkedes mig at gøre mig fri for et Reb, som havde viklet sig om min Hals, og gjorde derefter de største Anstrengelser for igen at komme op til Vandoverfladen.

Da jeg kom op til samme, saa jeg, at Damperen var forsvunden, og rundt omkring mig flød en stor Mængde Vragstumper, og Vandet var i stærk Bevægelse.

Himmelen var skydækket det regnede, og Havet var let oprørt paa Grund af en Vind, som kom fra Land.

Lige ved mig saa jeg Brædder, ved hvis Hjælp det lykkedes mig at redde mig. Idet jeg søgte at orientere mig, hørte jeg Raab fra en Kammerat, som bad om Hjælp. Jeg svarede ham, og det lykkedes os at nærme os til hinanden. Det var den danske Sømand Olsen, og jeg hjalp ham, idet jeg rakte ham et Brædt og trak ham til mig.

Ikke langt fra os, midt i Vragstumperne, saa vi et tændt Lys, og i den Tro, at det drejede sig om Personer, som kom for at hjælpe os, raabte vi højt, men uden det ringeste Resultat. Min Kammerat viste mig da, at ikke langt fra os ad Landsiden til, saas Taarnet af en Undervandsbaad, som Fyrtaarnet paa Capo Palinuro oplyste, hver Gang det kastede sine Straaler. Vi holdt det derfor for det klogeste, ikke at raabe mere i Skræk for nogen yderligere Skade.

Jeg tror vi var ca. 2—2½ engelsk Mil fra Land, og vi blev liggende en Stund,

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

idet vi forgæves ventede paa, at en eller anden Person skulde komme og redde os.

Efter omtrent 2 Timers Venten, pagajende med Bræddestumper, forsøgte vi at komme nærmere til Land for at give Tegn til Fyrpersonalet om, at der fandtes skibbrudne paa Havet. Vi raabte, da saa vi Baade, som satte ud fra Land for at komme os til Hjælp.

Det var omtrent Kl. 8,30, da jeg, sammen med min Kammerat, blev optaget i en Baad, som var kommet os til Hjælp. Min Kammerat havde hele Natten beklaget sig over at være kommen slemt til Skade. Han blev sammen med mig lagt i Baaden, og vi blev senere ført i Land, hvor vi fik den første Pleje af en Artilleriløjtnant.

Da vi talte med Soldaterne, som hørte til Befæstningen, kunde vi forstaa, at de havde hørte Knaldet og Eksplosionen Kl. 4,05. De havde ogsaa hørt vore Raab og set Lyset paa Vandet, da de alarmerede deres overordnede.

Med en Motorbaad blev vi førte til Sapri, hvor min Kammerat paany blev behandlet af en Læge sammesteds, og derfra blev vi med Jernbane transporterede til Neapel, hvor vi indtraf Kl. 3,40 Formiddag den 26. December.

(Underskrift).

Savino Raffaele.

Set i det kgl. danske Konsulat i Neapel.

Neapel, den 1. Januar 1918.

Den danske Konsul.

(Uläseligt Navn).

L. S.

Oversættelsens Rigtighed bekræftes.

Kjøbenhavn, den 3. Maj 1918.

Wolstrup,

edsvoren Translatør i Svensk.

Nr. 43/1918. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 10. Maj 1918.

Gustav Torup,

Ass.

Oversættelse fra det svenske Sprog.

Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 9. April 1918.

Blum.

Afskrift af Indberetning fra det kgl. Konsulat i Neapel af 26. December 1917 til det kgl. Gesandtskab i Rom.

Jeg har herved den sørgelige Pligt at underrette det høje Gesandtskab om, at den danske Damper »Hekla« (Kaptajn Poul Poulsen), tilhørende Dampskibsaktieselskabet »Standard« i København, i Gaar, den 25. ds., om Morgenen Kl. 4,5 omtrent paa Højden af Capo Palinuro (Calabrien) paa Rejse fra Messina til Neapel er gaaet under troligvis paa Grund af en Silurering,*)

Damperen var lejet af den italienske Regering og lastet med Fosfat fra Tunis. Af den til 17 Personer regnede Besætning (12 Danske og 5 Italienere), er kun 4 Mand blevne reddede (3 Danske og 1 Italiener).

De reddede er:

Haumann, Eduard, 1. Styrmand, fra Horsens, født 1864.

Olsen, Poul Nicolaj Mohr, Matros, fra Jæroldnu, født 1889.

Rasmussen, Svend Ove, Matros, fra København, født 1897.

Savino, Raffaele, Fyrbøder, fra Neapel, født 1873.

De forulykkede er:

Poulsen, Poul Frederik, Kaptajn, fra Krogstrup, født 1867.

Schou, Henry, 2. Styrmand, fra Kalundborg, født 1896.

Pedersen, Olof Nicolai, 1. Ingeniør, fra Allinge, født 1881.

Mølby, Niels Valdemar August, 2. Ingeniør, fra Nøvling, født 1886.

Pedersen, Peder Sørensen, 3. Ingeniør, fra Hansted, født 1884.

Petersen, Thorvald Peter, Steward, fra Aarhus, født 1878.

Dagsberg, Martin Wilhelm, Kok, fra Kjøbenhavn, født 1899.

*) Har forespurgt i det kgl. svenske Konsulat, som imidlertid ikke kendte Ordet.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Nielsen, Julius Johannes, Messedreng, fra Aarbye, født 1901.

Simonsen, Karl Højen, Matros, fra Skagen, født 1894.

Mirabella, Guiseppe, Matros, fra Torre del Greco, født 1867.

Palomba, Domenico, Matros, fra Torre del Greco, født 1870.

Esposito, Andrea, Fyrbøder, fra Torre del Greco, født 1871.

Barbarulo, Guiseppe, Fyrbøder, fra Torre del Greco, født 1870.

Jeg har i Dag til Morgen været tilstede ved Vidneforhøret, som blev holdt i Capitaneria del Porto, af hvilket der i Korthed fremgaar følgende:

»Hekla« sejlede under Beskyttelse af to italienske Torpedobaade i et Tog af adskillige Dampere og blev pludselig ramt af en Eksplosion saa heftig, at den gik til Bunds paa mindre end et Minut. Havet var næsten stille, Vejret trybe? og det regnede stærkt.

De 4 reddede, saavel som Kaptajnen, blev vaskede overbord og kunde holde sig over Vandet, idet de klamrede sig fast til Vragstumper og Redningsbælter. Efter omtrent 2 Timers Forløb mistede Kaptajnen Kræfterne, saa at han sank i Dybet med de Ord: »Jeg gaar for at sove«.

De reddede blev efter ca. 4 Timers Forløb bemærkede fra Stationen Capo Palinuro og med Fiskerbaade førte i Land derfra med Motorbaad til Sapri og pr. Jernbane til Neapel, hvor de ankom i Dag til Morgen.

En af disse Personer, Matrosen Poul Nicolaj Mohr Olsen, har ved Ulykkestilfældet brækket det ene Ben og faaet andre mindre Læsioner. Han blev indlagt paa det herværende Marinehospital.

Det er en Lykke, at det lykkedes Fiskerbaadene at opfiske en Sæk, som indeholdt Bemandingslisten og Besætningens Søfartsbøger. De, som tilhørte de italienske Søfolk, har jeg leveret til R. Capitaneria di Porto, og alle de øvrige Papirer har jeg taget med til Konsulatet, hvor jeg omhyggeligt har maattet tørre dem for at kunne gøre Brug af dem. I den nærmeste Dage kommer jeg derfor til at give udførligere Rapport over de Danske, som er forulykkede.

De to reddede Danske er af mig blevne førte til Sailors Rest. Jeg har forsynet dem med Penge til at dække deres første nødvendige Udgifter med og kommer ogsaa til at sørge for deres Beklædning, da der mangler dem det nødvendigste.

Angaaende denne Sag har jeg hverken underrettet det høje Gesandtskab eller Ministeriet i Kjøbenhavn pr. Telegraf, da Censuren tilbageholder Meddelelser af denne Art, og jeg tillader mig at udtale det Ønske, at det høje Gesandtskab vil sørge for det nødvendige, saa at de afdødes respektive Familier saavelsom Rederiet sættes i Kundskab om, hvad der er sket.

Jeg udbeder mig sluttelig Instruktion, om der fra min Side er andre Skridt nødvendige og om jeg skal opstille en yderligere og udførligere Protokol.

Med udmærket Højagtelse.
(sign.)

Oversættelsens Rigtighed bekræftes.
Kjøbenhavn, den 3. Maj 1918.
Wolstrup,
edsvoren Translator i Svensk.

Nr. 43/1918. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 10. Maj 1918.
Gustav Torup,
Ass.

Søforhøret paany sluttet.
Retten hævet.
Riise.

»Hekla«
Rederi: Dampskibsselskabet »Standard«. Kbhvn.
Reg. Tonn. Br.: 937.
Reg. Tonn. Net.: 588.
Tons DW.: 1300.
Bygningssted: Burmeister & Wain. Kbhvn.
Bygningsaar: 1891.
Materiale: Staal.
Klasse: Bur. Ver. ✠ I ²/₃ G. 1. 1.
Assurance: Kr. 750,000. Den københavnske Sø-Assuranceforening.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Søforklaringer over krigsforliste danske Skibe i 1918.

224. S/S »DAGNY« af Kjøbenhavn.

Torpederet i den biscayiske Havbugt den 6. Januar 1918 paa Rejse fra Port Talbot til Bordeaux med 1587 Tons Kul. 2 Omkomne.

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn gør vitterligt:

Aar 1918 den 13. Februar Eftermiddag Kl. 12³/₄ blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand: Overretsassessor Riise og dens Medlemmer: Kaptajn Petersen og Kaptajn Schou.

Der foretoges:

Nr. 23/1918. Søforhør i Anledning af, at S/S »*Dagny*« er sænket.

Af Besætningen mødte:

Kaptajn C. V. Therkildsen.
1. Styrmand N. J. Jensen.
2. Styrmand L. P. F. Hansen.
1. Mester J. Lewinsky.
2. Mester Aa. E. Hansen.
Maskinassistent C. M. Johansen.
Hovmester A. Chr. Krog.
Messedreng Aage H. Jensen.

For Rederiet, Dampskibsselskabet »Heimdal«, mødte Fuldmægtig C. H. Krag.

Der fremlagdes 1 Notits med Oplysninger om Skibet samt 1 Rapport, som oplæstes for de mødende, der alle tiltraadte den og bekræftede dens Rigtighed, idet Kaptajnen bemærker, at hans Kending af Penmarc Fyr var skønsvis.

De fremlagte Dokumenter lyder efter hinanden saaledes:

MARTIN CARL.
Dampskibsselskabet »Heimdal«.

København Ø., den 12. Februar 1918.

Dampskibet »Dagny«:

Bygget: 1901.

Bygningssted: Wm. Gray & Co. ltd. West Hartlepool.

Tonnage: 1219,99 Brutto Register Tons, 735,10 Netto Register Tons.

Lasteevne: 1870 Tons Dødvægt.

Kendingsbogstaver: N. R. S. K.

Lloyds Klasse: 100. A. 1.

Søforsikring:	Kasko:
Private Assurandører lt. ..	Kr. 623,000
Rederiforeningens gensidige Kasko Assurance Afdeling	— 30,000
Ialt	Kr. 653,000

Interesse Sø-Forsikring Private Assurand. lt.	Kr. 100,000
Krigsforsikring. Arrangeret i England ifl. Certeparti	Lstr. 56,100
Tillæg tegnet af Rederiet i England	— 15,000
Ialt	Lstr. 71,100

Mandskabet forsikret i Danske Skibsreders gensidige Forsikring af Søfolk mod Krigsfare.

Nr. 23/1918. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 13. Februar 1918.

Blum,
Ass.

Rapport
over Rejsen for Dampskibet »Dagny« af København fra Port Talbot til Bordeaux River.

Skibet afgik fra Port Talbot den 2. Januar 1918 Kl. 9 Fm. med en Ladning Kul bestemt til Bordeaux River.

Ankom til Penzance Bay den 3. Januar Kl. 10 Fm. for at komme i Konvoj over den engelske Kanal.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Afgik fra Penzance Bay i Konvoj den 4. Januar Kl. 3 Em.

Ankom til Roseanvel Bay den 5. Januar Kl. 11 Fm. og afgik derfra i Konvoj Kl. 3 Em.

Omtrent Kl. 7 Em. passeredes Armen Rock Fyr i ca. 3 Kvartmils Afstand og styrede efter Eskorten for Penmarc.

Omtrent Kl. 12 Midnat hørtes et Skud eller en Eksplosion forude og omtrent Kl. 12,25 Skrig om Hjælp fra en Del Mennesker, der laa i Vandet.

Forandrede Kurs til Øst $^1/_4$ Nord.

Omtrent Kl. 1,15 Fm. forandrede Kurs til Sydøst til Øst $^1/_2$ Øst. Penmarc Fyr i omtrent Nord Nord Øst. Saa en Undervandsbaad om Styrbord i omtrent to Skibslængders Afstand, hørte samtidig en Lyd, som naar en Torpedo bliver affyret, saa Undervandsbaaden give et kort Morsesignal, som blev besvaret forude om Styrbord. Begyndte at styre Zigzag.

Kl. 1,25 Fm. blev Skibet ramt af en Torpedo i Styrbords Side omtrent udfor Fokkemasten.

Torpedoen var set faa Sekunder før den ramte.

Skibet sank i Løbet af to Minutter. Straks efter Eksplosionen blev Bagbords Redningsbaad firet i Vandet, hvilket blev set af Kaptajnen.

Derpaa kappedes Surringerne paa Jollen og Styrbords Redningsbaad. 2. Styrmand og Kaptajnen gik i denne sidste, som flød ud, da Vandet naaede den, idet Skibet sank.

Begyndte at ro efter Raabene fra de i Vandet liggende Folk og tog dem op. Bagbords Redningsbaad var imidlertid blevet vandfyldt, og Folkene i denne gik over i Styrbords Redningsbaad. Derefter roedes igen efter Raabene, og man fandt 1. Mester og Messedrengen, som flød i Vandet paa Redningsbælter og Vraggods. Der hørtes nu ikke flere Raab om Hjælp, dog savnedes Kokken og en Matros.

Baaden opholdt sig ca. en halv Time paa Ulykkesstedet efter Eksplosionen. Derpaa roedes mod Land med Kending af Ledefyrene fra Guilvinec, til hvilken Plads Baaden ankom ca. Kl. 4 Fm. og hvor Besætningen modtoges paa det bedste. 1. Mester og Messedrengen, som var meget medtaget af at ligge i det kolde Vand, kom sig dog snart efter Landsætningen.

De savnede er Kok Carl Christian Sørensen, hjemmehørende paa Læsø, og Matros Johan Karlsen fra Tromsø.

København, den 12. Februar 1918.

C. V. Therkildsen, Fører.
N. J. Jensen, 1. Styrmand.
L. P. Hansen, 2. Styrmand.
J. Lewinsky, 1. Mester.
Aa. E. Hansen, 2. Mester.
C. M. Johansen, Maskinassistent.
A. Chr. Krog, Hovmester.
Aage H. Jensen, Messedreng.

Nr. 23/1918. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 13. Februar 1918.

Blum,
Ass.

2. Styrmand L. P. Hansen forklarer, at han var paa Broen i Vagten før Eksplosionen. Da han hørte Skrig fra Skibsbrudne, varskoede han straks Kaptajnen, der derpaa kom paa Broen. Det Mandskab, som var paa Dækket ved den Lejlighed, er alle afmønstrede.

Kaptajnen og 2. Styrmand forklarer samstemmende, at de saa en Undervandsbaad om Styrbord i omtrent 2 Skibslængders Afstand. De kunde høre, at der blev affyret en Torpedo, men den ramte ikke Skibet. De saa et Signal fra Undervandsbaaden og styrede derpaa Zigzag. En halv Snes Minutter efter blev Skibet ramt af en Torpedo, som de saa bevæge sig gennem Vandet og ramme Skibet i Styrbords Side omtrent ud for Fokkemasten. Mandskabet vaagnede ved Eksplosionen og kom paa Dækket. De, der var forude, sprang i Vandet, de, der var midtskibs, gik til Baadene som i Rapporten beskrevet. Det varede ca. 2 Minutter inden Skibet sank.

De øvrige mødende forklarede, at de hørte Eksplosionen og straks begav sig op

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

paa Dækket. De opholdt sig alle midtskibs, Hovmesteren dog agter, og de søgte til Redningsbaadene. De var alle iførte Redningsvest med Undtagelse af Maskinassistenten. Kokken laa forude sammen med Mandskabet, dog i Kammer for sig selv. Mandskabet har afgivet Søforklaring for det danske Konsulat i London. Af denne fremgik det, at ingen havde set Kokken; derimod var den savnede Matros Joh. Carlsen set springe fra Bakken og falde ned gennem Forlugen, som var stødt op ved Eksplosionen. Siden var han ikke set. Alle de øvrige blev reddede.

Fra hvem de først hørte Skrig hidrørte, er ikke blevet oplyst senere.

Begge de forulykkede var ugifte.

De antager at Torpederingen fandt Sted ca. 4 Sømil S.S.V. for Penmare Fyr misv. og ca. 4 Sømil V. for Guilvinec.

Alt gik til Bunds med Skibet ogsaa Skibspapirerne.

Oplæst, vedstaaet.

Søforhøret sluttet.

Retten hævet.

Riise.

J. Chr. Schou. *A. N. Petersen.*

»Dagny«s
Rederi: A/S Dampskibsselskabet »Hejmdal«. Kjøbenhavn.
Reg. Tonn. Br.: 1220.
Reg. Tonn. Net.: 735.
Tons DW.: 1870.
Bygningssted: W. Gray & Co. W. Hartlepool.
Bygningsaar: 1901.
Materiale: Staal.
Klasse: Lloyds Reg. ✠ 100 A 1.
Assurance: Lst. 71,100. De private Assurandører og engelske Assurandører.

---

225. S/S »HULDA MÆRSK« af Kjøbenhavn.

Sænket i Atlanterhavet den 10. Januar 1918 paa Rejse fra Dakar til Marseilles med Jordnødder. Ingen Omkomne.

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn gjør vitterligt:

Aar 1918 den 20. Marts Eftermiddag Kl. 1,20 blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand: Overretsassessor Riise og dens Medlemmer: Kommandør Maegaard og Kaptajn Wrisberg

og foretoges:

Nr. 33/1918. Søforhør i Anledning af, at S/S »*Hulda Mærsk*« er sænket.

Af Besætningen mødte:

Kaptajn Einar Møller.

1. Maskinmester Hjalmar Hærskjold.

Hovmester Jan Magleby.

For Rederiet A. P. Møller mødte Sekretær Anker Jørgensen.

For det kongelige oktrojerede Søassurance Kompagni og Krigsforsikringen mødte Kaptajn Fabricius.

Kaptajnen forklarer, at »Hulda Mærsk« var bygget 1889 hos Burmeister & Wain, Registreringsbogstaver N. B. C. R., brutto Tonnage 1566 Tons, netto 948,38 Tons Lloyd Klasse 100 A 1, hjemmehørende i København.

Der fremlagdes 1 Rapport og 1 Udaf Søforklaring, aflagt for Konsulen i Las Palmas.

Den fremdagte Rapport er saalydende:

Rapport

over Sænkningen af Damperen »Hulda Mærsk« paa Rejse fra Dakar til Marseille.

Fredag den 4. Januar var Skibet tillastet i Rufisque med en fuld Ladning Jordnødder bestemt for Marseille.

Lørdag 5. Januar Kl. 5 FM. afgik fra Rufisque bestemt for Dakar for Ruteinstruktion og Vandforsyning. Kl. 6,30 FM. ankrede paa Dakar Rhed.

Søndag 6. Januar Kl. 0 t. EM. kom Skibet langs Kajen og fik Ferskvand om Bord Kl. 5 EM. afsejlede under Ledsagelse gennem Minefeltet. Kl. 5,35 EM. kvitterede Lodsen og Rejsen fortsattes nord efter, følgende det engelske Admiralitets Ruteinstruktioner. Under de følgende Dages Sejlads blev Farten forceret op for at naa at passere Snevringen mellem »de kanariske Øer« og Afrika om Natten.

Torsdag den 10. Januar Middag befandt Skibet sig i Følge Observationer paa 26° 8′ N. Br. 14° 57′ V. Lgd. hvorfra Kursen sattes paa Kap Juby. Kl. 4 EM. hør-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

tes et Kanonskud og i Afstand af ca. 6 Kml. opdagedes en Undervandsbaad med Signaler, at Skibets Papirer skulde bringes om Bord i Undervandsbaaden.

Skibet blev øjeblikkelig stoppet og Stb. Baad firet i Vandet, hvorefter Føreren bragte Papirerne om Bord i Undervandsbaaden. Efter Papirerne var efterset og forskellige Spørgsmaal angaaende Bunkerskvantum m. m. var stillet Føreren, gav Undervandsbaadens Fører sit Mandskab Ordre til at sænke Hulda Mærsk og afgav samtidig Attest for, at Sænkningen var foretaget.

Seks Mand af Undervandsbaadens Besætning medtagende 4 Sprængbomber blev derefter sat om Bord i Hulda Mærsk, Flaget blev halet ned og Besætningen fik Ordre til at gaa i Baadene og gaa om Bord i en spansk Fiskeskonnert »Pepita«, som var tilstede i Nærheden af Undervandsbaaden.

Kl. 7 EM. var hele Mandskabet om Bord i Skonnerten Pepita, som satte Sejl for »Las Palmas«.

Kl. 9,30 hørtes to stærke Drøn, som formodes at hidrøre fra Bombeeksplotionerne om Bord i Hulda Mærsk.

Lørdag den 12. Januar Kl. 9 EM. ankom »Pepita« til Las Palmas, hvor Forklaring og Søprotest afgaves for den kongelige danske Vicekonsul.

E. Møller,
Fører.

Nr. 33/1918. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 20. Marts 1918.

Blume,
Ass.

Den fremlagte Søforklaring lyder saaledes:

Maritime declaration and protest.

On this thirteenth day of January in the year of our Lord, one thousand nine hundred and eighteen, personally came and appeared before me, Rosendo Ramos, Royal Danish Vice Consul at Las Palmas, Mesars Ejnar Møller, Master, Jens Christian Hansen, 1st Mate, Hjalmar Harskjold, 1st engineer, Carl Berthelsen, Bos'n, L. Andersen, A. B., ex the Danish S/S »Hulda Maersk« of Copenhagen, of 948 tons net register, owned by A. P. Møller, who did solemnly declare and state, as follows: that is to say. —

That on the 6th inst. we left the Port of Dakar bound for Marseilles via Gibraltar with a full cargo of groundnuts.

That all went well until 4.0 p. m. on the 10th inst. a submarine was sighted, vessel lying at the time 24 miles N.W. true off Cape Bojudor.

That the submarine fired a shot at our vessel making at the same time signals that the vessel's papers should be brougt on board.

Vessel was immediately stopped and a boat got ready and the Captain and four seamen proceeded to the submarine.

That an arrival on board the submarine the Captain was questioned by the Commander of the submarine as to his voyage and cargo. Ship's papers also being examined. The commander of the submarine then told our Captain that the »Hulda Maersk« would have to be destroyed and asked the Captain to take back to his ship two Lieutenants and four seamen from the submarine and this was done. On arrival an board the »Hulda Maersk« the German Officers who accompanied our Captain gav orders for all the crew to abandon the steamer they also hauled down our flag and took charge of our vessel.

That all hands abandoned the steamer, the German officers taking charge of her and we were ordered to proceed on board a Spanish fishing scooner the »Pepita« which vessel stood by when the submarine stopped us.

That all hands were transferred to the said schooner »Pepita« which vessel immedeately sailed for Las Palmas, arriving at this Port last night. Both the Captain and the 1st mate when on board the schooner at about 9,20 p. m. on the 10th inst. heard two shots fired and presume they were from the submarine sinking our vessel.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

And the said Appearers do solemnly and sincerely declare that the foregoing statement is correct and contains a true account og the facts and circumstances and they make this solemn declaration conscientously believing the same to be true.

E. Møller, Master.
J. C. Hansen, 1st Mate.
H. Jarksjold, Ch. Engnr.
C. Berthelsen, Bos'n.
L. Andersen, Sailor.

And I, the undersigned, Ejnar Møller, Master of the above mentioned vessel hereby protest aganist whoever may be responsible for the sinking of my vessel and for all damages, losses, expenses etc. arising thereby.

E. Møller,
Master.

Declared and protested at the Royal Danish Vice Consulate at Las Palmas, Grand Canary, this thirteenth day of January 1918.

Before me

Rosendo Ramos,
Vice Consul.

I the undersigned, Rosendo Ramos, Royal Danish Vice Vonsul, at Las Palmas, do hereby certify and attest that the foregoing is a true and faithful copy of the original Maritime declaration and Protest entered in the Acts of this Vice Consulate, copied therefrom and compared therewith. In testimony whereof I have hereine to set my name and affixed the seal of this Office at Las Palmas sixteen day of January af One Thousand Ninehundred and eighteen.

(Konsulat-Stempel) Rosendo Ramos Vice-Consul.

Nr. 214/1918. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 20. Marts 1918.

Blum,
Ass.

Rapporten blev oplæst og Søforklaringen oversat og gennemgaaet med de mødende.

Kaptajn Møller vedtog sin Rapport og bekræfter Rigtigheden af Søforklaringen.

Han forklarer, at hverken han eller nogen af Besætningen har set Undervandsbaadens Mandskab anbringe Bomberne i »Hulda Mærsk«, men de tog dem med om Bord. Saa længe Kaptajnen og hans Mandskab var om Bord i »Hulda Mærsk«, var de tilstedeværende af Undervandsbaadens Besætning beskæftigede med at udtage Skibets Proviant, som de bragte om Bord i Undervandsbaaden, der var fastgjort langs Siden.

Da de kom om Bord paa Skibet med Mandskab fra Undervandsbaaden, overleverede den ene af Officererne Komparenten en Attest, som Komparenten foreviser, og som lyder saaledes:

Den 10. Januar 1918.

Bescheinigung. Der Dänische Dampfer »Hulda Mærsk« ist am 10. 1. 18 durch mich versänkt worden«.

Max Valentiner.
Der Kommandant S. M. U.

Komparenten og hans Besætning kom som forklaret om Bord i Skonnerten »Pepita«, der havde udelukkende spansk Besætning.

Undervandsbaadens Chef havde givet den spanske Kaptajn en Check paa det tyske Konsulat i Las Palmas for at han der kunde hæve Betaling for Transporten af »Hulda Mærsk«s Besætning. Checken forsvandt imidlertid for den spanske Kaptajn, efter at han havde afleveret den til Havnekaptajnen i Las Palmas. Spanierne talte alene spansk, og Komparenten har ikke erfaret, hvad der er gaaet forud for det spanske Skibs Optagelse af dem.

»Hulda Mærsk« havde 20 Mands Besætning. Alle blev reddede, og de havde alle faaet Lejlighed til at tage nogle af deres Ejendele med sig.

Besætningen blev efter eget Ønske afmønstret i Las Palmas med Undtagelse af de 3 mødte. 1. Styrmand og 2. Mester blev sendte henholdsvis til Marseille og til Lissabon.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Komparenten forklarer, at ingen af Besætningen har set, at »Hulda Mærsk« blev sænket, men man har hørt Eksplosioner og antog, at de hidrørte fra Sænkningen.

Komparenten fik Skibsdagbogen og det ene Sæt Konnossementer tilbageleverede af Undervandsbaadens Chef, der beholdt Ladningsejerens Konossementer og Skibets Certifikat.

Paa Anledning tilføjer Kaptajnen, at den ene af Skibets Baade blev taget med til Las Palmas af »Pepita«. Den anden Baad blev den følgende Dag indbragt sammesteds af en spansk Skonnert, som havde fundet den drivende i Søen. Der blev skrevet hjem til Rhederiet med Forespørgsel, hvad der skulde foretages med disse Baade. Der kom ikke Svar herpaa før Komparentens Afrejse.

Baadene laa ved Komparentens Afrejse i Havnen i Las Palmas for den danske Konsuls Ordre.

Den bjærgende Skonnerts Kaptajn havde forlangt Bjærgeløn; dette Spørgsmaal var endnu ikke afgjort ved Komparentens Afrejse.

Den mødte Besætning tilføjer, at de, da Skibet blev standset af Undervandsbaaden, befandt sig paa 26° 31′ nordlig Bredde, 14° 45′ vestlig Længde uden for Spærrezonen.

Oplæst, vedstaaet.

Søforhøret sluttet.

Retten hævet.

Riise.

C. F. Maegaard. *Wrisberg.*

»Hulda Mærsk«
Rederi: Dampskibsselskabet af 1912. Kjøbenhavn.
Reg. Tonn. Br. 1566.
Reg. Tonn. Net.: 948.
Tons DW.: 2170.
Bygningssted: Burmeister & Wain. Kjøbenhavn.
Bygningsaar: 1889.
Materiale: Staal.
Klasse: Lloyd Reg. ✠ 100 A 1.
Assurance: Kr. 650.000. De private Assurandører.

---

226. Galease »MARIANE« af Marstal.

Minesprængt efter torpederet i Skagerak den 15. Januar 1918 paa Rejse fra Halmstad til Hull med 31 Stdr. Træ. Ingen Omkomne.

Utskrift av Kristiansands Ekstrarets-protokol forsaavidt efterstaaende betræffer.

Aar 1918 den 18. januar blev sjöret sat paa raadhuset. Retten adm. av de faste forhen edfæstede sjöretsmedlemmer:

1. Skibsförer Emil Thorkildsen,
2. Havnefoged Joh. Tönnesen.

Hvorda foretokes Sjöforklaring i anledning galeas »*Mariane*«s forlis den 15. jan. i aar.

Föreren, kaptein R. M. Larsen mötte tillikemed den danske vicekonsul B. Reinhardt.

For ladningseieren Sten Giebelhausen, Kjöbenhavn mötte consul Gunnar Due v/ consul B. Due.

Marinen mötte v/ löitnant Fuglesang.

Adm. fremla oversendt rapport datteret 17. ds. og undertegnet av föreren.

Fremstod föreren Rasmus Marius Larsen, 25 aar gl., hjemmehörende Svendborg, uinteresseret i galeasen og oplyste, at denne var bygget av ek i Marstad 1898, 4 mands besætning, inclusiv föreren, corresponderende reder var R. Rasmussen, rederiet »Falken« Svendborg.

Han vedkjendte sig at ha forfattet, og underskrevet den fremlagte rapport, som han i et og alt henholdt sig til, og som han bad betragtet som sin retlige forklaring.

Han tilföier, at de paa hele reisen ikke har set en eneste undervandsbaat. Heller ikke er der overvandsmerker efter kugler og granater paa skroget. Skudd har han ikke hört med undtagelse av et knald efter, at de var kommet fra Skipssiden, ingen fik reddet noget av sit töi. Skipsbaaten fandtes fuld av Vand og antar han at journalen er flydt ud av baaten. Som anfört var de ca. 2 timer i baaten. Det er dog kun en formodning idet ingen hadde ur paa sig.

Oplæst og vedtat.

Föreren avtratte.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Som 1ste vidne fremstod Lauritz Larsen, styrmand paa galeasen, 30 aar gl. hjemmehörende i Svendborg, föreren u-beslægtet og uforbunden, og gjordes bekjendt med sit ansvar som vidne og straffen for falsk forklaring.

Vidnet forklarte, at han hadde frivakt fra kl. 12—4. Ved sidstnævnte klokkeslet gik han paa dæk og avlöste föreren som da gik nedenunder. Vidnet har ikke hat peiling av lyskasterne fra Kristiansand, men har dog set disse. Mellem 5 og 6 hörte vidnet pludselig et kraftig knald samtidig som han saa en flamme i bougen. Idet de gik i baatene hörte vidnet nok et knald og samtidig en lysning midtskips. Efterat de var kommet fra skipssiden, hörtes endnu et knald og samtidig saaes röken slaa op fra skipet. Forövrigt forklarer han sig i overensstemmende med den fremlagte rapport som derefter blev oplæst for ham og som han vedtok som riktig. Samtidig som han bad den betraktet som sin retlige forklaring.

Oplæst og vedtat.

Vidnet avtratte.

Som 2det vidne fremstod Arnold Ricard Carl Philipsen, 23 aar gl. letmatros, hjemmehörende Viborg, kaptainen ubeslægtet og uforbunden og gjordes bekjendt med sit ansvar som vidne. Vidnet forklarer, at han blev overlöst kl. 4 og gik saa ned i folkelugaren forut. Plutselig blev vidnet vækket av et kraftig knald. To secunder efter var lugaren halv fyldt med vand. Vidnet anförer, at jernleideren op til dæk var slaae bort og det hele gav indtryk av at være maset sammen. Kommen paa dæk hjalp han til at sætte redningsbaaten paa vand. Et stykke fra skipssiden hörte han nok et knald. Vidnet antar at de var i baaten ca. $1^1/_2$ Time. Vidnet hörte da han kom paa dæk av styrmanden at Klokken var omkring 6. Forövrig forklarer han sig overensstemmende med det fremlagte journalutdrag som derefter blev oplæst for ham og som han vedtok som riktig samtidig som han bad den betraktet som sin retlige forklaring.

Oplæst og vedtat.

Vidnet avtratte.

Som 3die vidne fremstod Georg Valdemar Jacob Larsen, 16 aar gl. kok og jungmand, hjemmehörende i Kjöbenhavn, kapteinen ubeslægtet og uforbunden. Han formantes til sandhet og foreholdtes straffen for uriktig forklaring for retten.

Vidnet forklarer at han sammen med styrmanden hadde vakt kl. 4 morgen. Mens vidnet et öieblik befandt sig i kabyssen hörte han pludselig et brak samtidig som han saa en lysning forut. Vidnet formener at ha set noget paa bagbord side strax efter det nævnte brak, men tör ikke ha nogen formening om hvad dette kan ha været. Styrmanden allarmerte strax föreren og redningsbaaten blev gjort klar og alle mand gik i baaten. Efter at de var kommen op paa holmen og mens det endnu var mörkt hörte vidnet et kraftig knald og saa samtidig en sterk Lysning. Forövrig forklarte han lig overensstemmende med den fremlagte rapport som derefter blev oplæst for ham og som han vedtok som riktig samtidig som han bad den betraktet som sin retslige forklaring. Han tilföier at noget efter at fuldt dagslys var indtruffen og snetykken samtidig hadde git sig noget, saa de galeasen komme drivende indover med hele master mens endel av seilene var istykker.

Oplæst og vedtat.

Vidnet avtratte.

Fremstod atter 1ste vidne og oplyste paa forspörgsel at ogsaa han hörte et kraftig knald efter at de var kommen iland paa holmen. Nogen lysning saa han dog ikke. Han tilföier at fuldt dagslys var indtraatt da de fik se »Mariane« komme drive indover. Snetykken hadde git sig litt. Mastene var hele, men storseil og stagfok var istykker.

Oplæst og vedtat.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Fremstod derefter 2det vidne og avgav en med 1ste vidne fuldt overensstemmende tillægsforklaring. Denne blev derefter oplæst for 2det vidne og av ham vedtat som riktig.

Oplæst og vedtat.

Vidnerne edfæstedes.

Kapteinen önskede derefter tilföiet, at ham under nedfiringen av baaten maatte springe ned i denne for at holde den klar av roret, idet den ikke kan gaa klar under nedfiringen.

Den fremlagte rapport indtaes her saalydende:

Rapport over »Mariano«s forlis den 15. januar 1918.

»Söndag den 13. januar avgik fra »Halmstad i Sverrig lastet med træ for »Hull. Kl. 12 kvitterede lodsen, kl. 1 var »tvers av Fydö og styrede op langs Sver»rig N.N.V. paa kompasset, Kl. 4 nat den »14. passerede Læsö Trindelens fyrskib, »avstand 2 sjömil, satte kurs paa skagen »fyrskip N.V., som passeredes kl. 9 kloss »ved; satte nu kursen paa kompasset til »middag, kl. 12, styrede paa kompasset V. »$^1/_2$ N. til kl. 4, hvorefter vi styrede V. »paa kompasset. Kl. 8 frisk av S.V. styrede »bidevind V.N.V. paa kompasset, avdrift »gis. 11° Kl. 10 vinden mere sydlig, sty»rede atter vest igjen avdrift. Kl. 12 nat »til den 15. Vinden S.O. halv ström, sne»tykke, Kl. 3 fm. peilede lyskastene tvers »ved Kristiansand gis. 15 Sm. atter sne»tykke. Styrede rumskjöds V. paa kom»passet. Kl. 4$^1/_2$ fm. gik jeg Föreren R. »M. Larsen ned, da jeg næsten ikke hadde »sovet siden afgangen fra Halmstad og »lagde mig i köien, hvor jeg saa mot min »vilje faldt i sövn. Styrmand L. Larsen »hadde vakt. Ved 5 tiden raabte han, at »nu synker vi. Jeg var paa dækket med »det samme. Vel en 6 secunder efter var »forskibet under vand. Jeg sprang nu »ned for at redde skibets papirer, hvorav »jeg fik med mig journal og maalebrev, »men inden jeg kom op, var der vand i »Kahytten. Jeg gav nu ordre til at fire »baaten, som vi alle kom i. Lidt efter löd »der et knald fra »Mariano« og ilden stod »op midtskips. Ingen kan sige bestemt om »det var mine eller torpedo. Lidt för det »skedde saaes en damper i læ, en toplan»terne og en grön, men den forsvandt, »atter i snetykken. Vi var nu i baaten »ca. 2 timer. Vore aaretoller knak en tid »efter, saa jeg maatte lade baaten drive »for vinden, som jeg viste bar mot land. »Indover passeredes flere skjær, men vin»den förte os klar. Nogen tid efter tör»nede baaten mot land, hvor vi naaede at »komme op. Baaten maatte vi la gaa og »intet bjerget. Kok og letmatros var bar»benet. Vi var nu paa Holmen fra ca. 8 »morgen til 1 Eftermiddag, da en Mand »fra Salthaugø fik os at se og bjerget os »iland, hvor vi nød den bedste behandling. »Hen ad morgenen den samme dag kom »»Mariano« drivende ind og nogen motor»skjörter fik lodset den ind og ankrede »den paa grundt vand. Jeg var om Bord »om morgenen den 16. Hele forskipet var »knust og agterskipet knust og brændt. »Lensmanden kom om Bord hen paa for»middagen, hvor jeg saa lod alt skrive og »bese med vidner. Skipet er fuldstændig »vrag, saa den ikke kan flyde. Det der »kan bjerges maa tas, hvor den ligger. »»Marianne«s redningsbaat fandtes fuld av »vand i nærheten av Salthaug samme dags »eftermiddag samt maalebrev.

»Journalen gik tapt.

»Kristianssand S, den 17. januar 1918.

R. M. Larsen«.

Retten hævet.

E. Isaachsen, *Joh. Tönnesen.*
Emil Thorkildsen.

Udskriftens Rigtighed bekræftes.

For utskriften, 2 ark, betalt Kr. 1,60.

Kristianssand byskriverembede, den 30. okt. 1918.

Glöersen,
(Segl).

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

»Mariane«s
Rederi: Rederiet »Falken«, Svendborg.
Reg. Tonn. Br. 63.
Reg. Tonn. Net.: 56.
Bygningssted: Flensborg.
Bygningsaar: 1857.
Materiale: Eg.
Klasse: —
Assurance: Kr. 5000. Forsikringsselskabet »Absalon«.

Anm. Galease »Mariane« blev senere kondemneret og Vraget solgt ved Auktion.

227. S/S »LINDESKOV« af Kjøbenhavn.

Sænket i Atlanterhavet den 30. Januar 1918 paa Rejse fra Newport Mon. til Bordeaux med 1390 Tons Kul. Ingen Omkomne.

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn gør vitterligt:

Aar 1918 den 14. Marts Eftermiddag Kl. 3,20 blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand: Overretsassessor Riise og dens Medlemmer: Kommandør Maegaard og Kaptajn Wrisberg.

Der foretoges:

Nr. 31/1918. Søforhør i Anledning af, at S/S »*Lindeskov*« er sænket.

Der fremlagdes 1 Notits indeholdende Fortegnelse over de mødende samt forskellige Oplysninger om Skibet og 1 Rapport, indsendt af Kaptajnen, samt Oversættelse af 1 i Brest afgiven Søforklaring.

De fremlagte Dokumenter lyder efter hverandre saaledes:

Tilstede kommer ved S/S »Lindeskov«s Søforklaring:

1. Styrmand Christen Hansen Carlsen.
2. Styrmand Thomas Christian Lau.
1. Maskinmester Carl Christian Josva Petersen.
2. Maskinmester Thorkild Johannes Nielsen.

Hovmester Garibaldi Victor Emanuel Peulecke.

Messedreng Ewald Christian Larsen.

Den kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening: Kaptajn A. Fabricius.

Lloyds-Agenturet: Fuldmægtig Honoré.

Dampskibsselskabet »Storebælt« ved Hecksher & Søns Eft.: Fuldmægtig Emil Petersen.

Overretssagfører Wolff.

Kaptajn A. Rasmussen.

S/S »Lindeskov«
bygget i Whitehaven 1883.
Byggemateriale: Jern.
Reder: Dampskibsselskabet »Storebælt«.
Hjemsted: Kjøbenhavn.
Netto: ca. 728.
Brutto: ca. 1274.
Signalbogstaver: N. T. Q. K.

Krigsforsikring: 55,000 Lst. ifl. Certeparti ca. 1 pCt. 11,700 Lst. fra 5. November 1917 3 Maaneder ca. 20 pCt., 14,000 Lst. fra 19. November 1917 3 Maaneder ca. 20 pCt., ialt 80,700 Lst., sluttet gennem Messrs. Watts, Watts Co., Newcastle.

Kasko- og Interesseforsikring:

Den kjb. Sø-Assurance-Forening		230,500	Kr.
De private Assurandører		195,000	—
Bergh & Owen		113,750	—
Grøn & Witzke		113,750	—
		653,000	Kr.
Bergh & Owen	40,000 Kr.		
Max Levig & Co.	75,000 —		
Just Abildgaard	20,000 —		
Ditz Schweitzer	75,000 —		
Skandinavisk Søforsikring	50,000 —	260,000	—
Ialt		913,000	Kr.

Nr. 31/1918. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 14. Marts 1918.

Blum,
Ass.

Afskrift
af
Søforklaring aflagt i Brest.

Rapport
over
Rejsen for S/S »Lindeskov« fra Newport Mon til 30. Januar 1918.

Efter at have indtaget en Ladning Kul

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

i Newport Mon for Bordeaux River afgik Skibet derfra den 28. Januar Kl. 7 Fmd. Kl. 9 Fmd. kvitteredes Lodsen, og Sejladsen fortsattes langs den engelske Kyst til Penzance, hvor der skulde anløbes for Instruktioner, havde frisk sydlig Vind med høj Dønning fra S. V.

Tirsdag Fm. Kl. 6 t. 15 m. ankrede i Mounts Bay (Penzance). Kl. 5 t. 30 Em. afgik i Konvoj fra Mounts Bay; Skibet havde Nr. 2 i Konvojen; Eskorten bestod af 3 armerede Trawlere. Det blæste en stiv Brise af Syd og var der meget høj Dønning af S.V. og viste det sig, at »Lindeskov« efterhaanden blev bagefter. Kl. 1 t. om Natten saas Lanternerne sidst af Konvojen. Den af Marineautoriteterne i Penzance udstedte Sejlanvisning for Konvojen fulgtes.

Onsdag den 30. Kl. ca. 10 t. Fm. Skibet skulde da ifølge Bestikket være 6 Sml. V.N.V. for Ushant, som dog ikke saas, da det var diset, antog at kunne se 4 à 5 Sml. Hovmester G. Peulecke henledte da Kaptajnens Opmærksomhed paa noget, der stak op af Vandet lidt agten for tværs om Stb. Kaptajnen, der straks antog det for en Undervandsbaad, gav Ordre til at kalde alle Mand paa Dækket og holdtes deraf saa Undervandsbaaden kom ret agter ud og styredes der i Zigzag og blev det danske Flag hejst agter. Undervandsbaaden, der nu var et Stykke agter om Bagbord, kom over Vandet og affyrede et Skud, der menes at have ramt i Agterskibet, det rystede svært i Skibet, men saas der ikke noget til Projektilet. Mandskabet opholdt sig alle midtskibs. Mandskabet blev beordret til Baadene og Maskinen stoppet. Begge Redningsbaade blev kort efter affiret, og hele Mandskabet forlod Skibet. Baadene holdt sig ca. $^1/_2$ Sml. agten for Skibet og saas Undervandsbaaden, der nu var helt over Vandet styre langsomt op mod Skibet uden at affyre noget Skud. Efter ca. 20 Minutters Forløb saas 2 Skibe nærme sig; da de kom nærmere forsvandt Undervandsbaaden. Skibene viste sig at være en belgisk Passagerbaad »Albertville« eskorteret af en fransk Torpedobaad. »Albertville« stoppede og gjorde Forberedelse til at ville tage Mandskabet fra Baadene om Bord. Kaptajnen raabte da til dem, at de skulde fortsætte, da der var en Undervandsbaad i Nærheden, hvilket de ogsaa gjorde. Torpedobaaden svingede saa rundt og gik langside af Baaden og gav Ordre til at Mandskabet hurtigst skulde komme der om Bord, hvilket ogsaa blev efterkommet.

Efter at have eskorteret »Albertville« i ca. 1 Time vente Torpedobaaden rundt for at søge efter »Lindeskov«. Der hørtes kort efter et Par Eksplosioner og saas ikke mere til »Lindeskov«.

Torpedobaaden gik om Aftenen ind til Brest, hvor Mandskabet blev landsat Kl. 7 Emd.

Brest, 31. Januar 1918.

M. L. Nielsen,
Fører.

Nr. 31/1918. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 14. Marts 1918.

Blum,
Ass.

HECKSHER & SØNS EFTF.
Edsv. Skibsmæglere.

København.

Kopi,

oversat fra Fransk, af Søprotest for S/S »Lindeskov« extenderet for den danske Konsul i Nantes.

Oversættelse
fra det franske Sprog.

Paris, den 9. Februar 1918.

Dansk Damper »Lindeskov«, Kaptajn Nielsen.

Søforklaring.

Kaptajn Nielsen, Fører af den danske Damper »Lindeskov«, Lastedrægtighed 734, Ladning 1293 Tons, 16 Maand, erklærer at have indtaget Ladning i Newport Mon 1293 Tons Kul.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Den 28. Januar Kl. 7 Morgen forlod Skibet Newport Mon med Bordeaux som Bestemmelssted. Kl. 9 Fm. forlod Lodsen Skibet ud for Barry, og Sejladsen fortsattes langs med den engelske Kyst indtil Penzance, hvor Skibet skulde anløbe for at faa Instruktioner.

Under denne Sejlads haard Vind fra Syd med svær Dønning fra Sydvest.

Tirsdag den 29. Januar Kl. 6,15 Fm. kaster »Lindeskov« Anker ved Mounts Bay (Penzance). Kl. 5,30 Em. afsejler den i Konvoj fra Mounts Bay med Nr. 2. Eskorten bestaar af tre væbnede Trawlere.

Det blæser med en haard Brise fra Syd og der er en meget svær Dønning fra Sydvest.

Lidt efter lidt sakker »Lindeskov« agterud.

Kl. 1 Morgen ser han de sidste Lanterner af Konvojen, som han har faaet Ordre til at følge efter de i Penzance modtagne Instruktioner.

Onsdag den 30. Januar Kl. ca. 2 Morgen maa Skibet efter Pejling befinde sig omtrent seks Mil V.N.V. for Quessant, som man imidlertid ikke kan skimte, thi Vejret er usigtbart.

Man kan ikke se længere end 4 à 5 Sømil.

Hovmestæren M. Peulecke gør saa Kaptajnen opmærksom paa noget, som kommer op af Vandet agter ude tværs for Styrbord.

Kaptajnen, der øjeblikkelig formoder at være i Nærheden af en Undervandsbaad, giver Ordre til at kalde alle Mand paa Dækket og styre saaledes at Undervandsbaaden er lige agter ude.

Derefter sejler han i Zigzag og lader hejse det danske Flag agterude.

Undervandsbaaden, som nu befinder sig i en vis Afstand agter ude for Bagbord, dukker op og affyrer et Kanonskud, som man antager rammer Skibets Agterstavn.

Sidstnævnte rystes stærkt, men ingen kan opdage Projektilets Virkninger.

Mandskabet, der er forsamlet midtskibs, faar Ordre til at begive sig i Baadene, og Maskinen standses.

Kort efter bliver de to Redningsbaade sat i Vandet og hele Besætningen forlader Skibet.

Baadene forbliver omtrent en halv Sømil agter ude for Skibet.

Man ser saa Undervandsbaaden, der er helt dukket op, bevæge sig langsomt hen imod Skibets Agterstavn uden at affyre noget Kanonskud.

Tyve Minutter derefter ser man to Skibe nærme sig.

Da de er i en vis Afstand, forsvinder Undervandsbaaden.

Det ene af disse Skibe er det belgiske Postskib »Albertville« og det andet en fransk Eskorte-Patrouillebaad.

»Albertville« standser og gør Anstalter til at modtage Baadenes Besætning, men Kaptajnen raaber til dem om at fortsætte Rejsen, da der findes en Undervandsbaad i Nærheden.

»Albertville« retter sig efter denne Advarsel, medens Patrouillebaaden kredser rundt i Vandet; derpaa begiver den sig hen til Siden af Baadene og giver de skibsbrudne Ordre til hurtigt at begive sig om Bord, hvilket straks sker.

Efter at have eskorteret »Albertville« en Times Tid vender Patrouillebaaden tilbage for at eftersøge »Lindeskov«.

Lidt efter høres nogle Eksplosioner, og man ser ikke mere »Lindeskov«.

Patrouillebaaden kommer om Aftenen til Brest, hvor de skibsbrudne blev landsat Kl. 7 Aften.

Saaledes er den af Kaptajnen og de Herrer K. M. Carlsen, 2. Styrmand, C. Peterson, 1. Maskinmester, Wiels E. Jensen, Fyrbøder, H. Jørgensen, Matros, ovenstaaende Dato bekræftede Forklaring.

L. S.

Oversættelsens Rigtighed attesteres.

København, den 13. Marts 1918.

Ph. Prahm,

Undernotar.

Aut. Translator i Engelsk, Fransk og Spansk.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Nr. 31/1918. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 14. Marts 1918.

Blum,
Ass.

Fuldmægtig E. Petersen forklarer, at Kaptajn Mads Laurits Nielsen den 25. Februar d. A. afsejlede fra Methil Red om Bord paa S/S »Eos«, om hvilket Skib Efterretninger ikke senere er indløbet. Da Kaptajnen menes forulykket, er Søforhør begæret optaget over de i Dag mødte.

Den fremlagte Rapport og den fremlagte Søforklaring blev oplæst.

De mødte vedtog Rapportens Indhold, som blev gennemgaaet med dom, og vedtog ligeledes den i Afskrift fremlagte Søforklaring med den Berigtigelse, at det var Kl. 10,15 den 30. Januar, ikke Kl. 2, at man opdagede Undervandsbaaden.

Skibets Ladning var Kul.

Skibspapirerne og Ladningspapirerne har Kaptajnen taget med sig.

De fik ikke andet med sig, end hvad de gik og stod i, og de blev alle reddede af den franske Torpedobaad.

2. Styrmand Lau forklarer, at han om Bord paa Torpedobaaden hørte, at man vilde telegrafere traadløst til Brest for at faa Skibe ud og lede efter »Lindeskov«, og han ved, at nogle (2) franske Destroyers har søgt efter »Lindeskov« uden dog at finde den. Det var om Eftermiddagen ret sigtbart Vejr.

Oplæst. Vedstaaet.

1. og 2. Styrmand bekræfter derefter lovlig forberedt deres Forklaring med Lovens Ed.

Søforhøret sluttet.

Retten hævet.

Riise.

C. F. Mæegaard. *Wrisberg.*

»Lindeskov«
Rederi: Dampskibsselskabet »Storebelt«. Kjøbenhavn.
Reg. Tonn. Br.: 1274.
Reg. Tonn. Net.: 728.
Tons DW.: 1575.
Bygningssted: Withaven Ship Building Co.
Bygningsaar: 1883.
Materiale: Jern.
Klasse: —
Assurance: Kr. 913,000. Det kgl. oktrojerede Søassurance Kompagni m. fl.

---

228. Skonnert »METTE« af Kjøbenhavn.

Sænket i Middelhavet den 8. Februar 1918 paa Rejse fra Genua til Ibiza i Ballast. Ingen Omkomne.

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn gør vitterligt:

Aar 1918 den 20. Marts Eftermiddag Kl. 12½ blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand: Overretsassessor Riise og dens Medlem: Kaptajn Larsen.

Der foretoges:

Nr. 32/1918. Søforhør i Anledning af, at Skonnert »*Mette*« er sænket.

Af Besætningen mødte:

Kaptajn Severin Andersen.

Styrmand Hans Jacob Christensen.

For det kongelige oktrojerede Søassurance Kompagni og Krigsforsikringen mødte Kaptajn Fabricius.

For Rederiet A/S De forenede Islandsforretninger mødte Forretningsfører S. O. Larsen.

Der fremlagdes 1 Rapport samt Udskrift af Søforklaring optagne ved det danske Konsulat i Newcastle.

De fremlagte Dokumenter lyder saaledes:

Rapport
over
Sænkningen af dansk Skonnert »Mette« af København i Middelhavet den 8. Februar 1918.

Den 5. Februar Formiddag afsejlede fra Genua i Ballast, bestemt til Ibiza for at laste Salt. Samme Dag blev det Stille, og senere fik vi Modvind af V.S.V.; vi krydsede videre.

Den 8. Februar paa Morgenvagten Kl. ca. 7, da Skibet befandt sig omtrent 40 Sømil S.S.Ø. fra Cap Garoupe Fyr, observerede Styrmanden, der havde Vagt, en

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Undervandsbaad, der nærmede sig Skibet, og Kl. ca. 7,30 affyredes et skarpt Skud fra samme. Projektilet faldt ca. 5 Favne agten for Skibet. Vi brasede straks bak og haledo Sejlene ned med Undtagelse af Storsejl, Undertop og Forestagssejl. Redningsbaaden sattes ud. Før end Mandskabet var kommet i Baadene affyredes endnu et skarpt Skud, fra hvilket Granaten faldt ca. 10 Favne agten for Skibet. Hele Besætningen kom endelig i Baaden, og vi roede hen til Undervandsbaaden, der hverken førte Flag, Navn eller Nummer til Oplysning af dens Nationalitet.

Chefen for Undervandsbaaden spurgte Føreren om han talte tysk og paa bejaende Svar spurgte han hvorfra vi kom og hvor vi skulde hen samt affordrede os Skibspapirer og Dagbog. Efter at han havde gennemset Papirerne, gav han Ordre til at Skibet skulde sænkes, grundet paa det havde bragt Levnedsmidler til Italien; han anbefalede os at søge Land i Redningsbaaden medens Vejret var godt, ønskede os en lykkelig Rejse og forlod os derpaa. Undervandsbaaden gik hen paa Siden af »Mette«, dens Mandskab gik der om Bord og tog Storsejl og Forestagsejl ned. Hvad der ellers skete, kunde ikke konstateres, da Afstanden mellem Redningsbaaden og Skibet var blevet for stor, men efter ca. $^3/_4$ Times Forløb hørtes 2 Eksplosioner, hvorefter »Mette« forsvandt af Syne. Vi satte Sejl paa Redningsbaaden og styrede N.N.V.

Den 9. Februar Kl. 2 Morgen landede vi ved Cap Garoupe Fyr og blev der modtagne af den franske Vagt, der førte os til Antebes og samme Dags Eftermiddag til Nizza, hvor de franske Militærmyndigheder indlogerede os i en Kaserne, da den danske Konsul ikke var hjemme og hans Stedfortræder ikke vilde have noget med os at gøre, før end han fik Ordre dertil fra den danske Konsul i Marseilles.

Den 13. Februar afrejste vi fra Nizza til Marseilles og først efter at den danske Vicekonsul havde modtaget Penge for Rederiets Regning var vi i Stand til at fortsætte Hjemrejsen fra Marseilles den 20. Februar via Paris, Havre, Southampton, London og Newcastle, hvor vi ankom den 24. Februar.

Det maa bemærkes, at den danske Konsul i Marseilles nægtede at optage Søforklaring, trods han ifølge Bekendtgørelse af 25. November 1902 har Bemyndigelse til at modtage saadan.

Redningsbaaden blev efterladt hos de franske Marineautoriteter i Antebes for at blive solgt og Beløbet remiteret til Konsulen i Marseilles, der lovede at sende Pengene til Rederiet.

Besætningen mistede alle deres Ejendele, da der ikke gaves dem Tid til at medtage noget.

S. Andersen, ex. Fører.
H. J. Christensen, Styrmand.
K. E. Hansen, Letmatros.
J. P. A. Mikkelsen, Kok.
Chr. Petersen, Ungmand.
Ejner J. Mikkelsen, Ungmand.

Nr. 32/1918. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 20. Marts 1918.

Blum,
Ass.

Udskrift af Konsulatets Protokol i
Anledning af
Søforklaring
for
s. v. »Mette« af København.
Sænket i Nordsøen den 8. Februar 1918.

Søforklaring Aar 1918.

Den 4. Marts Kl. 11 Formiddag optoges efter forudgaaende Berammelse paa det kongelige danske Konsulat, Newcastle upon Tyne, Søforklaring i Anledning af, at s. v. »Mette«, Kaptajn Andersen af København, undervejs fra Genua til Ibiza (Afgangsdag 5. Februar 1918) i Ballast den 8. Februar 1918 ved Beskydning blev sænket i Middelhavet.

Konsulen fremlagde Kaptajnens Anmeldelse og den denne bilagte Beskrivelse af Tildragelsen og bemærkede, at han til

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Forklaringen havde varslet den i Anmeldelsen af Kaptajnen som muligvis interesserede resp. med Oplysninger indesiddende Person her, nemlig Hr. Fr. Madsen som Repræsentant for Krigsforsikringen for danske Skibe og Kasko-Assurandørerne; det kgl. oktrojerede Søassurance Kompagni.

Skibsdagbogen samt Bemandingslisten saavel som Nationalitetscertifikatet var blevet taget i Besiddelse af Kaptajnen paa Undervandsbaaden. Ifølge Danmarks Skibsliste af 1917 maalte Skibet 98 Netto R. T. og er bygget af Eg i Nordby i Aaret 1871 samt bar Kendingsbogstaverne N. G. D. M.; dets Klassifikationscertifikat blev ogsaa taget af Undervandsbaaden. Kaptajnen angav, at Skibet i Aaret 1915 har gennemgaaet Besigtigelse og havde Klassen $^5/_6$ II. i Bureau Veritas; ligesom Skibet forinden Afgangen fra Genua havde været i Tørdok og blevet efterset overalt.

Den ovenfor som varslet nævnte Hr. Fr. Madsen var mødt.

Mødt var endvidere Kaptajnen og hele Besætningen.

Fremstaar Kaptajn Andersen, der under Henvisning til den eventuelle Edsaflæggelse og til Lovens strenge Straf for Mened behørigt formanes til Sandhed og navnlig ogsaa derved gøres opmærksom paa, at det er hans uvægerlige Pligt intet at fordølge, som kan tjene til Oplysning.

Kaptajnen foreviser sit Næringsbevis som Skibsfører, dateret København den 17. September 1896.

Kaptajnen forklarer:

at hedde Severin Andersen;

at være født i Nørs pr. Thisted den 5. September 1865;

at hans Bopæl er i Mariager;

at han hverken har været straffet eller tiltalt;

at han har ført Skibet fra i Juni Maaned 1917.

Beskrivelsen af Tildragelsen samt Anmeldelsen gennemgaas Punkt for Punkt med Kaptajnen, der Punkt for Punkt fastholder samme og intet ved at tilføje.

Paa Foranledning forklarer Kaptajnen:

1. At han ikke kan tænke sig andre herboende end den af ham opgivne, der selv eller som Repræsentanter for Tredjemand er interesserede i Sagen.

2. At Skibet ved dets Afgang fra Genua ikke blot var i fuld sødygtig men endog i fortrinlig Stand og da laa ca. $6^1/_2$′ for og ca. $6^1/_2$′ agter (engelsk Maal).

3. At Skibet ved Tildragelsen ingen Tvangslods havde om Bord.

Yderligere udspurgt af Konsulen endvidere:

4. Var De paa Dækket, da Undervandsbaaden først observeredes? Sv.: Nej, men jeg blev varskoet og kom straks op.

5. Hvorledes var Vind og Vejrforholdene? Sv.: Let Brise af V.S.V. og temmelig smult Vande.

6. Hvad foretog De Dem, da De kom paa Dækket? Sv.: Jeg beordrede Sejlene taget ned som anført, Styrmanden havde allerede braset bak.

7. Bemærkede De Skuddene, der blev affyret? Sv.: Ja begge Skuddene, hvorefter jeg beordrede hele Besætningen i Baaden, der var bleven sat i Vandet, og roede henimod Undervandsbaaden, medbringende alle Skibets Papirer.

8. Hvor langt var De fra Skibet, da De naaede hen til Undervandsbaaden? Sv.: Ca. $^1/_2$ Sømil.

9. Affordrede Chefen for Undervandsbaaden Dem da Skibets Papirer? Sv.: Ja, jeg rakte dem op til ham, og efter et Par Minutters Forløb meddelte han mig, at Skibet skulde sænkes.

10. Nedlagde De Protest herimod, da Skibet jo var i Ballast? Sv.: Ja, men Chefen sagde, at der ikke kunde være Tale om at lade os sejle, da vi havde bragt Levnedsmidler til Italien.

11. Paa hvilket Sprog førtes Samtalen? Sv.: Paa Tysk, hvormed jeg er godt bekendt og taler flydende.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

12. Kan De angive om Undervandsbaaden var tysk eller østrigsk? Sv.: Nej, der fandtes ikke Spor af Navn, Mærker eller Flag, men Chefen talte rent tysk, det var en ganske lille Undervandsbaad af mørkegraa Farve.

13. Var Besætningen i Uniform? Sv.: Enkelte af Besætningen havde runde mørkeblaa Uniformshuer, som var meget tilsumdsede, ellers var Folkene i Olietøj og Ravndugstøj som engang havde været hvidt, men alt var nu smudsigt; Chefen havde en Skindkappe med en Hætte, der gik op over Hovedet; det var en Mand paa 30—40 Aar.

14. Deres Protest mod at sænke Skibet blev afvist? Sv.: Ja bestemt. Chefen meddelte, at han vilde beholde alle de ham overgivne Papirer og antydede, at vi gjorde bedst i skyndsomst at sætte Kursen mod Land og ønskede os lykkelig Rejse, hvorfor vi efterkom Ordren og fjernede os fra Skibet.

15. Saa De Folk fra Undervandsbaaden gaa om Bord i »Mette«? Sv.: Ja, de tog Sejlene ned og forblev langsides ca. $^3/_4$ Time, hvorefter Undervandsbaaden fjernede sig; vi hørte to Eksplosioner og kort Tid efter sank »Mette«; vi var da ca. 4 Sømil borte.

16. De og Besætningen efterlod alle Deres Effekter om Bord? Sv.: Ja, vi kom bort i det vi gik og stod i. Undervandsbaadens lange Opholds langsides har antaeglig været for at tage hvad der var og særlig af Proviant, hvoraf vi havde to Maaneders Forsyning om Bord.

Oplæst. Godkendt. Aftraadt.

Konsulen bemærker, at heller ikke han kender andre interesserede her end de af Kaptajnen opgivne.

Fremstaar Enestyrmand Christensen, som ved Tildragelsen som Vagthavende havde opholdt sig paa Dækket, der under Henvisning til den eventuelle Edsaflæggelse og til Lovens strenge Straf for Mened behørigt formanes til Sandhed og navnlig ogsaa derved gøres opmærksom paa, at det er hans uvægerlige Pligt intet at fordølge, der kan tjene til Oplysning.

Komparenten foreviser sin Søfartsbog angivende Paamønstring som Styrmand. Han angav, at hans Borgerskab som Fiskeskipper var dateret Aalborg den 9. Maj 1913.

Komparenten forklarer:

at hedde Hans Jacob Christensen,
at være født i Aalborg den 13. Maj 1873,
at hans Bopæl er i København.
at han hverken har været straffet eller tiltalt,
at han har faret med Skibet som Enestyrmand fra i Juni Maaned 1917.

Beskrivelsen af Tildragelsen samt Anmeldelsen og Kaptajnens Forklaring gennemgaas Punkt for Punkt med Komparenten, der Punkt for Punkt fastholder, resp. tiltræder samme og intet ved at tilføje.

Paa Foranledning forklarer Komparenten:

1. I hvilken Afstand var U-Baaden, da De først observerede den? Sv. Ca. $^1/_2$ Sømil; jeg varskoede straks Kaptajnen og lod Kokken purre Resten af Besætningen ud. Straks efter faldt det første Skud, hvorfor jeg brasede bak og gjorde straks Forberedelser til at sætte Baaden i Vandet. Paa det Tidspunkt kom Kaptajnen og Resten af Besætningen paa Dækket. Vi begyndte at sætte Baaden i Vandet, da det andet Skud faldt, og hele Besætningen gik fra Borde og roede henimod U-Baaden.

2. Havde De Flaget oppe? Sv.: Jeg hejste straks Flaget saasnart U-Baaden kom i Sigte.

3. Var De i Stand til at konstatere U-Baadens Nationalitet? Sv.: Jeg formoder han var tysk, jeg har sejlet fra Tyskland i ca. 16 Aar; der taltes rent tysk.

4. Kan De give nogen Beskrivelse af Besætningens Uniform eller Huer? Sv.: Flere af dem havde runde blaa Matroshuer, de samme som man ser i den

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

tyske Marine og deres anden Beklædning lignede ogsaa den tyske Marines Arbejdsuniform nogle af Besætningen var i Olietøj, Chefen var iført en gul Skindfrakke med en Hætte over Hovedet, hans Uniform saas ikke.

5. Saa De Skibet synke efter Eksplosionen? Sv.: Vi var temmelig langt borte mindst 4 Kvartmil og kunde lige se Topsejlet, efter Eksplosionen saa jeg det ikke mere.

Oplæst. Godkendt. Aftraadt.

Fremstaar paany Kaptajnen, der paa Foranledning udtaler sig i nøjeste Overensstemmelse med Styrmanden.

Forelæst. Godkendt. Aftraadt.

Fremstaar Rorsmanden Matros Petersen. Komparenten forklarer:

at hedde Karl Christian Petersen;
at være født i Taarnborg pr. Korsør den 24. Oktober 1898;
at hans Bopæl er i Korsør;
at han hverken har været straffet eller tiltalt, naar undtages en Bøde idømt for at gaa i Land i Middlesborough;
at han har faret med Skibet som Ungmand fra i Juni Maaned 1917.

Paa Foranledning forklarer Komparenten:

1. De var ved Roret om Morgenen, da U-Baaden viste sig? Sv.: Ja.

2. De saa og hørte Skuddene affyres mod »Mette«? Sv.: Ja.

3. Skibet blev lagt bak og Besætningen gik i Baaden og roede hen til U-Baaden? Sv.: Ja.

4. Lagde De Mærke til noget Nationalitetsmærke paa den? Sv.: Nej, der var intet at se.

5. Lagde De Mærke til Besætningens Uniform? Sv.: Nogle var i Olietøj, andre havde runde blaa Huer paa, som man ser dem i den tyske Marine; jeg tror sikkert, at de var tyske.

6. Var der Kokarde paa Huerne? Sv.: Ja, en lille Kokarde, men Farven kan jeg ikke angive.

7. Hvor lang Tid forblev U-Baaden langsides? Sv.: Saalænge vi saa Skibet.

8. Hørte De Eksplosionen? Sv.: Jeg hørte en Eksplosion.

9. Lagde De Mærke til om Skibet sank derefter? Sv.: Nej, man saa stadig Topsejlet, indtil det forsvandt i Horisonten.

Oplæst. Godkendt. Aftraadt.

Fremstaar Mikkelsen, Komparenten forklarer:

at hedde Johannes Peter Andreas Mikkelsen.
at være født i Sandvig, Bornholm den 30. December 1896;
at hans Bopæl er i Rønne;
at han hverken har været straffet eller tiltalt undtagen en Bøde i Middlesborough for ulovlig Landgang;
at han har faret med Skibet som Kok fra i Juni Maaned 1917.

Paa Foranledning forklarer Komparenten:

1. Var De paa Dækket da U-Baaden viste sig? Sv. Ja, jeg saa den og hørte ogsaa Skuddene.

2. De gik fra Borde med Resten af Besætningen og roede til U-Baaden? Sv. Ja.

3. Efter at De forlod denne hørte De da nogen Eksplosion om Bord i »Mette«? Sv.: Ja, jeg hørte mindst to Eksplosioner efter at U-Baaden havde forladt os.

4. Saa De om Skibet derefter sank? Sv.: Nej, ikke straks, men kort efter tabtes det af Syne, om det sank som Følge af Eksplosionen eller forsvandt i Horisonten, kan jeg ikke sige, jeg sad i Bunden af Baaden, og saa ikke mere til det.

Oplæst. Godkendt. Aftraadt.

Paa Konsulens Spørgsmaal til den som interesseret mødte samt til Kaptajnen, der nu gjordes bekendt med foranstaaende Forklaringer om yderligere Spørgsmaal ønskes rettet til de alt afhørte svarer alle benægtende.

Hensynlig Ungmand Petersens Forklaring fastholder Kaptajnen bestemt, at

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

have set Skibet synke ca. 5 Minutter efter Eksplosionen hørtes, han havde uafbrudt fulgt det med sine Øjne, og er klar over, at det ikke var i Horisonten, det forsvandt.

Konsulen mener det ikke i Undersøgelsens Interesse nødvendigt at afhøre flere af de af Besætningen mødte og heri er saavel den interesserede som Kaptajnen enige.

Samtlige Deponenter, der er blevet afhørt enkeltvis, fremtræder nu samlede og bekræfter — efter samlet at være blevet behørigt formanet til Edsaflæggelse — hver for sig deres Forklaring med Lovens Ed.

Konsulen henleder endnu Kaptajnens Opmærksomhed paa hans Forpligtelse til i sin Tid i Danmark at melde sig til Søforhør.

Søforklaringen sluttet Kl. 1,30 Em.

Louis Zøllner,
Konsul.

Nr. 32/1918. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 20. Marts 1918.

Blum,
Ass.

Kaptajn Andersen forklarer, at Skonnerten »Mette« var bygget 1871 paa Fanø, hjemmehørende i København og tilhørende A/S. De forenede Islandsforretninger.

Den var 118 brutto og 100 netto Tons og havde 2 Master. Kendingsbogstaverne var N.G.D.M.

Den havde en Besætning af 1 Letmatros, 2 Jungmænd og 1 Kok der endnu ikke er ankomne hertil fra Newcastle. Komparenten og Styrmanden ankom hertil afvigte 15. Marts.

Den fremlagte Rapport samt den fremlagte Udskrift af Søforklaring blev oplæst for og gennemgaaet med Kaptajnen og Styrmanden, der begge hver for sig vedtog deres afgivne Forklaring og bekræftede disses Rigtighed.

Paa Anledning tilføjer Kaptajnen, at han ikke ved, hvortil den Saltladning var bestemt, som han skulde indtage i Vica.

Forretningsfører Larsen bemærker, at Saltladningen skulde til Island.

Begge Komparenter erklærede, at de føler sig sikre paa, at Skibet sank efter Eksplosionerne og som Følge af disse.

Oplæst, vedstaaet.

Søforhøret sluttet.

Retten hævet.

Riise. *V. Larsen.*

»Mette«
Rederi: A/S. De forenede Islandsforretninger.
Reg. Tonn. Br.: 118.
Reg. Net.: 98.
Bygningssted: Nordby Fanø.
Bygningsaar: 1871.
Materiale: Eg.
Klasse: Bur. Ver. ✠ 16-6 % G. 1. 1:
Assurance: Kr. 60,000. Krigsforsikringen for danske Skibe og Det kgl. oktrojerede Søassurance Kompagni.

229. S/S »RANDELSBORG« af Kjøbenhavn.

Beskudt og sænket i Skagarak den 9. Marts 1918 paa Rejse fra Kjøbenhavn til Methil i Ballast. Ingen Omkomne.

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn gør vitterligt:

Aar 1918 den 14. Marts Eftermiddag Kl. 3,20 blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand: Overretsassessor Riise og dens Medlemmer: Kommandør Mægaard og Kaptajn Wrisberg og foretoges:

Nr. 30/1918. Søforhør i Anledning af, at S/S »*Randelsborg*« er sænket.

Der fremlagdes Skrivelse fra Rederiet, 1 Fortegnelse over Besætningen, som alle var mødte, og 1 Rapport.

For Krigsforsikringen mødte Kaptajn Fabricius og Overretssagfører Winther.

For Rederiet C. K. Hansen mødte Generalkonsul Joh. Hansen, Grosserer Willie C. K. Hansen samt Skibsinspektør Neergaard.

Den fremlagte Rapport oplæstes for og bekræftedes af samtlige mødende.

Kaptajnen vedtog sin Rapport, som oplæstes for ham og blev gennemgaaet med ham, og 1. Styrmand slutter sig hertil.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

De øvrige mødende, der har hørt Rapportens Oplæsning, bekræfter dens Rigtighed, og ingen havde noget at tilføje.

Kaptajnen foreviser Skibsdagbogen, som han medtog, da han gik fraborde. Ifølge denne var »Randelsborg« hjemmehørende i Kjøbenhavn, havde Bogstaverne: N. Q. H. C. 1551,05 brutto Register Tons, 954,01 netto.

Komparenten bemærker, at alle om Bord værende er blevne reddede.

Kaptajnen forklarer videre, efter at Dørene var lukkede:

»Randelsborg« sejlede 9 à 10 Kvartmil i Timen. Han passerede Skagens Fyrskib den 9. Marts Kl. 11,10 Formiddag og sejlede med Kurs retvisende N. 85 V. Herefter skal han Kl. ca. 5 Eftermiddag have været paa 57° 52′ nordlig Bredde 8° 52′ østlig Længde. Han gissede sin Plads 57° 54′ nordlig Bredde 8° 34′ østlig Længde; begge Pladser er uden for Farezonen, og der er ingen Tvivl om, at Skibet ikke var i Farezonen, da det blev sænket.

Han ønsker at tilføje, at det tyske Mandskab, der kom om Bord i »Randelsborg«, borttog, hvad de kunde af Proviant, Spiritus, Vin og af Besætningens Ejendele m. m. De anbragte dette i Skibets lille Jolle, der stod paa Agterdækket og tog den med sig over til Undervandsbaaden. Undervandsbaaden havde intet Nummer og førte intet Flag. Officerer og Mandskab var tysk.

Paa Anledning tilføjer Kaptajnen, at Skibet førte Nationalitetsmærker og havde dansk Flag hejst, og Skibets Navn var tydelig malet paa Siderne. Skibet var vandballastet og sandballastet, men havde ingen Ladning.

De øvrige mødende tiltrædte denne Forklaring.

Oplæst, vedstaaet.

Styrmand Bock-Petersen ønsker at tilføje, at han saa, at flere af de Projektiler, der blev skudt efter Skibet eksploderede i Vandet. De faldt tæt, og han havde det Indtryk, at der blev sigtet efter Skibet.

Oplæst, vedtaget.

Kaptajnen og Styrmanden bekræftede derefter lovlig forberedte deres Forklaring med Lovens Ed.

Ingen af de adspurgte begæredes yderligere adspurgt.

De fremlagte Dokumenter lyder efter hverandre saaledes:

C. K. HANSEN.
steamshipowner. coalmerchant.
steamship - overage - insurance
and chartering agent.
Copenhagen K., 13. Marts 1918.
Toldbodvej 15.
Skibsinspektionen.

Til
Sø- og Handelsretten.
Kjøbenhavn.

I Anledning af Dampskibet »Randelsborg«s Sænkning ved tysk Undervandsbaad i Skagerak den 9. Marts d. A. tillader jeg mig at anmode Sø- og Handelsretten om Optagelse af Søforhør i Sagen.

Dampskibet »Randelsborg« tilhørte A/S »Dannebrog« og var paa Rejse fra Kjøbenhavn til England i Ballast.

»Randelsborg«, der var bygget i Kiel i 1907 og klassificeret i Bureau Veritas maalte 1551 brutto Reg. Tons (954 netto Reg. Tons).

S/S »Randelsborg« var kaskoforsikret for	653,000 Kr.
var interesseforsikret	147,000 —
	800,000 Kr.
var krisforsikret for	1,455,000 Kr.

Ærbødigst
pr. C. K. Hansen.
Skibsinspektionen.
Neergaard.

Nr. 30/1918. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 14. Marts 1918.

Blum,
Ass.

C. K. HANSEN.

S/S »Randelsborg«s Besætning ved Skibets Sænkning.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

1. Kaptajn R. B. Larsen.
2. 1. Styrmand Bock-Petersen.
3. 2. Styrmand N. J. Nielsen.
4. 1. Maskinmester G. W. Nielsen.
5. 2. Maskinmester O. Fiehn.
6. Maskinassistent N. O. Olsen.
7. Matros Axel F. Holmberg.
8. Matros Ernst J. B. Olsen.
9. Matros Niels Persson.
10. Matros Carl L. Olufsson.
11. Letmatros Aage E. Bauer.
12. Letmatros Georg H. Madsen.
13. Dæksdreng Axel A. J. Tiedeman-Jensen.
14. Hovmester Hans Henrik Delmoe.
15. Kok Niels Peter Larsen.
16. Fyrbøder Carl Christian Hansen.
17. Fyrbøder Hans Martin Andersen.
18. Fyrbøder Oluf P. A. Larsen.
19. Fyrbøder Johannes E. Eriksen.

pr. *C. K. Hansen.*
Skibsinspektionen.

Neergaard.

Nr. 30/1918. Fremlagt i Sø og Handelsretten den 14. Marts 1918.

Blum,
Ass.

Rapport.

Fredag den 8. Marts 1918 Kl. 8,30 Emd. afgik S/S Randelsborg fra Kjøbenhavn med Lods om Bord bestemt til England via Haugesund—Bergen. Kl. 11 samme Dags Emd. passeredes Helsingør, hvor Lodsen kvitteredes, og fortsatte Rejsen nordpaa gennem Kattegat. Intet at bemærke.

Lørdag den 9. var Vejret letskyet og sigtbart. Vinden østlig flov. Kl. 11,10 Fmd. passerede tæt om Skagens F. S. herfra sattes Kursen misv. V. t. N. $^1/_4$ N. ca. 4 Kml. af Ryvingen. Kl. ca. 5 Emd. hørtes Skud i forlig Retning og adskillige Projektiler slog ned i Skibets umiddelbare Nærhed. Maskinen stoppedes og alle Mand beordredes paa Dækket, samt affirede Redningsbaadene til Vandlinien, samtidig saas 1 U-baad ca. 3 à 4 Kml. for om Stb. Skydningen ophørte og U-baaden dykkede ned. Omtrent 20 Minutter efter saas Periskopet af U-baaden nærmende sig Skibet. Efter i neddykket Stand med Periskopet over Vandet at have gaaet rundt om Skibet dykkede den op, og Officeren beordrede Papirerne om Bord, hvorefter Føreren gik om Bord og fremviste Papirerne. Efter at Officeren havde gennemgaaet Papirerne gav han Ordre til, at Skibet skulde sænkes. Føreren protesterede bestemt herimod og hævdede, at Skibet var udenfor Farezonen og sejlede for det danske Fragtnævn, men fik det Svar øjeblikkelig at forlade Skibet, da det ellers vilde blive torpederet med Besætningen om Bord.

Besætningen forlod da straks Skibet, hvorefter der anbragtes Bomber om Bord, der hørtes kort efter en Eksplosion, men Skibet sank ikke, og kort efter udbrød Ild midtskibs. U-baaden sendte da atter Mandskab om Bord i »Randelsborg«s Jolle, som han havde taget fra Skibet, og anbragte flere Bomber; der hørtes atter en Eksplosion, dog uden at Skibet sank, hvorefter det blev beskudt med Granater og sank Kl. 9 Emd. U-baaden, som havde lovet at bugsere Baadene ind under den norske Kyst, forsvandt og saas ikke mere. Kursen sattes da med Redningsbaade N. N. V.lig Retning efter Christianssund, der naaedes Søndag Fmd. den 10. Kl. $7^1/_2$.

L. S. Bock-Petersen, Styrmand.
R. B. Larsen, Fører.

Nr. 30/1918. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 14. Marts 1918.

Blum,
Ass.

Søforhøret sluttet.
Retten hævet.

Riise.
C. F. Maegaard. *Wrisberg.*

»Randelsborg«s
Rederi: »A/S. Dampskibsselskabet Dannebrog«. Kjøbenhavn.
Reg. Tonn. Br.: 1551

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Reg. Tonn Net.: 954.
Tons DW.: 2350.
Bygningssted: Howaldtswerke. Kiel.
Bygningsaar: 1907.
Materiale: Staal.
Klasse: Bur. Ver. ✠ I. 3/3 G. 1. 1. PR.
Assurance: Kr. 1,455,000. Krigsforsikringen for danske Skibe.

---

230. Bark »QUINTERO« af Aalborg.

Sænket i Skagerak den 16. Marts 1918 paa Rejse fra Frederikshavn til New York i Ballast. Ingen Omkomne.

Udskrift af Aalborg Købstads Søretsprotokol.

Aar 1918 den 19. Marts Formiddag Klokken 11 blev Aalborg Købstads Søret sat paa Tingstedet i Aalborg og beklædt af Sørettens Formand samt af Søretsmedlemmerne Købmand T. K. Jensen og Direktør S. P. Woidemann, hvor der foretoges:

Nr. 8/1918. Søforklaring og Søforhør i Anledning af, at Barkskibet »*Quintero*« af Aalborg den 16. ds. er blevet sænket af en tysk Undervandsbaad i Nordsøen.

Der fremlagdes a Rekvisition, b Uddrag af Skibets Dagbog, saalydende:

Stempel 1 Krone.

Undertegnede Skibsmæglere tillader sig herved at rekvirere Søforklaring for Barkskibet »Quintero« af Aalborg, Kaptajn L. Mersch, i Anledning af, at Skibet, der var paa Rejse i Ballast fra Frederikshavn til New York, den 16. Marts er bleven sænket af en tysk Undervandsbaad i den østlige Del af Nordsøen.

Aalborg, den 18. Marts 1918.

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Dan. Rechnitzer.

Til
Aalborg Søret.

Fremlagt i Aalborg Købstads Søret den 19. Marts 1918.

Ole Kirk.

Uddrag
af Skibsdagbogen for Barkskibet »Quintero«, Kaptajn Mersch, af Aalborg. Undervejs fra Frederikshavn bestemt for New York.

Fredag den 15. Marts afgik Kl. 2 Em. fra Frederikshavn med Lods ombord assisteret af Damper »Kattegat«. Foretog Deviationsundersøgelser. Kl. 6,40 Em. kvitterede Lods og Slæbebaad. Vinden N. O. laa Bidevind østerover med stadig Kending af Hirtsholmene. Kl. 10,30 vendte og stod nordover pejlede Hirtsholmene i misvisende V. N. V. Styrede med stadig Kending af Fyrene. Kl. 3,40 Skagens Fyrskib i Miss. Vest Afstand 4 Kvartmil Log. O. Kl. 5 Skagens Fyrskib i Miss. S. t. V. Afstand 2 Sømil. Log. 2,5. Styrede retvisende N. 80 V. Vind s. ølig. Kl. 11 Formiddag blev Skibet stoppet af en tysk Undervandsbaad, som affyrede flere Varselsskud mod Skibet. Kl. 11,10 kom Undervandsbaaden op langs »Quintero«s Skibsside og beordrede Føreren af »Quintero« at komme ombord i Undervandsbaaden medbringende Skibets Papirer. Efter at Chefen havde undersøgt Skibets Papirer, fik »Quintero«s Fører Ordre til at medtage fire af Undervandsbaadens Besætning medbringende Bomber ombord i »Quintero«, da Skibet skulde sænkes. »Quintero«s Besætning fik Ordre til at forlade Skibet i Skibets Baade. Undervandsbaaden tog derefter Redningsbaadene paa Slæb, og slæbte disse til ca. 4 Kvartmil af Skagens Havn, hvor den kastede los ved ca. 10-Tiden. 11,30 Em. indkom Baadene til Skagens Havn, hvor Besætningen modtages af Inspektionsskibet »Diana«s Officerer, som sørgede for Besætningens Anbringelse for Natten paa det bedste. Skibet sank paa 57° 54′ N. Br. 9° 33′ Ø. Lgd.

Aalborg, den 18. Marts 1918.

L. Mersch,
Fører.

Fremlagt i Aalborg Købstads Søret den 19. Marts 1918.

Ole Kirk.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

For og med Skibets Fører mødte de korresponderende Redere Rechnitzer, Thomsen & Co. ved Skibsmægler D. Rechnitzer.

Der fremlagdes c Mandskabsliste, saalydende:

Mandskabsliste
for Barkskib »Quintero«, Kaptajn L. Mersch, af Aalborg.
Rejsen: Frederikshavn—New York.

L. Mersch, Kaptajn.
Harald Hammer, 1. Styrmand.
Jens Simonsen, 2. Styrmand.
Knud Theers, Steward.
Poul Pedersen, Tømmermand.
Holger K. Petersen, Matros.
Christian Scherbæk, Matros.
Viggo F. Hansen, Matros.
Jens Chr. Petersen, Matros.
Villiam P. Hansen, Matros.
Karl Dagal, Matros.
Kastrup E. Olsen, Matros.
Johannes V. Lockenwitz, Matros.
Karl G. S. Johansen, Letmatros.
Carl Svend Jensen, Letmatros.
Axel V. Pedersen, Letmatros.
Carl M. Nielsen, Letmatros.
Carl Kr. Nielsen, Letmatros.
Axel M. Olsen, Ungmand.
Chr. Bjørn Thiesen, Ungmand.
Lars Henriksen, Ungmand.
Ragnald H. Christensen, Ungmand.
C. Axelsen, Matros.

Aalborg, den 19. Marts 1918.

L. Mersch,
Fører.

Fremlagt i Aalborg Købstads Søret den 19. Marts 1918.

Ole Kirk.

For Krigsforsikringen for danske Skibe mødte Skibsfører Jens Fr. Gæbe af Hellerup.

Fremstod Skibets Fører Kaptajn Lorenz Thygesen Mersch af Vejle, der under Eds Tilbud bekræftede Rigtigheden af Indholdet af Uddraget b. Han foreviser Kladde til Skibsdagbogen og bemærker, at Skibets Papirer medtoges af Undervandsbaadens Fører. Varselsskuddene var skarpe; det sidste af dem affyredes saaledes, at det passerede nær ved Skibets Bov. Det sænkede Skibs Hjemsted var Aalborg, Drægtighed Netto 1504,58 Register Tons, bygget 1890 i Grangemouth af Staal, klassificeret i Lloyd 100 A. I. Rederiet »Limfjorden A/S, Aalborg. Skibets Værdi ubekendt. Assurance af Mægleren opgivet til 800,000 Kr., ballastet og ingen Passagerer. Komparenten bekræfter Rigtigheden af Mandskabslisten c. — Da Komparenten spurgte Undervandsbaadens Fører ud om Grunden til, at Skibet, som var dansk og var ballastet samt befandt sig udenfor Farezonen, skulde sænkes, fik han til Svar, at Skibet skulde til New York og der laste for en Fjende af Tyskland til en anden Fjende. Da Komparenten dertil ytrede, at man ikke havde Ret til at sænke Skibet paa ommeldte Sted, eftersom det kun medførte Ballast bestaaende af Sand, men ikke Kontrebande, hvorfor Fremgangsmaaden var uretfærdig, ligesom Komparenten maatte protestere imod den, smilte Føreren og sagde blot, at Skibet skulde sænkes, men at han gav det $^1/_2$ Time. Komparenten maatte medtage 4 Mand af Undervandsbaadens Besætning, der medbragte Sprængbomber. — Skibet sank i Løbet af ca. 10 Minutter efter første Eksplosion. Bomberne anbragtes paa bagbords Side udenbords. — Komparenten forblev i Undervandsbaaden, indtil man naaede Vest for Skagens Fyrskib. Han paaviste paa Førerens Kort, hvorledes Sænkningen foregik i Udkanten af 100 m. Kurven — med Hirtshals i retvisende S. O. $^3/_4$ S. — Føreren erkendte, at Sænkningen foregik udenfor Farezonen, idet han udtalte: »Ganz richtig«.

Oplæst. Vedtaget. Aftraadt.

Fremstod 1. Styrmand Harald Albert Hammer, 43 Aar gammel af København, der forelæstes den befalede Formaningstale og foreholdtes Straffen for Mened, hvorefter han under Eds Tilbud erklærede, at

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

de i Kladden til Skibsdagbogen gjorte Tilføjelser, hvoraf Bilag b er et Uddrag, ere rigtige Ord til andet. Komparenten havde Vagt, da det første Varselsskud affyredes. Komparenten var ikke ombord i Undervandsbaaden. Sænkningen foregik udenfor Farezonen. Komparenten har ikke nøje opmaalt, paa hvilken Bredde- og Længdegrad Sænkningen foregik, men efter Loggen at regne, var Stedet 32 Sømil i V. N. V. fra Skagens Fyrskib.

Oplæst. Vedtaget.

Fremstod derpaa 2. Styrmand Jens Simonsen af Brovst, 26 Aar gammel, Tømrer Poul Pedersen af København, 25 Aar gammel, og Matros Johannes Valdemar Lockenwitz af Stubbekøbing, 19 Aar gammel, og Letmatros Axel Valdemar Petersen af Korsør, 18 Aar gammel, og erklærede efter at være forelæst den befalede Formaningstale og foreholdte den for Meneed foreskrevne Straf, hver for sig under Eds Tilbud, at de kan bekræfte Rigtigheden af Indholdet af Kladden til Skibsdagbogen, hvoraf Uddraget b er dem forelæst, idet de dog maa tilføje det Forbehold, at de kun kan bekræfte Rigtigheden forsaavidt de have haft Lejlighed til at gøre Iagttagelser om de forskellige Punkter. — Ingen af dem var ombord i Undervandsbaaden.

Oplæst. Vedtaget.

Efterat den befalede Formaningstale var forelæst for Skibets Fører, der erklærede sig bekendt med Straffen for Meneed, bekræftede saavel Skibets Fører som 1ste Styrmand med Lovens Ed Rigtigheden af de af dem afgivne Forklaringer og aftraadte.

De øvrige mødte aftraadte.

Søforklaringen sluttet.

Søretten hævet.

Ole Kirk. *S. Woidemann.*
T. K. Jensen.

»Quinteros«
Rederi: Rederiaktieselskabet »Limfjorden«. Aalborg.
Reg. Tonn. Br.: 1613.
Reg. Tonn. Net.: 1505.
Bygningssted: Alloa.
Bygningsaar: 1890.
Materiale: Staal.
Klasse: Lloyds Reg.
Assurance: Kr. 800,000. Krigsforsikringen for danske Skibe.

---

231. S/S »EXCELLENCE PLESKE« af Kjøbenhavn.

Torpederet i den engelske Kanal den 31. Marts 1918 paa Rejse fra Bilbao til Middelsbourgh med 2800 Tons Jernerts. 15 Omkomne.

Know all men by these presents that on the fifth day of April in the year One thousand nine hundred and eighteen, at the City of Cardiff, in the County of Glamorgan, in Great Britain: Before me, Frederick John Lean, Public Notary, there appeared personally John Jenkins Master or Commander of the Steamship or Vessel called »*Excellence Pleske*« of the burdhen of 1298 Register Tons or thereabouts, belonging to the Port of London, To Protest for that on the 24th day of March 1918, this Appearer and the rest of the crew of the said Vessel consisting of 26 hands, all told, including 2 Gunners, set sail in and with the said Vessel, she being laden with a cargo of about 2800 Tons of Iron Ore, and being tight, staunch and strong, perfectly seaworthy and in every respect fit to perform her intended Voyage, on a Voyage from Bilbao to Middlesbrough.

That the said Steamer arrived at Falmouth on the morning of the 29th March, and sailed on the afternoon of that day, after recieving sailing orders from the Admiralty.

That at 10. p. m. (Greenwich time) of the 30th March, Appearers vessel passed the Royal Sovereign Light Vessel, close to on the port side.

That at 1. a. m. (Greenwich time) of the 31st March, Appearers who was in charge on the bridge, caused all hands to be called on deck, a submarine having been sighted on the starboard side, distant about $1^1/_4$ miles. Such submarine was seen only for a few moments, and the zigzag course of Appearers vessel was increased.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

That the said vessel at that time was proceeding in accordance with the Admiralty sailing orders received at Falmouth. Her engines were working at full speed ahead and she was making about $8^1/_2$ knots per hour through the water, which speed was increased to about $9^1/_2$ knots when the submarine was observed. No lights were being exhibited on the said vessel.

This Appearer was in charge on the bridge, and the First, Second and Third Officers were also stationed there. There was an Able Seaman at the wheel, also on the bridge, and a Sailor on the Lookout on the forecastle head. The Third Engineer was on watch in the Engineroom.

That the weather was fine and clear, with moonlight, the wind about South, force 3 to 4, and the sea calm.

That at 2. a. m. of the 31st March, whilst the said vessel was proceeding as above detailed, a violent explosion occurred, as if the stamer were struck by a Torpedo on the port side.

The stokehold and engineroom immediately filled with water and the engines stopped instantly. The port lifeboat was smashed as a result of the explosion and other serious damage was sustained.

That this Appearer at once ordered all hands to the lifeboats or to do the best they could for themselves, he himself remaining on the bridge. The starboard lifeboat and jolly boat, which was on the starboard side, were being carried swung out ready for lowering.

That within about 15 seconds after the first explosion, another violent explosion took place in the vicinity of the engine room, causing the said steamer to sink immediately. Appearer being carried down with here.

The Appearer, who was wearing a lifebelt, came to the surface, but was again drawn down by the section. Upon rising again he observed 3 menbers of his crew on a craft, which had been carried on the afterdeck of the steamer. Considerable wreckage was in the vicinity, and the steamer had disappeared.

That Appearer, after being in the water for about 25 minutes, was picked up by a patrol boat, the name of which is believed to be the »Prery«. Ten other menbers of the crew of the said steamer were picked up by the »Prery« and one was taken on board a patrol boat named the »Hero«. The Cook of Appearers' Vessel died whilst on board the »Prery«.

That the Survivors from the said steamer and also the body of the Cook were transferred from the »Prery« to the »Hero« and landed at Dover at about 7. a. m. on the 31st March.

That this Appearer saw nothing of the three officers nor of the other menbers of his crew, from the time he gave orders to take the lifeboats, until he saw the raft as before stated.

That 15 menbers of the crew of Appearers' vessel were lost, viz: —

E. L. Thomas, Chief Officer.
H. J. Selway, 2nd Officer.
G. M. Lowrie, 3rd Officer.
M. Mackenzie, Chief Engineer.
T. Doyle, 3rd Engineer.
T. Bezzani, Engineer Steward.
J. Kivlikham, Fireman.
J. Graham, Fireman.
W. Maley, Fireman.
W. Glover, Fireman.
J. Walrus, Carpenter.
D. Murphy, Sailor.
D. Pine, Sailor.
Wm. Scott, Sailor.
G. F. Fowler, Cook.

That the »Excellence Pleske« sank within less than a minute after the first explosion, her position then being approximately $^1/_2$ a mile S. E. of the light Vessel off Dungeness.

No Submarine was seen after 1. a. m. of the 31st March. A good and proper lookout was being kept on board the said steamer.

That all the Log Books and Ship's papers were lost and Appearer and his offi-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

cers and crew lost the whole of ther effects.

Wherefore the said Appearer now solemnly protests against the Wind, Weathers, Gales, Storms, High Seas, Accidents and Occurrences which arose, happened or occurred during the said voyage, and against all persons whom it doth or may concern, for all loss, costs, charges, damaged and expenses incurred, suffered or sustained, or to be incurred, suffered or sustained, by reason or in concequence of the premises: —

In Testimony whereof the said Appearer had hereunto set his hand and I, the said Notary, have hereunto set my hand and affixed my seal of office, the day and year first before written.

John Jenkins.

Frederick J. Lean,
Notary Public.

We, John Jenkins, Master, William Apiki, Boatswain, and Domingo Baute, Able Seaman, of the said Vessel »Excellence Pleske« do severrally solemnly and sincerely declare that the contents of the aforeging Protest, and of every part thereof, are true; and we severally make this solemn declaration conscientiously believing the same to be true, and by virtue of the Provisions of the Statutory Declarations Act 1835.

Declared by the said John Jenkins, William Apiki, and Domingo Baute at Bute Docks in the City.

Cardiff this fifth day of April One thousand nine hundred and eighteen.

Before me,

Frederick J. Lean,
Notary Public.
Cardiff.

»Excellence Pleske«s
Rederi: Det Dansk-Russiske Dampskibsselskab. København.
Reg. Tonn. Br.: 2059.
Reg. Tonn. Net.: 1298.
Tons DW.: 3160.
Bygningssted: W. Gray & Co. W. Hartlepool.
Bygningsaar: 1886.
Materiale: Staal.
Klasse: Lloyds Reg. ✠ 100. A. 1.
Assurance: Strl. 93,750. Engelske Assurandører.

---

232. S/S »INDIEN« af København.

Sænket i Atlanterhavet den 31. Marts 1918 paa Rejse fra Gironde til Hampton Roads i Ballast. 29 Omkomne.

Sø- og Handelsretten i København gør vitterligt:

Aar 1918 den 13. September Middag Kl. 12 blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand: Overretsassessor Riise og dens Medlemmer: Kaptajn Larsen og Kaptajn Tidemand.

Der foretoges:

Nr. 94/1918. Søforhør i Anledning af S/S »*Indien*«s Sænkning af Undervandsbaad.

Der fremlagdes Skrivelse fra Justitsministeriet, do. fra Udenrigsministeriet, en Søforklaring, en Liste over Besætningen, Afskrift af en Note samt en Skrivelse.

Af de fremlagte Dokumenter lyder Skrivelserne fra Justitsministeriet og Udenrigsministeriet, Listen over Besætningen samt Skrivelsen efter hverandre saaledes:

JUSTITSMINISTERIET.

København, den 28. Juni 1918.
Hermed 3 Bilag.

Journal 1918 Nr. 28[74].
Brev Nr. 13134.

Ved at fremsende hosfølgende gennem Udenrigsministeriet modtagne Skrivelse af 12. d. M., hvoraf fremgaar, at det Dampskibsselskabet »Orient« hersteds tilhørende D/S »Indien« den 31. Marts d. A. er blevet sænket i Atlanterhavet paa Rejse fra St. Nazaire til Hampton Road i de forenede Stater i Nordamerika, skal man anmode Hr. Retsformanden om at foranledige, at der i Overensstemmelse med Lov om Oprettelse af Søretter uden for København samt om Søforklaringer og Søforhør af 12.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

April 1892 § 9, sidste Stykke, jvfr. § 11, første Stykke, og § 12, bliver optaget Søforhør. Forsaavidt det imidlertid skulde blive oplyst, at Søforhøret vil være at optage andetsteds, bedes det indesluttede tilbagesendt med fornøden Meddelelse i saa Henseende.

P. M. V.

E. B.

Lundbye.

Til

Formanden for Sø- og Handelsretten.

Nr. 94/1918. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 13. September 1918.

Sv. Bærentsen,
fg. Ass.

UDENRIGSMINISTERIET.
2. Departement.

København, den 12. Juni 1918.

Journal Nr. 6 Z. 260.
(Bedes anført ved Besvarelsen).

Udenrigsministeriet fremsender hoslagt en fra den kgl. Konsul i Lissabon modtaget Udskrift af en Søforklaring, afgivet den 10. f. M. paa Konsulatet af 2. Styrmand H. C. C. Tversted, 3. Maskinmester Hansen, Stewart Wagner og 6 Mand af Mandskabet fra det Dampskibsselskabet »Orient«, hersteds, tilhørende D/S »Indien«, der den 31. Marts d. A. er blevet sænket i Atlanterhavet paa Rejse fra St. Nazaire bestemt for Hampton Road, U. S. A.

Man vedlægger endvidere en med Konsulatets Indberetning fulgt Fortegnelse over Skibets Besætning.

P. M. V.

E. B.

Knud Sthyr.

Justitsministeriet.

Nr. 94/1918. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 13. September 1918.

Sv. Bærentsen,
fg. Ass.

CONSULAT GENERAL DE DANEMARK.
Lisbonne.

Søforklaring.

Sænkning af S/S »Indien«.

Den 10. Maj 1918 Kl. 2,30 Eftermiddag fremstillede sig i det kgl. danske Generalkonsulat i Lissabon:

H. C. C. Tversted.
Hjalmar Konrad Hansen.
August Frederik Ferdinand Wagner.
Osvald Christian Nielsen.
Hugo Dahlvid.
Albert Frederik Petersen.
Albin Johnsen.
Carl Peter Svensson.
Hans Peter Hansen.

til Søforklaring i Anledning af dansk Damper »Indien«s Sænkning af tysk Undervandsbaad den 31. Marts 1918.

H. C. C. Tversted kaldes ind og efter at være bleven gjort opmærksom paa, at hans Forklaring eventuelt maa bekræftes med Ed, beretter han følgende:

at han er født paa Skagen den 17. Januar 1887;
at hans Bopæl er Skagen;
at han tiltraadte sin Tjeneste som 2. Styrmand paa Damper »Indien« den 4. August 1917 i Aarhus;
at han angaaende Damper »Indien«s sidste Rejse i et og alt kan henvise til den af ham udarbejdede skriftlige Rapport, som hermed gengives in extenso:

Damper »Indien« afsejlede i Ballast fra Gironde Floden den 31. Januar 1918 ledsaget af bevæbnet Konvoj til 10° V. Lgd., styrede derefter en opgiven Kurs i 12 Timer, hvorefter Kursen sattes mod den frie Zone mellem de af Tyskerne opgivne Farezoner.

Den 8. eller 9. Februar fik vi den amerikanske Krydser »Albang« i Sigte; den bordede »Indien« og overgav til Føreren et traadløst Telegram, som indeholdt Meddelelse om, at dansk Damper »Tranquebar« laa og drev efter at have mistet Roret. Da »Albang« paa Grund af Kul-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

mangel ikke kunde assistere »Tranquebar«, opgav den til »Indien«s Fører paa hvilken Højde »Tranquebar« befandt sig og henstillede til »Indien«s Fører at assistere »Tranquebar« ind til Horta. Føreren af »Indien« gjorde den amerikanske Officer opmærksom paa, at Azorerne laa i Farezonen, hvortil Officereren svarede, at Farezonen var vel afpatrouilleret af amerikanske Krigsskibe.

Vi afsejlede derefter for at assistere »Tranquebar«, som vi traf samme Aften Kl. ca. 8. Paa Grund af daarligt Vejr kunde der ikke etableres Forbindelse med »Tranquebar« førend den 13. Februar 1918 Kl. ca. 1 Eftermiddag. »Indien« slæbte »Tranquebar« til Horta, hvortil vi ankom den 17. Februar 1918. Efter at have indtaget Bunkers afsejlede »Indien« fra Horta den 21. Februar 1918 om Aftenen for at fortsætte den afbrudte Rejse til Hampton Road for Ordre.

Den 25. Februar 1918 om Formiddagen mærkedes en Rystelse i Maskinen. Maskinen stoppedes, og ved Eftersyn viste det sig, at Skruen var løs. For at faa Skruen over Vandet paabegyndtes Lempningen af 300 Tons Ballast fra For- og Agterdæk ned paa Forkanten af Nr. 1 Mellemdæk; Nr. 4 og 5 Olietank og Nr. 2 Vandtank lænsedes og Nr. 1 Underlast blev gjort klar til at fyldes med Vand. Skibet drev for Vind og Strøm. Ved Skibets Arbejde i Søen arbejdede Møtrikken sig løs, saaledes at Skruen fik større og større Slag. Der kunde intet gøres paa Grund af det daarlige Vejr. Vidnet mener, at Skibet drev for Vejr og Strøm i ca. 10—12 Dage, i hvilket Tidsrum der stadig lempedes, saavidt Vejret tillod det. Da Vejret bedredes, lykkedes det at sætte 8 svære Hangerkæder med Staal- og Manillatrosser om Skruen; Trosserne toges til Spillet og heves tot.

De 4—5 første Dage Skibet drev befandt det sig uden for den af Tyskerne opgivne Farezone. Som Følge af Vind og Strøm drev Skibet stadig mod N. O. og O. og førtes derved ind i Farezonen.

Den 24. Marts fyldtes Nr. 1 Underlast med Vand til en Højde af 9 Fod paa Agterkanten af Tanktoppen. Skibets Agterstævn løftedes saa meget, at der kunde arbejdes paa Skruen. Den 25. Marts sattes Nøglen paa Møtrikken og Maskinen tørnedes rundt, indtil Møtrikken var drejet fast. Den 26. Marts rørtes Maskinen og det konstateredes at Skruen gik rundt sammen med Akselen. Samme Dag og følgende Dag, den 27. Marts, huggedes en Notgang i Skruen og Møtrikken og et Vinkeljærn blev lagt ind og for at Møtrikken ikke skulde forskyde sig blev der lagt en Jærnring rundt om den. Der arbejdes ikke om Natten, dels fordi Skibet befandt sig i Farezonen, dels fordi Hajer flere Gange maatte bortjages med Riffelskud. Arbejdet var meget besværligt, fordi Skibet satte meget i Dønningerne og der derfor stadig maatte arbejdes i Vand.

Den 28. Marts 1918 gik »Indien« an for langsom Fart med Kurs mod Horta paa Azorerne for der at foretage permanent Reparation af Skruen. Den 29. Marts fortsatte stadig for langsom Fart. Vind og Sø 3—3. Den 30. Marts samme Fart samme Vejr.

Den 31. Marts 1918 Kl. 4,25 Eftermiddag, da »Indien« befandt sig paa 40° 40′ N. B. 28° 18′ V. Lg., blev der skudt paa Skibet. Projektilerne faldt ca. 1—1½ Skibslængde fra Skibet paa Styrbords Side. Maskinen blev straks stoppet og Besætningen kaldt paa Dækket. Kl. 4,35 p. m. ophørte Skydningen; intet af Skudene havde ramt Skibet. Mandskabet stod klar ved alle 4 Redningsbaade, som var udsvingede. Efter at Mandskabet var blevet opstillet faldt der endnu et Skud; Kaptajnen gav da Ordre til at gaa i Baadene, som alle forlod Skibet i god Orden. Kl. 4,50 p. m. paabegyndtes igen Skydningen mod »Indien«. Hidtil havde det ikke været muligt at opdage, hvorfra Skudene blev affyrede. Kl. ca. 4,55 p. m. saa vi i vor Baad Nr. 2 en Undervandsbaad, som det hidtil paa Grund af Solen ikke havde været muligt at se, og som nu fra ca. 1 miles Afstand nærmede sig »Indien«. Den sendte

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

ca. 25 Skud. Vidnet saa 2 ramme midtskibs om Styrbord mellem Maskinen og Nr. 4 Last og 2 i Forskibet. Kl. ca. 5,10 p. m. ophørte Skydningen. Baadene var imidlertid roede hen imod Undervandsbaaden, som samtidig nærmede sig Baadene. Der blev fra Undervandsbaaden gjort Tegn til Baadene om at komme langs Siden af Undervandsbaaden. Kaptajnen, som var i Baad Nr. 4, gik ombord i Undervandsbaaden. Samtidig sattes der fra Undervandsbaaden nogle af dens Folk ombord i Redningsbaad Nr. 4, hvor mange kan ikke siges; vi saa fra vor Baad, Nr. 2, en Mand i tysk Marineuniform staa ved Masten. Undervandsbaaden tog Kaptajnens Baad paa Slæb hen imod »Indien« og gav samtidig Ordre til de øvrige 3 Redningsbaade om at forblive hvor de var. Vi saa fra vor Baad at Kaptajnens Baad gik langs Siden af »Indien«, og at det danske Flag paa »Indien«s Stortop blev nedtaget. Dette Flag var blevet hejst, da de første Skud blev affyrede mod Skibet. »Indien« var desuden paamalet 2 danske Flag paa hver Side; yderligere førtes, malet paa Sejldug, 2 danske Flag agter og 2 midtskibs samt det danske Flag paa Flagspillet agter. Skibet førte ydermere 2 sorte Kugler hejst for at tilkendegive at det ikke var manøvredygtigt.

Efter at have været langs Siden af »Indien« kom Undervandsbaaden tilbage til de øvrige Redningsbaade, kaldte Baad Nr. 3 langs Siden og leverede den 4 Kasser Kiks à 7½ Kilo, 1 til hver Baad.

Kl. ca. 7,10 p. m. kom Baad Nr. 4 tilbage til Undervandsbaaden, og ca. Kl. 7,20 sank »Indien«, efter at der endnu var affyret adskillige Kanonskud mod den, med Stævnen nedefter; da Vandet naaede til Stormasten, vendte »Indien« Kølen i Vejret.

Kaptajn Kierulff gik atter fra Undervandsbaaden over i Nr. 4 Baaden efter at have maattet efterlade »Indien«s Journal om Bord i Undervandsbaaden. Kaptajnen meddelte os, at han havde anmodet Undervandsbaadens Chef om enten at slæbe os ind under Land eller at sende et traadløst Telegram til Azorerne, men begge Dele blev nægtet.

Kaptajn Kierulff gav Ordre til at styre S. S. O. og at ro langsomt i Løbet af Natten for at holde Baadene samlede. Kl. 8—9 Aften blev Vinden sydlig med Regn og Sø, som gjorde det umuligt at ro. Vi stak Drivposen ud. Kl. ca. 8,20 p. m. talte vi med Baad Nr. 1. De andre Baade, som var agter for os, viste Lys af og til; de holdt sig paa samme Sted, og vi gik ud fra, at de ligeledes havde sat Drivposen ud. Kl. ca. 10,30 ophørte de øvrige tre Baade Nr. 1, 3 og 4 at svare paa vore Signaler; vi formodede, at de havde sat Sejl og sat Retning mod Azorerne. Natten var regnfuld med Vind og Sø 4—5.

Den 1. April 1918 var Vinden sydlig, men drejede hen paa Dagen mere til Vest. Kl. 8—10 a. m. satte vi Sejl og styrede S. S. V. — S. V. t. S. indtil Kl. 3 p. m. Paa Grund af for megen Vind bjergedes Sejl, Drivposen og Draget blev stukket ud, og vi laa Dagen og Natten over drivende S. O.—O. S. O. over.

Den 2. April 1918 Vinden V.—V. t. N., satte Sejl Kl. 5,30 a. m. og styrede S. V.—S. t. V.—V. S. V. til Kl. 11,30 a. m., da Sejlet maatte bjærges paa Grund af hæftige Regnbyger og tiltagende Vind med deraf følgende svær Sø. Vind og Sø 10—10 indtil Midnat, 8—10 indtil Middag den 3. April, 6—6 indtil Kl. 6 p. m. og faldt senere hen paa Natten.

Den 4. April 1918 Vinden Nord, satte Sejl og styrede S. V.—S. V. t. V.—V. S. V. indtil den 5. April Kl. 2 p. m., da Kursen forandredes til V. t. S. Vi fik Land i Sigte Kl. 5,10 p. m.; styrede mod samme indtil Kl. 8,30 p. m., bjærgede Sejlet, stak Draget ud og ventede paa Dagslys.

Den 6. April 1918 Kl. 5,30 a. m. satte vi Sejl og sejlede mod Land. Vi fik en Fisker om Bord, som førte os op til Ilha da Terceira.

Den første Nat (mellem 31. Marts—1. April) mistede vi Drivposen; vi lavede en ny af Overtrækket til Sejlet og brugte Olie tre Gange. Puderne paa Baadens Si-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

der viste sig at være til uvurderlig Nytte baade under Sejlads og som Værn mod de svære Søer.

Tiltrods for god Udkig saa vi ikke noget til de øvrige tre Baade siden den 31. Marts om Aftenen, og vi saa heller ikke andre Fartøjer fra nævnte Dato og indtil vi naaede Ilha da Terceira.

Ankommet til Terceira den 6. April 1918 Kl. ca. 9,20 a. m. henvendte vi os til Guvernøren og til Havnekaptajnen og aflagde endvidere en Rapport til de portugisiske Militær Myndigheder. Telegrammer udsendtes til de øvrige azoriske Øer, til den danske Konsul i Horta og til Østasiatisk Kontor i London og desuden til Lloyds i Londen. Havnekaptajnen indlogerede os paa Hotel. Lloyds Agent sørgede for Klæder til os. Udgifterne hertil er senere refunderede af Østasiatisk Kompagnis Agenter.

Vi afsejlede fra Ilha da Terceira den 26. April 1918 til Lissabon med portugisisk Damper »S. Miguel« og ankom til Lissabon den 9. Maj 1918 om Eftermiddagen.

Efter min Anmodning oplyser Styrmand Tversted, at Undervandsbaaden ikke havde noget synligt Nummer; den var malet lysegraa og saa ud til at være ret friskmalet. Vidnet anslaar U-Baaden til 2—3000 Tons, Længde antagelig 250—350 Fod, Bredde ca. 60—80 Fod. Den havde to Master à ca. 60 Fods Højde rejst for traadløs Telegrafering; Agtermasten var forsynet med Udkigskurv. U-Baaden var armeret med 2 Stykker 15 eller 17 cm Kanoner — en agten for og en foran for Taarnet — desuden med 2 ca. 75 mm Kanoner — en paa hver Side af Taarnet. Taarnet anslaar Vidnet til at være 8 Fod højt fra Dækket og Dækket ca. 10 Fod over Vandfladen. Et Periskop var synligt paa Bagbords Side af Taarnet. U-Baaden førte intet Flag.

Hjalmar Konrad Hansen kaldtes ind, og efter at være blevet gjort opmærksom paa, at hans Forklaring eventuelt vil være at bekræfte med Ed, oplyser han:

at han er født i Vordingborg den 26. November 1887,
at hans nuværende Adresse er Gunløgsgade Nr. 7, 2. Sal Kjøbenhavn,
at han har været om Bord i Damper »Indien« som 3die Maskinmester siden Skibets Afgang fra Kjøbenhavn medio August 1917.

Han foreviste foreløbigt Certifikat, udstedt af Handelsministeriet den 10. August 1917.

Den af det foregaaende Vidne (H. C. C. Tversted) efter Hukommelsen udarbejdede Rapport gennemgaas derefter Punkt for Punkt og bekræftes i et og alt af Vidnet Hjalmar Konrad Hansen.

Hovmester August Frederik Ferdinand Wagner kaldes ind, og efter at være bleven gjort opmærksom paa, at han maa være rede til at bekræfte sine Oplysninger med Eds Aflæggelse, forklarer han:

at han er født i Kjøbenhavn den 19. Marts 1879,
at hans Adresse er Wesselsgade Nr. 23, 4. Sal Kjøbenhavn N.

Den af det foregaende Vidne (første Vidne) afgivne Rapport gennemgaas Punkt for Punkt og tiltrædes i et og alt af Vidnet Wagner.

Osvald Christian Nielsen kaldes ind, og efter at være bleven gjort opmærksom paa, at han maa være forberedt paa at komme til at bekræfte sine Udtalelser med Ed, forklarer han:

at han er født i Frederikshavn den 25. Juni 1888,
at hans Adresse er Koldingsgade 37, 1. Sal, Kjøbenhavn Ø.,
at han tiltraadte sin Tjeneste som Matros om Bord i Damper »Indien« i Kjøbenhavn den 14. August 1917.

At han kom som sidste Mand paa Dæk, da »Indien« blev angrebet af U-Baaden, og at han derfor ikke er i Stand til at oplyse, om U-Baaden endnu fyrede paa Skibet, efter at Mandskabet allerede var opstillet ved Baadene, men at han fraset dette ene Punkt i et og alt kan bekræfte

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

den af første Vidne afgivne Rapport, som gennemgaas Punkt for Punkt.

Hugo Dahlvid kaldes ind, og efter at være bleven gjort opmærksom paa, at han maa kunne bekræfte sine Ord med Ed, forklarer han:

at han er født i Helsingborg den 12. Januar 1894,
at hans Adresse er Karl Kroghsgade 61, Helsingborg,
at han er svensk Statsborger,
at han tiltraadte sin Tjeneste som Letmatros om Bord i Damper »Indien« den 15. August 1917.

Vidnet erklærer, at han i et og alt kan bekræfte den af det først afhørte Vidne aflagte Rapport, som gennemgaas Punkt for Punkt.

Albert Frederik Petersen kaldes ind, og efter at være bleven gjort opmærksom paa, at han eventuelt vil komme til at aflægge Ed paa sin Forklaring, oplyser han:

at han er født i Kjøbenhavn den 23. Juli 1892,
at hans Adresse er Gartnergade Nr. 5, 5. Sal, Kjøbenhavn N.,
at han har arbejdet om Bord i Damper »Indien« som Fyrbøder siden den 1. August 1916.

Vidnet henviser til og bekræfter i et og alt den af det første Vidne afgivne Rapport, som gennemgaas Punkt for Punkt.

Albin Johnson kaldes ind, og efter at være bleven gjort opmærksom paa, at han maa kunne bekræfte sit Vidnesbyrd med Ed, oplyser han:

at han er født i Sjørup, Sverrig, den 26. Marts 1896,
at hans Adresse er Skivarp, Sverrig,
at han er svensk Borger,
at han har været forhyret med Damper »Indien« som Fyrbøder siden New York, den 19. November 1917,
at han i et og alt kan henvise til og bekræfte den af første Vidne afgivne Forklaring, som gennemgaas Punkt for Punkt.

Carl Peter Svensson kaldes ind, og efter at være gjort opmærksom paa, at han maa være rede til at aflægge Ed paa sine Udtalelser, oplyser han:

at han er født i Karlskrona den 20. Juni 1880,
at han ingen fast Adresse har,
at han er svensk Statsborger,
at han tiltraadte sin Tjeneste som Fyrbøder om Bord i Damper »Indien« i New York den 19. November 1917.

At han i et og alt kan bekræfte den af det første Vidne afgivne Rapport, som gennemgaas Punkt for Punkt.

Hans Peter Hansen kaldes ind, og efter at være bleven gjort opmærksom paa, at han eventuelt vil blive anmodet om at aflægge Ed paa sin Forklaring, oplyser han,

at han er født i Ravndrup, Toksværd Sogn, den 25. Januar 1868,
at hans Adresse er Aalborggade Nr. 12, 1. Sal, Kjøbenhavn Ø.,
at han tidligere har arbejdet om Bord i Damper »Indien«, og at han sidst har været forhyret med »Indien« uafbrudt siden den 14. August 1917 som Fyrbøder.

Vidnet henviser til den af Styrmand Tversted udarbejdede Rapport, som bennemgaas Punkt for Punkt og i et og alt bekræftes af Vidnet Hans Peter Hansen.

Alle de afhørte Vidner erklærer ikke at have været straffet.

Det foranstaaende bekræftes herved af Komparenterne med deres Underskrift.

Lissabon, den 10. Maj 1918.

H. Chr. Tversted.
H. C. Hansen.
A. Wagner.
O. C. Nielsen.
H. Dahlvid.
Alb. F. Petersen.
Albin Johnson.
C. P. Svensson.
H. P. Hansen.

Guilherme Ferreira Pinto Basto.

Royal Danish Consul, Gk.
(Konsulatets Stempel).

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Nr. 94/1918. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 13. September 1918.

Sv. Bærentsen,
fg. Ass.

Consulat Général de Danemark,
Lissabon.

Crew-List of S/S »Indien«.

Boat Nr. 1:
1ste Mate Liljefalk, Dane.
Engineer's
Assist. Fagerlund, Dane.
Carpenter Lempienen, Finnish.
Sailor C. Jørgensen, Dane.
Fireman F. Richardsen, Dane.
Fireman N.Nystrøm, Swede.
Fireman A. Nielsen, Dane.
Seaman V. Hansen, Dane.
Servant N. Lund, Dane.
Servant Ah Sing, Chinese.

Boat Nr. 2:
2nd Mate Tversted, Dane.
3rd Engineer Hansen, Dane.
Chief Steward Wagner, Dane.
Sailor O. Nielsen, Dane.
Seaman H. Dahlvid, Swede.
Fireman A. Petersen, Dane.
Fireman A. Johnson, Swede.
Fireman C. Svensson, Swede.
Fireman H. P. Hansen, Dane.

Boat Nr. 3:
3rd Mate Sørensen, Dane.
2nd Engineer Grønholm, Dane.
Cook N. Øhre, Norwegian.
Sailor V. Olsen, Dane.
Fireman J. Hansen, Dane.
Fireman E. Larsen, Dane.
Fireman A. Johnson, Swede.
Fireman E. Petersen, Dane.
Cook's Mate Kok Sing, Chinese.

Boat Nr. 4:
Captain Kierulff, Dane.
1ste Engineer Larsen, Dane.
Boatsman Petersen, Dane.
Sailor S. Larsen, Dane.
Sailor J. Petersen, Dane.
Seaman F. Mogensen, Dane.
Fireman A. Søndervang, Dane.
Fireman G. Wulff, Dane.
Fireman S. Home, Russian.
Servant G. Bramt, Dane.

Nr. 94/1918. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 13. September 1918.

Sv. Bærentsen,
fg. Ass.

Dampskibsselskabet Orient.
Aktieselskab.
Kjøbenhavn Ø., 1. Juli 1918.
Frihavnen.

I Svar paa Sø- og Handelsrettens ærede Skrivelse af 29. f. M. angaaende S/S »Indien« undlader vi ikke at meddele, at de fra denne Damper reddede 9 Mand har aflagt Søforklaring for den danske Konsul i Lissabon, hvorefter de omkring Begyndelsen af Juni Maaned afrejste til New-York, hvorfra de forventes at ville returnere med første Danske Damper hertil.

Med Højagtelse
Aktieselskabet
Dampskibsselskabet Orient
Gether.

Til
Sø- og Handelsretten
her.

Nr. 94/1918. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 13. September 1918.

Sv. Bærentsen,
fg. Ass.

Den fremlagte Afskrift af en Note:

Afskrift.

Auswärtiges Amt.

Verbalnote.

Das Auswärtiges Amt beehrt sich, der Königlich Dänischen Gesandtschaft auf die Verbalnote vom 21. v. M. zu erwidern, dass der dänische Dampfer »Indien« am 31. März d. J. im Sperrgebiet versenkt worden ist. Nach Auskunft der deutschen Marinebehörden sind die 4 Rettungsboote des »Indien« mit der Besatzung nach der

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Azoren entlassen worden; es kann aber über ihr weiteres Schicksal leider keine Auskunft gegeben werden.

Berlin, den 30. Juni 1918.

1918—28,74, 14882.

Tilstilles Formanden for Sø- og Handelsretten i Forbindelse med Justitsministeriets Skrivelse af 28. f. M.

Justitsministeriet den 19. Juli 1918.

P. M. V.

E. B. Lundbye.

Nr. 94/1918. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 13. September 1918.

Sv. Bærentsen,
fg. Ass.

Af Besætningen mødte:

2. Styrmand H. C. Tversted.
Maskinmester Hansen.
Hovmester Wagner.
Matros O. C. Nielsen.
Fyrbøder A. F. Petersen.
Fyrbøder H. P. Hansen.

For Rhederiet mødte Direktør H. Gether.

For Krigsforsikringen for danske Skibe mødte Kaptajn Fabricius.

For Assurance Comp. »Baltica« mødte Kaptajn Brinch.

For Grøn & Witzke A/S. mødte Kaptajn Gabe.

Den fremlagte Søforklaring blev oplæst og gennemgaaet med de mødende, der vedtog deres tidligere afgivne Forklaringer og vedkendte sig deres Underskrifter paa Søforklaringen.

De bemærker samstemmende, at Kaptajn Kierulff udtalte, at det var en tysk Undervandsbaad, Baaden førte intet Mærke. I den Baad, hvori de mødte var, var de ialt 9 Mand, nemlig foruden de mødte, de 3 svenske Folk, der er afmønstrede i Amerika. De blev alle reddede, og ingen af dem har set noget til de 3 andre Baade siden den 31. Marts om Aftenen. Redningsbaaden blev tilbage paa Azorerne, hvor Lloyds Agent tog sig af den.

De tilføjer, at de den 9. Marts, da de drev i Farezonen, mødte en amerikansk Damper, der ikke bar Navn, men førte amerikansk Flag; det var en Fragtdamper, der var bevæbnet. »Indien« bad denne Damper om Hjælp ved Indslæbning til Azorerne eller Bermudas, men den svarede, at den ikke kunde assistere, da den havde Maskinskade; den lovede at søge et andet Skib, der kunde slæbe, samt telegrafere til Lloyds og til Kontoret i London, men har ikke holdt noget af sine Løfter. Den har haft Forbindelse med en Damper »Dayton« tilhørende Standard Oil Kompagni, der havde lovet at slæbe »Indien«, men havde $^1/_2$ Time senere faaet den Besked, at den ikke skulde slæbe. Dette har Kaptajnen paa »Dayton« rapporteret til sit Rederi. Herom har Styrmand Tversted givet Forklaring til Marinemyndighederne i New York.

Styrmand Tversted tilføjer, at Baad Nr. 1, ført af 1. Styrmand Liljefalk, den 14. eller 15. April blev funden paa Havbunden ved Azorerne, tom og ituslaaet; der fandtes en Lanterne og en Støvle ved Baaden, ellers er der intet fundet.

Oplæst, vedtaget.

Parterne vedtog de afgivne Forklaringer som lige saa gyldige, som om de med Ed var bekræftede.

Søforhøret sluttet.

Retten hævet.

Riise.

V. Larsen. *O. Tidemand.*

Aar 1918 den 17. September Eftermiddag Kl. 2 blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand: Overretsassessor Riise og foretoges:

Nr. 94/1918. Forhøret resumeredes.

Der fremlagdes en Liste over det savnede Mandskab med nærmere Data.

Den fremlagte Liste er saalydende:

Det fra S/S »Indien« savnede Mandskab:

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Kaptajn A. Vibe-Kierulff, Kjøbenhavn. Efterladte: Enkefru Kierulff, Griffenfeldtsgade 35.

1. Styrmand Sten Liljefalk, Kjøbenhavn. Efterladte: Enkefru H. Liljefalk, Vardegade 2.

3. Styrmand Sørensen, Kjøbenhavn. Efterladte: Fru M. Sørensen (Moder), Smallegade 17.

1. Mester C. G. Lasson, Kjøbenhavn. Efterladte: Prmlt. S. Lasson (Broder) ,N. Hemmingsensgade 3.

2. Mester V. Grønholm, Kjøbenhavn. Efterladte: Enkefru Grønholm, Under Elmene 3.

Assistent Fagerlund, Kjøbenhavn. Efterladte: Fru S. Fagerlund (Moder) Gothersgade 158 A.

Kok N. Øhre, Norge. Efterladte: Fru Øhre (Moder), Nøtterø pr. Tønsberg.

Baadsmand S. T. Petersen, Kjøbenhavn. Efterladte: Fru Olsen, Vesselsgade 18.

Tømmermand Lempiainen, Finland. Efterladte: ubekendte.

Matros C. V. Olsen, Kjøbenhavn. Efterladte: Hr. C. Jürgens, Artillerikasernen, Artillerivej.

Matros C. P. Jørgensen, Kjøbenhavn. Efterladte: Enkefru Jørgensen, Islandsgade 19.

Matros L. Skytte-Larsen, Kjøbenhavn. Efterladte Enkefru R. Larsen, Saxogade 19 2. Sal.

Letmatros F. E. Mogensen, Aarhus. Efterladte Fru Mogensen (Moder), Jægergaardsvej 63, Aarhus.

Ungmand V. Hansen, Kjøbenhavn. Efterladte: Enkefru Anna Hansen (Moder), Jægersborggade 21.

Fyrbøder C. F. E. Petersen, Kjøbenhavn. Efterladte: Frk. V. Petersen (Søster), Todesgade 12.

Fyrbøder G. F. Wulff, Kjøbenhavn. Efterladte: Fru Hansen, Gl. Mønt 21 St.

Fyrbøder F. C. Richardsen, Kjøbenhavn. Efterladte: Frk. Thyra Christensen, Howitzvej 64 A.

Messedreng G. H. Braun, Assens. Efterladte: Skolebestyrer Braun, Assens.

Fyrbøder A. J. A. Søndervang, Kjøbenhavn. Efterladte Fru Ing. Lundbye, Sølvgade 5.

Kahytsdreng Ah Sing, Kina. Efterladte: ubekendte.

Kahytsdreng Koh Sing, Kina. Efterladte: ubekendte.

Fyrbøder A. Nielsen, Norge. Efterladte: ubekendte.

Fyrbøder S. Homer, Rusland. Efterladte: ubekendte.

Fyrbøder N. G. Nystrøm, Sverrig. Efterladte: ubekendte.

Fyrbøder A. Jørgensen, Sverrig. Efterladte: ubekendte.

Kammerdreng N. Lund, Kjøbenhavn. Efterladte: Hr. N. Lund Blaagaardsgade 8 St.

Fyrbøder V. Hansen, Kjøbenhavn. Efterladte: Enkefru K. Hansen, Mathæusgade 3—4 o. G.

Fyrbøder E. W. Larsen, Kjøbenhavn. Efterladte: M. L. Larsen (Svoger), Gl. Kalkbrænderivej 44.

Fyrbøder J. P. Petersen, Kjøbenhavn. Efterladte: Fru Petersen (Moder) Baggesensgade 48.

Nr. 94/1918. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 17. September 1918.

Sv. Bærentsen,
fg. Ass

Søforhøret paany sluttet.
Retten hævet.

Riise.

»Indien«s
Rederi: Dampskibsselskabet »Orient«. Kjøbenhavn.
Reg. Tonn. Br.: 4199.
Reg. Tonn. Net.: 2699.
Tons DW.: 6600.
Bygningssted: Flensburg Schiffsbau Ges.
Bygningsaar: 1902.
Materiale: Staal.
Klasse: Lloyds Reg. ✠ 100 A 1.
Assurance: ca. Kr. 5,000,000. Krigsforsikringen for danske Skibe m. fl.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

233. M/S. »SAMSØ« af Kjøbenhavn.

Torpederet eller minesprængt i Nordsøen den 1. Maj 1918 paa Rejse fra Aarhus til London med 183 Tons Maskingods. 9 Omkomne.

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn gør vitterligt:

Aar 1918 den 27. Maj Kl. 11 Formiddag blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand: Overretsassessor Riise og dens Medlemmer: Kommandør Bræstrup og Kaptajn Møller og foretoges:

Nr. 54/1918. Søforhør i Anledning af Motorskibet »*Samsø*«s Torpedering.

Af Besætningen mødte 3. Maskinmester Knud Billing der fremlagde 1 Rapport.

Den fremlagte Rapport lyder saaledes:

Kjøbenhavn, den 25. Maj 1918.

Onsdag den 1. Maj befandt Motorskibet »Samsø« sig i Nordsøen ud for Tynen, hvor vi havde været inde for at faa Konvoj. Jeg havde paa dette Tidspunkt Vagt i Maskinen, 1. og 2. Mester stod paa Dækket ud for Døren til Maskinen, Kaptajnen og 1. Styrmand paa Broen. Pludselig hørte jeg et Brag og mærkede et stærkt Stød gennem Skibet, da dette med det samme begyndte at gaa ned, for jeg op paa Dækket. Agterskibet var det eneste, som var over Vandet. »Maskinrummet var agter«; i næste Øjeblik blev jeg af en Sø slaaet over Bord, hvor jeg blev med Skibet suget et Stykke ned; da jeg igen kom til Overfladen, flød en Del Vraggods omkring i Søen; jeg reddede mig op paa noget af dette. Et Øjeblik efter hørte jeg Raab om Hjælp og saa Letmatros Emil Rasmussen et Stykke fra mig, han var saaret og ved at synke. Jeg fik ham hjulpet op til mig, og faa Minutter efter kom et engelsk Krigsfartøj og tog os om Bord. Kaptajn Svarrer var da allerede bjerget og bragt om Bord i samme; han var ligeledes saaret. Ved Henvendelse til en af de engelske Marinesoldater erfarede jeg, at vi var de eneste reddede, og at vi var paa Vej til Sunderland, hvor vi kunde være i Løbet af 10 Minutter. Jeg hørte næste Dag, at yderligere Eftersøgninger var foretaget, men uden Resultat.

Kjøbenhavn, den 25. Maj 1918.

Knud F. B. Billing.

Nr. 54/1918. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 27. Maj 1918.

Sv. Bærentsen,
fg. Ass.

For Rederiet mødte A. Bernhard Nielsen.

For Krigsforsikringen for danske Skibe samt Krigsforsikringen mødte Kaptajn Friis.

For Bähncke & Co. mødte C. B. Christensen.

For Kasko Assurandørerne »National« mødte Kaptajn Schmidt.

Maskinmester Billing vedtog den fremlagte Rapport, som blev oplæst for ham og gennemgaaet med ham.

Komparenten tilføjer, at han ikke ved, om Skibet blev torpederet, eller om det blev minesprængt. Han har ikke selv set nogen Undervandsbaad og Kaptajnen og Letmatrosen, som han begge har talt med, vidste heller ikke paa hvilken af disse Maader Ulykken skete. Men der er ingen Tvivl om, at Skaden blev paaført udefra. Komparenten ved ikke bestemt, hvor langt de var fra Land, da Eksplosionen skete.

Han forklarer, at »Samsø« ifølge Skibslisten har Kendingssignal N. W. P. Q. og havde 172 Nettotons. Kaptajnen og Letmatrosen ligger fremdeles paa Hospitalet i Sunderland. Besætningen bestod af 12, hvoraf de 9 er druknede.

Komparenten bemærker, at der ingen Lods var om Bord.

Den for Rederiet mødte lover at sende Fortegnelse over Besætningen.

Oplæst, vedtaget.

Søforhøret udsat.

Retten hævet.

Riise.

C. Bræstrup. *J. Møller.*

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Aar 1918 den 20. Juni Kl. 3 blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand: Docent Sindballe i Henhold til Konstitution af 10. Maj d. A. og af dens Medlemmer: Direktør Hein og Kaptajn Tidemand.

Der foretoges:
Nr. 54/1918.
Forhøret fortsat.

Der fremlagdes en Udskrift af det danske Konsulat i Newcastle's Protokol samt 2 Skrivelser fra Rederiet henholdsvis af 27. og 30. Maj d. A.

De fremlagte Dokumenter lyder efter hverandre saaledes:

Udskrift af Konsulatets Protokol i Anledning af Søforklaring for M/S. »Samsø« af Kjøbenhavn.

(Sænket i Nordsøen den 1. Maj 1918.)

Søforklaring Aar 1918.

Den 7. Maj Klokken 11. F. M. optoges efter forudgaaende Beramme lse paa det Kongelige Danske Konsulat, Newcastle upon Tyne Søforklaring, i Anledning af at Motorskonnert »Samsø«, Kaptajn Svarrer af Kjøbenhavn undervejs fra Aarhus til London (Afgangsdag den 24. April) med en Ladning Maskingods den 1. Maj blev sænket i Nordsøen.

Mødte 3. Mester Billing der meddelte, at han, Kaptajnen og Rorsmanden var de eneste overlevende, samt at disse begge befandt sig paa Hospitalet i Sunderland i kvæstet Tilstand og at Helbredelse vilde tage flere Uger. Da der gaves Mulighed for at hjemsende Billing til Danmark en af de nærmeste Dage paabegyndtes Søforklaringen med hans Afhøring.

Fremstaar 3. Mester Billing. Komparenten forklarer:

at hedde Knud Frederik Bartholin Billing,
at være født i Kjøbenhavn den 6. November 1889,
at hans Bopæl er paa Kristianshavn,
at han hverken har været straffet eller tiltalt,
at han har faret med Skibet som 3. Mester fra i Februar Maaned 1918.

Paa Foranledning forklarer Komparenten:

1. De sejlede med M/S »Samsø« fra Tynen den 1. Maj? Sv.: Ja, vi kom udenfor Havnemolerne Klokken 4 Eftm.

2. Hvorledes var Vind og Vejrforholdene da? Der var lidt Sø og Vinden var vistnok sydlig eller sydøstlig med klar Luft.

3. Havde De Vagt i Maskinen? Sv.: Ja, vi var alle tre i Maskinen ned ad Floden; da vi var kommet udenfor Molerne gik 1. og 2. Mester op; jeg saa dem staa udenfor Døren og tale sammen indtil Ulykken skete.

4. Hvor lang Tid var der da hengaaet. efter at de var kommet udenfor? Sv.: Ca. 1 Timestid.

5. De hørte og mærkede da en Eksplosion? Sv.: Ja, det gav et vældigt Brag og et heftigt Ryk; jeg fløj straks op ad Leiteren og ud af Døren i Stbd. Side; Vandet væltede ind ad Døren paa Bgbd. Side. Uagtet det kun tog mig et Par Sekunder at komme paa Dækket efter Braget hørtes, fandt jeg, at hele Skibet var forsvundet undtagen en lille Del af Agterskibet; Maskinrummet saa jeg allerede fyldes med Vand, og i næste Øjeblik blev jeg taget af Søen og sank antagelig trukket ned ved Sugningen af Skibet. Da jeg kom til Overfladen igen var Skibet forsvundet, og der flød en Del Tømmer og Vraggods omkring; jeg fik fat i et Stykke af et Lukaf, hvorpaa jeg kom op, jeg hørte da svage Raab om Hjælp og saa Rorsmanden tæt ved og fik ham hjulpet op til mig; han var saaret og lidende. Nogle Minutter senere kom en Motorbaad og tog os om Bord; her sad Kaptajnen, som de havde fisket op; Blodet flød ned over hans Ansigt. Jeg hørte Kaptajnen spørge, om det var alle, der var blevet reddede, og man svarede, at der ikke var set flere; jeg hørte næste Dag i Sunderland, at yderligere Eftersøgning havde fundet Sted uden Resultat. Efter ca. 10 Minutters Forløb havde Motorbaaden bragt os ind til Sunderland. Efter kort Tids Forløb kom Ambulancen og af-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

hentede Kaptajnen og Rorsmanden, hvis Navn var Emil Rasmussen, i Motorbaaden havde man givet Kaptajnen en foreløbig Forbinding. Rorsmanden laa halvt besvimet.

6. Saa eller hørte De aldeles intet til Maskinmesteren eller andre af Besætningen, efter at De kom til Overfladen? Sv.: Nej, jeg hverken saa eller hørte andre end Rasmussen, jeg anser det sandsynligt, at de er blevet dræbte eller saarede ved Eksplosionen.

7. Saas andre Skibe i Nærheden? Sv.: Ja, der var mange baade Krigs- og Handelsskibe, der var en stor Konvoy.

Efter Oplæsningen og Godkendelse af ovenstaaende Forklaring og behørig Formaning bekræfter Komparenten samme med Lovens Ed.

Søforklaringen sluttet Kl. 12,15 Em.

Tirsdagen den 28. Maj Klokken 3,30 Em., indfandt sig paa Konsulatet Kaptajn Svarrer, der om end Invalid dog var helbredet saa vidt, at han fomente at kunne hjemrejse, saa snart Lejlighed gaves. Man satte sig i Forbindelse med Hr. Fr. Madsen, den herboende Repræsentant for Ladningsassurandørerne og Krigsforsikringen for danske Skibe og Varer; denne indfandt sig, og Søforklaringen genoptoges Kl. 4 Em.

Skibs- og Maskindagbøger samt Bemandingslisten var gaaet tabt; ligesaa Nationalitetscertifikatet; Kaptajnen angav, at det maalte 172,35 R. T. N. og var af Jern bygget i England i Aaret 1876; det blev omforandret til Motorskib og havde gennemgaaet et Eftersyn i Slutningen af 1916 i Svendborg. Skibet var ikke klassificeret. Rejsen var forløbet normalt, indtil Tynen.

Fremstaar Kaptajn Svarrer, der under Henvisning til den eventuelle Edsaflæggelse og til Lovens strenge Straf for Mened behørigt formanes til Sandhed og navnlig ogsaa derved gøres opmærksom paa, at det er hans uvægerlige Pligt intet at fordølge, som kan tjene til Oplysning. Kaptajnens Næringsbevis som Skibsfører var gaaet tabt med Skibet, men han angav, at han erholdt samme i 1917 i Kjøbenhavn ved Ministeriets Tilladelse.

Kaptajnen forklarer:

at hedde Marius Niels Svarrer,
at være født i Nordby den 10. Juni 1878,
at hans Bopæl er i Kjøbenhavn,
at han hverken har været straffet eller tiltalt,
at han har ført Skibet fra i Oktober Maaned 1917.

Paa Foranledning forklarer Kaptajnen:

1. At han ikke kan tænke sig andre herboende end den af ham opgivne, der selv eller som Repræsentanter for Tredjemand er interesserede i Sagen.

2. At Skibet ved dets Afgang fra Aarhus ikke blot var i fuld sødygtig, men endog i fortrinlig Stand, og da laa ca. $8^1/_2'$ for og ca. $10^1/_2'$ agter, (engelsk Maal).

3. At Skibet ved Tildragelsen ingen Kystloods havde om Bord, en saadan var blevet engageret, men mødte ikke ved Afsejlingen.

Yderligere udspurgt af Konsulen endvidere:

4. Var De paa Broen, da Ulykken skete? Sv.: Ja, der var første Styrmand, Rorsmanden og mig.

5. Hvorledes var Vind og Vejrforholdene? Sv.: Vinden S. O. Styrke 4 og Søen 4. Klart.

6. Hvor befandt Skibet sig, da Eksplosionen skete? Sv.: Omtrent tvers af Sunderland, vi var afgaaet fra Tynen Kl. 2,15 og stødte udenfor til en større Konvoj, der henimod Kl. 4 begyndte at gaa Sydefter; Eksplosionen maa være sket ca. Kl. 5, paa hvilket Tidspunkt mit Uhr er standset.

7. Lagde De Mærke til nogen U-Baad, Mine eller andet usædvanligt forinden Ulykken skete? Sv.: Der befandt sig i Konvojen udenfor os en stor Damper, som gav en fortsættende Række af advarende Signaler med Dampfløjten. Jeg saa 3 eller

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

4 Aeroplaner hurtig styrende i den Retning hvor den signalerende Damper var, hvorpaa jeg bemærkede til Styrmanden, at der vistnok maatte være noget i Vejen og at de maatte have set noget, hvortil han svarede: »Ja, det er der vist«. I samme Øjeblik blev alt sort for mig og jeg kom først atter til Bevidsthed, da jeg laa i Vandet. Skibet var da forsvundet, i kort Afstand saa jeg vor Redningsflaade, som jeg fik fat i og kom op paa; her hørte jeg nogen raabe om Hjælp, det var vistnok Billing, og straks derefter kom en Patroillemotorbaad og tog mig ombord og derefter toges Billing og Rorsmanden ombord.

8. Saa De nogen andre af Besætningen? Sv.: Nej, ingen, hverken levende eller døde; jeg spurgte Motorbaadens Folk om der ikke var flere at finde, hvortil de svarede nej og at de havde været Stedet rundt flere Gange.

9. Har De nogen Mening om, hvor lang Tid der hengik inden Motorbaaden kom tilstede efter Eksplosionen? Sv.: Det kan kun have været nogle faa Minutter.

10. Formener De, at det var en Torpedo eller en Mine der foraarsagede Eksplosionen? Sv.: Jeg saa intet, men tror det var en Torpedo; Folkene i Motorbaaden bekræftede ogsaa denne min Opfattelse.

11. Hvad var Antallet af Skibets Besætning? Sv.: 12 Mand ialt.

12. Kan De opgive de manglende 9 Mands Navne og Adresser? Sv.: 1. Mesters Navn var C. C. Jørgensen, Baldersplads 4, København. 2. Mesters Navn var I. Luos, Kristianshavn, vistnok Amagerboulevard. 1. Styrmands Navn var Hjalmar Jørgensen, han var fra Marstal, var senest bosiddende i Ranbøl Station pr. Vejle. 2. Styrmands Navn var Rasmussen, hans Adresse mindes jeg ikke, han var fra Aarhus, hvor hans Fader var ved Politiet. Hovmester Larsen boede i Hjelmensgade, Aarhus. Koksmate Arthur Jessen var vistnok fra Esbjerg, jeg tror at hans Fader sejler som Styrmand med S/S »Frejr«. Matros G. Sigurdsson, Marienlystgade, Odense, han var Islænder. Matros Carl Sørensen, Aarhus, Adresse ukendt. Letmatros Ole Jensen, Aarhus, Adresse ukendt. Hertil kommer: Letmatros Emil Rasmussen, Sølystgade, Aarhus, som fremdeles ligger paa Hospitalet i Sunderland. Billing og jeg kompletterer hele Besætningen.

13. Kan De meddele hvor længe Rasmussen formenes at maatte forblive paa Hospitalet i Sunderland? Sv.: Det kan vist desværre have lange Udsigter, maaske flere Maaneder.

Paa Konsulens Spørgsmaal til den som interesseret mødte samt til Kaptajnen, der nu gjordes bekendt med foranstaaende Forklaringer, om yderligere Spøgsmaal ønskes rettet til den afhørte svarer begge benægtende.

Konsulen mener det ikke i Undersøgelsens Interesse nødvendigt at udsætte Søforklaringens Afslutning, men eventuelt senere at afhøre Letmatros Rasmussen, naar hans Helbredelse er saa fremskreden, at han kan give Møde og derefter at indsende hans Forklaring som Supplement.

Efter at være blevet behørigt formanet til Edsaflæggelse bekræfter Kaptajn Svarer sin Forklaring med Løvens Ed.

Konsulen henleder endnu Kaptajnens Forpligtelse til i sin Tid i Danmark at melde sig til Søforhør.

Søforklaringen sluttet Kl. 5,45 Em.

Louis Zøllner,
Konsul.

Nr. 54/1918. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 20. Juni 1918.

Sv. Bærentsen,
fg. Ass.

EINAR HOLM.
Skibsrederi.

København K., den 27. Maj 1918.
Linnesgade 6.

Til
Sø- og Handelsreten i København,
Holmens Kanal.

Nedenstaaende fremsendes den af Retten ønskede Fortegnelse over M/S »Samsø«s Mandskab.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Kaptajn Marius Niels Svarrer, Holbækgade 1, her.

1. Styrmand Harald Jørgensen, Ranbøl Station.

2. Styrmand Christian Rasmussen, Aarhus.

1. Maskinmester Carl Jørgensen, Baldersplads 6, her.

2. Maskinmester Einer Thorvald Lous, Holmblads Boulevard 3, her.

3. Maskinmester Knud Billing, Kristianshavns Fængsel, her.

Hovmester I. Larsen, Aarhus.

Messedreng Arthur David Tebbal Jessen, Nansensgade 40, her.

Matros Gudmundur Valdimar Sigurdsson, Odense.

Matros Carl Valdemar Sørensen, Aalborg.

Letmatros Ole Jensen, Aarhus.

Letmatros Emil Rasmussen, Aarhus.

Af ovenstaaende er Kaptajn M. N. Svarrer, Maskinmester Knud Billing og Letmatros Emil Rasmussen reddet.

Med Højagtelse
pr. Einar Holm.
K. Stryg.

Nr. 54/1918. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 20. Juni 1918.

Sv. Bærentsen,
fg. Ass.

EINAR HOLM.
Skibsrederi.

København K., den 30. Maj 1918.
Linnesgade 6.

Til
Sø- og Handelsreten i København,
Holmens Kanal.

M/S »Samsø«.

I Fortsættelse af min Skrivelse af 27. ds. til Sø- og Handelsretten tillader jeg mig nedenstaaende at supplere mine Oplysninger angaaende ovennævnte Skibs Besætning.

Kaptajn Marius Niels Svarrer er født 10. Juni 1878.

1. Maskinmester Carl Christian Theodor Jørgensen er født 28. August 1871.

2. Maskinmester Einer Thorvald Lous er født 11. August 1880.

1. Styrmand Hjalmar Frederik Jørgensen er født 31. December 1879.

2. Styrmand Christian Vitus Dam Rasmussen er født 7. Januar 1883.

Hovmester Julius Larsen er født 26. Februar 1882.

Messedreng Arthur David Tebbal Jessen er født 12. Juni 1900.

3. Maskinmester Knud Frederik Bartholin Billing er født 6. November 1889.

Matros Gudmundur Valdimar Sigurdsson er født 10. Maj 1891.

Matros Carl Valdemar Sørensen er født 6. Marts 1869.

Letmatros Anders Emil Aage Rasmussen er født 16. Juni 1900.

Letmatros Ole Jensen er født 20. Marts 1899.

Med Højagtelse
pr. Einar Holm.
K. Stryg.

Nr. 54/1918. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 20. Juni 1918.

Sv. Bærentsen,
fg. Ass.

For Rederiet E. Holm mødte A. Bernhard Nielsen.

For Krigsforsikringen for danske Skibe og danske Søkrigsforsikring for Varer mødte Kaptajn Michelsen.

For Kaskoassurandørerne »National« mødte Kaptajn Schmidt.

For Bähncke & Co. mødte C. B. Christensen.

Af Besætningen mødte Kaptajn Marius Niels Svarrer.

Kaptajnen forklarer at Skibets Kendingsbogstaver var N. W. P. Q., dets Størrelse 172,35 netto Registertons. Det var lastet med Maskingods, vistnok ca. 180 Tons.

Ladningen tilhørte Frich & Co., Aarhus. Skibet var krigsforsikret i Krigsfor-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

sikringen for danske Skibe, kaskoforsikret i »National«.

Kaptajn Schmidt bemærker, at Kaskoforsikringen androg ca. 205,000 Kr.

Ladningen var krigsforsikret i dansk Krigsforsikring for Varer for et Beløb af 550,000 Kr. Om der var tegnet almindelig Søforsikring for Varerne vides ikke. I Selskabet »Absalon« var der gennem Bähncke & Co. tegnet en Krigsinteresseforsikring paa 125,000 Kr.

Kaptajnen henholder sig til den af ham i det danske Konsulat i Newcastle afgivne Forklaring. Som der anført mener Kaptajnen at Ulykken skyldes en Torpedo. Skibet bar ikke de danske Nationalitetsmærker, men bar dansk Flag og Vejret var klart. De danske Nationalitetsmærker var malede over, fordi Skibet paa en foregaaende Rejse havde været i Frankrig, hvor de ikke maatte bæres. Kaptajnen har ikke senere tænkt paa at male dem paa igen. Skibets Navn og Hjemsted (Kalundborg) var angivet paa Agterenden. Midtskibs var Navnet malet over. Ogsaa dette var sket i Frankrig efter de franske Autoriteters Ordre. Ordet »Danmark« forekom ikke noget Sted paa Skibets Skrog.

Af de 3 reddede ligger Letmatros Emil Rasmussen paa Hospitalet i Sunderland. Han har brækket Benet paa 3 Steder og desuden et Ribben.

Kaptajnen paadrog sig selv nogle Ansigtslæsioner, som dog nu er lægte og han forstuvede sin ene Fod.

Angaaende de omkomne bemærker Kaptajnen at 1. Mester Jørgensen boede Baldersplads 6 (ikke 4), København, han efterlader sig Enke, men saa vidt Kaptajnen ved ingen Børn. Enken har faaet Underretning om Ulykken af Rederiet.

2. Mester Lous (ikke Luos) boede Holmblads Boulevard 3, han var gift og havde et Barn. Enken har faaet Underretning fra Rederiet.

1. Styrmand Jørgensen var gift og havde 4 Børn. Enken har faaet Underretning om Ulykken.

Hovmester Larsen var gift, men havde ingen Børn.

Arthur Jessen var ugift.

Sigurdsson var vistnok gift.

Iøvrigt henholdt Kaptajnen sig til de af ham til det danske Konsulat i Newcastle afgivne Forklaringer.

A. Bernh. Nielsen bemærkede at der er givet Underretning til samtlige de omkomnes efterladte.

Kaptajnen bemærker at der intet blev reddet af de ombordværendes Ejendele, ligesom Skibets Papirer gik tabt. Ogsaa Redningsbaadene gik tabt.

A. Bernh. Nielsen forespurgte om den Letmatros som ligger syg i England skulde møde til Forklaring hvis han kom hertil Byen, hvilket var usikkert.

Det bemærkes hertil at han burde møde, men under Hensyn til at det var usikkert om han kom her til Byen, vilde Retten slutte Forhøret.

Oplæst. Vedtaget.

Søforhøret sluttet.

Retten hævet.

K. Sindballe.

V. T. Hein. *O. Tidemand.*

»Samsø«s
Rederi: Einar Holm. København.
Reg. Tonn. Br.: 324.
Reg. Tonn. Net.: 172.
Tons DW.: 500.
Bygningssted: Raylton Dixon & Co. Middlesbrough.
Bygningsaar: 1876.
Materiale: Jern.
Klasse: —
Assurance: Kr. 230,000. Krigsforsikringen for danske Skibe.

234. Bark »THORALF« af Kjøbenhavn.

Sænket i St. Georges Kanalen den 8. Maj 1918 paa Rejse fra Black River, Jamaica, til Fletwood med 591 Tons Logwood. Ingen Omkomne.

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn gør vitterligt:

Aar 1918 den 3. Juni Kl. 2 blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand: Docent Sindballe i Henhold til Konstitution af 10. Maj d. A. og af dens Medlem-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

mer: Kaptajn Olsen og Kaptajn Tidemand.

Der foretoges:

Nr. 55/1918. Søforhør i Anledning af Bark »*Thoralf*«*s* Sænkning.

For Rederiet samt for Petersen, Møller & Hoppe mødte Korrespondent Ernst Philipson.

For Krigsforsikringen for danske Skibe mødte A. L. Fabricius.

Af Besætningen mødte: Kaptajn Simon Peter Andersen, der fremlagde Udskrift af en for Konsulatet i Liverpool aflagt Søforklaring.

Den fremlagde Udskrift af Søforklaringen lyder saaledes:

Søforklaring.

Aar 1918 den 14. Maj Kl. 11 Fm. optoges efter foregaaende Berammelse paa det danske Konsulat i Liverpool Søforklaring i Anledning af, at Bark »Thoralf« af København, Kaptajn Simon Peter Andersen af Thurø, undervejs fra Black River, Jamaica (Afgangsdag den 24. Februar 1918) bestemt til Fleetwood med en Ladning Logwood, den 8. Maj 1918 blev sænket af en Undervandsbaad.

Konsulen fremlagde Kaptajnens Anmeldelse, medens alle Skibspapirerne er gaaet tabt med Undtagelse af Bemandingslisten.

Mødt var Kaptajnen og efter forudgaaende Aftale med Konsulen af Besætningen: Styrmand Christian Petersen samt Kok og Hovmester Anton Marius Petersen.

Fremstaar Kaptajn Simon Peter Andersen, der under Henvisning til den eventuelle Edsaflæggelse og til Lovens strenge Straf for Mened behørigt formanes til Sandhed og navnlig derved ogsaa gøres opmærksom paa at det er hans uvægerlige Pligt intet at fordølge som kan tjene til Oplysning.

Kaptajnen forklarer:

at hedde Simon Peter Andersen;

at være født paa Thurø den 9. September 1870;

at hans Bopæl er paa Thurø;

at han hverken har været straffet eller tiltalt;

at han har ført Skibet siden 6. September 1916;

at han erholdt Næringsbevis som Skibsfører i Svendborg den 20. September 1895;

at Skibet maalte 535 $^{95}/_{100}$ R. T. N. og var bygget af Fyr i Grimstad Aaret 1896 samt havde Kendingsbogstaverne N. V. D. R.

Anmeldelsen gennemgaas Punkt for Punkt med Kaptajnen, der Punkt for Punkt fastholder samme.

Paa Anledning forklarer Kaptajnen:

At han forlod Black River, Jamaica, den 24. Februar 1918. Intet nævneværdigt passeredo før Onsdag den 8. ds. da en Undervandsbaad observeredes i Syd ca. 2 Kvartmil af, men da ingen Varselssignaler blev afgivet antoges den at være af engelsk Nationalitet. Kl. ca. 6,30 Fm. forsvandt den fra Havets Overflade. Kl. 7 Fm. saas en Torpedo gaa ca. 3 Fod agten for Skibets Ror; hele Besætningen kaldtes øjeblikkelig paa Dæk og en Del Sejl bjærgedes og Livbaaden sattes paa Vandet. Periskopet fra Undervandsbaaden saas nu tæt ved Skibssiden og straks efter kom den til Syne paa Havets Overflade. Vi var da komne klar af Skibet med Livbaaden, men beordredes langs Siden af Undervandsbaaden. Kaptajnen og fire Mand af Besætningen blev beordret om Bord paa Undervandsbaaden medens tre af dennes Besætning blev — af Styrmanden og fire Mand — sat over til »Thoralf«, hvor de tilvendte sig 16 Gallons Petroleum, 2 Kompasser samt et stort nyt Sejl og derefter satte Ild i Kahytten samt firede 2 Bomber under Bunden af Skibet midtskibs. Disse eksploderede straks efter at Livbaaden havde forladt »Thoralf« og Flammerne brød ud gennem Kahytskapperne. Nogle Minutter senere sank »Thoralf« i til Skandækket og kort Tid derefter forsvandt Skibet under Vandet. Skibets Papirer var paa Opfordring afleveret til Undervands-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

baadens Chef. Da Sænkningen fandt Sted, stod Skibet omtrent 20 Kvartmil misvisende S. Ø. for Counigbeg Fyrskib. Vinden var N. N. O. flovt, senere omløbende og stille. Efter Sænkningen roedes N. V. og Nord efter, Søen moderat. Kl. ca. 3 Eftermiddag fik Sigte af Barrils Fyrskib, roede efter samme. Kl. ca. 4,30 var tæt ved Fyrskibet, samme afgav da Signalskud til en vestgaaende engelsk Damper om at stoppe og tage os ombord, hvorpaa vi roede langs Siden af Damperen og blev taget om Bord og Livbaaden paa Slæb. Kl. ca. 5 Morgen næste Dag blev vi landsatte i Queenstown. En af »Thoralf«s Besætning, en Neger fra Jamaica, havde Chefen for Undervandsbaaden forlangt udleveret efter at han havde gennemgaaet Skibets Folkeliste. I Queenstown meldtes Protest og foretoges forskelligt i Sagens Anledning samt overleveredes til den danske Vice-Konsul i Cork en Forklaring af Sænkningen, underskrevet af hele det nuværende Mandskab, som derefter afrejste til Liverpool Lørdag Eftermiddag Kl. 2,20.

Oplæst. Godkendt.

Fremstaar Styrmand Christian Petersen, der under Hensyn til den eventuelle Edsaflæggelse og til Lovens strenge Straf for Mened behørigt formanes til Sandhed og navnlig derved gøres opmærksom paa, at det er hans uvægerlige Pligt intet at fordølge som kan tjene til Oplysning.

Komparenten foreviser sit Næringsbevis som Styrmand, dateret Rudkøbing den 8. Marts 1892.

Komparenten forklarer:

at hedde Christian Petersen;
at være født paa Spaadsbjerg, Langeland, den 2. Februar 1859;
at hans Bopæl er Pasopvej 10, Svendborg;
at han hverken har været straffet eller tiltalt;
at han har faret med Skibet som Styrmand siden 25. Juni 1917.

Anmeldelsen og Kaptajnens Forklaring gennemgaas Punkt for Punkt med Komparenten, der Punkt for Punkt tiltræder samme.

Oplæst. Godkendt.

Fremstaar Kok og Hovmester Anton Marius Petersen, der under Henvisning til den eventuelle Edsaflæggelse og til Lovens strenge Straf for Mened behørigt formanes til Sandhed og navnlig derved ogsaa gøres opmærksom paa, at det er hans uvægerlige Pligt intet at fordølge, som kan tjene til Oplysning.

Komparenten forklarer:

at hedde Anton Marius Petersen;
at være født i København den 30. Juni 1896;
at hans Bopæl er Raadmandsgade 35, Havehuset, København L.;
at han hverken har været straffet eller tiltalt;
at han har faret med Skibet siden 19. November 1917.

Anmeldelsen og Kaptajnens Forklaring gennemgaas Punkt for Punkt med Komparenten, der Punkt for Punkt tiltræder samme.

Oplæst. Godkendt.

Konsulen mener det ikke i Undersøgelsens Interesse nødvendigt at afhøre flere af de af Besætningen mødte og hermed er Kaptajnen indforstaaet.

Samtlige Deponenter, der var bleven afhørt enkeltvis, fremtræder nu samlede og bekræfter — efter samlet at være blevet behørigt formanet til Edsaflæggelse — hver for sig deres Forklaring med Lovens Ed.

Konsulen henleder endnu Kaptajnens Opmærksomhed paa hans Forpligtelse til i sin Tid i Danmark at melde sig til Søforhør.

Søforklaringen sluttet Kl. 12,30 Fm.

I. T. Carøe,
Konsul.

Nr. 55/1918. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 3. Juni 1918.

Sv. Bærentsen,
fg. Ass.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Hvem der ejede Ladningen ved Komparenten ikke, det har sikkert været et engelsk Firma og den har sikkert været forsikret i England. Skibet var krigsforsikret i Krigsforsikringen for danske Skibe; hvor anden Forsikring for Skibet var tegnet ved Komparenten ikke.

Den til det danske Konsulat i Liverpool indgivne Anmeldelse forblev i Liverpool.

Den af Kaptajnen for den danske Konsul i Liverpool afgivne Forklaring gennemgaas med Komparenten der vedstaar den.

Han tilføjer, at den Neger, Undervandsbaaden beholdt, var engelsk Undersaat.

Redningsbaaden solgte Komparenten i Queenstown for 20 Strl., hvilket Beløb er indført i Kaptajnens Regnskab.

Paa Anledning tilføjer Komparenten at han spurgte Undervandsbaadens Chef om Skibet ikke kunde faa Lov til at passere, men det sagde Undervandsbaadens Chef nej til.

Paa Anledning tilføjer Komparenten yderligere, at Undervandsbaadens Nummer ikke var at se, men at Baadens Besætning sagde, at dens Benævnelse var Helgoland 2.

Ingen af de mødende havde noget Ønske om at Styrmanden blev afhørt.

Oplæst. Vedtaget.

Søforhøret sluttet.

Retten hævet.

K. Sindballe.

O. Tidemand. *H. S. A. Olsen.*

»Thoralfes
Rederi: Sejlskibsselskabet Bark »Thoralf« A/S.
Reg. Tonn. Br.: 586.
Reg. Tonn. Net.: 536.
Bygningssted: Grimstad.
Bygningsaar: 1896.
Materiale: Træ.
Klasse: Norske Ver. —
Assurance: Kr. 172,500. Svenske Lloyd og Krigsforsikringen for danske Skibe.

---

235. Skonnert »EMBLA« af Rødby Havn.

Beskudt og sænket i Nordsøen den 14. Maj 1918 paa Rejse fra Hull til Odense med 223 Tons Kul. Ingen Omkomne.

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn gør vitterligt:

Aar 1918 den 21. Maj Kl. 1 blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand: Overretsassessor Riise og dens Medlemmer: Kommandør Maegaard og Kaptajn Møller.

Der foretoges:

Nr. 53/1918. Søforhør i Anledning af, at Skonnert »*Embla*« af Rødby Havn er bleven torpederet.

For Fjerde Søforsikringsselskab og Krigsforsikringen for danske Skibe mødte A. L. Fabricius.

Af Besætningen mødte:

Føreren Frederik Rasmussen, Svendborg.

Styrmand Martin Larsen.

Letmatros Karl Anthon.

Ungmand Louis Petersen.

Kok Jørgen Hansen.

Kaptajnen afleverede en Rapport, som fremlagdes og bemærkede, at »Embla« var bygget i 1875, havde Kendingsbogstaverne N. P. H. D., 157 brutto Tons og 140 netto og tilhørte A. C. Rasmussen, Svendborg.

Den fremlagte Rapport er saalydende:

Rapport
over
Sænkning af Skt. »Embla« af Rødby Havn.

Skibet afsejlede den 3. Maj 1918 fra Hull med en Ladning Kul bestemt for Holbeck & Søn. Fra den 3. Maj til 11. Maj lan Skibet til Ankers paa Grimsby Red grundet paa Modvind. Lørdag den 11. Maj afsejlede vi fra Grimsby Red, og Rejsen forløb uden Uheld til Tirsdag Em. den 14. Maj Kl. 3, da Styrmand M. Larsen havde Vagt. Vi var lige gaaet fra Dækket og ned for at se i Kortet, da det var Meningen at Kursen skulde forandres Kl. 4. Pludselig hører vi Skud og farer op paa

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Dækket og varpede Tøj som vi havde klart i Baaden, jeg tog Journalen og kastede ned i Baaden, og saa forlod vi Skibet, som Undervandsbaaden stadig beskød med Granater. Efter at have affyret mellem 20—25 Skud kom han hen til os og tog os ombord og gik derefter ombord i »Embla« og tog Proviant og Skibets Papirer og sænkede det med Bomber. Derefter kom vi i vor Baad igen og blev Onsdag Em. den 15. Maj Kl. 7 optaget af svensk Fiskekutter »Asta« 7—8 Sm. vest for Hviddingsøen paa Norges Kyst, ca. 57° 45′ N. Brd., 3° 30′ Ø. Lgd.

F. Rasmussen,
Fører.
Skt. »Embla«.

Nr. 53/1918. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 21. Maj 1918.

Sv. Bærentsen,
fg. Ass.

Han forklarer endvidere, at hele Besætningen er tilstede her og at han telegrafisk har anmodet Rederen om at underrette Assurandørerne.

Den fremlagte Rapport blev oplæst for og gennemgaaet med de mødte. Kaptajnen og Besætningen vedtog den og bekræftede dens Rigtighed med Bemærkning, at de ikke havde noget at føje til, og at de havde gisset Skibets Plads i Sænkningsøjeblikket som i Rapporten angivet. De havde beregnet, at de den 14. Maj ved 4-Tiden om Eftermiddagen skulde ændre Kurs for at naa ud af Farezonen.

De tilføjer, at efter deres Bevægelser, indtil de mødte »Asta« 7—8 Kvartmil vest for Hviddingsøen, kan det passe, at Sænkningsstedet var det i Rapporten angivne. Besætningen paa Undervandsbaaden var tysk. Nummer eller andet Kendingstegn paa den har de ikke set. Kaptajnen protesterede mod Sænkningen. Undervandsbaadens Chef tog intet Hensyn til Protesten og angav ingen Grund til Sænkningen. Skibsjournalen, som var det eneste Kaptajnen fik udleveret, mistede de, da de bordede »Asta«.

Kaptajnen bemærker med Tiltrædelse af de øvrige af Besætningen, at det i Rapporten angivne Sænkningssted er taget efter den foregaaende Dags Middagsbestik for Breddens Vedkommende, for Længdens Vedkommende for Sænkningsdagens Middagsbestik.

Forklaringen vedtoges som edsgyldig.

Oplæst. Vedtaget.

Søforhøret sluttet.

Retten hævet.

Riise.

C. F. Maegaard. *I. Møller.*

»Embla«s
Rederi: A/S Rederiet »Falken«. Svendborg.
Reg. Tonn. Br.: 157.
Reg. Tonn. Net.: 140.
Bygningssted: Troense.
Bygningsaar: 1875.
Materiale: Eg.
Klasse: Bur. Ver. ✠ 16—3 5/6 G. 1. 1.
Assurance: Kr. 40,000. Det kgl. oktrojerede Søassurance-Kompagni m. fl.

—

236. 3m. Skonnert »KIRSTINE JENSEN« af Thurø.

Sænket i Middelhavet den 19. Maj 1918 paa Rejse fra Gøteborg til Tunis med 100 Tons Tændstikker. Ingen Omkomne.

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn gør vitterligt:

Aar 1918 den 30. Juli Kl. 1 blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand: Overretsassessor Riise og dens Medlemmer: Kaptajn Larsen og Kaptajn Møller.

Der foretoges:

Nr. 72/1918. Søforhør i Anledning af Skonnert »*Kirstine Jensen*«s Sænkning.

Af Besætningen mødte:

Kaptajn Christian Carl Emil Andersen.

Styrmand Michael Christensen.

Matros Johannes Petersen.

For Rederiet mødte E. Nissen.

For Krigsforsikringen for danske Skibe mødte Kaptajn Michelsen.

Kaptajnen forklarer, at Skibets Kendingssignal var N. K. J. V., Register Tons

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

brutto 168,32, hjemmehørende i Svendborg,, Rederen E. Nissen & Co.

Der fremlagdes Uddrag af 3mastet Skonnert »Kirstine Jensen«s Skibsjournal for Rejsen Gibraltar til Tunis.

Det fremlagte Uddrag af Skibsjournalen lyder saaledes:

Uddrag
af
3m. Skonnert »Kirstine Jensen«s Skibsjournal ang. Skibets Sænkning i Middelhavet paa dets Rejse fra Gibraltar til Tunis.

Lørdag den 18. Maj 1918. Skibets Sted efter Bestikket 36° 48′ N. Br. 1° 25′ V. Lgd. 3 Dage i Søen, styret Kurs s/v N. 62 Ø. Vind V. S. V. Styrke 2, Skyet, Bar. 765.

Kl. 6,45 Em. observeredes en opdykket Undervandsbaad ca. 1 Sml. agterude kommende hen imod Skibet. Ca. 10 Minutter senere sendte den et skarpt Skud tæt foran Stævnen af os. Vi drejede straks til og brasede bak. Undervandsbaaden, der nu var ca. $^1/_2$ Sml. fra os, stoppede ligeledes og blev liggende tværs af os med Bredsiden til os. Da den hverken gjorde Mine til at ville nærme sig eller ved Signal lod os forstaa, hvad den havde i Sinde, antog jeg, at dens Chef agtede at lade Skibet skyde i Sænk paa Stedet, hvor den laa, og blot ventede paa at vi skulde komme fra Borde, hvorfor jeg lod Redningsbaaden sætte i Vandet og gik sammen med Besætningen i den, medtagende Skibsjournalen, Skibspapirerne og den nødvendige Proviant. Kl. 7,15 forlod vi Skibet og efter at have roet i ca. 10 Minutter stoppede vi for at afvente Begivenhedernes Gang. Undervandsbaaden blev stadig liggende uden at foretage sig noget og uden at have hverken Signaler eller Nationalitetsflag sat. Kl. 7,30 i Mørkningen saas Undervandsbaaden endelig røre sig og tilsyneladende nærme sig Skibet, men kort efter skjulte Mørket alt for os. Vejret var imidlertid blevet stille og der var en svag Dønning fra Vest. Kl. 8 Em. hørtes et Skud fra Skibets Retning og Kl. 9 Em. hørtes endnu et Skud, og vi antog nu at Skibet blev sænket. Kl. 11 Em. lod jeg Baaden ro hen i den Retning, hvor jeg mente, at Skibet skulde ligge, men vi kunde intet opdage, og blev saa liggende for at afvente Daggry.

Kl. 4,30 Fm. opdagedes Undervandsbaaden tæt ved os og Skibet noget længere borte. Kort efter stod Undervandsbaaden hen imod os og det blev betydet os at lægge til langs Siden af den. Dens Chef spurgte mig nu paa tysk, hvorfor jeg ikke var roet hen til hans Baad om Aftenen, saa han kunde have set Papirerne, hvorpaa jeg svarede, at da han ikke havde tilkaldt mig hverken ved Signaler eller paa anden Maade tænkte jeg, at han uden videre agtede at sænke Skibet. Paa mit Spørgsmaal hvorfor han ikke var løbet mig paa Prajehold, svarede han, at det gjorde Undervandsbaadene ikke mere af Forsigtighedshensyn. Han forlangte nu at faa Papirerne at se og erklærede kort efter at Skibet skulde sænkes, da det havde Kontrabande inde bestemt til den franske Stat. Jeg svarede ham, at jeg ikke havde kunnet faa ud af Papirerne at Ladningen var bestemt til Staten. men at Ladningsmodtageren tværtimod var et privat Firma, hvilket han benægtede. Chefen tilbød os nu at vi kunde gaa ombord paa Skibet, hvis der var noget mere vi ønskede at tage med, hvilket Tilbud vi modtog. Alt ombord viste sig at være urørt og vi forsynede os nu med noget mere Proviant og forskellige nødvendige Sager. Efter at have været ombord i ca. 10 Minutter blev vi beordret i Baaden igen efterladende en Officer og en Matros der var fulgt med os. Vi blev nu af Undervandsbaaden slæbt nordefter i ca. $^1/_2$ Time, hvorefter den forlod os efter at vi først havde faaet noget varmt Kaffe og efter at Chefen havde raadet mig til at sætte Kursen mod Cartagena. Vi blev foreløbig liggende, hvor Undervandsbaaden havde sluppet os for at være Vidne til at Skibet blev sænket. Undervandsbaaden løb nu langs Siden af Skibet

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

og laa der nogen Tid og først Kl. 8 Fm. faldt det første Skud. Efter at der var affyret 4 à 5 Skud, begyndte vi at ro, styrende m/v N. N. Ø. Ialt faldt der fra Kl. 8 til Kl. 10 Fm. ca. 25 Skud mod Skibet, men paa sidstnævnte Tidspunkt, da vi var nær ved at tabe Skibet af Syne, stod tilsynelandende hele Rigningen endnu, og Skibet laa stadig paa ret Køl. Kl. 11 Fm. saas Land ca. 4 Streger for om Bagbord og kort efter Middag fik vi Land i Sigte ret forude som vi antog var Kysten ved Cartagena, hvilket senere viste sig at være rigtig. Det vedblev at være stille hele Søndagen og den følgende Nat, saa vi maatte stadig ro, kun afbrudt af Tiden til de nødvendige Maaltider og et 4 Timers Hvil om Natten. Kort efter Solnedgang fik vi Cap Tinoso Fyr i Sigte 1 Streg om Bagbord og senere paa Natten saas baade Escombrera og Mazanon Fyr. Ved Nitiden den følgende Formiddag kom der lidt Vind af V. S. V. og Kl. 10½ samme Fmd.

Den 20. løb vi ind i Cartagenas Havn og aflagde Rapport til Marineautoriteterne, og den danske Konsul. Fra U-Baaden overhalte os Lørdag Aften til Søndag Aften havde der ingen Skibe været i Sigte, men i Løbet af Søndag Nat og Mandag Morgen saas flere Dampere. U-Baaden havde intet Nummer paamalet og førte intet Flag, men at den var tysk fremgik bl. a. af den Omstændighed, at der var to dansktalende Sønderjyder om Bord.

Cartagena, den 20. Maj 1918.

E. Andersen.

Rigtigheden af ovenstaaende Rapport bevidnes.

M. Kristensen, Styrmand.
J. Petersen, Matros.
Arthur Laursen, Letmatros.

Nr. 72/1918. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 30. Juli 1918.

Krarup Jørgensen,
fg. Ass.

Uddraget blev oplæst, fandtes stemmende med den tilstedeværende Skibsdagbog og blev vedtaget af de mødende, der ligeledes bekræftede den i Uddraget indeholdte Bestemmelse af Skibets Sted, da det blev standset af Undervandsbaaden. Skibet sejlede med en Ladning Tændstikker fra Gøteborg til Tunis.

Skonnerten var forsynet med de sædvanlige Nationalitetsmærker, paamærket Skroget.

Skibsbaaden blev afleveret til den danske Konsul i Carthagena. Han kunde ikke faa den solgt.

Oplæst, godkendt.

Søforhøret sluttet.

Retten hævet.

Riise.

V. Larsen. *J. Møller.*

»Kirstine Jensens«
Rederi: E. Nissen & Co. Svendborg.
Reg. Tonn. Br.: 168.
Reg. Tonn. Net.: 143.
Bygningssted: Rønne.
Bygningsaar: 1899.
Materiale: Jern.
Klasse: Bur. Ver. ✠ I ³/₄ G. 1. 1.
Assurance: Kr. 184,000. Krigsforsikringen for danske Skibe m. fl.

237. M/S. »DRONNING MARGRETHE«.

Skudt i Sænk i Nordsøen den 28. Maj 1918 paa Rejse fra Gøteborg til Rouen med 421 Tons Træmasse. Ingen Omkomne.

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn gør vitterligt:

Aar 1918 den 20. Juni Kl. 3 blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand: Docent Sindballe i Henhold til Konstitution af 10. Maj d. A. og af dens Medlemmer: Direktør Hein og Kaptajn Tidemand.

Der foretoges:

Nr. 60/1918. Søforhør i Anledning af M/S. »*Dronning Margrethe*«s Sænkning.

For Rederiet »Danevirke« A/S. mødte Kaptajn P. J. Jørgensen.

For Petersen, Møller & Hoppe mødte Korrespondent Philipson.

For Krigsforsikringen for danske Skibe mødte Kaptajn Michelsen.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Petersen, Møller & Hoppe har desuden givet Meddelelse til H. Just Abildgaard jun., her, og Befragtere og Afladere, Ekman & Co. i Gøteborg.

Af Besætningen mødte:

Kaptajn Hans Chr. Godtfred Grøndahl.

1. Maskinmester Aage Holger Christiansen.

2. Styrmand Hjalmar Villiam Lyngaa Madsen.

Hovmester Chr. Julius Jansen.

Smører Ole P. Johansen.

Letmatros Carl Abraham Christensen.

Der fremlagdes en Rapport.

Den fremlagte Rapport oplæstes og godkendtes af de mødende.

Den fremlagte Rapport er saalydende:

Rapport angaaende M/S Dronning Margrethes Sænkning i Nordsøen den 28. Maj 1918.

M/S Dronning Margrethe afgik fra Gøteborg den 25. Maj Kl. 4 Emd. til Rouen med en Ladning bestaaende af ca. 421 Tons tør Træmasse. Ved Vinga Ft. kvitteredes den svenske Lods og Rejsen fortsattes Nordpaa langs den svenske Kyst indenfor Tremilegrænsen og østen om Våderøerne, Kosterøerne og Torbjørnskær.

Ved Middagstid den 26. Maj passeredes Færder Ft., hvor Skibets Kendingssignal var hejst, derfra fortsattes S. W. efter, ligeledes indenfor den norske Tremilegrænse.

Kl. 4 Em. den 27. Maj pejledes Lister Ft. i misv. Nord 3 Km. Afst. Kursen sattes til W. S. W. $^1/_2$ W. Vinden var da N. V. 5 med temmelig krap Sø.

Den 28. Maj ved Middagstid var Skibet efter Bestikket paa 56° 56′ N. Brd. og 2° 57′ Ø. Lgd. Den obsv. Brd. gav samme Resultat som den gissede. Kursen var stadig V. S. V. $^1/_2$ V., og kort efter at der var bleven set paa Skibets Patentlog. Kl. 8,15 samme Aften (Skibet befandt sig da ca. 140 Km. fra den engelske Kyst), kom den vagthavende 2. Styrmand Lyngaa Madsen og meddelte Føreren, at han havde hørt Kanonskud i Nærheden.

Føreren gik da med 2. Styrmand op paa Broen, men kunde da ikke straks se nogen Undervandsbaad, men et Minut efter faldt flere paa hinanden følgende Skud, og Vandsøjlerne fra Projektilerne stod højt og tæt omkring Skibet. Begge Maskiner blev da stoppet, og Føreren gav Ordre til alle Mand om at komme paa Dækket og gøre Baadene klare til at fire ned, men nu begyndte Projektilerne at gaa ret henover Agterskibet og Føreren bestemte sig da til at forlade Skibet. Kl. var da 8,20. Efter at alle Mand var kommet i Baadene roede man ca. 2 Kml. S. Ø. for Skibet, medens Projektilerne til at begynde med stadig faldt tæt i Nærheden af Baadene. Nu saas tydelig en stor Undervandsbaad, som styrede tæt henimod »Dronning Margrethe« og beskød den paa nært Hold. Ved Nitiden saas Bestiklukafet at staa i Flammer og Kl. 9$^1/_2$ sank Skibet pludselig med Agterenden først. Undervandsbaaden kom nu hen i Nærheden af Baadene og spurgte paa daarlig Dansk, hvor stort Skibet var, hvor det kom fra og hvor det skulde hen og endelig sagdes der til Slut følgende: »Commandanten liker ikke dette her, men det er Krigen, og I skulde ikke gaa til Søs mere«. Kort efter dykkede Undervandsbaaden og forsvandt. Sejlene blev nu sat i Baadene og man styrede S. W. efter. Vinden var N. V. med noget Dønning fra Nord. Den næste Dag Kl. 4 Em. blev begge Baadenes Besætninger optaget af en engelsk Torpedojager »Winchelsea« og landsat i Leith samme Dags Aften Kl. 11$^1/_2$.

H. C. G. Grøndahl, Fører, M/S »Dronning Margrethe«.

H. V. Lyngaa Madsen, 2. Styrmand.

H. A. Christiansen, 1. Maskinmester.

Chr. J. Jansen, Hovmester.

Carl Christensen, Letmatros.

Ole P. Johansen, Smører.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Nr. 60/1918. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 20. Juni 1918.

Sv. Bærentsen,
fg. Ass.

Skibets Størrelse var mellem 268—69 netto Registertons. Skibet var krigsforsikret i Krigsforsikringen for danske Skibe; hvor Ladningen var forsikret vides ikke. Der var tegnet Interesseforsikring hos Just Abildgaard jun.

Skibet bar de danske Nationalitetsmærker; Skibets Navn og Ordet »Danmark« fandtes paa Skibssiden, malet med meget store Bogstaver. Flaget var hejst, da Skibet blev sænket.

Kaptajnen tør ikke sige om de Skud, 2. Styrmand varskoede Kaptajnen om at han havde hørt, var mente som Varselsskud, men Beskydningen begyndte umiddelbart derefter.

Undervandsbaaden bar ikke noget Nummer. Da Sænkningen skete var Vindstyrken 3; der var ikke megen Dønning.

Kaptajnen bemærker, og de øvrige mødende bekræfter, at Behandlingen ombord i den engelske Torpedojager var særlig god.

Redningsbaaden knuste den engelske Torpedobaad med Vilje, som Motiv hertil angaves, at man havde haft det Tilfælde, at Tyskerne anbragte Bomber i tomme Baade, som drev om paa Søen.

Kaptajnen bemærker, at der ikke var Plads til dem ombord i Torpedojageren og at der selvfølgelig ikke kunde være Tale om at tage dem paa Slæb.

Kaptajn Jørgensen bemærker her sluttelig, at Skibet vistnok var krigsforsikret for 350,000 Kr. Interesseforsikringen androg vistnok ca. 100,000 Kr.

Paa Anledning tilføjer Kaptajnen, at da man Kl. 8,15, den Eftermiddag, Sænkningen skete, saa paa Loggen, havde man udløbet ca. 54 Kvartmil fra Sænkningsdagens Middagsplads i Retning V. S. V. $^1/_2$ V. misvisende.

Skibsdagbogen og Maskindagbogen gik tabt.

Oplæst. Vedtaget.

Søforhøret sluttet.

Retten hævet.

K. Sindballe.

O. Tidemand. *V. T. Hein.*

»Dronning Margrethe«
Rederi: A/S »Dannevirke«.
Reg. Tonn. Br.: 393.
Reg. Tonn. Net.: 269.
Tons DW.: 450.
Bygningssted: Burmeister & Wain. Kjøbenhavn.
Bygningsaar: 1893.
Materiale: Staal.
Klasse: Bur. Ver. ✠ 16 $^3/_4$ G. 1. 1.
Assurance: Kr. 330,000. Krigsforsikringen for danske Skibe m. fl.

--

238. Bark »SOUVENIR« af Odense.

Skudt i Sænk i Atlanterhavet den 29. Maj 1918 paa Rejse fra Swansea til Odense med 822 Tons Kul. Ingen Omkomne.

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn gør vitterligt:

Aar 1918 den 24. Juni Kl. 10 blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand: Docent Sindballe i Henhold til Konstitution af 10. Maj d. A. og af dens Medlemmer: Kaptajn Hein og Kaptajn Olsen.

Der foretoges:

Nr. 61/1918. Søforhør i Anledning af Bark »*Souvenir*«*s* Sænkning.

For Krigsforsikringen for danske Skibe og for Dansk Søkrigsforsikring for Varer mødte Kaptajn Michelsen.

For Kaskoassurandørerne, repræsenterede ved Theo. Koch & Co., mødte Grosserer Gammeltoft.

Af Besætningen mødte Kaptajn Weibøl, der fremlagde en Rapport og en Skrivelse fra det danske Gesandtskab i London.

De fremlagte Dokumenter lyder efter hinanden saaledes:

Rapport.

Barkskibet »Souvenir« af Odense, 497 R. T., forlod Swansea den 27. Maj 1918 paa Rejse til Odense med en Ladning af 822 Tons Kul. Vind N. O., fint Vejr. Ski-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

bets Fart ca. 3 Kvartmil (Knop), alt gik godt til den 29. Maj Kl. 12,10 Emd., da vi havde det Uheld at møde en Undervandsbaad.

Baadsmand A. Hamdill varskoede en Undervandsbaad og samtidig saa samme en Torpedo gaa under Skibet fra Bagbov til Styrbov uden at ramme og ca. 2 Minutter efter hævede Undervandsbaaden sig op af Vandet paa Bagbords Laaring og begyndte en uafbrudt Skydning paa Skibet med to Kanoner, først om Bagbov gik saa om paa Styrbovs Side og tilbage til Bagbov, ialt ca. 25 Skud, vi forlod alle Skibet i Bagbords Redningsbaad og uden Uheld. En armeret Trawler kom til Syne og optog Kampen med Undervandsbaaden. Skibet sank Kl. 1 Emd. paa 51° 45′ N. B. 7° 26′ V. L. Vi forlod derefter Stedet. Kl. ca. 2 Emd. blev vi optaget af en amerikansk Destroyer og bragt ind til Queenstown den 29. Maj Kl. 9½ Emd., hvor vi alle gik i Land.

Queenstown, den 30. Maj 1918.

I. H. Weibøl,
Fører.

Den omtrentlige Kopi af Rapporten af 30. Maj 1918.

I. H. Weibøl.

Nr. 61/1918. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 24. Juni 1918.

Sv. Bærentsen,
fg. Ass.

DET KONGELIGE GESANDTSKAB.

London, den 10. Juni 1918.
29 Pont Street, S. W. 1.

Dansk Bark »Souvenir«.

Af den kongelige Konsul i Belfast er jeg blevet anmodet om at sende Dem en Kopi af den af Dem, Styrmand og Besætning af ovennævnte Skib for Vicekonsulen i Cork undertegnede Rapport. Denne Rapport er af den kongelige Konsul i Belfast gennem dette Gesandtskab sendt til det kongelige Udenrigsministerium i København, og da ingen Genpart af Rapporten findes hverken her eller paa Konsulatet i Belfast, beklager jeg ikke at kunne sende Dem en saadan.

H. Grevencop Castenschiold,
Kongelig dansk Gesandt.

Hr. Kaptajn Weibøl,
c/o Den kongelige Vicekonsul,
Swansea.

Nr. 61/1918. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 24. Juni 1918.

Sv. Bærentsen,
fg. Ass.

Skib og Ladning tilhørte Direktør Chr. Nielsen, Odense. Hvorledes det var med Forsikringen af Skib og Ladning, ved Kaptajnen ikke.

Kaptajn Michelsen forklarer, at Skibet var forsikret i Krigsforsikringen for danske Skibe og Ladningen i Dansk Søkrigsforsikring for Varer.

Kaptajnen henholder sig til den af ham afgivne Rapport og forklarer videre, at da Sænkningen skete var det fint Vejr og kun meget lidt Sø. Skibet bar dansk Flag, og Kaptajnen havde Signal oppe, der viste, at Skibet var paa Rejse til Danmark. Danske Nationalitetsmærker bar Skibet iøvrigt ikke. I Agterenden og paa Laaringen stod Skibets Navn og Hjemsted (Odense) angivet.

Skibsdagbogen gik tabt.

Den Redningsbaad, hvori Mandskabet sejlede bort fra Skibet, blev opgivet, da man blev taget ombord i Destroyeren. Den er imidlertid senere indbragt til Queenstown. Komparenten overlod til den Hr. Madsen, der i Newcastle repræsenterede forskellige danske Forsikringsselskaber, at afgøre, hvad der skulde gøres med Baaden.

Mandskabet blev afmønstret i Swansea og forblev i England.

Skibet var lige købt af Rederiet, og Kaptajnen kender ikke dets Kendingsbogstaver.

Noget Varsel fra Undervandsbaaden blev ikke givet. Kaptajnen gjorde ikke no-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

get for at standse Farten, der var omtrent 3 Mil, da Skydningen begyndte.

Oplæst. Vedstaaet.

Søforhøret sluttet.

Retten hævet.

K. Sindballe.

V. T. Hein. *H. S. A. Olsen.*

»Souvenirs
Rederi: Chr. Nielsen. Odense.
Reg. Tonn. Br.: 549.
Reg. Tonn. Net.: 497.
Bygningssted: Tvedestrand.
Bygningsaar: 1877.
Materiale: Fyr og Eg.
Klasse: Norske Ver. —
Assurance: Kr. 150,000. Krigsforsikringen for danske Skibe.

239. Skonnertbrig »ARGUS« af Odense.

Beskudt og sænket i Atlanterhavet den 2. Juni 1918 paa Rejse fra Oporto til Bristol med Stykgods. Ingen Omkomne.

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn gør vitterligt:

Aar 1918 den 4. Juli Kl. 2 blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand: Docent Sindballe i Henhold til Konstitution af 10. Maj d. A. og af dens Medlem: Kaptajn V. Larsen.

Der foretoges:

Nr. 65/1918. Søforhør i Anledning af Barken »*Argus*«*s* Sænkning af Undervandsbaad.

Af Besætningen mødte:
Kaptajn Hans Rasmussen Tollesen.
Styrmand Rasmus Albertsen Tollesen.
Letmatros Edmund Johansen.
Letmatros Kaj Andersen.
Kok Chr. Andersen.

For Krigsforsikringen for danske Skibe samt Fjerde Søforsikring mødte Kaptajn Michelsen.

Fremlagdes 1 Afskrift af Søforklaring afgiven for Konsulatet i Hull samt 1 Udskrift af Skibsdagbogen, denne var tilstede i Retten.

De fremlagte Dokumenter lyder efter hinanden saaledes:

Søforklaring.

Skonnertbriggen »Argus« af Odense.
Konsulatet i Hull, den 7. Juni 1918.

Søforklaring.

Aar 1918 den 7. Juni Kl. 3 Em. optoges efter forudgaaende Berammelse paa det danske Konsulat i Hull Søforklaring i Anledning af, at Skonnertbriggen »Argus«, Kaptajn H. Tollesen, af Odense undervejs fra Oporto til Bristol med en Ladning Stykgods den 2. ds. er blevet sænket af en tysk Undervandsbaad.

Konsulen fremlagde Kaptajnens Anmeldelse og den denne bilagte Udskrift af Skibsdagbogen, om hvis Tilstrækkelighed og ordrette Overensstemmelse med Dagbogen, han i Forvejen havde forvisset sig, givende fornøden Paategning om Overensstemmelsen. Kaptajnen forklarer, at der ikke saavidt ham bekendt findes Repræsentanter for interesserede Parter i Hull. Skibsdagbogen var tilstede.

Mødt var Kaptajnen og efter forudgaaende Aftale med Konsulen af Besætningen Styrmand Rasmus Tollesen og Letmatros Edmund Johansen.

Fremstaar Kaptajn Tollesen, der under Henvisning til den forestaaende Edsaflæggelse og til Lovens strenge Straf for Meed, behørigt formanes til Sandhed og navnlig derved ogsaa gøres opmærksom paa, at det er hans uvægerlige Pligt intet at fordølge, som kan tjene til Oplysning.

Kaptajnen forklarer:

at hedde Hans Rasmussen Tollesen;
at være født i Ommel den 12. Januar 1882;
at hans Bopæl er i Ommel;
at han hverken har været straffet eller tiltalt;
at han har ført Skibet fra 19. Juni 1917.

Uddraget af Skibsdagbogen samt Anmeldelsen gennemgaas Punkt for Punkt med Komparenten, der Punkt for Punkt fastholder samme og intet ved at tilføje.

Paa Anledning forklarer Kaptajnen:

1) at Skibet er bygget af Eg i Marstal i Aaret 1880 samt har Kendingsbog-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

stævernc N. S. M. R. og maaler 178,95 Reg. Tons Netto.

2) at Skibet har Klasse i Bureau Veritas ✠ G. 1. 1.

3) at Skibet ved det Afgang fra Oporto var i fuldt sødygtig Stand og laa da 11,9 for og 11,8 agter.

4) at Skibets Besætning udgjordes af 6 Mand ialt, nemlig: Kaptajn H. R. Tollesen, Styrmand R. A. Tollesen, Matros Johannes Tines Hansen af Odense, Letmatros Edmund Johansen af Odense, Letmatros Kaj Andersen af Odense, Kok Christian Andersen af København.

5) at Skibets Nationalitets- og Registreringscertifikat samt Bemandingslisten overleveredes til Chefen for Undervandsbaaden og beholdtes af denne.

6) at de ombordværende med Undtagelse af Kaptajnen og Styrmanden mistede alt deres Tøj undtagen hvad de stod og gik i.

Oplæst og godkendt og Kaptajnen aftraadte.

Konsulen bemærker, at heller ikke han kender nogen i Hull, der kan være interesserede i Sagen.

Fremstaar Styrmand R. Tollesen, som ved den paagældende Lejlighed havde Vagt, og som under Henvisning til den forestaaende Edsaflæggelse og Lovens strenge Straf for Mened, behørigt formanes til Sandhed og navnlig derved ogsaa gøres opmærksom paa, at det er hans uvægerlige Pligt intet at fordølge, som kan tjene til Oplysning.

Komparenten forklarer:

at hedde Rasmus Albertsen Tollesen;
at være født i Ommel den 24. Oktober 1883;
at hans Bopæl er i Ommel;
at han hverken har været straffet eller tiltalt;
at han har faret med Skibet som Styrmand siden 1. December 1917;
at han er i Besiddelse af Bevis som Bedstemand, udstedt af Eksamenskommissionen i Marstal.

Uddraget af Skibsdagbogen samt Anmeldelsen og Kaptajnens Forklaring gennemgaas Punkt for Punkt med Komparenten, der Punkt for Punkt tiltræder samme og intet ved at tilføje.

Forelæst. Godkendt. Aftraadt.

Fremstaar Letmatros Johansen, der under Henvisning til den forestaaende Esdaflæggelse og til Lovens strenge Straf for Mened behørigt formanes til Sandhed og navnlig derved ogsaa gøres opmærksom paa, at det er hans uvægerlige Pligt intet at fordølge, som kan tjene til Oplysning.

Komparenten forklarer:

at hedde Edmund Gerhard Johansen;
at være født den 24. Februar 1900 i Aalborg;
at hans Bopæl er i Odense;
at han hverken har været straffet eller tiltalt;
at han har faret med Skibet i ca. 11 Maaneder.

Uddraget af Skibsdagbogen samt Anmeldelsen og Kaptajnens Forklaring gennemgaas Punkt for Punkt med Komparenten, der Punkt for Punkt tiltræder samme og intet ved at tilføje.

Forelæst. Godkendt.

Paa Konsulens Forespørgsel til Kaptajnen, der var blevet gjort bekendt med foranstaaende Forklaringer om yderligere Spørgsmaal ønskes rettet til de alt afhørte, svarer Kaptajnen benægtende.

Konsulen mener det ikke i Undersøgelsens Interesse nødvendigt at afhøre flere af Besætningen og heri er Kaptajnen enig.

Samtlige Deponenter, der var bleven afhørt enkeltvis, fremtræder nu samlede og bekræfter — efter samlet at være blevet behørigt formanet til Edsaflæggelse — hver for sig deres Forklaring med Lovens Ed.

Konsulen henleder endnu Kaptajnens Opmærksomhed paa hans Forpligtelse til

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

i sin Tid i Danmark at melde sig til Søforhør.

Søforklaringen sluttet Kl. 5,30 Em.

Undert.

H. Pattinson,
Konsul.

At foranstaaende er rigtig Udskrift af Konsulatets Protokol bevidnes herved.

Det kgl. danske Konsulat i Hull, den 21. Juni 1918.

H. Pattinson,
Konsul.

Nr. 65/1918. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 4. Juli 1918.

Sv. Bærentsen,
fg. Ass.

Udskrift
af
Skonnertbrig »Argus«s Dagbog.

Skonnertbrig »Argus« af Odense afgik fra Oporto i Portugal den 21. Maj 1918 Kl. 2 Em. med en Ladning Stykgods, bestemt for Bristol, Syd England. Skibet var i fuld sødygtig Stand og fulgte de engelske Instrukser. Alt gik godt indtil den 2. Juni Kl. 4 om Morgenen, da Skibet befandt sig 80 Sømil V. t. N. $^1/_2$ N. af Loop Hd. Vestkyst af Irland.

Kl. 2 t. 45 m. den 2. Juni paa Styrmandens Vagt hørtes Lyden af en Maskine fra en Undervandsbaad. Styrmanden purrede Skipperen at komme paa Dækket, men kunde da intet se. Lyden var holdt op tæt ved Skibet, som stadig laa med alle Sejl til Vindstille. Ved otte Glas Kl. 4 hørtes første Skud. Hele Mandskabet gik straks i Gang med at sætte Redningsbaaden ud imedens Skipperen tog med sig Skibets Papirer og Skibsdagbogen. Imidlertid maatte Mandskabet skeje ud med at faa Baaden ud, da der var stor Fare for at blive skudt; der blev fyret paa Skibet uafbrudt, saa hurtig som der i det hele taget kunde fyres. Styrmanden foreslog at tage Jollen, som hang agter i Davidderne og var forsynet med Vand og Brød. Paa kort Tid var Baaden klar, og vi forlod Skibet og roede ca. en Sømil bort; hele Tiden blev der fyret paa Skib og Rig. Granatstumperne røg tæt om Jollen hele Tiden, vi var i Nærheden af Skibet, men vi var saa heldige at ingen ramte Jollen eller nogen Mand deri. Da vi var ca. en Sømil af fra Skibet holdt Undervandsbaaden op med at skyde, før den Tid kunde vi ikke se den, kun Røgen af Kanonskudene. Den var ca. 2 Sømil af. Vejret var meget diset og Vindstille. Undervandsbaaden kom da hen imod Jollen og beordrede os til at komme langs Siden og Skipperen ombord paa Kommandobroen af Undervandsbaaden og forlangte at se Skibets Papirer hvilket jeg overrakte Kommandøren. Jeg forlangte saa Papirerne tilbage, men han svarede, at han vilde beholde dem. Undervandsbaaden tog nu Jollen med Mandskabet i paa Slæb hen til Skibet, sendte 6 Mand ombord sammen med Skibets Mandskab og satte vor Redningsbaad i Vandet og beordrede os fra Borde. Tyskerne satte derefter en Bombe for og agter i Skibet; ca. 10 Minutter derefter sprængtes Skibet og sank umiddelbart efter saa langt ned med Forenden at kun Skibets Agterende blev i Vandlinien. Vi roede derpaa imod Land, 3 Mand i Redningsbaaden og 3 Mand i Jollen, som Undervandsbaaden lod tilbage, da den gik ned. Skibet blev liggende med Agterenden i Overfladen af Vandet, begge Davidder ret i Vejret, saalænge vi kunde set det fra Baaden. Vi styrede O. t. S. $^1/_2$ S. for nærmeste Land. Kl. 7 den 3. Juni Em. fik vi Land i Sigte, som viste sig at være Loop Hd. Kl. 10 mødte vi tæt derved en Patroillebaad ved Navn »Ben Earn«, som optog hele Besætningen samt begge Baadene og bragte os ind til Galway Kl. ca. 7 Fm. den 4. Juni.

At foranstaaende er rigtig Udskrift af Skonnertbriggen »Argus«s Dagbog bevidnes herved.

Det kgl. danske Konsulat i Hull, den 7. Juni 1918.

H. Pattinson,
Konsul.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Nr. 65/1918. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 4. Juli 1918.

Sv. Bærentsen,
fg. Ass.

Den fremlagte Udskrift af Dagbogen oplæstes og godkendtes af de mødte.

Kaptajn Michelsen bemærkede, at Skibet var krigsforsikret i Krigsforsikringen for danske Skibe for 86,250 Kr., søforsikret i Fjerde Søforsikring, for hvor meget ved Komparenten ikke.

Kaptajn Tollesen bemærkede, at det engelske Firma, Eduard Furners i Bristol var Ladningsmodtager. Dette Firma har faaet en Udskrift af den for det danske Konsulat i Hull afgivne Forklaring. Angaaende Forsikringen af Ladningen og Interesseforsikringen ved Komparenten intet.

Der blev ikke givet noget Varsel fra Undervandsbaadens Side. Kaptajnen spurgte senere Undervandsbaadens Fører, hvorfor der ikke var givet noget Varsel, hvortil denne svarede, at det havde han ikke turdet, da han var bange for, at Skibnet var bevæbnet.

Skibet bar danske Nationalitetsmærker, men førte ikke danske Flag, da Sænkningen skete. Som nævnt i Rapporten var det Vindstille og meget diset.

Der var ingen Sø.

Baadene er afleverede til Burbidge & Machie i Gallway, der er Agenter for den danske Konsul i Belfast.

Oplæst. Vedstaaet.

Søforhøret sluttet.

Retten hævet.

K. Sindballe. *V. Larsen.*

»Argus«s
Rederi: A/S Rasm. Holbeck & Søn. Odense.
Reg. Tonn. Br.: 201.
Reg. Tonn. Net.: 179.
Bygningssted: Marstal.
Bygningsaar: 1880.
Materiale: Eg.
Klasse: Bur. Ver. ✠ 16—6 5/6 G. 1. 1.
Assurance: Kr. 86,250. Krigsforsikringen for danske Skibe og Fjerde Søforsikringsselskab.

---

240. 3m. Skonnert »E. E. PETERSEN« af Marstal.

Minesprængt i Kattegat den 2. Juni 1918 paa Rejse fra Gøteborg til Barcelona med 140 Std. Planker. 2 Omkomne.

Udskrift af Skagen Købstads Politiprotokol.

Aar 1918 den 5. Juni Eftermiddag Kl. 3 blev Skagen Købstads Søret sat og holdt paa Raadhuset i Skagen af den ordinære Dommer og Skriver med tiltagne Søretsmedlemmer, forhenværende Strandkontrollør I. N. Christiansen af Højen og forhenværende Lods T. Krogsgaard af Skagen, hvor da afholdtes:

O. P. S. 48/1918. Søforhør til Oplysning om en Skonnerten »*E. E. Petersen*« af Marstal overgaaet Søulykke.

Dommeren bemærkede, at han Mandag den 3. d. M. Eftermiddag Kl. 1½ fra Fyrmesteren paa Skagens Fyr havde modtaget telefonisk Meddelelse om, at der umiddelbart forud var indkommen til Stranden udfor Fyrets Signalstation paa Grenen en Redningsbaad med 6 Mand hidrørende fra en dansk Skonnert, der var bleven minesprængt i Kattegat. Dommeren begav sig straks til Stedet og antraf ved sin Ankomst til Stranden 5 danske Søfolk, af hvilke den ene var tilskadekommen; de forklarede, at de udgjorde den overlevende Del af Besætningen paa 3-mastet Skonnert »E. E. Petersen« af Marstal, der den foregaaende Aften Kl. 8 var bleven minesprængt i Farvandet mellem Vinga Fyr paa den svenske Kyst og Skagen Revs Fyrskib. Skibet var bleven Vrag; Kaptajnen og en Letmatros var bleven dræbte ved Eksplosionen, og Styrmanden og den med Baaden indbragte Passager, Forfatteren Christen Hansen af København var alvorlig saarede, medens Stewarten og 3 Matroser var uskadte. Den tilkaldte, samtidig med Politimesteren ankomne, Læge ydede de to Saarede den foreløbige Lægehjælp og foranledigede dem indlagt paa Skagen Sygehus, hvor de nu henligger, begge stærkt angrebne og tildels uden Bevidsthed.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Efter Begæring af Rederen, Hans Petersen af Marstal, er der berammet Søforklaring til Afholdelse i Morgen Torsdag Eftermiddag, idet Rederen har ønsket at komme tilstede personlig eller ved en Repræsentant. I Gaar Aftes havde Politimesteren fra Justitsministeriet modtaget telegrafisk Anmodning om snarest at afholde Søforhør og indsende Udskrift af dette til Ministeriet.

Efter Tilsigelse var nu mødt og fremstod:

Stewart Erik Hansen Petersen af Marstal, 52 Aar gammel.

Matros Johannes Andreas Hansen, sammesteds, 19 Aar gammel.

Letmatros Christen Jensen Christensen, sammesteds, 16 Aar gammel.

Letmatros Hans Christen Groth, sammesteds, 17 Aar gammel.

Dommeren fremlagde et af ham optaget Rids over Farvandet mellem Skagen og den svenske Kyst.

Efter at de 3 Matroser var aftraadte, fremstod Stewart Erik Hansen Petersen af Marstal, 52 Aar gammel, der under Sandheds Løfte forklarede, at det forulykkede Skib var den 3-mastede Skonnert »E. E. Petersen« hjemmehørende i Marstal, og tilhørende Reder Hans Petersen dersteds, af Størrelse 213 60/100 Reg. Tons Brutto, bygget i Marstal i Aaret 1917 af Eg, klassificeret i Dansk Lloyds 1. Klasse. Førerens Navn var Rasmus Rasmussen hjemmehørende i Ommel paa Ærø. Besætningen bestod foruden af den dræbte Kaptajn af de i Dag her i Retten mødte 4 Mand samt Letmatrosen Hans Larsen af Marstal, der blev dræbt ved Eksplosionen, samt den paa Skagen Sygehus indlagte Styrmand Hans Christensen af Ommel. I Gøteborg kom et Par Dage før Skibets Afsejling derfra Lørdag den 1. d. M. ombord en ung dansk Forfatter Christen Hansen af København, der havde Rederens Tilladelse til at sejle med til Spanien, og som af det danske Konsulat i Gøteborg blev paamønstret som Jungmand.

Den nu afbrudte Rejse var Skibets første. Dette afsejlede fra Marstal den 13. April d. A. og har henligget i Nyborg og i Horten i Norge uden at kunne faa Fragt. Lørdag den 4. Maj d. A. ankom det til Gøteborg, hvor det nogle Dage efter begyndte at indtage Fragt, nemlig Planker til Barcelona. Lørdag den 1. d. M. om Formiddagen blev de af en Bugserdamper slæbt ud af Gøtaelven til dennes Munding, hvor de ankrede ca. Kl. 4 om Eftermiddagen og blev liggende til Søndag Formiddag Kl. 9, da Slæbedamperen kom til dem igen og slæbte dem ud gennem Skærgaarden norden om Vinga; ca. 2 Kvartmil i vestlig Retning for Vinga kvitterede de Slæbedamperen. Komparenten hørte, at Kaptajnen spurgte Lodsen, da denne gik tilbage med Slæbedamperen, om, hvorledes han mente, at Skibet skulde styre af ensyn til Minefaren. Lodsen svarede, at der jo var Miner overalt i Farvandet, men henviste til, at der med samme Kurs, som Skibet senere styrede, sejlede flere hollandske Fiskekuttere, og, ytrede Lodsen, at »Hollænderne sejler jo over det hele«. Komparenten har ikke hørt, at Lodsen har givet Kaptajnen Anvisning paa at holde en bestemt Kurs for at undgaa Minerne.

Det fremlagte Rids blev foreholdt Komparenten, der godkendte dets Rigtighed og forklarede, at da Vinden var nordvestlig, maatte de krydse op mod den. Skibet styrede de Kurser og tilbagelagde de Distancer, som er lagte ind paa Ridset efter Komparentens Forklaring, idet han godkender dette.

Da de havde sejlet ca. 2 Kvartmil, efter at de sidste Gang havde vendt, skete Eksplosionen; Klokken var da henad 8 Aften. Kaptajnen var paa det Tidspunkt nede i Kahytten, Styrmanden opholdt sig midtskibs paa Dækslasten; Letmatrosen Hans Larsen stod til Rors agter foran Hytten. Komparenten selv opholdt sig i Kabyssen, Matroserne Christensen og Hansen opholdt sig i Ruffet ved Siden af Kabyssen, medens Groth var paa Dækket midtskibs i Samtale med Forfatteren Hansen. Pludselig saa Komparenten gennem

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

den aabne Dør til Kabyssen Ild og Røg og hørte et stærkt Brag; samtidig løftedes Plankerne i Dækslasten op og spærrede Døren, saa at Komparenten ikke kunde komme ud. Med en Økse slog han i Skoddet ud til Lukafet og kom gennem dettes Dør op paa Dækslasten. Saasnart Komparenten var kommet herop, hørte han Styrmanden skrige og saa, at han laa i Vandet ca. 100 Meter fra Skibet. Passageren Hansen laa paa Dækslasten med en Del Planker over sig. Agterskibet var revet op, saa at Skibets Sider stod tværs ud. Kaptajnen og Rorgængeren Hans Larsen var intet Steds at se. Matroserne Christensen og Hansen var fra Ruffet kommet op paa Dækket umiddelbart før Komparenten. Matroserne og Komparenten fik hurtigst muligt Redningsbaaden sat i Vandet; der var slaaet 3 Bord i Stykker, og Baaden blev straks fuld af Vand, men holdtes oppe af Redningspølserne, der var anbragte indvendig i Baaden og uden paa den. Styrmanden, der havde holdt sig oppe ved et Stykke Vrag, blev bragt op i Baaden, der derefter sejlede tilbage til Skibet, hvor han blev bragt op paa Dækslasten, og henlaa der hele Natten i stærke Smerter. Ligeledes laa Forfatteren Hanson hele Natten ovenpaa Dækslasten. Den næste Morgen fik de Redningsbaaden repareret, og ca. Kl. 8 om Morgenen forlod Komparenten, de 3 raske Matroser, den saarede Styrmand og den ligeledes tilskadekomne Forfatter Skibet, der stadig flød paa Lasten, og roede ind efter Skagens Fyr. Mandag Eftermiddag Kl. $1^1/_2$ ankom de til Stranden nedenfor Signalstationen paa Grønen.

Medens Skibet sejlede efter at have kvitteret Slæbedamperen ved Vinga, havde de stadig forude to hollandske Fiskekuttere, og da Eksplosionen skete om Aftenen, var begge Kutterne i Sigte, den ene ca. 2 Kvartmil borte, medens den anden var længere borte. Komparenten mener, at den nærmeste af Kutterne ikke kan have undgaaet at se eller høre Eksplosionen, men den gjorde ikke Mine til at komme dem til Hjælp.

Ulykken passerede paa det paa Ridset med K. mærkede Sted, efter Komparentens Formening ca. 10 Kvartmil fra Vinga. Om Natten var Vinden nordøst og flov, og Strømmen førte dem over imod Skagen.

Der var ingen Fejl eller Mangler ved Skibet, dets Udrustning, Bemanding eller Belastning.

Oplæst. Vedtaget. Aftraadt.

Derefter fremstod Matros Johannes Andreas Hansen, 19 Aar gammel, der forklarede som forrige Komparent, hvis Forklaring blev oplæst for ham og af ham godkendt, idet han paa Anledning tilføjer, at de under deres Ophold i Gøteborg hørte Tale om, at der var Miner udenfor Vinga og i Farvandet over mod Skagen, men Komparenten hørte intet om, at disse Miner antoges at være udlagt paa bestemte Strækninger af Farvandet, dog mente han, at de kunde gaa ud fra, at der ikke var Miner indenfor en Afstand af 3 Sømil fra den svenske Kyst, og hvis Vinden havde været sydlig, vilde Skibet sikkert være gaaet op langs den svenske Kyst og ikke gaaet den Vej, som det af Hensyn til den nordvestlige Vind maatte styre. Komparenten havde ikke Indtrykket af, at der var forbunden nogen særlig Fare ved at styre den Kurs, som Skibet gik. Forevist Ridset, forklarer han, at Skibet styrede de paa Ridset afsatte Kurser indtil Eksplosionen skete. Vinden var under Sejladsen fra Vinga flov.

Oplæst. Vedtaget. Aftraadt.

Derefter fremstod Letmatros Christen Jensen Christensen, 16 Aar gammel, der forklarer som begge de foregaaende Komparenter, hvis Forklaringer blev oplæste for ham og af ham godkendt, idet han tilføjer, at han heller ikke havde hørt noget om, at Minerne var udlagte paa særlig betegnede Dele af Farvandet men antog, at de laa spredt rundt omkring.

Oplæst. Vedtaget. Aftraadt.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Endelig fremstod Letmatros Hans Christen Groth, 17 Aar gammel, der forklarede fuldstændig som de forrige Komparenter, hvis Forklaringer blev oplæste for ham og af ham godkendte, hvorefter han aftraadte.

Søforhøret sluttet.

Søreten hævet.

W. Bjørn-Jensen.

J. N. Christiansen. *T. Krogsaard.*

Aar 1918 den 8. Juni Formiddag Kl. 10½ blev Skagen Købstads Søret sat og holdt paa Raadhuset i Skagen af den ordinære Dommer og Skriver med tiltagne Søretsmedlemmer forhenværende Strandkontrollør J. N. Christensen af Højen og forhenværende Lods K. Krogsgaard af Skagen.

Der foretoges:

11/1918. Søforklaring til Oplysning om en Skonnerten »*E. E. Petersen*« af Marstal den 2. d. M. overgaaet Søulykke.

Dommeren fremlagde Udskrift af et den 5. d. M. inden Jurisdiktionens Søret optaget Søforhør til Oplysning om Omstændighederne ved den Skonnerten »E. E. Petersen« af Marstal den 2. d. M. overgaaede Søulykke samt Genpart af et til nævnte Forhør fremlagt Rids over Stedet, hvor Ulykken var skeet, med Omgivelser.

Det saaledes fremlagte tages til Aktens Følge.

I Dag var mødt Kaptajn J. W. Fenger af København som Repræsentant for Selskabet »Krigsforsikringen for danske Skibe«, Kaptajn N. Wilton af København som Repræsentant for Firmaet Theo Koch, repræsenterende Ladningsassurandørerne, Direktør W. Weiss af København som Befuldmægtiget for Ladningsejerne samt Købmand J. Holst af Skagen som Repræsentant for Rederen, Hans Petersen af Marstal.

Endvidere var mødt de i Søforhøret ommeldte:

Stewart Erik Hansen Petersen af Marstal.

Matros Johannes Andreas Hansen, sammesteds.

Letmatros Christen Jensen Christensen, sammesteds.

Letmatros Hans Christen Groth, sammesteds.

De nævnte 4 Mand blev forberedt til Edsaflæggelse ved Forelæsning af den befalede Formaningstale og gjordes bekendt med Straffen for Mened og falsk Forklaring for Retten, hvorefter de 3 sidstnævnte aftraadte og fremstod særskilt Stewart Erik Hansen Petersen af Marstal, 52 Aar gammel, der forelæstes den af ham til Søforhøret den 5. d. M. afgivne Forklaring, hvilken han godkender, idet han paa Anledning tilføjer følgende:

Inden Ulykken passerede Søndag den 2. d. M., var der ikke fra Skibet observeret nogen Mine, men da de om Natten mellem den 2. og 3. ds. drev over mod Skagen bemærkede Komparenten, at der flød to løse Miner i Nærheden af Skibet. Ingen af Besætningen har set nogen Undervandsbaad i Nærheden af Skibet.

Kaptajn Fenger bad Vidnet adspurgt, om der før Ulykken var holdt Udkig fra Skibet.

Vidnet svarer, at baade Kaptajnen og Styrmanden begge indtil umiddelbart før Ulykken havde været paa Dækket og derfra havde kunnet iagttage Farvandet rundt omkring.

Vidnet ytrer, at naar han har anslaaet Stedet for Ulykken til at ligge ca. 10 Kvartmil fra Vinga, beror dette paa et meget løst Skøn.

Oplæst. Vedtaget. Aftraadt.

Matros Johannes Andreas Hansen, 19 Aar gammel, der forelæstes sin til Søforhøret afgivne Forklaring, hvilken han godkendte, hvorpaa han aftraadte.

Letmatros Christen Jensen Christensen, 16 Aar gammel, der ligeledes forelæstes den af ham i Søforhøret afgivne Forklaring, hvilken han godkendte, hvorpaa han aftraadte.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Letmatros Hans Christen Groth, 17 Aar gammel, der ligeledes forelæstes den af ham i Søforhøret afgivne Forklaring, hvilken han godkendte, hvorpaa han aftraadte.

Edsfæstelse af de afhørte Vidner frafaldtes.

Købmand Holst oplyste, at Skibet er forsikret for 250,000 Kr. og at dette Beløb formentlig er Skibets Værdi; Ladningen var ca. 140 Stander Planker, assureret for 150,000 Kr. Fragten var forudbetalt med ca. 40,000 Kr.

Søforklaringen sluttet.

Søretten hævet.

W. Bjørn-Jensen.

J. N. Christiansen. *T. Krogsgaard.*

»E. E. Petersen«s
Rederi: Hans Petersen, Marstal.
Reg. Tonn. Br.: 255.
Reg. Tonn. Net.: 214.
Bygningssted: Marstal.
Bygningsaar: 1918.
Materiale: Eg.
Klasse: Bur. Ver. —
Assurance: Kr. 250,000. Assurance-Compagniet »Baltica«.

---

241. 2m. Fiskerfartøj »J. L. GINGE« af Esbjerg.

Minesprængt i Nordsøen den 11. Juni 1918 paa Rejse fra Esbjerg til Fiskeplads i Nordsøen. 2 Omkomne.

Udskrift af Esbjerg Købstads, Skads Herreds og Fanø Birks Justitsprotokol.

Aar 1918 den 12. Juni Eftermiddag Kl. 2 blev Esbjerg Købstads, Skads Herreds og Fanø Birks Søret sat og holdt paa Tingstedet i Esbjerg administreret af den ordinære Formand med Søretsmedlemmerne Lodsoldermand Ibsen og Kaptajn Rosenkilde.

Der foretoges:

Søforhør til Oplysning om Kutteren E. 25 af Esbjerg »*J. L. Ginge*«s Undergang.

Der fremlagdes Rapport af 11. ds. med Kontinuation af 12. s. M.

Det fremlagte er saalydende:

STATSPOLITIBETJENTEN I ESBJERG.

Tirsdag den 11. Juni 1918.

Rapport.

I Anledning af, at Kutteren »J. L. Ginge« E. 25 Dags Fm. er minesprængt i Nordsøen har jeg efter Ordre anstillet Undersøgelse. Kutteren tilhørte Fiskeriaktieselskabet »Nordsøen«, Reder: Oscar Vilhelmsen, Kutteren førtes af Skipper Christian Jacobsen, der var ugift og hjemmehørende i Hjerting. Besætningen bestod foruden Skipperen af 3 Mand, nemlig:

1. Carl Jacobinus Christensen Højtoft, f. d. 23. Juni 1891 i Holstebro.

2. Anders Christian Thygesen, f. d. 15. Juli 1899 i Ny Sogn.

3. Anton Christian Nielsen, f. d. 29. Juni 1900 i Esbjerg.

De under 1. og 2. nævnte er Dags Em. af Kutteren »Martha« E. 112 indbragt til Esbjerg, hvorimod Skipperen og den under 3. nævnte formentlig er dræbt ved Minesprængningen.

Den under 3. nævnte Anton Christian Nielsen var Søn af Arbejdsmand Bertel Nielsen, Skjoldsgade Nr. 1.

De reddede har ikke været at antræffe i Dag, men vil blive afhørte i Morgen.

G. A. Christensen.

Con. d. 12. ds.

Dags Fm. mødte:

Carl Jacobinus Christensen Højtoft, 26 Aar gl., Sverrigsgade Nr. 13, og Anders Christian Thygesen, 18 Aar gl., Sømandshjemmet, der begge samstemmende forklarer, at de Mandag Em. den 10. ds. ved 3-Tiden afsejlede med Kutteren »J. L. Ginge« for at gaa paa Fiskeri i Nordsøen. De havde fint Vejr og ankrede ved 9-Tiden om Aftenen ca. $^3/_4$ Mil sydvest for Blaavand. Kl. ca. $3^1/_2$ i Gaar Morges lettede de og stod mod Nord gennem Ringkjøbing Dyb. Kl. 8 Fm. befandt Fartøjet sig ca. $^2/_4$ Mil Vest til Syd for Kjærgaard og Vagten blev paa dette Tidspunkt skiftet, saaledes at Komparenten gik til Køjs, medens Skipperen og Anton Nielsen overtog Vagten.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Der blev kun sejlet med Sejl, og det er sandsynligt, at Jacobsen selv overtog Roret og har passet dette, men iøvrigt ved Kmparenten ikke, hvad der foregik paa Dækket og gik til Køjs i Lukaftet i Forskibet. Da Kmpt. gik ned var Vinden Nordvest og frisk Kuling, og Strømmen formentlig sydgaaende, men ikke særlig stærk. Det var sigtbart Vejr, og en Del Esbjerg Kuttere befandt sig i Nærheden. Kursen var Nord, men de krydsede, og Kmpt. kan saaledes ikke sige, i hvilken Retning Kutteren var vendt i Ulykkesøjeblikket. De faldt begge straks i Søvn og ved ikke, hvad der videre passerede forinden de hørte et skarpt Knald, og samtidig var Lukafet fuldt af Vand. De tror nok, at de gik med Skibet til Bunds og formoder, at de kom ud af Bunden af Skibet, men noget bestemt herom kan de dog ikke forklare. De kom omtrent samtidig op til Vandoverfladen og klamrede sig til nogle Vragstumper i umiddelbar Nærhed af hinanden. Da de havde ligget lidt, saa de en Motorbaad styre ned imod dem og efter ca. 20 Minutters Forløb blev de optaget af denne Motorbaad, der hørte til Kutteren E. 81 »Hvidtfeldt«, og blev af Banden bragt om Bord paa Kutteren »Martha«, der var for indgaaende. Motorbaaden var bemandet med 2 Mand, hvoraf den ene var Fisker Hans Boel, Niels Jnelsgade 6. Paa »Martha« kom de straks i tørt Tøj og kom til Køjs og ankom her til Havnen Kl. ca. $2^1/_2$ Em. Paa Stedet, hvor Ulykken skete, der er ca. $^5/_4$ Mil Vest og Syd af Kjærgaard, var der ca. 9 Fv. Vand, og de antager, at Ulykken har fundet Sted Kl. ca. $8^1/_2$, idet Kpt. Højtofts Ur var gaaet i Staa paa dette Tidspunkt.

Kpt. Thygesen mener, at han efter at være kommen op paa Vandoverfladen, saa et menneskeligt Legeme flyde mellem Vragstumperne, og han tror, at det var Anton Nielsen. Han kunde se, at paagældende var død, da han laa ganske stille og var blodig og forslaet. Han saa ikke, hvad der blev af Liget, men det er sandsynligt, at dette er gaaet til Bunds, da Motorbaaden afsøgte Stedet.

Begge Kpt. mistede alt deres Tøj, og Kpt. Højtoft tillige ca. 400 Kr. i Kontanter og Kpt. Thygesen ca. 35 Kr. i Kontanter. Ingen af dem har forsikret.

Oplæst. Godkendt. Aftraadt.

C. A. Christensen.

For Retten mødte Fisker Anders Christian Thygesen af Søndervig, der blev forelæst den fremlagte Rapport, som han godkender, idet han iltføjer, at, da han og Højtoft gik til Køjs, trak de kun Kappen halvt frem for Lukafet, saaledes at der ikke var mørkt i dette. Kpt. laa i Styrbordskøjen og Højtoft i Bagbordskøjen. Han kan ikke have sovet mange Minutter, før han blev vækket ved Knaldet, men Vandet var da allerede trængt ind i Lukafet, saaledes at der ogsaa stod Vand i Køjen. Det var bælgmørkt, og han har ikke nogen Forestilling om, hvorledes han kom ud af Rummet, men han var ikke bevidstløs og lagde Mærke til, at det blev lysere efterhaanden, som han førtes op til Overfladen, og omtrent samtidig med ham maa Højtoft være kommen op. De svømmede begge hen til Jollen, der drev om mellem Vragtømmeret med Bunden i Vejret, og her talte han med Højtoft. Han saa den øverste Del af Mesanmasten med Sejl ved og en Del Vragstumper, men lagde ikke særlig Mærke til, om der var Stykker af Dækket imellem. Iøvrigt saa han intet til Kutteren.

Han saa, medens han klamrede sig til Jollen, et sønderslaaet Lig drive forbi, men han er ikke sikker paa, om det var Liget af Skipperen eller Anton Nielsen. De havde ikke set drivende Miner paa Turen. Der var ikke videre Sø.

Han mener, at Kutteren havde en Dybgaaende af 8 Fod og en Drægtighed af ca. 32 Tons.

Oplæst. Vedtaget. Aftraadt.

Derefter mødte Carl Jacobinus Christensen Højtoft, der ligeledes godkendte

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

sin Forklaring til Rapporten, som blev oplæst for ham, ligesom han kan tiltræde forrige Komparents Forklaring, dog at han ikke saa noget Lig drive forbi. I samme Øjeblik, som han vaagnede ved Knaldet var Lukafet fyldt med Vand, det var bælgmørkt, og der styrtede en Del Planker og andet ned over ham, saa han laa fastklemt i Køjen. Han slugte en Del Vand, og hvordan han kom løs, har han ikke nogen Forestilling om, men han saa straks efter en Lysstribe og arbejdede sig op til Overfladen.

Efter hans Mening maa de være løben paa en Mine med Baadens Agterstævn, og Skipperen og Anton Nielsen, der antagelig har opholdt sig agterude i Styrehuset maa være bleven dræbt straks. Havde Minen truffet forude, mener han ikke, at han og Thygesen var kommen levende fra det.

Kutteren var i Ulykkesøjeblikket udenfor dansk Søterritorium. Han ved ikke, om Kutteren var assureret.

Oplæst. Vedtaget. Aftraadt.

Derefter mødte Føreren af Kutteren »Martha« Niels Nissen Vaagensen, 26 Aar gammel, der forklarer, at »Martha« laa 3 Kvartmil V. S. V. for Kjærgaard i Gaar Morges og var færdig med Fiskeri, da Kpt. hørte et Knald, og idet han vendte sig om, saa han en Vandsøjle antagelig mellem 1 og 2 Kvartmil længere Vest paa. Han havde ikke bemærket nogen Kutter paa Stedet, men troede, at det var en Mine, der var sprungen af sig selv.

E. 81 »Hvitfeldt«, som laa noget nærmere Land end »Martha« havde sin Jolle i Vandet, og Komparenten saa Jollen styre ud mod det Sted, hvor Minesprængningen var sket. Han lagde ikke Mærke til hvad Klokken var, men antagelig en halv Times Tid efter kom Hvidtfelds Jolle hen til »Martha« med Højtoft og Thygesen, som blev bragt om Bord og kom til Køjs.

En Times Tid før Sprængningen saa han »J. S. Ginge« helt inde under Land, men for udgaaende.

Oplæst. Vedtaget. Aftraadt.

Derefter mødte Besætningen paa »Martha« Enevold Christensen, Jens Jensen og Marius Gregersen, der alle tiltraadte forrige Komparents Forklaring, som blev oplæst for dem, dog at ingen af dem vil have set »I. L. Ginge« tidligere paa Dagen.

Oplæst. Vedtaget. Aftraadt.

Som Repræsentant for Fiskeriaktieselskabet »Nordsøen« mødte nu den korresponderende Reder Mægler Ludvig Christensen, der bemærker, at »I. L. Ginge« havde en Tonnage af 38 Brutto, og at den var bygget i 1890 i Frederikshavn, antagelig af Eg. Kutteren havde nylig været paa Bedding og var i fuld sødygtig Stand. Den var ikke forsikret.

Oplæst. Vedtaget. Aftraadt.

Derefter mødte Føreren af E. 81 »Hvitfeldt« Anton Christensen, der forklarer, at han og Matros Jens Chr. Jensen og Hans Bøel var om Bord paa »Hvitfeldt«, som laa ca. 3 Kvartmil fra Land, da de saa Minesprængningen, som de ikke kunde høre. Han havde i Forvejen bemærket en Kutter paa samme Sted og saa Vragstumper blive slynget i Vejret. Hans Motorjolle var ude med Vand, bemandet med Marinus Thøgesen. Han kunde ikke raabe Thøgesen op, men efter en halv Snes Minutters Forløb kom han ind til Kutteren, og da Komparenten var klar over, at der maatte være sket en Ulykke, lod han Thøgesen og Bøel gaa ud til Stedet med Jollen, og han saa dem derefter paa Tilbagevejen fra Ulykkesstedet sejle over til »Martha«, som laa en 4 à 500 Favne vest for »Hvitfeldt«, og her satte de de to reddede om Bord, da »Martha« var for Indgaaende.

Oplæst. Vedtaget. Aftraadt.

Derefter mødte Hans Bøel, der forklarer, at han saa Minesprængningen i Gaar Morges fra »Hvitfeldt« ca. $1^1/_2$ Sømil V. for det Sted, hvor den laa. Han havde set en Kutter paa Stedet kort i Forvejen og saa Vragstumperne flyve i Luften. Da Thøgesen kort efter kom tilbage med Motorjollen sejlede han og Komparenten ud til Stedet, og her saa de Højtoft og Thyge-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

sen, der klamrede sig til Vragstumperne og Jollen. De var meget forkomne, og det gjaldt om at faa dem under Behandling saa hurtigt som muligt, hvorefter Komparenten straks sejlede hen til »Martha«, der var for Indgaaende og fik dem om Bord her. Komparenten saa, at der laa Vragstumper baade af Bom og Dæk, og imellem Vragstumperne flød det lemlæstede Lig af Anton Nielsen. Komparenten kunde se, at Underlivet var sprængt, derimod saa han ikke noget til Skipperen.

De sejlede tilbage til »Hvitfeldt«, da de havde faaet Højtoft og Thygesen om Bord i »Martha« og søgte ikke at bjerge Liget af Anton Nielsen, men gjorde Skipperen bekendt med, at de havde set det, da de kom tilbage til »Hvitfeldt«.

Oplæst. Vedtaget. Aftraadt.

Derefter mødte Marinus Thøgesen, der forklarer, overensstemmende med forrige Komparent, hvis Forklaring blev oplæst for ham, idet han dog bemærker, at han ikke havde lagt Mærke til nogen Kutter paa Sprængningsstedet, før Sprængningen fandt Sted og ikke hørte, at Boel gjorde Anton Christensen opmærksom paa, at Liget laa og flød mellem Vragstumperne.

Oplæst. Vedtaget. Aftraadt.

Paany fremstod Skipper Anton Christensen, der forklarer, at det er rigtigt, at Boel gjorde ham bekendt med, at der laa et Lig mellem Vragstumperne, men han mente, at det kunde være vanskeligt at finde det igen, og derfor sendte ham ikke Jollen ud efter det paany.

Oplæst. Vedtaget. Aftraadt.

Paany fremstod Anders Chr. Thygesen, der forklarer, at han er ganske overbevist om, at Anton Nielsen var død, da Komparenten saa ham drive forbi.

Oplæst. Vedtaget. Aftraadt.

Søforhøret sluttet.

Retten hævet.

Esmann. *N. Rosenkilde.*
S. H. Ibsen.

»J. L. Ginges«
Rederi: A/S. Fiskeriselskabet Nordsøen, Esbjerg.
Reg. Tonn. Br.: 38.
Reg. Tonn: Net.: 15.
Bygningssted: Frederikshavn.
Bygningsaar: 1890.
Materiale: Eg.
Klasse: —
Assurance: Ikke assureret.

242. 3m Skonnert »CAROLINE« af Marstal.

Skudt i Sænk i Atlanterhavet den 24. Juni 1918 paa Rejse fra Runcorn til Reykjavik med 351 Tons Kul. Ingen Omkomne.

Udskrift af Ærø Herreds Politiprotokol.

Aar 1918 den 1. August blev Ærø Herreds Søret sat paa Herredskontoret, hvor foretoges:

Nr. 4/1918. Søforhør i Anledning af 3m. Sk. »*Caroline*«*s* Sænkning den 24. f. M.

Der fremlagdes Udskrift af Søforklaring den 29. f. M. for den danske Konsul i Liverpool, idet det bemærkedes, at den i Udskriften omtalte Udskrift af Skibsdagbog og Anmeldelse fra Kaptejnen ikke medfulgte Udskriften.

Fremstod Skibsfører Niels Christensen fra Rolpestedet, der navngav sig som anført, født i Marstal Lds. 9. August 1876, Fører af den sænkede 3m. Sk. »Caroline« af Marstal. Kpt. forklarede, at han hjemme havde Skibsdagbogen, og lovede at sende en Udskrift deraf sammen med Skibsdagbogen til Konference, derimod kunde Kpt. ikke skaffe sin Anmeldelse, som Konsulen i Liverpool havde beholdt, men Kpt. opgiver, at der ikke i Anmeldelsen fandtes mere til Oplysning i Sagen end i Forklaringen for Konsulen anført.

Denne Forklaring forelæstes Kpt., og vedtoges af ham som rigtig, idet Kpt. ikke har videre at anføre.

Forklaringen lyder saaledes:

Aar 1918 den 29. Juni Kl. 10,30 Fm. optoges efter forudgaaende Beramme paa det danske Konsulat i Liverpool Søforklaring i Anledning af at 3m. Skonnert

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

»Caroline« Kaptajn N. Christensen af Marstal undervejs fra Runcorn (Afgangsdag den 12. ds.) til Havnefjord, Island, med en Ladning Kul den 24. Juni 1918 blev sænket af en Undervandsbaad.

Konsulen fremlagde Kaptajnens Anmeldelse og den denne bilagte Udskrift af Skibsdagbogen om hvis Tilstrækkelighed og ordrette Overensstemmelse han i Forvejen havde forvisset sig givende fornøden Paategning om Overensstemmelsen.

Skibsdagbogen samt Bemandingslisten var tilstede ligesom Skibets Nationalitets-Certifikat, hvorefter det maalte 188. 61/100 R. T. N. og var bygget af Eg i Marstal i Aaret 1911, samt havde Kendingsbogstaverne N. R. M. T.

Mødt var Kaptajnen og efter forudgaaende Aftale med Konsulen Styrmand Hendrick samt Matros Østerberg.

Fremstaar Kaptajn Christensen, der under Henvisning til den eventuelle Edsaflæggelse og til Lovens strenge Straf for Mened behørigt formanes til Sandhed og navnlig derved ogsaa gøres opmærksom paa, at det er hans uvægerlige Pligt intet at fordølge, som kan tjene til Oplysning.

Kaptajnen foreviser at han ifølge Skibets Nationalitets-Certifikat har faaet Bevis som Skibsfører, som er dateret Ærø Herreds Kontor den 22. August 1906.

Kaptajnen forklarer:

at hedde Niels Christensen;
at være født i Marstal Landsogn den 9. August 1876;
at hans Bopæl er Rolpested, Marstal;
at han hverken har været straffet eller tiltalt;
at han har ført Skibet siden det blev bygget i Aaret 1911.

Uddraget af Skibsdagbogen samt Anmeldelsen gennemgaas Punkt for Punkt med Kaptajnen, der Punkt for Punkt fastholder samme.

Paa Anledning forklarer Kaptajnen:

At han afgik fra Runcorn den 12. ds. med en Ladning Kul for Havnefjord, Island. Ved Newferry laa Skibet for Anker til den 18. ds. da der lettedes for en gunstig Vind og den af Admiralitetet anviste Sejlrute fulgtes; intet nævneværdigt hændte før den 24. ds., da Skibet Kl. ca. 9 Aften pludseligt uden Varsel blev beskudt af en tysk Undervandsbaad. Vi befandt os da ca. 100 Kvartmil Vesten for Barra Head. Ca. 10 Skud blev affyret mod Skibet dog uden at ramme, og hele Mandskabet kom i Skibets Redningsbaad. Undervandsbaaden kom nu nærmere og sejlede rundt omkring Skibet og beskød det fra alle Kanter. Vi antog, at der hengik ca. $^3/_4$ Time før »Caroline« sank. Undervandsbaaden kom derefter langs Siden af vor Redningsbaad og rettede forskellige Spørgsmaal. Vi tilsatte Baadsejlene og styrede Øster over i ca. 22 Timer, da Vinden halede mere til Østkanten, hvorfor Kursen forandredes til S. O. t. S. efter Irland. 2 Timer senere blev imidlertid hele Besætningen optaget af den engelske Torpedojager »Mounsey« og næste Dag landsat i Londonderry, hvorfra vi afrejste den 27. ds. til Liverpool, hvortil vi ankom den næste Dag og straks henvendte os paa det danske Konsulat.

Oplæst. Godkendt.

Fremstaar Styrmand Hendrick, der under Henvisning til den eventuelle Edsaflæggelse og til Lovens strenge Straf for Mened behørigt formanes til Sandhed og navnlig ogsaa derved gøres opmærksom paa, at det er hans uvægerligePligt intet at fordølge som kan tjene til Oplysning.

Komparenten foreviser sit Næringsbevis som Styrmand dateret Skjelskør Købstad og Vester Flakebjerg Herred den 9. Maj 1910.

Komparenten forklarer:

at hedde Otto Paul Hendrick;
at være født i Nordby paa Fanø den 6. Marts 1886;
at hans Bopæl er i Skjelskør;
at han hverken har været straffet eller tiltalt;
at han har faret med Skibet som Styrmand siden 4. Juni 1918.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Uddraget af Skibsdagbogen samt Anmeldelsen og Kaptajnens Forklaring gennemgaas Punkt for Punkt med Komparenten, der Punkt for Punkt tiltræder samme og intet ved at tilføje.

Oplæst. Godkendt.

Fremstaar Matros Østerberg, der under Henvisning til den eventuelle Edsaflæggelse og til Lovens strenge Straf for Mened behørigt formanes til Sandhed og navnlig ogsaa derved gøres opmærksom paa, at det er hans uvægerligePligt intet at fordølge som kan tjene til Oplysning.

Komparenten forklarer:

at hedde Frank Østerberg;
at være født i Nója den 6. Januar 1897:
at hans Bopæl er i Nója Berg, Sverige;
at han hverken har været straffet eller tiltalt;
at han har faret med Skibet som Matros siden 13. Juni 1918.

Uddraget af Skibsdagbogen samt Anmeldelsen og Kaptajnens Forklaring gennemgaas Punkt for Punkt med Komparenten, der Punkt for Punkt tiltræder samme og intet ved at tilføje.

Oplæst. Godkendt.

Konsulen mener det ikke i Undersøgelsens Interesse nødvendigt at afhøre flere af Besætningen og heri er Kaptajnen indforstaaet.

Samtlige Deponenter, der var bleven afhørt enkeltvis, fremtræder nu samlede og bekræfter — efter samlet at være blevet behørigt formanet til Edsaflæggelsen — hver for sig deres Forklaring med Lovens Ed.

Konsulen henleder endnu Kaptajnens Opmærksomhed paa hans Forpligtelse til i sin Tid i Danmark at melde sig til Søforhør.

Søforklaringen sluttet Kl. 12 Middag.

Kgl. dansk Konsulat, Liverpool, den 29. Juni 1918.

I. J. Carøe,
Konsul.

Skibets hele Besætning er afmønstret i Liverpool, og Kaptajnen ved ikke, hvor de nu opholder sig.

Det sænkede Skibs Navn var »Caroline« af Marstal, 3m. Sk., 188,61 R. T. N., bygget 1911 af Eg i Marstal, fransk Veritas 3—3—1—1, H. C. Christensens Rederi, Kpt. kender ikke Skibets Assurancesum, og mener ikke at kunne udtale sig om Værdien af Skibet, Ladningen var Kul, 351 Tons, Kpt. kender ikke Assurancen derfor, Besætningen var Styrmand og 5 Mand, ingen Passagerer; de blev alle reddede. Skibet afgik 18. Juni fra Liverpool med Havnefjord som Maal. Nedskydningen fandt Sted den 24. f. M. Kl. 9 Aften, fint Vejr. Vinden N.N.O. O. v. a.

Sagen sluttet.

Søretten hævet.

Iver Krabbe.

E. C. Dreiøe. *F. Sonne.*

Et Uddrag af Skibsdagbogen samt en Beretning om det passerede lyder efter hinanden saaledes:

KGL. DANSK KONSULAT I LIVERPOOL.

Liverpool, den 28. Juni 1918.

Uddrag
af
Skibsdagbogen.

Tirsdag Morgen den 18. Juni Kl. 9 Fm. afsejlede 3m. Sk. »Caroline« fra New Ferry. Vinden S. t. V. flovt. Kl. 12 kvitteredes Lods og Togbaad ved Barren. Kursen blev sat N. N. V. over ifølge den mig givne Sejlingsrute fra Admiralitetet her i Liverpool den 17. Juni. Herfra er intet at bemærke indtil 24. Juni. Skibets Middagsplads den 24. 56° 39′ N. Br. 10° 6′ V. Lg. Herfra blev styret retv. N. 72° V. Vinden N. O. indtil Kl. 9 Aften. Ved samme Tid kom en tysk Undervandsbaad op i N. V. Retning, som uden Varsel begyndte at bombardere efter Skibet, ca. 10 Skud var affyret, dog uden at have ramt, da hele Besætningen forlod Skibet i Redningsbaa-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

den, roede bort fra Skudlinien. Undervandsbaaden kom nærmere Skibet, stadig skydende med afvekslende Mellemrum. Undervandsbaaden sejlede rundt Skibet og beskød det fra begge Sider, dog antog vi der hengik ca. $^3/_4$ Time før Skibet sank. Efter at Skibet var sænket, kom Undervandsbaaden op paa Siden af Redningsbaaden og prajede for Skibets Navn, Registertonnage, hvilken Last Skibet førte samt hvor vi kom fra og var bestemt til. Derefter opgav han os Kursen Øst at styre efter Barra Head.

Vi tilsatte Baadsejlene og styrede i østlig Retning i ca. 22 Timer, Vinden var da halet sig mere østlig saa vi frygtede for ikke at kunne faa Landing under Barra Head, som gissedes i endnu 50 Kml. Afstand.

Vi forandrede derfor Kursen til S. Ø. t. S. efter Irland; ca. 2 Timer efter fik vi en Konvoj i Sigte ret forud og blev optaget i Løbet af $^1/_2$ Time af den engelske Torpedojager »Mounsey«. Redningsbaaden blev overladt til sin Skæbne. Kl. var da ca. 9 Aften.

Ombord paa Torpedojageren blev vi alle behandlet paa det allerbedste og næste Morgen Kl. ca. 10 Fm. blev vi landsat i Londonderry, hvor vi ligeledes blev vel modtagne og indlogeret paa Sailors Rest, hvor vi var Genstand for megen Opmærksomhed og blev overordentlig pænt behandlet. Torsdag den 27. afrejste jeg med hele Besætningen fra Londonderry og ankom til Liverpool den 28. Kl. 9,10 Fm. og henvendte os til det danske Konsulat.

Kaptajn N. Christensen.

KGL. DANSK KONSULAT I LIVERPOOL.

3m. Sk. »Caroline« afsejlede fra Rancorn den 12. ds. med en Ladning Kul for Havnefjord, Island. Skibet var til Ankers ved New Ferry indtil den 18., begrundet paa Modvind. Intet nævneværdigt hændte før den 24. ds., da Skibet blev beskudt af en tysk Undervandsbaad ca. Kl. 9 Aften uden Varsel, ca. 10 Skud var affyret uden at ramme Skibet, da hele Mandskabet gik fra Borde i Redningsbaaden. Undervandsbaaden nærmede sig Skibet, sejlede rundt og beskød det fra alle Kanter. I Løbet af en hlav Time sank Skibet, hvorefter Undervandsbaaden kom langs Siden af Redningsbaaden og prajede for Skibets Navn, Registertonnage, hvilken Last Skibet havde samt hvor vi kom fra og hvor vi var bestemt til.

Vi tilsatte Baadsejlene og styrede Øster over i ca. 22 Timer, da Vinden halede sig mere til Østkanten blev Kursen forandret til S. Ø. t. S. efter Irland. 2 Timer efter blev hele Besætningen optaget af den engelske Torpedojager »Mounsey« og næste Dagen landsat i Londonderry. Torsdag den 27. afrejste jeg fra Londonderry med hele Besætningen til Liverpool, hvor vi ankom Fredag den 28. og henvendte os straks til Konsulatet.

Kaptajn N. Christensen.

»Caroline«s
Rederi: H. C. Christensen. Marstal.
Reg. Tonn. Br.: 219.
Reg. Tonn. Net.: 189.
Bygningssted: Marstal.
Bygningsaar: 1911.
Materiale: Eg.
Klasse: Bur. Ver ✠ 16 $^3/_3$ A. 1. 1.
Assurance: Kr. 160,000. Krigsforsikringen for danske Skibe.

243. 4m. Motorskonnert »DRONNING THYRA« af Kjøbenhavn.

Sænket i Nordsøen den 29. Juni 1918 paa Rejse fra Gøteborg til Rouen med 611 Tons Papirmasse. Ingen Omkomne.

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn gør vitterligt:

Aar 1918 den 8. Juli Kl. 11 blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand: Docent Sindballe i Henhold til Konstitution af 10. Maj d. A. og af dens Medlem: Kaptajn V. Larsen.

Der foretoges:

Nr. 66/1918. Søforhør i Anledning af M/S »*Dronning Thyra*«s Sænkning.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

For Rederiet »Dannevirke« A/S mødte Kaptajn Alfred Ørum.

For Petersen, Møller & Hoppe mødte Korrespondent Ernst Philipson.

For Krigsforsikringen for danske Skibe mødte Kaptajn Fabricius.

For De private Assurandører mødte Kaptajn Fabricius.

Af Besætningen mødte:

Kaptajn M. C. Friis.

1. Styrmand Rasmus Henrik Friis.

2. Styrmand Knud Simmelhag.

1. Maskinmester Jørgen Martin Jørgensen.

2. Maskinmester Pinkus Johs. Abrahamsen.

Hovmester Anton Mikael Sørensen.

Matros Karl Emil Jørgensen.

Letmatros Lars Peder Pedersen.

Letmatros Herm. Carl Viggo Johansen.

Ungmand Niels Chr. Christensen.

Smører Knud Hansen Petersen.

Dreng Peter Johs. Borch.

Der fremlagdes Udtog af Skibsdagbogen. Denne var tilstede i Retten.

Det fremlagte Udtog af Skibsdagbogen lyder i Uddrag saaledes:

Udtog
af
Dagbogen, ført ombord i Motorskibet »Dronning Thyra«, Kaptajn M. C. Friis, paa Rejsen Gøteborg—Rouen med en Ladning Træmasse, ca. 611 Tons.

Lørdag den 29. Juni 1918 Kl. 6,20 Em. Lindesnæs tværs om Stb. giss. Afst. 1 Kvml.

Kl. 10 t. fik en Undervandsbaad i Sigte lidt foran tværs i Læ, som hurtigt avancerede op mod Skibet. Alle Mand blev øjeblikkelig kaldt paa Dækket. Sejlene blev nedfiret, og der blev slaaet langsom til Maskinen og kort efter slaaet stop. Kl. 10¼ satte Redningsbaaden fraborde med hele Mandskabet; imidlertid var Undervandsbaaden lagt bi ca. 5 Kabellængder til Luvart af Skibet, og et skarpt Skud blev affyret ret for om Boven. Der blev prøjet til os om at komme op til Undervandsbaaden og ankommen langs Siden blev Kaptajnen kaldt der ombord med Papirerne. Kort efter blev Resten af Mandskabet beordret der ombord paa to Mand nær, 1. og 2. Styrmand, som derpaa fulgte med 3 Mand af Undervandsbaadens Besætning tilbage til Skibet medbringende Bomber til Sprængningen. Efter at have placeret Bomberne og overhældt dem med Petroleum samt berøvet en Del af Skibets Proviant og Inventar, antændtes Bomberne, og Baaden satte fra Skibet; ca. 8 Minutter efter hørte vi fra Baaden to Knald foraarsaget ved Eksplosionen af Bomberne; kort efter var Baaden atter ved Siden af Undervandsbaaden, hvorefter Kaptajnen og Mandskabet atter kom i Baaden og satte fra. Ca. Kl. 12 t. saa vi fra Baaden Branden slukkes og Skibet vælte helt over til Bgb., hvorefter det forsvandt med Flag i Top. Sejlene blev sat paa Baaden og Kursen sat ind mod Land, og Kl. 11 t. om Formiddagen ankom vi alle i god Behold men en Del forkomne til Mandal, hvor der straks blev sørget for vor Forplejning.

R. H. Friis.

Nr. 66/1918. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 8. Juli 1918.

Sv. Bærentsen,
fg. Ass.

Det fremlagte Udtog oplæstes og godkendtes af de mødende.

Skibets Kendingsbogstaver var N. W. B. F., dets Størrelse 331,57 netto Register Tons, 423,38 brutto Register Tons. Det var krigsforsikret i Krigsforsikringen for danske Skibe, det vides ikke for hvilket Beløb.

Ladningen bestod af 611 Tons Papirmasse, tilhørte en Hr. Bennet i Paris; om Forsikringen af Ladningen eller om Interesseforsikring vides intet.

Redningsbaaden blev solgt i Mandal for 1250 Kr., hvilket Beløb Kaptajnen har modtaget.

Komparenten gjorde over for Under-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

vandsbaadens Chef gældende, at Ladningen ikke var Kontrabande, og at man befandt sig udenfor Farezonen, men Undervandsbaadens Chef hævdede, at Ladningen var Kontrabande, og at Skibet skulde sænkes. Kaptajnen tilbød at sejle Skibet ind til Swinemünde, men det blev afslaaet.

Paa Anledning forklarer de mødende, at da man sejlede bort fra Undervandsbaaden, sang man: »Vift stolt paa Kodans Bølge«.

Kaptajnen mener, at Skibet er sunket.

Foruden Redningsbaaden solgte man i Mandal Redningsbælter til et Beløb af 70 Kr., hvilket Beløb Kaptajnen har modtaget.

Kaptajnen fremlagde en Udskrift af Auktionsprotokollen for Lensmanden i Mandal.

Den fremlagte Udskrift af Auktionsprotokollen er saalydende:

Utskrift
av
auktionsprotokollen for lensmanden
i Mandal.

Aar 1918 den 2. juli blev ifølge vedkommendes forlangende en frivillig auktion avholdt paa Mandals lensmandskontor over den krigsforliste skonnert »Dronning Thyra«s tilhørende redningsbaad samt tilbehør.

Forretningen administredes af lensmand Alf Lund i overvær av underskrevne vidner.

Forretningen har været bekendtgjort i stedets avis.

Konditioner som paa side 1 i denne protokol anført derefter oplæstes idet tilføjedes at betalingen erlægges kontant hvorefter oproptes og tilsloges.

Mandals Slip og mekaniske Verksted	Kr. 1250.00
14 Livbelter a Kr. 5 P. L. Stusvig	— 70.00
	Kr. 1320.00

Forretningen sluttet.

Alf. Lund. *Birget Svensen.* *H. Lund.*

Rigtig utskrift attesteres.

Alf Lund.

Nr. 66/1918. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 8. Juli 1918.

Sv. Bærentsen,
fg. Ass.

Sluttelig bemærker Kaptajnen, at Undervandsbaadschefen beholdt alle Papirerne undtagen Skibsdagbogen.

Oplæst. Vedtaget.

Det bemærkedes, at det ene af Rettens Medlemmer var forhindret i at møde paa Grund af for kort Varsel.

Søforhøret sluttet.

Retten hævet.

K. Sindballe. *V. Larsen.*

»Dronning Thyra«s
Rederi: A/S Rederiet »Dannevirke«, Kjøbenhavn.
Reg. Tonn. Br.: 423.
Reg. Tonn. Net.: 331.
Tons DW.: 636.
Bygningsaar: 1893.
Materiale: Staal.
Klasse: Bur. Ver. ✠ 16 ²/₃ G. 1. 1.
Assurance: Kr. 330,000. Krigsforsikringen for danske Skibe m. fl.

244. S/S. »CARL« af Kjøbenhavn.

Torpederet i Atlanterhavet den 7. Juli 1918 paa Rejse fra Aquitas til Heysham med 3500 Tons Jernerts. 14 Omkomne.

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn gør vitterligt:

Aar 1918 den 30. Juli Kl. 1 Eftermiddag blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand: Overretsassessor Riise og dens Medlemmer: Kaptajn Larsen og Kaptajn Møller.

Der foreloges:

Nr. 75/1918. Søforhør i Anledning af, at Dampskibet »*Carl*« er sænket.

Der fremlagdes Rapport.

Den fremlagte Rapport er saalydende:

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Til

Sø- og Handelsretten,

København.

Rapport

over

Dampskibet »Carl«s Torpedering.

Dampskibet »Carl«, tilhørende Dampskibsselskabet »Orion«, København, afgik Aguilas i Spanien den 25. Juni 1918 med ca. 3500 Tons Jernerts bestemt til Heysham i England. Skibet anløb Gibraltar 26. Juni for Proviant og Bunkerkul, afgik Gibraltar i Konvoj den 29. Juni; Skibet fik anvist Plads i bagerste Række i Konvojen. Den 7. Juli Kl. 1,20 Fm. opdagede Rorsmanden, norsk Matros Berg, en Torpedo, som kom agterfra og passerede Skibet paa langs om Bagbord. Matros Berg varskoede Kaptajnen, som havde Vagt paa Broen (1. Styrmand havde været syg og var endnu ikke helt rask), men før Kaptajnen kunde svare, blev Skibet ramt af en ny Torpedo om Styrbord midtskibs. Eksplosionen var saa kraftig, at Skibet antagelig er brækket midt over. Skibet gik tilbunds paa 15 a 20 Sekunder. En armeret engelsk Trawler kom straks tilstede og optog hvad der fandtes af levende Væsener, i alt 11 Mand, 1., 2. og 3. Maskinmester samt Hovmester og 7 Mand af Besætningen. Først da alt var roligt, forlod Trawleren Stedet og fik Ordre af Førerskibet til at gaa direkte til Milford Haven, hvortil Skibet ankom den 8. Juli og ilandsatte de 11 Mand.

København, den 29. Juli 1918.

J. C. Jørgensen,

1. Maskinmester paa S/S »Carl«

Nr. 75/1918. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 30. Juli 1918.

Krarup Jørgensen,

fg. Ass.

Mødt var:

1. Mester Jørgen Jul. Chr. Jørgensen.
2. Mester Rasmus Holm.
3. Mester Svend Aage Christian Jørgensen og

Hovmester Jens Knudsen.

Den fremlagte Rapport blev oplæst for de mødende og gennemgaaet med dem.

De vedtog den og bekræftede dens Rigtighed.

De tilføjer at ifølge Opgivende fra den engelske Trawlers Kaptajn befandt Skibet sig, da det blev ramt, paa nordlig Bredde 49° 20 m, vestlig Længde 9° 40 m.

Ingen har set det Fartøj, som har afskudt Torpedoen. Paa Grund af, at Skibet sank saa hurtig, lykkedes det kun at redde de i Rapporten nævnte 11 Mand, medens Kaptajnen, 1. og 2. Styrmand og Baadsmanden, der alle var danske, tilligemed 9 paamonstrede Udlændinge omkom. Ligeledes er en Englænder, der var sat ombord som Signalmand, omkommen. Den norske Matros Berg, den eneste der har set Torpedoen, tog Hyre fra England. Han har forinden udtalt sig som i Rapporten nævnt.

For Rederen C. P. Jensen mødte Korrespondent C. Jørgensen, der fremlagde 2 Skrivelser af Gaars og Dags Dato.

De 2 fremlagte Skrivelser lyder efter hinanden saaledes:

C. P. JENSEN, Telegrams: »Freights
Shipsowner & Broker. Telefon: Central 5430.
Bornholmsgade 2.

———

København K., den 29. Juli 1918.

Sø- og Handelsretten, hørsteds.

Af den ved Dampskibet »Carl«s Torpedering omkomne Besætning var følgende hjemmehørende i Danmark:

Kaptajn Poul Jepsen. Faders Adresse: Forhyringsagent Jepsen, Lemchesvej 5, Hellerup.

1. Styrmand S. N. C. Jensen, Søvangs Allé 17, Kastrup.

2. Styrmand K. F. Hartmann. Moders Adresse: Fru Hartmann, Amager Fælledvej 13, 4. Sal, København S.

Baadsmand Christian (Kristian) Hansen, opgivet som hjemmehørende i Faa-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

borg. Selvopgivet som Adresse: Sømandshuset, Rotterdam.

Med Højagtelse

A/S Dampskibsselskabet »Orion«,
pr. C. P. Jensen,

Sigurd Sort.

Nr. 75/1918. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 30. Juli 1918.

Krarup Jørgensen,
fg. Ass.

C. P. JENSEN, Telefon: Central 5430.
Shipsowner & Broker. Telegrams: »Freights.
Bornholmsgade 2.

Kobenhavn K., den 30. Juli 1918.

Sø- og Handelsretten,
hersteds.

Ifølge telefonisk Aftale afholdes i Dag Kl. 3 Em. Søforhør med den Del af det sænkede Dampskib »Carl«s Besætning, som i Gaar kom hertil fra England.

»Carl« blev torpederet den 7. Juli i Atlanterhavet af en tysk Undervandsbaad.

I Anledning heraf skal vi tillade os at oplyse:

S/S »Carl« var bygget i Middlesbro i 1890, lastede ca. 3700 Tons Dødvægt.
Kendingssignal: N. V. G. W.
Nettoregister ca. 1610.
Bruttoregister 2486.

Skibet, der sejlede paa Time-Charter for engelsk Regning, var, da det blev torpederet, paa Rejse fra Middelhavet til England og Rederiets sidst modtagne telegrafiske Meddelelse fra Kaptajnen var afsendt fra Gibraltar, hvorfra Skibet var afsejlet den 29. Juni.

Skibet var krigsforsikret i Lloyds for ca. 133,000 Stlr.

Med Højagtelse

A/S Dampskibsselskabet »Orion«,
pr. C. P. Jensen,

Sigurd Sort.

Nr. 75/1918. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 30. Juli 1918.

Krarup Jørgensen,
fg. Ass.

For Assurandørerne var ingen mødt.

De mødte tilføjede, at Trawleren blev liggende paa Sænkningsstedet et Kvarters Tid. Det var tilstrækkelig lyst og der er ikke Tvivl om, at alle de savnede var omkomne, da Trawleren forlod Stedet.

Ombord paa denne blev de behandlede vel.

Oplæst. Godkendt.

Søforhøret sluttet.

Retten hævet.

Riise.

V. Larsen. *I. Møller.*

»Carl«s
Rederi: Dampskibsselskabet »Orion«. Kjøbenhavn
Reg. Tonn. Br.: 2486.
Reg. Tonn. Net.: 1610.
Tons DW.: 3700.
Bygningssted: Middlesbrough.
Bygningsaar: 1890.
Materiale: Staal.
Klasse: Bur. Ver. • II $^{3}/_{3}$ A. 1. 1.
Assurence: £ 133,000. Engelske Assurandører.

245. 3m. Skonnert »HERMES« af Svendborg.

Sænket i Atlanterhavet den 20. Juli 1918 paa Rejse fra Goteborg til Genua med 400 Tons Træmasse. Ingen Omkomne.

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn gør vitterligt:

Aar 1918 den 25. Juli Kl. 12 Middag blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand: Overretsassessor Riise og dens Medlemmer: Kaptajn Larsen og Kaptajn Møller.

Der foretoges:

Nr. 70/1918. Søforhør i Anledning af, at Skonnert »*Hermes*« af Svendborg er sænket.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Af Besætningen mødte:
Kaptajn C. T. Wulff.
Styrmand N. Nielsen.
Matros H. H. Andersen.
Matros L. R. Møller.
Ungmand V. Riise.
Letmatros G. Hansen.
Letmatros O. Jensen.
Kok F. F. Nielsen.

For Skibsmæglerne Petersen, Møller & Hoppe som Repræsentanter for Rederiet mødte Fuldmægtig J. Lorentzen.

For Krigsforsikringen for danske Skibe mødte Kaptajn Michelsen.

Der fremlagdes en Rapport.

Den fremlagte Rapport er saalydende:

Rapport
over
»Hermes« Torpedering.

3m. Sk. »Hermes« af Svendborg, drægtig 263 netto Register Tons, tilhørende Rederiaktieselskabet »Panis«, Svendborg, forlod Gøteborg Søndag Morgen den 7. Juli 1918 med en Ladning Papirmasse bestemt til Genua. Efter at have sejlet indenskærs og indenfor Territorialgrænsen langs den svenske og den norske Kyst toges Lods ombord i Haugesund, hvilken lodsede Skibet videre nordpaa gennem Skærgaarden til Korsfjord, hvor Lodsen kvitteredes. Vi styrede da ud af Fjorden og Marstenens Fyr passeredes Kl. 8 Morgen Lørdag den 20. Juli, hvor Kursen sattes N. V. t. N., en Linie, der gaar parallel med den tyske Spærrezone og i en Afstand fra ca. 30—40 Kvartmil nord for denne. Luften var klar, og Vinden omløbende, Vindstyrke 1 med en Del Dønning af Vest. Kl. 7,10, da jeg stod i Kahytten og saa paa Kortet, lød der et Skud, og en Granat ramte Vandet tæt ved Skibet; vi brasede da straks bak og firede Storsejlet til Dæks for at tilkendegive, at vi havde hørt Varselskudet, der ikke kunde være fra andet end en Undervandsbaad, og hvilken vi straks efter opdagede langt borte lige i Sollyset. Der faldt igen et Skud og straks efter endnu et, som traf lige ved Skibet; jeg gav derefter Ordre til at sætte alle Baadene i Vandet og roede selv med den ene Baad og 2 af Mandskabet og medtagende Skibets Papirer over i Retning af Undervandsbaaden som naaedes i ca. 15 M. Efter at have afgivet Forklaring over Skibets Lasts Art, Afgangs- og Bestemmelsessted forlangte Chefen for Undervandsbaaden Papirerne, hvorefter han beordrede alle Mand fraborde. Vi roede da i Retning af Skibet fulgt af Undervandsbaaden, 2 Officerer gik da ned i Baaden og lod sig sætte ombord i »Hermes«, hvor de efter at have taget Skibets Kort og Kladde og Hovedjournal satte Brandbomber ned i Lasten og tændte Ild i Skibet, hvorefter de forlangte, jeg skulde gaa fraborde. Der var da gaaet ca. 10 M., vi roede da Undervandsbaadens Mandskab ombord i Undervandsbaaden, der straks efter, og skønt Baadene knapt nok var komne af Vejen, begyndte at skyde paa Skibet med Brandgranater ca. 50 Skud, og hele Skibet var da i Flammer og Siderne skudte i Stykker. Vi roede da mod Land, hvortil vi havde ca. 20 Kvartmil. Efter 3 Timers Roning kom vi ombord i en svensk Fiskerbaad, der var paa Vej til Bergen for Motorskade, hvortil vi ankom Kl. 4 Søndag Morgen den 21. Juli, hvor Ankomsten meldtes til Politiet, der saa igen satte sig i Forbindelse med Konsulatet og skaffede Besætningen Logi og Forplejning.

Mandag Morgen aflagdes Beretning for den danske Konsul, der besluttede at sende Besætningen hjem over Kristiania.

C. F. Wulff.
Fører.

Nr. 70/1918. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 25. Juli 1918.

Krarup Jørgensen,
fg. Ass.

Denne blev oplæst og gennemgaaet med Kaptajnen og de af Besætningen mødte.

De vedtog alle Rapporten og bekræftede dens Rigtighed idet de erklærede sig villige til at bekræfte den med deres Ed.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

De mødte erklærede, at de i Sænkningsøjeblikket havde Thurø i O. t. N. i en Afstand af 20 til 22 Kvartmil og har været 30 til 40 Kvartmil nord for Spærrezonen. Undervandsbaaden var tysk, men havde ingen Mærker; den førte tysk Orlogsflag.

Ingen af de mødte husker Skibets Kendingssignaler.

Skibets 3 Baade blev afleveret til den danske Konsul i Bergen.

Oplæst. Godkendt.

Søforhøret sluttet.

Retten hævet.

Riise.

V. Larsen. *J. Møller.*

»Hermes«s
Rederi: Rederiet »Panis«. Svendborg.
Reg. Tonn. Br.: 298.
Reg. Tonn. Net.: 263.
Bygningssted: Svendborg.
Bygningsaar: 1918.
Materiale: Eg, Bøg og Fyr.
Klasse: Bur. Ver. ✠ 16 $^{2}/_{3}$ G. 1. 1.
Assurance: Kr. 350,000. Søforsikringsselskabet »Svendborg« og Krigsforsikringen for danske Skibe.

246. 3m. Skonnert »ANNA« af Svendborg.

Sænket i Atlanterhavet den 21. Juli paa Rejse fra Goteborg til Genua med 285 Tons Træmasse. Ingen Omkomne.

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn gør vitterligt:

Aar 1918 den 25. Juli Kl. 12 Middag blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand: Overretsassessor Riise og dens Medlemmer: Kaptajn Larsen og Kaptajn Møller.

Der foretoges:

Nr. 71/1918. Søforhør i Anledning af, at Skonnerten »*Anna*« af Svendborg er sænket.

Af Besætningen mødte:

Kaptajn H. Petersen.
Styrmand H. P. Baagøe.
Matros Anders Hansen.
Letmatros K. E. Hansen.
Letmatros M. C. Nielsen.
Ungmand O. C. N. Hansen.
Kok K. H. B. Nielsen.

For Skibsmæglerfirmaet Petersen, Møller & Hoppe som Repræsentant for Rederiet mødte Fuldmægtig J. Lorentzen.

For Krigsforsikringen for danske Skibe mødte Kaptajn Michelsen.

Der fremlagdes en Rapport.

Den fremlagte Rapport er saalydende:

Rapport
over
3m. Sk. »Anna«s Sænkning af Svendborg.

3m. Sk. »Anna« af Svendborg, drægtig 212 Tons Brutto, 185 Netto, tilhørende Rederiaktieselskabet »Panis«, Svendborg, forlod Gøteborg den 11. Juli paa en Rejse til Genua med en Ladning Træmasse. Skibet har sejlet indenfor Territorialgrænsen hele Vejen langs den norske Kyst. Gik indenskærs ved Skudesnes den 18. Juli Kl. 7$^{1}/_{2}$ Morgen. Kl. 10 ankredes ved Haugesund, da ingen Lods kunde faas. Den 19. Juli Kl. 6 Morgen fik Lods ombord ved Haugesund, lettede Anker, satte fuld Sejl, styrede Kurs efter Korsfjord efter Lodsens Kommando. Kl. 9 Eftermiddag kvitterede Lodsen. Vindstille og ingen Skibsmagt. Lørdag Morgen Kl. 12$^{1}/_{2}$ kom Vinden S. Ø., svag Brise, passerede tæt forbi Marstenen, hvorefter Kursen sattes N. V. Kl. 8 Vindstille, firede alle Sejl til Dæks ÷ Raasejl. Kl. 12 Middag fandtes Skibets Sted at være efter Observation og Bestikregning paa 60° 31′ N. Br. 4° 34′ Ø. L. Kl. 7 Eftermiddag kom Vinden N. N. Ø. laber, satte alle Sejl, styrede Bidevind N. V., efter Kl. 12 t. havde Skibet udløbet 16 Sømil efter Patentloggen Kl. 12 t. 5 m.

Søndag Morgen hørtes første Skud fra en tysk Undervandsbaad, ca. to Minutter senere hørtes andet Skud, og Kuglen slog i Vandet tæt i Læ, alle Mand kom straks paa Dækket, brasede bak og drejede Skibet til Vinden for at tilkendegive at vi havde hørt Stoppesignalet. Firede straks Bb. Baad af og gik i den alle Mand og

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

holdt gaaende tæt agten for Skibet. Faa Minutter efter kom Undervandsbaaden hen til os og prajede om Skibets Navn, hvor vi kom fra og skulde hen samt beordrede os ombord med Skibspapirerne. Fik Ordrer efterlade Skibet, gik ombord sammen med 1 Officer og 3 tyske Matroser, satte Redningsbaaden i Vandet og forlod Skibet, som blev stukket i Brand af det tyske Mandskab ved Hjælp af Brandbomber. Kursen sattes straks O. t. S. Kl. 11½ Formiddag kom en Fiskerbaad fra Heggøen ud og slæbte os ind til Heggøen. Kl. 4 Eftermiddag rejste fra Heggøen med Damper til Bergen, hvor vi ankom Kl. 9 Aften. Meldte os til Politiet, som satte sig i Forbindelse med den danske Konsul.

Mandag den 22. Juli aflagde Beretning for Konsulen, der besluttede at sende os hjem over Kristiania. Skibets Journaler mistedes ved Sænkningen.

Hans Petersen,
Fører

Nr. 71/1918. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 25. Juli 1918.

Krarup Jørgensen,
fg. Ass.

Rapporten blev oplæst for og gennemgaaet med Kaptajn Petersen og de af Besætningen mødte, der alle vedtog den og erklærede sig rede til at bekræfte dens Rigtighed med Ed.

Kaptajn Petersen bemærkede, at Skibets Kendingssignaler var N. R. P. M.

Da Sænkningen fandt Sted var Vejret fint, Søen rolig. Baaden blev solgt paa Heggøen for 300 Kr. Den mindre Baad tog det tyske Mandskab og lod den senere gaa.

Oplæst. Godkendt.

Søforhøret sluttet.

Retten hævet.

Riise.

V. Larsen. *J. Møller.*

»Anna«s
Rederi: Rederiaktieselskabet »Panis«, Svendborg.
Reg. Tonn. Br.: 212.
Reg. Tonn. Net.: 185.
Bygningssted: Thurø.
Bygningsaar: 1911.
Materiale: Eg.
Klasse: Bur. Ver. ✠ 16 ³/₄ G. 1. 1.
Assurance: Kr. 240.000. Søforsikringsselskabet »Svendborg« og Krigsforsikringen for danske Skibe.

---

347. 3m. Motorskonnert »ASTA« af Kjøbenhavn.

Skudt i Sænk i Atlanterhavet den 26. Juli 1918 paa Rejse fra Reykjavik til Barcelona med 167 Tons Klipfisk. 5 Omkomne.

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn gør vitterligt:

Aar 1918 den 27. August Kl. 1 blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand: Docent Sindballe i Henhold til Konstitution af 10. Maj d. A. og af dens Medlemmer: Kaptajn Olsen og Kaptajn Tidemand.

Der foretoges:

Nr. 87/1918. Søforhør i Anledning af M/S »*Asta*«s Sænkning af en Undervandsbaad.

Søforhøret foretoges for lukkede Døre.

For Rederiet mødte Bogholder A. Nørgaard.

For Krigsforsikringen for danske Skibe og Ladningsassurandørerne: Det kgl. oktrojerede Søassurance-Kompagni mødte Kaptajn Michelsen.

Af Besætningen mødte Kok Wiggers.

Der fremlagdes Udskrift af det danske Konsulat i Gøteborgs Protokol.

Den fremlagte Udskrift lyder saaledes:

Udskrift
af
den kongelige danske Konsulat i Gøteborgs Protokol den 15. August 1918.

Dags Dato hjemsendte Konsulatet dansk Undersaat, Kok Julius Svend Aage Mandrup Poulsen Wiggers, født i København den 11. Februar 1902, bosat i Ringsted og som var henvist til Konsulatet af Vicekonsulatet i Lysekil.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Wiggers har for Konsulatet afgivet følgende Forklaring:

Da Motorskonnerten »Asta« af København, med hvilken Wiggers var forhyret omtrent siden den 11. Juli 1918, paa Rejse fra Island til Cadiz i Spanien, den 19. Juli befandt sig ca. 8 Dages Sejlads Nordvest for Skotland antræffedes den af den tyske Undervandsbaad »U 89«, som sænkede Skibet med Kanonskud. Besætningen, 6 Mand, gik nu i Baaden, men idet Wiggers, der var sidste Mand, forlod Skibet, beordrede Kaptajnen, Baron (Navnet ukendt) Wiggers først at hente Skibshunden, der befandt sig i Kaptajnens Kahyt agter. Wiggers gjorde det beordrede Arbejde i den kortest mulige Tid, ca. $1^1/_2$ Minut, men da han kom tilbage til Dækket befandt Baaden sig en ca. 20 Meter fra Skibet, der var begyndt at synke, roende af fuld Kraft bort fra det. Wiggers raabte Baaden an, men om Kaptajnen hørte det, kunde han ikke konstatere, da det regnede og stormede stærkt. Derimod hørte han (Wiggers), at Kaptajnen raabte til ham, at han blot skulde springe i Søen. Wiggers gjorde det, men Baaden fjernede sig ikke desto mindre og var snart ude af Syne.

I ca. $2^1/_2$ Time laa Wiggers nu i Vandet, indtil han blev taget ombord af Undervandsbaaden, der indtil nu havde været neddykket. Efter 3 Ugers Ophold der, sattes han paa 61′ 35″ n. Br. og 1′ 55″ ø. L. ombord i den svenske Fiskekutter »Neutral«, der den 14. August landsatte ham i Lysekil, hvor han ekviperedes og bespistes af det danske Vicekonsulat, der om Aftenen sendte ham til Gøteborg, hvor han modtoges af det herværende Konsulat, der for Natten indlogerede ham i Sømandshjemmet, forsynede ham med Tærepenge for en Dag, og sendte ham til København med Toget 11,15 Eftm.

Med Hensyn til den øvrige Besætnings Skæbne erklærede Wiggers, at han intet vidste derom, men at han antog den for forulykket, det var haardt Vejr med høj Sø, i Baaden fandtes ingen Proviant, og Sænkningen fandt Sted, efter Wiggers Sigende, vel en 650 Sømil fra Land. Samtlige Wiggers Ejendele og Papirer er gaaet tabt ved Sænkningen.

Wiggers underskrev en Erklæring om modtagen Beklædning for Kr. 141,25 efter Konsularinstruktionens Formular 30 og forsynedes af Konsulatet med Hjemsendelsesordre til Kommunalbestyrelsen i København om at viderebefordre ham til Ringsted (Formular 32 b) samt Bevis efter Formular 33.

Udskriftens Rigtighed bekræftes.

Gøteborg, den 15. August 1918.

Holger Holm,
Konsul.

Nr. 87/1918. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 27. August 1918.

Sv. Bærentsen,
fg. Ass.

Kok Wiggers henholdt sig til denne og bemærkede, at det er forkert, naar Skibets Bestemmelsessted i Udskriften angives som Cadiz, det var Barcelona. Angaaende Stedet, hvor Sænkningen skete, ved Komparenten ikke andet, end at der paa Undervandsbaaden blev sagt, at det var vest for Skotland.

Skibet bar dansk Flag og danske Nationalitetsmærker, da Sænkningen skete.

Det var den 26., ikke som anført i den fremlagte Protokoludskrift, den 19. Juli, Sænkningen skete.

Forud for Sænkningen blev der givet Varselsskud.

Komparenten, der jo kun havde været kort Tid paa Skibet, kender ikke Mandskabets Navne eller Adresser.

Der var ikke Proviant i nogen af Redningsbaadene. Provianten laa parat i Kaptajnens Kahyt, men man fik den ikke med. I den ene Baad var der Vandbeholdere. Den ene Redningsbaad var ganske ny, og det var den man satte i Vandet; der var ikke tillige Tale om, at sætte en anden ud; skønt ingen af Redningsbaadene var ramt under Sænkningen. Skibet var derimod ramt, da man satte Baadene i Vandet.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Komparenten kan ikke sige noget om, hvorfor Baaden har fjernet sig fra Skibet, da han kom op paa Dækket med Skibshunden.

Skibet var i Fart, og man havde sat Sejl til, da Varselskudet lød. Sejlene stod, da Skibet sank. Da Komparenten gik for at hente Hunden, var Redningsbaaden bunden til Skibet med en ny Trosse, men hvad der siden er sket med Baaden, ved Komparenten som sagt ikke.

Ombord paa Undervandsbaaden blev Komparenten behandlet udmærket.

Paa Undervandsbaaden erklærede man, at Sænkningen var sket i Farezonen.

Ladningen bestod af salt Fisk.

Bogholder Nørgaard lovede at tilstille Retten Oplysning om Mandskabets Data og om Skibets Størrelse, Ladningens Art og Størrelse samt endelig ogsaa Forsikringen af de forskellige Interesser.

Oplæst. Vedstaaet.

Søforhøret udsat.

Retten hævet.

K. Sindballe.

H. S. A. Olsen. *O. Tidemand.*

Aar 1918 den 29. August Kl. 11 blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand: Docent Sindballe i Henhold til Konstitution af 10. Maj d. A.

Der foretoges:

Nr. 87/1918. Søforhøret fortsat.

Der fremlagdes Skrivelse fra Rederiaktieselskabet »Dragør« indeholdende forskellige Data vedrørende Skib og Besætning.

Den fremlagte Skrivelse lyder saaledes:

REDERIAKTIESELSKABET »DRAGØR«.

———

København, den 28. August 1918.
Amaliegade 33.

Sø- og Handelsretten,
Holmens Kanal 2. K.

M/S »Asta«.

Henholdende til Søforklæringen den 27. August angaaende »Asta« undlader vi ikke herved at give de ønskede Oplysninger om det sænkede Skib.

»Asta« maalte: 94,28 N. R. Tons.

»Asta« lastede: cn. 180 Tons d. w.

Registreringsbogstaver: N. R. D. T.

Bygget af Staal i Aaret 1909 i Svendborg.

40 H. K. »Houmøller«-Motor.

Rejsen, Skibet skulde foretage, var Akureyri—Barcelona, skulde anløbe Reykjavik for Oliefyldning og havde engelsk Tilladelse til at Inspektionen skulde foregaa i Gibraltar.

Ladningen bestod af 166½ Tons Klipfisk, løst i Lasten, og var forsikret i »Det kgl. oktrojerede Søassurance-Kompagni«, København. Forsikringssum ubekendt.

Skibet var kaskoforsikret i »Norske Lloyd« for 115,000 Kr. samt krigsforsikret i »Krigsforsikringen for danske Skibe«, København, for 130,000 Kr.

Mandskabet var forsikret i 2 Selskaber, nemlig: »Danske Rederes Ulykkesforsikringsforbund«, København, og »Danske Dampskibsrederes gensidige Forsikring af Søfolk mod Krigsfare«, ligeledes af København.

Angaaende de 5 Mand af Besætningen, hvorfra intet er hørt siden Sænkningen, da er disses Navne etc.:

Kaptajn Poul de Hemmert-Hennetved, Fr. d. 6 Allé 11, Frederiksberg. Alder: 39 Aar, gift.

Styrmand Aage Baardsen, Skyttergade 2, Aalesund, Norge. Alder: 23 Aar, gift. Fader: Baard Nordman, samme Adresse.

Motormand Hjalmar Olsen, Rævegade 4, København. Alder: 22 Aar, ugift. Fader: Vaadbinder Olsen, samme Adresse.

Matros I. K. G. Petersen. Paamønstret i Reykjavik den 22. Maj. Adresse etc. ubekendt.

Matros Frederik Johansen. Paamønstret i Reykjavik den 22. Maj. Adresse etc. ubekendt.

Med Højagtelse

Rederiaktieselskabet »Dragør«.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Nr. 87/1918. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 29. August 1918.

Sv. Bærentsen,
fg. Ass.

Søforhøret sluttet.

Retten hævet.

K. Sindballe.

»Astaes
Rederi: Rederiaktieselskabet »Dragør«. Kjøbenhavn.
Reg. Tonn. Br.: 121.
Reg. Tonn. Net.: 95.
Bygningssted: Svendborg.
Bygningsaar: 1909.
Materiale: Staal.
Klasse: Bur. Ver. ✠ I 3/3 G. 1. 1.
Assurance: Kr. 245,000. Krigsforsikringen for danske Skibe og Norske Lloyd.

248. M/S »COLUMBIA« af Kjøbenhavn.

Torpederet i Middelhavet den 1. August 1918 paa Rejse fra Kalkutta til Marseilles med 8700 Tons Stykgods. 1 Omkommen.

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn gør vitterligt:

Aar 1918 den 16. November Eftermiddag Kl. 2 blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand: Overretssessor Riise og dens Medlemmer: Direktør Schmidten og Kaptajn Wrisberg.

Der foretoges:

Nr. 124/1918. Søforhør i Anledning af, at »*Columbia*« er sænket.

Af Besætningen mødte:
Kaptajn Johan Thomsen.
Baadsmand Jens P. Jensen.
Matros Niels P. Jensen.
Matros Niels Edvin Andersson.
Matros Lauritz A. Christiansen.
Matros Ludvig Hansen.
Matros Carl Norrstrøm.
Matros Skjold Breiting.
Smører Johan Olsson.
Smører Karl Møller.
Smører Jens P. Sørensen.
Kok Niels P. Sørvin.
Opvarter Gerhard Mortensen.

For Rederiet Østasiatisk Kompagni mødte Skibsinspektør Jensen samt Højesteretssagfører Fenger ved Overretssagfører Winther.

For Krigsforsikringen mødte Kaptajn Fenger.

Der fremlagdes en Udskrift i Oversættelse af Søforklaring for Konsulatet i Port Said.

Den fremlagte Udskrift er saalydende:

Oversættelse.

Søforklaring.

Den 13. August 1918 Kl. 9 Morgen blev der afholdt Søforklaring i det danske Vicekonsulat i Port Said (Ægypten) efter forudgaaende Varsel, idet Anledningen var, at Motorskibet »Columbia«, Kaptajn J. Thomsen, af København paa Rejsen fra Kalkutta til Port Said og derfra til Marseille med Stykgodsladning, sank som Følge af en voldsom Eksplosion foraarsaget ved Krigsforanstaltninger i Søen og som skyldtes en Aktion fra en af de krigsførende Magters Side, den 1. August 1918 Kl. 9,15 Em.

Den fungerende Generalkonsul i Ægypten fremlagde en Beretning fra Kaptajnen samt en Liste over Mandskabet. Journalen og Maskinjournalen var gaaet under med Skibet.

Den fungerende Generalkonsul udtalte, at han havde indkaldt d'Herrer Hull, Blyth & Co., Skibets Agenter, og Hr. Horace Nicoullaud, Agent for Selskabet »Messageries Maritimes«, der repræsenterer »l'Office Francais d'Affrêtements«, London, til at komme tilstede, idet han ansaa dem for at være interesserede Parter.

Skibets Nationalitetsbevis blev fremlagt og ifølge dette maalte Skibet 3490,40 Reg. Tons netto; det var bygget af Staal i København i Aaret 1915 og havde N. T. K. S. som Signalbogstaver.

Ifølge Lloyds (engelske) Register var det bygget under særligt Opsyn og klassificeret 100. A. 1. Kaptajnen erklærede, at Maskincertifikatet og alle Søkort var gaaet under med Skibet.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Rederiet var repræsenteret ved Hr. C. W. Mathiasen, administrerende Direktør for Firmaet Hull, Blyth & Co.

Endvidere var tilstede Kaptajnen og af Besætningen ifølge Konsulens tidligere Bestemmelse følgende:

1. Styrmand Sofus Herka.
3. Styrmand Poul Sørensen.
1. Maskinmester Thorvald Bagge.
2. Maskinmester Ludvig Splittorff.
Maskinassistent Georg Johansen.
Maskinassistent Henning Christiansen.
Helbefaren Matros Carl Joseph Norrstrøm.
Helbefaren Matros Lauritz Christiansen.
Helbefaren Matros Skjold Breiting.

Kaptajn Johan Thomsen kaldes frem, ifølge Skibets Nationalitetsbevis fik han Kaptajnsbevilling som Skibskaptajn fra Københavns Magistrat den 29. September 1905.

Kaptajnen erklærer:

at hans Navn er Johan Thomas Bernstorff Thomsen;
at han er født i Lemvig den 8. September 1853;
at hans Bopæl er i København;
at han aldrig har været straffet eller sagsøgt;
at han har været Kaptajn paa Skibet fra Oktober Maaned 1905.

Kaptajnens Beretning blev saa gennemgaaet Punkt for Punkt med ham, han stadfæstede alle Udtalelserne deri og havde intet dertil at føje.

Paa Forespørgsel erklærer Kaptajnen:

1. At Skibets Plads paa det Tidspunkt, da Eksplosionen fandt Sted, var omtrent 31° 45′ nordlig Bredde, 31° 45′ østlig Længde.

2. At Skibet var mellem 20 og 30 Sømil fra Kysten.

3. At der var 9 Skibe i Konvojen.

4. At Eskorten bestod i 4 beskyttende Skibe, af hvilke det ene var en Hjælpekrydser og Resten bevæbnede Trawlere; i Løbet af Dagen fløj en Hydroplan lejlighedsvis over Konvojen.

5. At efter Afgangen fra Port Said var Formationen af Konvojen saaledes som den var bleven beordret af de britiske Marineautoriteter ved en Konference, der blev afholdt før Skibets Afgang følgende: Fem Skibe jævnsides i forreste Linie, tre jævnsides i anden Linie og det niende Skib følgende efter.

6. At »Columbia«s Position var det yderste Skib tilhøjre i anden Linie.

7. At Konvojens Gennemsnitsfart var ca. 5 Knob og at Maksimumfarten aldrig var større end 7.

8. At »Columbia«s Fart, da han gik fra Broen omtrent en halv Time før Eksplosionen, var ca. 5 Knob.

9. At Formationen af Konvojen, saaledes som den var ordnet før Afrejsen, aldrig blev strengt overholdt undtagen af Midterskibet i første Linie, Midterskibet i anden Linie og »Columbia«.

10. At Afstanden mellem Skibene, ifølge Bestemmelsen før Afrejsen fra Port Said, skulde være fire Hundrede Yards.

11. At Konvojen gik i Zigzag ifølge almindelige Regler givet af Eskorten.

12. At da han gik ned var de beskyttende Skibes Position følgende: en armeret Trawler ca. halvanden Sømil paa »Columbia«s Styrbordsbov og en anden i omtrent samme Afstand paa Styrbords Laaring.

13. At med Hensyn til Sigtbarheden var det en klar, men mørk Nat, der blæste en let Brise fra V. N. V., og der gik knap Sø.

14. At Kl. 8,45 Fm. den 1. August forlod han Broen og overlod 1. Styrmand Vagten med Ordre til at kalde paa sig, hvis der blev Brug for ham. 3. Styrmand var ogsaa paa Broen for at hjælpe 1. Styrmand, en Helbefaren ved Rattet, en paa Udkig paa Bakken og en anden paa Udkig i Udkigstønden paa Agtermasten.

Saa gik han ned i sin Kahyt og lagde sig fuldt paaklædt paa Sofaen.

15. At kort Tid efter blev han vækket ved Støjen og Rystelsen af en forfærdelig Eksplosion, han fandt sig selv liggende

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

paa Gulvet med venstre Ben klomt ind imellem Bordet og Sofaen, Kahytten var helt mørk og oversvømmet af Vand, og Vragstumper af Glas og Træ flød omkring ham. Der gik lidt Tid, inden han kunde gøre sig fri og komme ud paa Dækket.

16. At da han kom ud paa Dækket, fandt han at tilsynelande alle var komne paa Dækket og gaaet i Baadene og faktisk var i Gang med at fire Baadene af. Paa samme Tid bemærkede han, at Skibet havde en svær Slagside til Styrbord paa omtrent 15° og sank hurtig dybere og dybere forude, at Maskinerne var standset, og at Skibet kun havde ringe Fart paa. Han kom straks til den Slutning, at Skibet var blevet ramt af en Torpedo paa Styrbordsside forude — mellem Bakken og forreste Mast — og at det ikke kunde flyde ret længe. Saa gik han tilbage til sin Kahyt for at faa Skibspapirerne. Da han havde faaet Papirerne, banede han sig Vej til Baaddækket, hvor han fandt at begge Redningsbaadene var blevet firet af. Efter at have kastet Skibspapirerne ned i Styrbords Baad, gik han over til Bagbord for at se om der var nogen Folk tilbage der; da han ikke saa nogen, vendte han tilbage til Styrbordsside, og da han saa, at der heller ikke var nogen, sluttede han, at alle var kommet i Baadene. Saa kom han selv ombord i Styrbords Baad, der da blev roet et lille Stykke bort fra Skibet. Da han var kommet bort fra Skibet, saaledes at der ikke var nogen Fare for at Baaden skulde blive suget ned med det, talte han Folkene og fandt, at der kun var atten, medens der skulde have været nitten.

Saa gav han Ordre til, at Baaden skulde roes rundt om Skibets Agterstavn for at komme i Forbindelse med Bagbords Redningsbaad. Saa snart de var komne paa Prajehold af den anden Baad, blev det konstateret, at denne Baad indeholdt tyve Mand. Saaledes erfarede de, at der manglede en Mand, da de skulde have været 39 ialt. Han gav saa Ordre til at ro tilbage til Skibet, og da han kom til Skibssiden, spurgte han efter en frivillig til at klatre ombord for at søge efter den savnede Mand, der var 3. Maskinmester A. C. Hjersing Petersen.

Matros Breiting meldte sig som frivillig og klatrede ombord; nogle faa Minutter efter kom han tilbage og spurgte om 3. Maskinmester var kommet i Baaden. Breiting fik at vide at 3. Maskinmester endnu ikke havde vist sig og blev opfordret til at søge efter ham engang til, hvilket han gjorde; han kom tilbage nogle faa Minutter senere og sagde, at han intetsteds kunde finde ham. Det blev saa sagt til Breiting, at han skulde gaa i Baaden, og da det blev almindelig frygtet, at Skibet snart vilde synke og ligeledes at en anden Torpedo vilde blive affyret mod det, blev det besluttet ikke længere at blive liggende langs Skibssiden, og Baaden blev roet bort til et sikkert Sted noget borte.

17. At han saa nærmede sig til Bagbords Redningsbaad og sagde til 1. Styrmand, at han skulde holde sig i Nærheden for at se, om Skibet holdt sig flydende. Mens begge Baadene ventede, kom Eskorteskibet tæt hen til Baadene for at spørge, hvad der var sket. Det blev meddelt Eskorten, at »Columbia« var blevet torpederet, hvortil der blev svaret, at de vilde sende en Trawler til Hjælp, og saa sejlede de bort.

18. At omtrent halvanden Time efter Eksplosionen kom en Trawler til Hjælp og tog dem op; efter at alle var komne ombord paa Trawleren, lod man Redningsbaadene drive af.

19. At da han var kommet ombord paa Trawleren, spurgte han sit Mandskab, hvem af dem der frivillig vilde gaa ombord paa »Columbia« igen i Trawlerens Jolle. 2. Maskinmester Splittorff og Matros Breiting meldte sig straks, og derefter tilbød 2. Styrmand A. V. Hjernum at gaa, men da Trawleren nærmede sig, gik »Columbia« til Bunds.

20. At efter hans Skøn forløb der 1 Ti-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

me 45 Minutter fra Eksplosionen til Skibet sank.

21. At Trawleren med Besætningen ombord forblev nær ved det Sted, hvor Skibet sank i mere end to Timer for at søge efter den savnede 3. Maskinmester, men han var hverken til at høre eller se.

22. At Trawleren saa sejlede til Port Said, hvor han og Besætningen blev landsat Kl. 5 Em. den 2. August 1918.

Paa yderligere Forespørgsel erklærede Kaptajnen:

At A. C. Hjersing Petersen, den savnede 3. Maskinmester, var legemlig kraftig.

At saa vidt han vidste havde den savnede Maskinmester ikke nyt nogen alkoholistiske Drikkevarer den Dag, Ulykken fandt Sted.

At den savnede Maskinmesters private Ejendele gik tabt med Skibet.

At han var ganske ude af Stand til at forklare, hvorfor A. C. Hjersing Petersen ikke kom op paa Dækket og gik i sin Baad med de andre.

Oplæst. Godkendt. Aftraadt.

14. August 1918.

Sofus Herka, 1. Styrmand, kaldes frem; han havde Vagt og var følgelig paa Broen sammen med 3. Styrmand, da Eksplosionen fandt Sted. 1. Styrmand førte Journalen.

Da Erklæringsgiveren havde mistet sin Styrmandsbevilling, da »Columbia« sank, fremlagde han sin Bevilling som Skibskaptajn, udstedt af Københavns Magistrat den 8. Maj 1911.

Erklæringsgiveren udtaler:

at hans Navn er Sofus Hartvig Herka;
at han er født i København den 24. Februar 1883;
at hans Bopæl er i København;
at han hverken har været straffet eller tiltalt;
at han har været ombord paa Skibet som 1. Styrmand siden 14. Oktober 1915.

Som tidligere gik Journalen tabt, og derfor blev kun Kaptajnens Beretning saavel som sidstnævntes Erklæring gennemgaaet Punkt for Punkt med Erklæringsgiveren, som falstholder og godkender samme Punkt for Punkt, men udtaler, at med Hensyn til Punkt 19 i Kaptajnens Erklæring tilbød ikke alene de deri nævnte 3 Mand at gaa tilbage til »Columbia« i Trawlerens Jolle, men Størstepartøn af Besætningen tilbød at gaa.

Paa Forespørgsel udtaler Erklæringsgiveren:

1. At i det Øjeblik Eksplosionen fandt Sted, var han paa Broen sammen med 3. Styrmand og Rorgængeren.

2. At en Vandstraale ramte ham og slog ham ned.

3. At da han var kommen op igen, forlod han Broen, men da han havde naaet Promenadedækket, huskede han, at han ikke havde slaaet bak til Maskinen; saa gik han straks tilbage, men da han var kommen halvvejs op ad Trappen, hørte han Udstødningen af Motorerne standse og vidste deraf, at Motorerne var bleven stoppede. Der gik mindre end 1 Minut mellem, at han forlod Broen og kom halvvejs op ad Trappen igen. Da han passerede Kaptajnens Kahyt, idet han forlod Broen, saa han Kaptajnen uden for Døren.

4. At han saa gik tilbage til Baaddækket for at inspicere Affiringen af Bagbords Redningsbaad; medens han var ved det, gav han 3. Styrmand, der var kommen til, Ordre til at gaa hen i Bestiklukafet og hente Journalerne. 3. Styrmand forlod ham og vendte tilbage med Journalerne, men idet han firede sig ned i Redningsbaaden tabte han dem i Søen.

5. At de efter at Baaden havde faaet fuld Bemanding, roede bort til en sikker Afstand fra Skibet og laa der og ventede for at se, om Skibet vilde holde sig flydende.

6. At hans Baad forlod »Columbia« omtrent 9,20 Em., at en Trawler kom op omkring Kl. 10,25 og beordrede dem til at gaa ombord, at de kom ombord omkring Kl. 10,40, og de saa Skibet synke Kl. 11 Em.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Videre adspurgt udtaler Erklæringsgiveren:

7. At den savnede 3. Maskinmester, Hjersing Petersen, som han havde kendt i ca. 3 Aar, medens han gjorde Tjeneste i »Columbia«, var en Mand af et nervøst og uroligt Naturel med en svag Konstitution.

8. At 3. Maskinmester, saa vidt han vidste, ikke havde faaet noget Spiritus den Dag Ulykken skete.

Oplæst. Godkendt. Aftraadt.

Fremstod 3. Styrmand Poul Sørensen, som var paa Broen sammen med 1. Styrmand, da Eksplosionen skete. Erklæringsgiveren fremlagde sit Styrmandspatent, udstedt af Magistraten i København den 31. August 1914.

Erklæringsgiveren udtaler:

at hans Navn er Poul Sørensen;
at han er født paa Frederiksberg den 10. September 1891;
at hans Hjemsted er København;
at han aldrig har været straffet eller tiltalt;
at han har været forhyret ombord paa Skibet som 3. Styrmand siden 14. Oktober 1915.

Kaptajnens Rapport saavel som Kaptajnens Erklæring blev gaaet igennem Punkt for Punkt med Erklæringsgiveren, som hævder og godkender dem og ikke har noget at tilføje. Han anfører dog, at med Hensyn til Punkt 12, da var han kun vidende om Tilstedeværelsen af en armeret Trawler i en Afstand af halvanden Sømil paa »Columbia«s Styrbords Laaring. Med Hensyn til Punkt 15 havde han intet Kendskab. Med Hensyn til Punkt 16 havde han intet Kendskab til Detaillerne, som angik Breitings Søgen ombord paa »Columbia« efter den savnede 3. Maskinmester. Med Hensyn til Punkt 19 er han ikke vidende om, at Matros Breiting tilbød at vende tilbage til »Columbia« i Trawlerens Jolle, men forklarer, at han og de to omtalte Officerer tilbød at gaa. Med Hensyn til Punkt 22 forklarer han, at efter at de var taget op af en Trawler, blev de alle overførte til en anden Trawler (omkring Kl. 1 Fm), som landsatte dem i Port Said.

Adspurgt udtaler Erklæringsgiveren:

1. At han i det Øjeblik Eksplosionen fandt Sted blev kastet omkuld og faldt paa Broen. Han kom øjeblikkelig op og fulgte 1. Styrmand ned ad Trappen, der førte fra Broen til Promenadedækket paa Bagbords Side. Da han passerede Kaptajnens Kahyt, saa han denne staa i Døren. Han fortsatte med at følge tæt efter 1. Styrmand til Baaddækket uden at tabe ham af Syne undervejs og begyndte at hjælpe ham med at affire den Bagbords Redningsbaad, da 1. Styrmand bad ham gaa ned i sin (1. Styrmands) Lukaf for at hente hans Papirer. Dette gjorde han, og da han kom til Foden af Trappen, der fører fra Baaddækket til Hoveddækket, mødte han 2. Maskinmester og spurgte ham, om Maskinerne var bleven stoppede, til hvilket denne svarede Ja.

Han gik saa til 1. Styrmands Lukaf, idet han mødte Kaptajnen, der kom ned ad Trappen, der førte fra Promenadedækket til Hoveddækket. Efter at have sikret sig 1. Styrmands Papirer, som han puttede i sin Lomme, gik han op i Bestiklukafet og tog de to Journaler. Han vendte saa tilbage til Baaddækket og saa, at Bagbords Redningsbaad var bleven firet af, og at alle Mand var i den. Han begyndte at lade sig glide ned i Baaden ad et Holdtov med Journalerne under Armen; da han blev overskyllet af Søen og maatte lade Journalerne gaa for at bjærge sig selv gik disse paa denne Maade tabt.

Oplæst. Godkendt. Aftraadt.

15. August 1918.

Fremtraadte 1. Maskinmester Thorvald Bagge, som havde Vagt, da Eksplosionen skete med Assistance af Maskinassistent Georg Johansen og Henning Christiansen. 1. Maskinmester førte Maskinjournalen.

Erklæringsgiveren fremlagde sit Patent som 1. Maskinmester, udstedt af Kø-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

benhavns Magistrat den 15. November 1894.

Erklæringsgiveren udtaler:

at hans Navn er Thorvald Bagge;
at han er født i København den 14. Juni 1869;
at hans Hjemsted er København;
at han aldrig har været straffet eller tiltalt;
at han har været forhyret ombord paa Skibet som 1. Maskinmester siden 14. Oktober 1915.

Som før forklaret gik Maskinjournalen tabt med Skibet, og derfor blev kun Kaptajnens Rapport saavelsom hans Erklæring gennemgaaet Punkt for Punkt med Erklæringsgiveren, som hævder og tiltræder disse forsaavidt hans Stilling som Maskinmester tillader ham at være bekendt med de Begivenheder, som de indeholder.

Adspurgt udtaler Erklæringsgiveren:

1. At han paa det Tidspunkt, da Eksplosionen skete, stod tæt ved Luge Nr. 3 paa Bagbords Side og nær ved Indgangen til den Passage, som fører til Maskinrummets Dør, i Samtale med 2. Maskinmester.

2. At han gik paa Vagt Kl. 8 Em. og havde forladt Maskinrummet omkring en halv Time før Eksplosionen.

3. At en Vandmasse, da Eksplosionen skete, kastede ham mod Trappen, der førte op til Baaddækket, og at han gik op af Trappen til Baaddækket.

4. At han øjeblikkelig forlod Baaddækket igen med 2. Maskinmester, idet denne gik ned i Maskinrummet, medens han selv gik til sit Lukaf for at faa nogle af sine Sager, idet han dog ikke fik Maskinjournalerne, som laa i hans Skrivebord.

5. At han efter at have faaet sine Sager vendte tilbage til Baaddækket og saa, at Styrbords Redningsbaad var firet af. Han firede sig selv ned i Baaden, som straks satte af fra Skibet.

6. At han anslaar, at der er gaaet 4 eller 5 Minutter mellem Eksplosionen og det Øjeblik, da Baaden forlod Skibet.

Videre adspurgt udtaler Erklæringsgiveren:

7. At han sidst saa den savnede 3. Maskinmester omkring Kl. 8,30 Em., da denne var paa Vej til sit eget Lukaf.

8. At der ikke var noget usædvanligt ved hans Udseende.

9. At han havde kendt ham i omtrent 3 Aar, medens han gjorde Tjeneste ombord paa »Columbia«, at han (Petersen) sædvanligvis havde et godt Helbred, og at han havde gjort det Indtryk paa ham, at han var i normal Tilstand med Hensyn til Sundhed og Sind.

10. At han er ganske ude af Stand til at forklare sig, at Hjersing Petersen ikke var gaaet i sin Baad med de andre.

Oplæst. Godkendt. Aftraadt.

Fremstod 2. Maskinmester L. Bang Splittorff og forhøres i sit eget Sprog.

Erklæringsgiveren var ikke paa Vagt paa det Tidspunkt, da Eksplosionen skete og forklarer, at han er ude af Stand til at fremlægge sit Patent som Maskinmester, men forklarer, at det blev udstedt af Magistraten i København i Juli 1908.

Erklæringsgiveren udtaler:

at hans Navn er L. Bang Splittorff;
at han er født i Herrestad (Sverrig) den 28. Juli 1885;
at hans Hjemsted er Frederiksberg;
at han aldrig har været straffet eller tiltalt;
at han har været forhyret med Skibet som 2. Maskinmester siden 14. Oktober 1916.

Som tidligere forklaret gik Maskinjournalen ned med Skibet, og derfor blev kun Kaptajnens Rapport saavelsom dennes Erklæring gennemgaaet Punkt for Punkt med Erklæringsgiveren, som hævder og tiltræder begge saavidt som hans Stilling som Maskinmester tillader ham at have Kendskab til de deri omhandlede Begivenheder, og da han endvidere var i Bagbords Redningsbaad, er han ude af Stand til at bekræfte, hvad der skete i den Styrmords

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Redningsbaad. Endvidere forklarer han med Henblik paa Punkt 22 i Kaptajnens Erklæring, at alle efter at være optaget af en Trawler blev overført til en anden Trawler, som landsatte dem i Port Said.

Adspurgt udtaler Erklæringsgiveren:

1. At han, da Eksplosionen fandt Sted, stod tæt ved Luge Nr. 3 paa Bagbords Side i Samtale med 1. Maskinmester og en Elektriker ved Navn Lange.

2. At en Vandmasse slyngede ham mod Trappen, der fører til Baaddækket, og han blev skubbet halvt op af Trappen af en eller anden bagved, da han slap hen under Trappen og rutsede tilbage til Gangen til Maskinrummet, hvor han saa Elektriker Lange staa ved Døren til 3. Maskinmesters Lukaf og hørte ham kalde Hjersing Petersen ved hans Navn.

3. At han straks gik ind i Maskinrummet, hvor han mødte de to Maskinassistenter og Smører Møller, der kom op af Maskintrappen. Han spurgte dem, om Maskinerne var stoppede og da de svarede Nej, gik han ned og stoppede dem selv.

4. At han skønner, at der er gaaet omkring 2 Minutter mellem Eksplosionen og det Tidspunkt, paa hvilket han stoppede Maskinerne.

5. At han derpaa gik til sit Lukaf for at faa nogle Klæder og derfra til Baaddækket ad Agtertrappen.

6. At han paa Baaddækket saa, at Bagbords Redningsbaad, til hvilken han hørte, var ved at blive firet af og at 1. Styrmand allerede var i den med nogle faa andre.

7. At omsider alle kom ned og at Baaden satte af fra Skibet omtrent 5 Minutter efter Eksplosionen.

Videre adspurgt udtaler Erklæringsgiveren:

8. At han sidste Gang saa den savnede 3. Maskinmester ca. en halv Time før Eksplosionen.

9. At han betragtede Hjersing Petersen som fuldstændig normal legemlig og aandelig, men at han engang havde fortalt ham, at han led af et svagt Hjerte.

10. At han er ganske ude af Stand til at forklare sig, hvorfor han ikke gik i Baaden sammen med de andre.

Oplæst. Godkendt. Aftraadt.

Fremstod Maskinassistenterne Georg Johansen og Henning Christiansen, som var paa 1. Maskinmesters Vagt, der begyndte Kl. 8 Em.

Georg Johansen erklærer:

at han er født i København den 2. November 1891;
at hans Hjemsted er København;
at han hverken har været straffet eller tiltalt;
at han har været forhyret med Skibet som Maskinassistent siden 6. Maj 1916.

Henning Christiansen erklærer:

at han er født i Gentofte den 6. November 1890;
at hans Hjemsted er København;
at han hverken har været straffet eller tiltalt;
at han har været forhyret med Skibet som Maskinassistent siden 6. Maj 1916.

Som tidligere forklaret var Maskinjournalen gaaet ned med Skibet og derfor blev kun Kaptajnens Rapport saavelsom dennes Erklæring gaaet igennem Punkt for Punkt med Erklæringsgiverne, som hævdede og tiltraadte disse forsaavidt deres Stiling som Maskinassistent tillader dem at have Kendskab til de deri nævnte Begivenheder. De erklærer endvidere, at efter at være taget op af en Trawler, blev de alle overførte til en anden, som landsatte dem i Port Said.

Adspurgt erklærer de en for alle og alle for en:

1. At de hverken saa eller havde Forbindelse med 1. Maskinmester mellem Kl. 8 Em. og til det Tidspunkt, Eksplosionen skete; heller ikke modtog de nogen Ordre fra ham efter Eksplosionen.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

2. At de omkring Kl. 9,15 Em. var paa deres respektive Poster i Maskinrummet, og at begge følte Skibet ryste voldsomt og Vand kom ned gennem Skylight og Ventilatorerne.

3. At de forblev paa deres Poster omtrent 1 Minut ventende at modtage Ordre fra Broen. Da ingen Ordre blev modtaget, forlod Maskinassistent Christiansen sin Post for at gaa op paa Dækket og forvisse sig om, hvad der var sket. Da han var naaet halvt op til Indgangen til Maskinrummet, saa han 2. Maskinmester og hørte ham raabe ned, at Maskinerne skulde stoppes. Han prøvede at give Ordren videre til Johansen, men det lykkedes ham ikke at gøre sig forstaaelig som Følge af Støjen og imidlertid styrtede 2. Maskinmester forbi og stoppede selv Maskinen.

4. At omtrent $1^1/_2$ til 2 Minutter gik fra det Øjeblik de følte Stødet og til Maskinerne blev stoppede.

5. At de saa gik til deres respektive Lukafer for at faa noget Tøj og derpaa til Baaddækket, hvor Johansen sluttede sig til dem i Styrbords og Christiansen til dem i Bagbords Redningsbaad, hvilke begge var ved at blive firet af, da de kom til.

6. At de skønnede, at der gik 4 à 5 Minutter mellem det Øjeblik Eksplosionen skete og til Baadene forlod Skibets Side.

Oplæst. Godkendt. Aftraadt.

Fremstod helbefaren Matros N. E. Andersson og blev forhørt i sit eget Sprog.

Erklæringsgiveren forklarer:

at han er født i Valby (Sverrig) den 22. Juni 1880;
at hans Hjemsted er Valby;
at han hverken har været straffet eller tiltalt;
at han har været forhyret ombord paa Skibet som Matros siden den 14. November 1916.

Adspurgt forklarer Erklæringsgiveren:

1. At han gik op paa Broen Kl. 9 Em. for at tage sin Tørn ved Rattet og fandt der Kaptajnen, 1. og 3. Styrmand.

2. At Kaptajnen forlod Broen faa Minutter efter, og at han hørte ham sige til 1. Styrmand om at varsko sig, hvis hans Tilstedeværelse tiltrængtes.

3. At han Kl. ca. 9,15 Em. følte Skibet ryste, som om det var blevet ramt af en Torpedo, og en voldsom Eksplosion paafulgte, ved hvilken Masser af Vand blev sendt i Vejret og overskyllede Broen.

4. At han saa 1. Styrmand forlade Broen umiddelbart efter Eksplosionen, og at han fulgte ham til Baaddækket; idet han forlod Broen, saa han, at 3. Styrmand fulgte bagefter. Han saa ikke Kaptajnen staa i sin Kahytsdør, da han passerede, og han mener, at han maa have set ham, hvis han havde været der.

5. At han hjalp med til at affire Styrbords Baad til hvilken han hørte, og i hvilken han senere forlod Skibet.

Oplæst. Godkendt. Aftraadt.

Fremstod helbefaren Matros Carl Joseph Norrstrøm og helbefaren Matros Lauritz Christiansen og blev forhørte i deres eget Sprog. Begge havde Vagt som Udkigsmænd paa det Tidspunkt, da Eksplosionen skete.

Carl Joseph Norrstrøm erklærer:

at han er født i Køping (Sverrig) den 6. Juni 1887;
at hans Hjemsted er Stockholm;
at han hverken har været straffet eller tiltalt;
at han har været forhyret ombord paa Skibet som helbefaren Matros siden 14. Oktober 1915.

Lauritz Christiansen erklærer:

at han var født i Østerlars den 9. Marts 1873;
at hans Hjemsted er Østerlars;
at han hverken har været straffet eller tiltalt;
at han har været forhyret med Skibet som helbefaren Matros siden den 14. November 1916.

Adspurgt erklærer Erklæringsgiverne:

1. At de havde Udkig, da Eksplosionen skete, Norrstrøm var posteret i Stævnen

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

og Christiansen paa Broen agten for agterste Mast.

2. At det var klart, at der var let Brise og krap Sø.

3. At deres Opmærksomhed var koncentreret paa Styrbordsside af Skibet, da andre Skibe af Konvojen dækkede deres Bagbords Side.

4. At intet blev set eller hørt før omtrent Kl. 9,15, da Eksplosionen skete, hvilken bevirkede, at Skibet øjeblikkelig fik Slagside til Styrbord og at Skibets Forende sank.

5. Nørrstrøm forklarer, at da han forlod sin Post umiddelbart efter Eksplosionen og passerede Fordækket, observerede han ikke, at der var sket nogen Skade paa Dæk eller Luger.

Det er hans Indtryk, at Skibet blev ramt af en Torpedo eller Mine godt under Vandlinien tværs ud for Luge Nr. 1.

6. At begge senere forlod Skibet i Bagbords Redningsbaad.

Oplæst. Godkendt. Aftraadt.

16. August 1918.

Fremstod Elektriker Henry Lange og blev afhørt i sit eget Sprog.

Erklæringsgiveren forklarer:

at han er født i København den 4. September 1889;
at hans Hjemsted er København;
at han hverken har været straffet eller tiltalt;
at han har været forhyret som Elektriker ombord paa Skibet siden 17. Oktober 1917.

Adspurgt forklarer Erklæringsgiveren:

1. At han den 1. August mellem Kl. 8 Em. og Tidspunktet for Eksplosionen befandt sig paa Dækket i Samtale med 1. og 2. Maskinmester, at 3. Maskinmester ligeledes var tilstede mellem Kl. 8 og 8,30.

2. At 3. Maskinmester omtrent Kl. 8,30 Em. gik til sit Lukaf for at tørne ind, og at han gik med ham, og da han bemærkede, at hans Lys ikke var tilsrtækkelig skærmet gik han ind i hans Lukaf for at bringe det i Orden. Medens han var i Færd med dette, begyndte 3. Maskinmester at klæde sig af. Han forlod saa Lukafet og sluttede sig atter til 1. og 2. Maskinmester. Under alt dette bemærkede han intet usædvanligt ved 3. Maskinmester, som syntes at være i enhver Henseende normal.

3. At han, da Eksplosionen fandt Sted, styrtede til 3. Maskinmesters Lukaf, aabnede Døren og raabte at Skibet var blevet torpederet. Da Lukafet da var fuldstændig mørkt, kunde han ikke se 3. Maskinmester, heller ikke hørte han nogen Lyd fra ham. Han gik saa ind i sit eget Lukaf, som laa ved Siden af 3. Maskinmesters.

4. At han paa ingen Maade kan forklare sig, hvorfor 3. Maskinmester ikke viste sig paa Baaddækket med Resten af Besætningen.

Oplæst. Godkendt. Aftraadt.

Fremstod helbefaren Matros Skjold Breiting og blev forhørt i sit eget Sprog.

Erklæringsgiveren forklarer:

at han er født i Tikøb den 1. Juli 1887;
at hans Hjemsted er København;
at han hverken har været straffet eller tiltalt;
at han har været forhyret med Skibet som helbefaren Matros siden 14. November 1916.

Adspurgt forklarer Erklæringsgiveren:

1. At han, da Eksplosionen fandt Sted, laa og sov i sin Standkøje, som befandt sig i den agterste Del af Skibet.

2. At han blev vækket ved Rystelsen og straks styrtede op til Baaddækket, efterladende sin Frakke, i hvilken han havde lagt sine Papirer.

3. At han derpaa hjalp med til at affire Styrbords Redningsbaad, til hvilken han hørte.

4. At han, efter at Baaden var firet af og alle tilsyneladende var i den, hørte Kaptajnen spørge oppe fra Baaddækket, om enhver var der. Han hørte ikke, hvilket Svar der blev givet, men Kaptajnen firede sig saa selv ned i Baaden. Kort ef-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

ter dette kom 1. Maskinmester til Syne paa Baaddækket og kom i Baaden.

5. At Baaden efter at have sat af fra Skibet drev agterud og kom den Bagbords Redningsbaad paa Prajehold i en Afstand af ca. 1 Skibslængde fra »Columbia«.

6. At det saa blev konstateret, at den Styrbords Redningsbaad havde en Mand for lidt, idet den Bagbords havde fuld Besætning. Den savnede Mand viste sig at være Hjersing Petersen, 3. Maskinmester.

7. At Styrbords Redningsbaad blev roet tilbage til Skibets Styrbords Side, og at han klatrede ombord op paa Baaddækket.

8. At han gik ned fra Baaddækket ad Agtertrappen og gik videre til 3. Maskinmesters Lukaf, hvis Dør han fandt aaben. Han gik ind i Lukafet, tændte det elektriske Lys og fandt 3. Maskinmester sovende i sin Køje, kun iført en Undertrøje. Han forsøgte at vække ham ved at ryste ham og raabte til ham, at Skibet var blevet torpederet og var ved at synke. Da han fandt det vanskeligt at faa ham vækket, løftede han ham ud af hans Køje og bar ham ud i Gangen uden for Lukafet, hvor han rejste ham op. Han gik derpaa atter ind i hans Lukaf, tog et Par Benklæder, hvilke han tog udenfor og rakte ham. Han gik igen ind i Lukafet og tog en Haandtaske med ud, hvilken han satte ved Siden af ham og pressede paa for at faa ham til at skynde sig og gentog, at Skibet var blevet torpederet og var synkefærdigt. 3. Maskinmester mumlede noget, men alt hvad han hørte ham sige var: »Hvad er der i Vejen? Tag den med Ro.«

9. At han derpaa gik agterud for at faa fat paa noget Tøj, og at han vendte tilbage til 3. Maskinmesters Lukaf, hvilket var forblevet oplyst. Han kiggede ind i Lukafet og saa at 3. Maskinmester ikke var der; heller ikke var han i Gangen.

Han forlod derpaa Gangen ad agterste Indgang, gik over til Maskinrumsgangen paa Styrbords Side, gik igennem denne Gang til Hoveddækket og krydsede atter Dækket til Trappen, der førte til Baaddækket, idet han raabte og kaldte paa 3. Maskinmester hele Tiden.

10. At han ved sin Ankomst til Baaddækket spurgte dem i Baaden om 3. Maskinmester var der og fik at vide, at han ikke var kommen. Han kastede saa nogle Redningsbælter ned i Baaden; hvorefter han gik ned paa Hoveddækket, da Kaptajnen bad ham bjærge sin Hund. Da han kom til Hoveddækket, saa han Vand strømme ud af det, som han mente var Pejlrøret tæt ved Foden af Trappen, som førte til Promenadedækket og frygtende, at Skibet var ved at synke og hidkaldt ved Raab fra Baaden vendte han tilbage til Baaddækket og gik atter i Redningsbaaden.

11. At han ikke kan forklare, hvorfor 3. Maskinmester undlod at slutte sig til de andre i Redningsbaaden, og at han ikke har nogen Ide om, hvad der er blevet af ham.

Oplæst. Godkendt. Aftraadt.

Fremstod 1. Styrmand Sofus Herka igen og yderliger adspurgt forklarer han:

At der fra hans Side ikke blev gjort noget for at konstatere Udstrækningen af den Skade, Skibet havde lidt, inden man gik i Baadene. Han gjorde det ikke, fordi han som Følge af den Maade, det fungerede paa, og ud fra den Kendsgerning, at det havde en svær Læk og straks satte Boven 10 til 12 Fod ned, straks var klar over, at der ingen Mulighed var for at bjærge det.

Oplæst. Godkendt. Aftraadt.

Kaptajnen kom atter frem og bekræftede Beretningerne om, at hele Besætningen efter at være taget op af en Trawler blev overført til en anden Trawler.

Yderligere adspurgt forklarer Erklæringsgiveren:

1. At han hverken saa 1. Styrmand, 3. Styrmand eller nogen af Besætningen noget Steds undtagen paa Baaddækket, da han gik op paa Dækket umiddelbart efter Eksplosionen.

2. At hverken 1. Styrmand eller nogen

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

af de andre Officerer kom til ham for at indhente Ordre imellem Tidspunktet for Eksplosionen og Afgangen fra Skibet.

Oplæst. Godkendt.

Den fungerende Generalkonsul spurgte derpaa Kaptajnen (Rederens Repræsentant havde kun været tilstede den første Forhørsdag), som nu blev gjort bekendt med de ovenstaaende Erklæringer, om han ønskede, at der skulde stilles yderligere Spørgsmaal til Vidnerne; dette besvarede han benægtende.

Den fungerende Generalkonsul finder det ikke nødvendigt for Hensigten med Forhøret at afhøre flere Medlemmer af Besætningen end de, som allerede er afhørt, og denne Mening tiltrædes af Kaptajnen.

Den fungerende Generalkonsul henleder til Slut Kaptajnens Opmærksomhed paa, at han er nødsaget til at melde sig selv til Forhør ved en Søret i Danmark.

Retsforhandlingerne afsluttedes saa Kl. 12½ Em. den 17. August 1918.

Paul Hersom,
fungerende Generalkonsul i Ægypten.

Jeg bekræfter at det forudgaaende er en tro og korrekt Kopi af den originale Søforklaring, der er indført i dette Konsulats Akter og kopieret derfra.

Det kongelige danske Vicekonsulat i Port Said den 29. August 1918.

Navn ulæseligt.
Vicekonsul.

Rigtigheden af denne Oversættelse af et engelsk Dokument bekræftes.

København, den 15. November 1918.

H. Pontoppidan,
kgl. Translator og Tolk i Engelsk.

Nr. 124/1918. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 18. November 1918.

Blum,
Ass.

Det fremlagte blev oplæst og gennemgaaet med de mødende, der hver især bekræftede Rigtigheden af deres afgivne Forklaring og af den i det fremlagte indeholdte Beskrivelse af Skibets Sænkning.

Norrstrøm og Christiansen tilføjede, at de fra Bagbords Redningsbaad mener at have set en Undervandsbaad tæt ved Skibet; de saa i alt Fald en mørk Genstand som godt kunde være en Undervandsbaad.

Niels P. Jensen har ligeledes set et mørkt Punkt i Søen, men tilføjer, at man ombord i Trawleren sagde, at de umulig fra den ringe Højde de var i Redningsbaaden, vilde kunne faa Øje paa en Undervandsbaad paa den Afstand.

Iøvrigt har ingen set noget, der kan have været en Undervandsbaad. Skibet er ramt om Styrbord ud for Nr. 1 Luge.

Skjold Breiting vedtog sin Forklaring til den fremlagte Søforklaring og gentog, at han har vækket 3. Mester, og at denne var kommen ud i Gangen. Hvor han er gaaet hen derfra ved Komparenten ikke. Han antager, at han er gaaet ned i Maskinen, det var nemlig det eneste Sted, Komparenten ikke eftersaa. Han hørte nemlig stærk Støj fra Maskinrummet og antog, at den hidrørte fra indstrømmende Vand. Han ansaa det derfor for uforsvarligt at gaa ned i Maskinrummet. Derimod raabte han derned, men fik intet Svar.

Samtlige mødende erklærede, at der ikke er Tvivl om at 3. Mester var omkommet, da de forlod Stedet.

Kaptajnen bemærker, at 3. Mester var ugift. Hans i Skive boende Forældre er underrettet.

Kaptajnen erklærer fremdeles, at det er udelukket, at Eksplosionen er kommen indefra.

I Forlasten fandtes Hvede, Jute og Sække.

Oplæst. Vedtaget.

Søforhøret sluttet.

Retten hævet.

Riise.

v. Schmidten. *Wrisberg.*

»Columbias«
Rederi: Det Østasiatiske Kompagni, Kjøbenhavn.
Reg. Tonn. Br.: 5570.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Reg. Tonn. Net.: 3490.
Tons DW.: 9550.
Bygningssted: Burmeister & Wain. Kjøbenhavn.
Bygningsaar: 1915.
Materiale: Staal.
Klasse: Lloyd's Reg. ✠ 100 A. 1.
Assurance: £ 735,000. Kr. 150,000. Krigsforsikringen for danske Skibe m. fl.

---

249. Skonnert »LUDVIG« af Fredericia.

Sænket i Nordsøen den 3. August 1918 paa Rejse fra Ørebak til Skagen i Ballast. Ingen Omkomne.

Søe- og Handelsretten i Kjøbenhavn gør vitterligt:

Aar 1918 den 13. August Kl. 12½ blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand: Overretsassessor Riise og dens Medlemmer: Kaptajn Larsen og Kaptajn Olsen.

Der foretoges:

Nr. 80/1918. Søforhør i Anledning af Skonnert »*Ludvig*«s Sænkning.

Af Besætningen mødte:
Kaptajn P. C. Jørgensen.
Styrmand C. Hansen.
Letmatros Hjalmar Madsen.
Letmatros Vald. Ravn.
Kok Kristoffer Nielsen.

For Petersen, Møller & Hoppe mødte Korrespondent Ernst Philipson.

For Rederiet, A/S. Rederiet Høvding, Fredericia, mødte korresponderende Reder H. Trondhjem.

For Krigsforsikringen for danske Skibe mødte Kaptajn Fabricius.

For Højesteretssagfører Fenger mødte Overretssagfører Winther.

Der fremlagdes en Rapport.

Den fremlagte Rapport er saalydende:

Rapport
for
Skonnert »Ludvig« af Fredericia, fort af Kaptajn P. C. Jørgensen, sænket paa Rejsen fra Ørebæk, Island, til Skagen i Ballast.

Lørdag den 3. August 1918 Middag. Efter at have faet Middagsbredden og regnet Bestikket ud, 60° 35′ nordlig Bredde, 3° 41′ østlig Længde, hørte vi et Skud, som vi først antog for Torden. Et Par Minutter senere fik vi imidlertid et skarpt Skud, og Projektilet faldt ca. ½ Kabellængde agten for Skibet. Vi fik da Øje paa Undervandsbaaden for om Bagbord og styrede ned til den, men den dykkede da ned, saa at kun Periskopet var synligt. Vi satte Signal: »Ballastet« og satte Jollen i Vandet. Styrmanden og to Mand gik i den med Skibets Papirer og roede efter Periskopet. Da Jollen nærmede sig, kom Undervandsbaaden atter op til Overfladen, tog Papirerne ombord og varskoede, at Skibet skulde sænkes, hvorimod Styrmanden paa mit Forlangende protesterede, men Undervandsbaaden fastholdt, at Skibet skulde sænkes.

Chefen gav Styrmanden 20 Minutter til at ro tilbage til Skibet, sætte Redningsbaaden i Vandet og gaa fraborde. Det tog Jollen ca. 16 Minutter at naa tilbage til Skibet, saaledes at vi kun havde ca. 4 Minutter til at sætte Redningsbaaden i Vandet og komme bort fra Skibet. Føreren og Mandskabet satte Baaden i Vandet, medens Styrmanden hentede en Sæk Brød. Da blev der vinket fra Undervandsbaaden, at vi skulde forlade Skibet.

Da Redningsbaaden var ret agten for Skibet, skød Undervandsbaaden Fokkeriggen ned; det næste Skud gik gennem B. B. Bov og ud om Styrbord. Skibet begyndte at synke, og lidt efter forsvandt det.

Vi roede derefter over til Undervandsbaaden og bad dem om at slæbe os mod Land, hvilket de gjorde med en saadan Fart, at vi alle blev ganske gennemblødte. Da tog de os ombord i Undervandsbaaden og lod os blive der til ved 6-Tiden, da vi atter fik Ordre til at gaa i Baaden og klare os selv. Chefen sagde, at vi havde ca. 25—30 Kvartmil til Land, og antagelig havde Undervandsbaaden slæbt os 12—14 Kvartmil mod Land. Jeg gjorde Chefen opmærksom paa, at vi, hvis Vinden friskede op, vilde drive til Søs og drukne alle

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Mand, men han svarede kun: »Das schadet nicht«.

Vi satte Sejl paa Baaden men maatte ro hele Tiden, da Vejret var stille med Dønning fra O. N. O. Efter 23 Timers Forløb ankom vi til Heggholmen, hvor vi fik Ophold til næste Morgen, da vi blev afhentede af en norsk Torpedobaad og bragt ind til Bergen, hvor vi henvendte os til den danske Konsul.

København, den 12. August 1918.

P. C. Jørgensen,
Fører.

Nr. 80/1918. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 13. August 1918.

Sv. Bærentsen,
fg. Ass.

Den fremlagte Rapport blev oplæst og gennemgaaet med de mødte, der vedtog og bekræftede den, idet de tilbød at bekræfte den med deres Ed.

Kaptajnen, Styrmanden og Vald. Ravn erklærer særlig, at de kan bedige, at Skonnerten befandt sig paa det i Rapporten betegnede Sted.

De har efter deres Bestik slet ikke været i Farezonen paa Rejsen, og var det heller ikke, da de blev sænkede.

Styrmand Hansen bemærker, at han gjorde Kaptajnen paa Undervandsbaaden opmærksom herpaa, men han fastholdt, at Skibet var inden for Farezonen.

Kaptajn Jørgensen bemærker, at han har solgt Redningsbaaden for 300 Kr. paa Heggholmen under Forbehold af Rederiets Approbation.

De mødte erklærede, at Skibets Kendingsbogstaver var N. F. B. W. Det var paa 145 brutto Tons og 126 netto.

De tilføjer, at de blev slæbte ca. 2 Timer af Undervandsbaaden, der gik ca. 7 Mils Fart og styrede østlig, og da Undervandsbaaden satte dem af, udtalte Chefen, at de havde Marsten i sydøstlig Retning i en Afstand af 25 à 30 Kvartmil, og viste dette paa Kortet. Klokken var da 6 Eftermiddag.

De sejlede først O. S. O., ved 3-Tiden om Morgenen fik de Land i Sigte og styrede da ret imod dette mod Øst.

Efter Baadens Fart anslaar de mødte den Vej, de har tilbagelagt fra dengang, Undervandsbaaden forlod dem, til 24 Kvartmil.

Vejret var diset, men blev klart hen paa Eftermiddagen den 4. August. De havde Dønning imod sig, Vejret var stille; hveranden à tredje Time havde de Ophold for at spise, omtrent $^1/_2$ Time hver Gang.

Baaden var tungtroende.

De anslaar Sænkningsstedet til at have ligget i en Afstand af omkring 35 Kvartmil fra Heggholmen.

Kaptajnen tilføjer, at han paa Udturen havde et tysk Lejdebrev, der skulde afleveres til den tyske Konsul i Reykjavik, hvad det ogsaa er blevet.

Styrmanden bemærker, at han over for Undervandsbaadens Chef erklærede, at de gik i Ballast retur fra den tilladte Rejse.

Oplæst. Vedtaget.

Kaptajnen og Styrmanden, der begge erklærede sig bekendt med Vidners Ansvar og Vidners Sandhedspligt, bekræftede derefter deres Forklaring med Lovens Ed.

Søforhøret sluttet.

Retten hævet.

Riise.

V. Larsen. *H. S. A. Olsen.*

»Ludvig«s
Rederi: A/S Rederiet »Høvding«, Fredericia.
Reg. Tonn. Br.: 145.
Reg. Tonn. Net.: 126.
Bygningssted: Thurø.
Bygningsaar: 1892.
Materiale: Eg.
Klasse: Bur. Ver. ✠ 16-4. $^3/_8$ G. 1. 1.
Assurance: Kr. 112,000. Det kgl. oktrojerede Søassurance Kompagni.

---

250. 3m. Skonnert »SKJOLD« af Svendborg.

Skudt i Sænk i Nordsøen den 3. August 1918 paa Rejse fra Mandal til Hull med 86 Stdr. Props. Ingen Omkomne.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn gør vitterligt:

Aar 1918 den 13. August Kl. 12½ Eftermiddag blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand: Overretsassessor Riise og dens Medlemmer: Kaptajn Larsen og Kaptajn Olsen.

Der foretoges:

Nr. 81/1918. Søforhør i Anledning af Skonnerten »*Skjold*«*s* Sænkning.

For Krigsforsikringen mødte Kaptajn Fabricius.

For Rederiet »Falken« i Svendborg mødte E. Nissen.

Af Besætningen mødte:
Kaptajn Th. Bødker.
Styrmand L. N. Larsen.
Matros M. H. Mortensen.

Der fremlagdes 1 Rapport.

Den fremlagte Rapport lyder saaledes:

Rapport
over
3m. Skonnert »Skjold«s, tilhørende Rederiet »Falken«, Svendborg, Sænkning i Nordsøen den 3. August 1918.

Den 1. August lettede Anker og sejlede ud fra Mandal med en Ladning bestaaende af ca. 86 Std. Props bestemt til Hull. Vinden vestlig og flovt ved Lindesnæs halte Vinden sig N. V., senere mere nordlig. Vi kunde ikke ligge op langs Kysten. Kursen blev da sat rv. S. 60° V. efter den engelske Kyst.

Lørdag 3. August, Eftm. Kl. 3½ da Skibet befandt sig c. 130 Sml. rv. S. 60° V. af Lindenæs Fyr, opdagedes en U-Baad ret agter ude i en Afstand af ca. 5 Sml. Frivagten blev straks purret ud og kom straks paa Dæk; idet de kom paa Dækket løsnedes et Skud fra Undervandsbaaden. Skibet blev kastet til Vinden med Fortoppen bak og Redningsbaaden sat paa Vandet. Under Arbejdet med Baaden, senest 1 eller 2 Minutter efter det første Skud, løsnedes et Skud til fra Undervandsbaaden, en Granat gik over Skibets Rigning og slog ned i Læ. Saa snart Baaden var sat paa Vandet, gik hele Besætningen i samme og roede agten for Skibet for at komme ud af Skudlinien. Der var nu et Ophold i Skydningen paa ca. 5 Minutter efter andet Skud, da den Tid var forløbet begyndte Skydningen igen, og der blev affyret 10—15 Skud mod Skibet, uden dog at ramme. Undervandsbaaden forsvandt nu for en Tid, saa at vi ikke kunde se den fra Baaden, paa hvilken der nu blev sat Sejl for bedre at holde og se hvad der skulde gøres ved »Skjold«. Antagelig maa Undervandsbaaden først nu have faaet Redningsbaaden i Sigte, da der gik temmelig svær Sø og den kort Tid efter saas at styre ned paa Baaden. Sejlene blev nu atter taget ind og Roningen fortsat efter Undervandsbaaden. Ved Ankomsten til denne fik Besætningen Ordre til at komme ombord og blev kommanderet op ved Taarnet, medens Undervandsbaaden tog Redningsbaaden paa Slæb med Kurs efter »Skjold«. Føreren paa Undervandsbaaden spurgte nu om hvad Tid vi havde forladt Skibet og fik det Svar, at det havde vi gjort straks efter første Skud. Han forlangte nu at se Skibspapirerne, hvilket han fik, efter at have gennemset dem sagde han at Skibet skulde sænkes, da det ikke havde noget Lejde. Han spurgte da videre om der fandtes nogen Kanon ombord eller andre skjulte Vaaben eller om der var efterladt nogen Folk ombord, hvortil der blev svaret nej. Vinden var stadig frisket paa hele Tiden og der var nu frisk Kuling tilsammen med den svære Sø. Da Undervandsbaaden nærmede sig »Skjold« spurgte han om vi havde Proviant i Baaden og fik ja, men at vi manglede Olieklæder; han sagde da, at en af vore Folk kunde gaa med over og tage det nødvendige, naar de gik over for at sænke Skibet.

Da Undervandsbaaden kom op agten for »Skjold« blev der sendt 5 Tyskere i Redningsbaaden sammen med Bomber og en af Skibets Besætning for at gaa ombord i »Skjold«, men da det var agten for »Skjold« kunde de ikke ro den op, den havde for megen Fart frem over; efter ca.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

$^3/_4$ Times Roning blev de taget ombord igen og alle Mand fik Ordrer til at gaa i Baaden og komme bort, da Skibet nu skulde skydes ned med Kanon. Vi gik da i Baaden og var ikke kommen ret langt bort før vi hørte 8—10 Skud fra Undervandsbaaden, men kunde ikke se Virkningen af dem, da det var bleven Regntykning. Vi prøvede nu med Baaden at læense vest efter, men Baaden tog meget Vand over i den svære Sø, og da jeg var bange for, at den skulde brække under til Natten, naar Søen ikke kunde ses, blev den lagt Bi for Drivanker.

Næste Morgen Kl. 3 var det flovet af, Vinden halte sig mere sydlig og Søen lagde sig meget, hvorfor Kursen blev sat paa Norge ved Hjælp af Sejl og Aarer.

Mandag Aften fik vi Norge i Sigte, fortsatte med Roningen til Tirsdag Formiddag Kl. $8^1/_2$, da Besætningen blev optaget af den norske Torpedobaad »Skarv« og efter 56 Timers saa godt som uafbrudt Roning og Øsning bragt ind til Egernsund, hvor Besætningen blev indkvarteret paa Viktoria Hotel.

Th. Bødker,
Fører af »Skjold«.

L. N. Larsen,
Styrmand.

H. M. Mortensen,
Bedstemand.

Nr. 81/1918. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 13. August 1918.

Sv. Bærentsen,
fg. Ass.

Denne blev oplæst for og gennemgaaet med Kaptajn Bødker, Styrmand Larsen og Matros Mortensen, der vedtog dens Rigtighed og erklærede sig rede til at bekræfte den med deres Ed.

De tilføjer, at Redningsbaaden i Egernsund blev afleveret til den svenske Konsul (der var ingen dansk); han har lovet at sørge for dens Bortsalg ved Auktion.

De tilføjer, at de efter deres Mening var ca. 55 Kvartmil inden for Farezonen, da Skibet blev sænket. Kursen var sat ret over fra Lindenæs til sønden for Coquet Island; med den Vind, der da var, kunde de ikke sætte Kursen anderledes.

Oplæst. Vedtaget.

Søforhøret sluttet.

Retten hævet.

Riise.

V. Larsen. *H. S. A. Olsen.*

»Skjold«
Rederi: Rederiet »Falken«. Svendborg.
Reg. Tonn. Br.: 166.
Reg. Tonn. Net.: 144.
Bygningssted: Troense.
Bygningsaar: 1895.
Materiale: Eg.
Klasse: Bur. Ver. ✠ 16–6. $^2/_3$ G. 1. 1.
Assurance: —

---

251. Bark »ORKNEY« af Aalborg.

Sænket i Atlanterhavet den 9. August 1918 paa Rejse fra Cadix til Reykjavik med 445 Tons Salt. 5 Omkomne.

Udskrift af Aalborg Købstads Søretsprotokol.

Aar 1918 den 5. Oktober Formiddag Kl. $9^1/_2$ blev Aalborg Købstads Søret sat paa Tingstedet i Aalborg og beklædt af Sørettens Formand samt af Søretsmedlemmerne T. K. Jensen og Direktør Woidemann.

Der foretoges:

Søsag Nr. 24/1918. Søforklaring i Anledning af Barkskibet »*Orkney*«s Sænkning den 9. August d. A.

Der fremlagdes a Rekvisition, b Udskrift af en paa det kgl. danske Konsulat Gibraltar afgiven Søforklaring, c Rapport, d Afskrift af Mandskabslisten.

De fremlagte Bilag a, c og d er saalydende:

Stempel 1 Krone.

a. Undertegnede Skibsmæglere tillader sig herved at anmode den ærede Søret om at maatte faa bekræftet den for Barkskibet »Orkney« af Aalborg overfor den danske Konsul i Gibraltar aflagte Søforkla-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

ring i Anledning af Skibets Sænkning den 9. August d. A. af en tysk Undervandsbaad paa Rejse fra Cadiz til Reykjavik med en Ladning Salt.

Aalborg, den 3. Oktober 1918.

Rechnitzer, Thomsen & Co.
Dan. Rechnitzer. *C. Thomsen.*

Til Aalborg Søret.

Fremlagt i Aalborg Købstads Søret den 5. Oktober 1918.

Ole Kirk.

Rapport over S/V »Orkney«.

Den 9. August Kl. 5,20 Fm. hørtes et Skud og som faldt en Skibslængde fra Skibet, og hvorefter der sigtedes en Undervandsbaad i Horizonten i østlig Retning. Styrmanden der havde Vagt var i Færd med at undersøge Deviationen paa Kompasset; han varskoede straks Kaptajnen og det øvrige Mandskab, der havde Frivagt; derefter faldt der to paa hinanden følgende Skud. Mandskabet kom paa Dækket, og Skibet blev lagt paa den anden Bov, Bb. Baad blev sat i Vandet, hvor Kaptajnen med 3 Mand og forsynet med Skibets Papirer gik over til Undervandsbaaden. Baaden kom kort efter tilbage, og hvori der befandt sig en Officer og en Matros fra Undervandsbaaden, for yderligere at undersøge Skibets Papirer.

Skibet blev ca. en Times Tid efter ordineret sænket. Skibet befandt sig ca. 15—20 Kml. af Farzonen paa giss. Brd. 39° 40′ og V. Lgd. 18°. Mandskabet fordelte sig i to Baade, forlod Skibet og gik over til Undervandsbaaden, hvorefter der hørtes Skud fra Skibet følgende af 2 Bomber, som Baaden havde medbragt, og hvilke blev anbragt i Forskibet. Skibet sank ca. 10 Minutter efter Baadene havde forladt Skibet, og laa langs Siden af Undervandsbaaden. Undervandsbaaden tog begge Baade paa Slæb til næste Dags Morgen og forlod Baadene paa Brd. 39° 30′ V. Lgd. 15°. Baadene satte Sejl og satte Kursen for Cap Roca (Lissabon) ca. 2 Timer efter var Stb. Baad ude af Sigte.

Den 14. sigtede vi en spansk Skonnertbrik, og som vi roede over til, for at faa at vide, hvor vi befandt os, og da Skibet var paa Rejse fra La Coruna til Barcelona foreslog jeg med Mandskabet at gaa ombord med Kaptajnens Tilladelse.

Den 17. ca. Kl. 4 Em. vi saa et Krigsskib med flere Dampere, og bad Captainen i Skibet til at hejse Signal om ønskes Assistance. Kort efter kom Krigsskibet tilbage, tog os om Bord og bragte os her til Gibraltar den 18. Aug. Kl. 11 Fm.

Anton Berg Meinertz, Ungmand.
Chs. Petersen, Styrmand.
Emil Brinch Norby, Matros.
Claudi Mikkelsen, Matros.

Forevist i Det Kgl. Danske Konsulat i Gibraltar den 20. August 1918

Ulæseligt Navn. Konst. Konsul.
(L. S.)

Fremlagt i Aalborg Købstads Søret, den 5. Oktober 1918.

Ole Kirk.

Afskrift af Mandskabslisten for Barkskibet »Orkney«:

Kaptajn *N. J. Pedersen.* Rejsen Cadiz-Gibraltar-Reykjavik.

N. J. Pedersen, Kaptajn.
Niels Kristian Jacobsen Pedersen, 1. Styrmand.
Johan Chr. Johansen, 2. Styrmand og Baadsmand.
Jørgen Steffensen, Kok.
K. M. Mikkelsen, Matros.
A. A. Caspersen, Matros.
E. A. Larsen Pedersen, Matros.
E. Brink Nørby, Letmatros.
A. Berg Meinertz, Ungmand.

Aalborg, den 5. Oktober 1918.

Fremlagt i Aalborg Købstads Søret, den 5. Oktober 1918.

Ole Kirk.

For og med Skibets 1. Styrmand mødte Prokurist Ejnar Petersen, der tillige mødte

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

for Rhederiet Interessentskabet »Orkney« ved Rechnitzer, Thomsen & Co.

Han bemærker, at han ønsker det fremmødte Mandskab stedet til at bekræfte Rigtigheden af den under c fremlagte Rapport. Han tilføjer, at Matros K. M. Mikkelsen, der har underskrevet Rapporten, Dags Morgen har forladt det herværende Sømandshjem uden at det vides, hvorhen han har begivet sig.

Fremstod 1. Styrmand Niels Chr. Jacobsen Pedersen, 38 Aar gammel, af Esbjerg, der under Eds Tilbud godkendte Rigtigheden af den af ham underskrevne Rapport c, der blev ham forelæst, ligesom han erklærer, at han fremdeles vedstaar den af ham for Konsulatet i Gibraltar den 28. August d. A. afgivne Forklaring. Man har endnu ikke hørt noget til Kaptajnen og den øvrige Del af Besætningen, som gik om Bord i Styrbords Baad.

Oplæst. Vedtaget.

Fremstod Matros Emil Brink Nørby, 19 Aar gammel, af Nordby, der under Eds Tilbud godkendte Rigtigheden af Rapporten c, der forelæstes ham. Han erklærer, at den af ham under Søforklaringen i Gibraltar afgivne Forklaring er rigtig.

Oplæst. Vedtaget.

Fremstod Ungmand Anton Berg Meinertz, 16 Aar gammel, af Nordby, der under Eds Tilbud godkendte Rigtigheden af Rapporten c, der forelæstes ham. Han erklærer, at den af ham under Søforklaringen i Gibraltar afgivne Forklaring er rigtig.

Oplæst. Vedtaget.

Styrmand Pedersen oplyser, at ham af de 2 andre Komparenter samt Mikkelsen foretog Hjemrejsen over Spanien, Frankrig og England. — Der var, da Skibet sænkedes, temmelig stærk Søgang, og under de foreliggende Omstændigheder maatte det være ugørligt for de 2 Baade at følges ad.

Oplæst. Vedtaget. Aftraadt.

Forretningen sluttet. Søretten hævet.

Ole Kirk. S. Woidemann. T. K. Jensen.

Det fremlagte Bilag b. lyder i Uddrag saaledes:

Fremlagt i Aalborg Købstads Søret den 5. Oktober 1918.

Royal Danish Consulate, Gibraltar August 19th 1918.

Mr. Niels Christian Jacobsen Petersen, Chief Officer of the Danish Bark »Orkney« of Aalborg, 251 tons net register, appears on this day at the above named Consulate and reports that the said vessel whilst bound on a voyage from Cadiz to Reykjavik via Gibraltar for inspektion, with a cargo of salt, was an the 9th instant met by a German submarine which fired upon the »Orkney« and eventually sunk her by means of bombs placed amongst the cargo.

The crew consisting of nine hands all told, took to their boats, the Master with four seamen in the starboard lifeboat, and the declarent with three seamen in the port boat, and the latter was eventually picked up by a Spanien Barquentine which transferred them to a French destroyer, which eventually brought them to Gibraltar, where they have landed on the 18th August at about noon.

The Mate states that the Starboard lifeboat has not been heard of since the 10th instant, and fears that it has been lost with all hands.

He suggests however that the Consul should make enquiries of Lisbon, and in the meantime states that he has duly noted his protest against the sinking of ship and cargo, and he requests that the Consul may be pleased to make arrangements for the taking off a Maritime Declaration of himself and the crew in accordance with the Danish Maritime Law of the 1st April 1892 in the event of no news being received regarding the fate of the Master.

He further states that all the ship's documents were lost in the disaster and under these circumstances states that he will in due course hand to the Consul a report in lieu of the extract from the deck logbook, together with lists of the survi-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

vors of the »Orkney« and those who are missing.

Chr. Petersen,
Chief Mate of the Bark »Orkney«.

August 9th 1918 about 5,20 a. m. we heard a shot which fell about a ship's length from our ship, after which we sighted a submarine on the horizon in an Easterly direction. The Chief Mate, who was on watch, was at the time examining the compass for the deviation, but he immediately informed the Master and the watch below regarding the submarine. After this, two more shots fell, the crew came on deck and the ship was put on the other tack. The port boat was lowered into the water, and the Master with three men went over to the submarine with the ship's papers, returning shortly after with an officer and a sailor from the submarine in addition to the Captain and our three men, for the purpose of examining the logbook and the ship's papers.

About an hour afterwards we received orders that the ship was to be sunk. Our position was about Lat. N. 39-40 and Long W. 18-00 dead reckoning. The ship's crew got into two of our lifeboats, and shortly after we heard an explosion from our ship, this being from the two bombs which had been brought from the submarine and placed in the forepart of the ship.

The ship foundered about ten minutes after we had left her, and whilst we were laying alongside the submarine. The submarine took both boats in tow until the following morning, when he let go. Our position was then about Lat. N. 39-30 and Long W. 15-00. We hoisted the sails in our boats, and set our course for Cape Rocca, Lisbon, and after about two hours the Starboard boat was out of sight.

On the 14th August we sighted a Spanish sailing ship. We then went alongside and asked the Master our position, but as the ship was bound for Barcelona from Coruna we all decided, with the Captain's permission, to go on board. On the 17th August at about 4 p. m. we sighted a warship and several steamers. We therefore asked the Captain to hoist signals for assistance, which he did, and shortly afterwards the Warship came along and took us on board and brought us to Gibraltar, where we landed on August 18th at about 11 a. m.

Anton Berg Meinertz, Apprentice.
Claude Mikkelsen, Able seaman.
Emil Brinch Noerby, Able seaman.
Chr. Petersen, Mate.

These are to certify that the foregoing comprises a true translation from Danish into English of the report in lieu of the extract of the deck logbook of the Bark »Orkney« relative to her loss at sea.

The Royal Danish Consulate at Gibraltar August 20th 1918.

Alfred C. Francih,
Acting Consul.

On Wednesday the 21st August 1918 at 10 a. m. a Maritime Declaration was held at the Royal Danish Consulate at Gibraltar after previous notice given, the occasion being that on the 9th August 1918 the Bark »Orkney« of Aalborg, 251 tons net register, whilst bound on a voyage from Cadiz to Reykjavik with a cargo of salt, via Gibraltar for inspection, was sunk by bombs from a submarine presumed to be German, the cargo, which was consigned from one neutral country to another, having consisted of about 444 tons of salt.

The Consul produces the Chief Officers report in lieu of an extract from the ship's logbook, as to the sufficiency of which he had previously satisfied himself, and certified its production accordingly on the said report.

According to the Chief Officer, the vessel's signal letters had been N.V.T.H., but all documents were lost with the ship.

There appears:

Niels Chr. Jacobsen Petersen who is duly reminded that his declaration will have to be sworn to eventually, and of

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

the severe penalties the Law prescribes for perjury. He is admonished to speak the truth and is specially reminded that it is his duty to conceal nothing of importance which may assist the enquiry now taking place.

Thereupon he declares that he is a native of Nykøbing, Mors, where he was born on the 23rd April 1880. He has been to sea for the last twentyfive years and holds a Master Mariner's certificate which he has lost in the disaster and which was issued to him at Esbjerg in April 1913. He has been Chief Officer of the »Orkney« since the 20th March 1918.

Requested to give a running account of the voyage in question he states; —

The ship left Cadiz in the middle of July and proceeded to Gibraltar for inspection. This was in due course completed and the vessel left Gibraltar at the end of the same month bound for Reykjavik direct outside the war zone, the ship being in every respect in a fit and seaworthy condition for the due prosecution of her said intended voyage, and being supplied with all requisite lifeboats and lifesaving appliances as prescribed by Law. She had been recently painted, and bore her name and nationality with the Danish flag prominently exhibited on each side.

Nothing of particular importance occurred till 5.20 a. m. on the 9th August. The ship was then in Lat. N. 39—40 and Long W. 18—00, i. e; about 450 miles from the nearest land, Cape Rocca, Portugal. The weather was fine with a smooth sea; I was on wath with Able Seaman Emil Noerby at the helm, when we heard a shot followed immediately by a second. I at once called the Master and the remainder of the crew on deck, and told them there was a submarine close by, as I could by this time perceive her lying about eight miles away on the Starboard quarter. After the crew were all roused, we' bouted ship and put the port boat into the water. The Captain, accompaned by three of the crew, got into her carrying the ship's papers, and went on board the submarine, which had by that time come closer. The ship's boat shortly after returned bringing an officer and a sailor, both of whom spoke perfect Danish but were clothed in German uniforms. The officer examined the ship's logbook and the remainder of the ship's papers, the sailor meantime signalling with his arms to the submarine, which was then between half a mile and one mile away.

Soon afterwards the sailor came down into the cabin and informed the officer in Danish that the ship was to be sunk. Thereupon the officer ordered three of our seamen to row the boat over to the submarine. They did so and returned with another man wearing a Panama hat and carrying two bombs, which he placed amongst the cargo. The Officer then told us to take what wo might require and to get into our boats as soon as possible. Accordingly we removed such effects as we could carry in the lifeboats, these being very little and only what was barely necessary for our immediate requirements, and the Germans took from the cabin some soap and medicines. Our Captain got into the Starboard boat together with the second Mate Johannesen, Steward Stiffersen, Able Seaman Caspersen, and Able Seaman Petersen, whilst I took to the port boat with Able Seaman Mikkelsen, Able Seaman Noerby, and Ordinary Seaman Meinertz. The German all entered the port boat, and both boats then pulled over to the submarine, on board which the Germans then climbed.

Immediately afterwards we heard a loud explosion, and the »Orkney« then sunk by the head.

The submarine thereupon passed the Starboard boat a towing hawser, which they duly attasched, and in turn passed us a rope for towing the port boat. When the ropes were fixed, the submarine went ahead on a true East course. At 6 p. m. the submarine stopped, pulled in on the ropes, and when our boats came alongside they gave us coffee and some hot food,

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

and then told us they would tow us till morning. They then changed the hawser for greater security, and during the first part of the night towed us at about 7 knots per hour and afterwards at about 5 knots per hour. On the following day, the 10th August, at 6 a. m. they again served us with hot coffes and with some bread and then informed us they could not tow us any longer as they had reached the limit of their position. They then left us an Lat. N. 39—30 and Long. W. 15—00.

Both boats then put up their sails and proceeded East together. About two hours after, the Starboard boat was out of sight. From this time onwards we continued due East for $4^1/_2$ days, the weather being rough a night, but fine in day time. Nothing particular occurred till the 14th August at noon, when we sighted a Spanish sailing ship about ten miles off. There was no wind, and we therefore put out the oars and pulled up to her. The sailors remained in the boat and I went on board with the object of ascertaining our position. I then learned that the name of the ship was »Alberto Noguera«, and that she was bound from Corunna to Barcelona, being then in Lat. N. 38—00 and Long. W. 9—35 or 44 miles S. $^1/_2$ W. off Cape Rocca. I thereupon suggested to the Master that he might take us on board, and he readily consented, whereupon the whole crew came up, and our lifboat was taken in tow. We remained on board from 2 p. m. on the 14th till 4 p. m. on the 17th, being treated most kindly and provided with dry clothing. At 4 p. m. on the 17th August we encountered a convoy-signals were accordingly hoisted, and we were eventually taken off by the French Destroyer called »Aldebaran« which brought us to Gibraltar, where we landed on the forenoon of Sunday the 18th August.

Since then enquiries have been directed to Lisbon as to the fate of the remainder of the crew, but the Consul General at that port has wired to the Consulate here that no information regarding them has been received.

All the crew have been provided by the Consul with clothes sufficient for the journey home, and the cost thereof they are prepared to pay on demand if so required by the Danish Government.

The Chief Officer on being questioned states that although in his opinion there was no possible reason for sinking the »Orkney«, which was bound from one neutral port to another, and which was navigating outside the war zone, yet the submarine commander having decided to sink her, did all in his power to mitigate the hardships of their position and treated them in a manner which they never expected for a moment. He also states that the crew have been most satisfied with their treatment troughout, and have no complaint to lay against anybody with whom they have come into contact since the disaster.

He states that he has no further information to give, and thereupon is called; —

Emil Brynch Noerby who solemnly and sincerely declares that he is a native of Nordby Fanoe, where he was born on April 25th 1899. He has been to sea for the last three years and has been Able Seaman on board the »Orkney« since March 20th of this year.

He states that he has duly read and signed the report which is now produced by the Consul and that the same is true and correct in every particular.

Requested to give his own particular experience of the occurrence, he states that at 5 a. m. on the 9th August he took over the wheel from Ordinary Seaman Meinertz. At 5.20 a. m. he heard a shot fired, this striking the water between 100 and 200 metres away on the Starboard side of the ship. Two minutes later, another shot fell, this time somewhat nearer the vessel. These shots appeared to come from a ship, the outline of which he could just perceive down on the horizon. Five minutes after, another shot was fired. This struck the

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

water about the same distance away, but shead of the ship. In the meantime the other watch had been called, and all hands came up on deck. The ship was bouted and headed towards the ship before montioned, which afterwards turned out to be a German submarine.

Requested to explain why he describes her as of a German nationality, he states that he is quite sure neither French nor British would fire on a Neutral ship. He resumes; —

The port lifeboat was immediately lowered and the Master with three sailors got into her with the ship's papers, and pulled over to the submarine, which by this time had come closer. The boat then returned with an officer and a sailor, both wearing German uniforms but speaking perfect Danish. The officer went aft down into the cabin, and the sailor proceeded to haul down the Danish ensign, which he again hoisted immediately, where it remained. He states that he know of no reason for this action in connection with the flag.

From this point onward his narrative agress in every particular with the declaration of the Chief Officer, and he further states that when the submarine left them at 6 a. m. on the 10th August the Chief Officer asked the Captain how they in the Starboard boat were faring, to which the Master replied that they were doing quite well but that the boat was leaking. The Mate thereupon offered to take a couple of sailors from the Starboard boat, but the Master said that this was not necessary.

Questioned as to the reason for them losing sight of the Starboard boat, he states that as the two boats were of entirely different build and constructions, it was absolutely impossible for them to have kept up together under sail, and under these circumstances they were not in the least surprised to lose sight of the Starboard boat after the lapes of two hours.

He confirms that they have troughout received excellent treatment, and for his part also states that he is prepared to repay the cost of the clothes which have been supplied to him if so required to do by the Danish Government.

He has nothing further to add and is therefore allowed to retire.

Thereupon appears: —

Claude Müller Mikkelsen who solemnly and sincerely declares that he is a native of Grenaa, where he was born on December 4th 1893. He has been to sea for the past nine years, and has been an Able Seaman on board the »Orkney« since March 1918.

He also has read and signed the report issued by the Mate in lieu of an extract from the logbook, and he likewise agrees that same is true and correct in every particular.

Asked for his expereiences in the disaster, his narrative agrees with the foregoing evidences and he has nothing more to add except that: —

He was one of the three men who accompanied the Master of the »Orkney« over to the submarine. The Master accended to the bridge of the submarine and conversed in German with two German officers there. He states that he does not understand German and does not therefore know what was said, but he could quite clearly hear them speaking and is certain that they were talking in German. Thereafter one of these two officers, accompanied by a sailor, came into our boat with the Captain. Both wore German uniform, but were speaking Danish, which convinced me that they both came from Schleswig Holstein. I was for some time talking with the sailor and he informed me that the officer was a native of Hadersleben.

Apart from the foregoing he has nothing to said except that when the two lifeboats parted company, some provisions were passed over from the Starboard boat to the port boat. He also explains their separation by stating that the other was a smarter boat than the port boat, and that the latter could never have kept up with the former under the prevailing conditions.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

He likewise states that he is prepared to repay the cost of the clothes supplied to him if this be demanded by the Danish Government, and on being asked why he did not place the whole of his kit in the lifeboat he explains that the Law will only allow of their taking what is barely necessary, besides which there was no room in the boat.

He has no further evidence to offer, and is allowed to retirs, whereupon appears; —

Anton Berg Meinertz who solemnly and sincerely declares as follows; —

He is a native of Nordby, Fanoe, where he was born on April 7th 1902. He has never been to sea before this trip, and he joined the »Orkney« as an apprentice at Aalborg on March 20th 1918.

He has read and signed the report of the Mate issued in lieu of an extract from the logbook, and he declares same to be true and correct in every particular.

He likewise gives his account of the voyage under discussion, but his evidence brings forward no new detaile, nor any discrepancy with the foregoing declarations.

He also states that he is prepared to repay the cost of his clothes if required, and states similarly to the last witness that there was no room in the boat to take more than what was barely necassary. He is satisfied with the treatmen which he has received througout.

Thereupon all the witnesses are summoned, and the Consul thereupon informs them that he considers further questioning unnecessary, whereupon they are each given the opportunity of adding to or retracting any of their foregoing evidences. They all however state they have nothing to remark. The Consul finally draws their attention to the fact that they are all liable to be called upon at any time to substantiste their declarations upon oath, after which they all state that they are fully prepared so to do.

The proceedings throughout were conducted by the Acting Consul, Alfred Charles Francia, assisted by Captain Gustav Wessbergh, certificated Master Mariner of Kalmar in Sweden, acting as Nautical expert and Interpreter, who expresses himself at the conclusion of the proceedings as quite satisfied therewith.

The Consul finally draws the attention of the Chief Officer to his obligation to report himself for further examination at a Maritime Court in Denmark.

The proceedings then terminated on the 28th day of August 1918 at 5 p. m.

In testimony whereof the undersigned have hereunto set their hands on this day and year last above written, having fully understood the proceedings and comprehended their import.

Chr. Petersen, Chief Officer.
Claudi Mikkelsen, Able Seaman.
Emil Nørby, Able Seaman.
Anton Berg Meinertz, Ordinary Seaman.
G. Wessbergh, Nautical Expert and Interpreter.

Before me this day and year last above written.

Alfred C. Francih, Acting Consul.

These are to certify that the foregoing documents comprise a true and correct duplicate copy of the whole of the Maritime Declaration recorded in the archives of this Consulate respecting the lose at sea of the Danish Bark »Orkney« whilst on a voyage from Cadiz to Reykjavik with a cargo of salt by means of bombs placed in her cargo by the crew of a German submarine on the 9th day of August 1918.

Given at the Royal Danish Consulate at Gibraltar this 28th day of August 1918.

Alfred C. Francih,
Acting Consul.

Aar 1918 den 1. November Formiddag Klokken 11 blev Aalborg Købstads Søret sat paa Tingstedet i Aalborg og beklædt i Sørettens Formands Forfald af Fuldmægtig cand. jur. S. Dahl i Henhold

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

til Stiftamtets Konstitution af 5. f. M. samt af Søretsmedlemmerne Købmand T. K. Jensen og Direktør S. Woidemann.

Hvor da foretoges:

Søsag Nr. 24/1918. Søforlaringen og Søforhøret reassumeredes.

Der fremlagdes Rekvisition af 30. f. M., saalydende:

Stempel 1 Krone.

Undertegnede Skibsmæglere tillader sig herved som korresponderende Redere for Interessentskabet »Orkney« at rekvirere Søforklaringen for Barkskibet »Orkney« af Aalborg, i Anledning af, at dette Skib paa Rejse fra Cadiz til Reykjavik med en Ladning Salt den 9. August d. A. blev sænket af en tysk Undervandsbaad.

Aalborg, den 30. Oktober 1918.

p. p. Rechnitzer, Thomsen & Co.

Ejnar Petersen.

Til Aalborg Søret.

Fremlagt i Aalborg Købstads Søret, den 1. November 1918.

Dahl,
kst.

Mødt var Skibsmægler Thomsen, der bemærkede, at Skibets Fører med 4 Mand, — de der var om Bord i Styrbords Baaden — nu ere ankomne til Danmark, hvorfor han efter Begæring af »Krigsforsikringen for danske Skibe« anmodede om Afhøring af Kaptajnen og Styrmanden.

For Krigsforsikringen for danske Skibe mødte Kaptajn J. V. Fenger.

Skibsmægler Thomsen fremlagde Fortegnelse over det Mandskab, der ønskes afhørt, saalydende:

Følgende møder:

N. J. Pedersen, Kaptajn.

N. Chr. J. Petersen, 1. Styrmand.

Som Repræsentant for Krigsforsikringen for danske Skibe, København, møder Herr Kaptajn Fenger, for Rederiet Skibsmæglerfirmaet Rechnitzer, Thomsen & Co. Herr Skibsmægler Chr. Thomsen.

Fremlagt i Aalborg Købstads Søret den 1. November 1918.

Dahl,
kst.

Fremstod Skibets Fører Niels Jensen Pedersen, der fremlagde Beretning efter Hukommelsen, saalydende:

Optegnelse efter Hukommelsen af Mandskabet i Styrbords Redningsbaad og nedskrevet den 13. August 1918.

Orkney afgik fra Cadiz den 13. Juli til Island med en Ladning Salt (440.050 Kilo). Den 14. ankom Gibraltar og afgik den 22. samme Maaned herfra, men indkom samme Dag til Algeceiras for Modvind og afgik derfra den 27. samme Maaned. Havde god Vind nu til Strædet, men senere Modvind (nordlige Vinde). Den 9. August Kl. 5,20 om Morgenen blev der afgivet et Varselsskud fra en tysk Undervandsbaad paa 1600 Tons og 80 Mands Besætning, og var Skibets Sted dengang 40 N. B. og 18 vestlig Længde. Der blev ialt afgivet 3 Skud, hvoraf det sidste Kl. 5.40, som var skarp. Kaptajnen gik da straks i Bb. Redningsbaad om Bord i U-baaden, og blev Skibet vendt nordover, og det danske Flag hejst. Da Kaptajnen kom langs Siden af U-Baaden, som laa ca. 3 engelske Mil borte, blev han kaldt op paa Dækket, og Papirerne blev undersøgte af en dansktalende Løjtnant og Chefen (en Marinekaptajn). Kaptajnen paa »Orkney« spurgte, om han kunde sejle videre, da Skibet var dansk, og Ladningen neutral. kom fra neutral Havn og gik til dansk Land, hvorpaa Løjtnanten svarede, idet han henvendte sig til Chefen, »was meinen Sie Hern Kaptajn?«. Chefen mente, at det først skulde undersøges, om Skibet havde været i England under Krigen, eller om det havde haft fjendtlig Ladning inde under Krigen o. s. f., og ordinerede Løjtnanten til at gaa med om Bord i »Orkney« tilligemed en dansktalende Underofficer. Da han kom ned i Kahytten, forlangte han Logbogen, og gav Kaptajnen ham Kladen, som laa paa Salonbordet, og

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

ved at gennemlæse denne, sagde han, saa De har været i Cassablanca, hvortil Kaptajnen svarede bekræftende, dernæst forlangte han de gamle Logbøger, hvoraf det fremgik, at Skibet havde været i England under Krigen. Ja, det ser ikke godt ud Herr Kaptajn, men skal jeg gøre for Dem, hvad jeg kan, og bad ham da at laane Baaden for at gaa om Bord og konferere med Chefen, og ordinerede Underofficeren, der var bevæbnet, til at blive om Bord. Han var om Bord i ca. 20 Minutter og kom da tilbage og sagde, idet han kom op paa Halvdækket: »Egentlig skulde Skibet sænkes«, men kan De bevise, at Træet ikke var til nogen fransk Firma? Dette var jo meget svært at bevise, men da Chefen var svensk, var det jo meget sandsynlig, at Firmaet ogsaa var svensk, men dette mente Løjtnanten ikke var noget Bevis. Han gik da op paa Halvdækket og begyndte at signalisere med U-Baaden, som var kommen nærmere, og sagde da, at nu maatte jeg bevise, at Købmanden paa Island ikke var fjendtlig, og gik vi da atter ned for at diskutere dette Spørgsmaal, og medens vi sad der raabte Underofficeren ned »Das Schiff soll sofort versenkt werden«, og nu blev der Røre i Lejren med at pakke Tøj. Satte Str. Redningsbaad ud o. s. v. og Bb. Redningsbaad blev sendt efter Sprængbomber, og kom tilbage med Doktoren, som ønskede Medicin, og en Mand med Bomberne. Jeg lod Doktoren faa hele Kisten med Undtagelse af nogle Flasker og Forbindingsstof til Baadene. Løjtnanten tog da alle norske Kystkort og bad om Sæbe, som han fik alt var der om Bord i Skibet af. Dette var alt, hvad han tog med, og forbød han Underofficeren at tage mere med, hvorimod bad han om Logbogen, som han fik, og tog alle Papirerne med, idet han sagde: »jeg tager alle Papirer med Kaptajn, jeg maa have alt, Logbøger, Manifest, Konnossement, Maalebrev, Mandskabsliste og alle Pas. Kaptajnens ogsaa, Certepartiet fra Træladningen o. s. v. Han gav da Ordre til, at Baadene skulde gaa ud fra Siden, og samtidig Ordre til at stikke Sprængbomberne an. Vi forlod da Skibet i Styrbords Redningsbaad, efter at den var velforsynet med Proviant og Vand, og blev den anden Baad ved Skibet for at tage Bombemanden med, efter at denne havde anbragt de 3 Bomber, som han havde med. Vi gik da over imod U-Baaden vi fortøjede i en Wiretrosse, tilhørende U-Baaden, og sprang da den første Bombe forude, og »Orkney« begyndte at krænge Str. over og synke med Forenden, og gik ned paa Næsen, idet Stængerne knækkede, efterhaanden som Skibet gik ned, og det sidste vi saa var Dannebrog paa Gaflen, og efter Skibet var gaaet ned, saaes Flaaden og nogle smaa afbrækkede Rundholdter. Fra første Bombe sprang — til Skibet sank — forløb der ca. $2^1/_2$ Minut, og sank Skibet omtrent Kl. $8^1/_2$. Bagbords Redningsbaad var ankommen over til os, og fortøjede i Agterenden af vor Baad med en Manillatrosse og begyndte U-Baaden da at slæbe os i retv. O $^1/_2$ S. Retning med en 6—7 Mils Fart til Kl. $7^1/_2$ Aften, da han stoppede op og halede Baadene op langs Siden og bød paa varm Aftensmad, som bestod af stuvede Marcaroni (Krakerhas) The, 1 Flaske Kummel til hver Baad og sagde, at hvis vi manglede noget, kunde vi bare sige til, og inviterede han os op paa Dækket, som dog blev afslaaet, da Baadene saa daarligt kunde ligge langs Siden. Kl. 8 blev Baadene firet agterud igen, idet den forreste Baad blev fortøjet i en tynd Wiretrosse, med den Besked, at hvis vi strøg Svovlstikker af, vilde Trossen blive kappet øjeblikkeligt. Han slæbte os da med $4^1/_2$ Mils Fart til Kl. 3 og med 6—7 Mils Fart til Kl. 5, da han atter stoppede op, og blev Baadene atter halet op for at faa Morgenkaffe, og fik vi der 2 Uboot Dauerbrot, og samt 2 Daaser preserveret Rugbrød i Daaser mærket John Steffens Brotfabrik i Kiel, samt 2 Pakker fine Kiks og W. C. Papir samt noget Margarine, tilbød han atter, om vi manglede noget, kunde vi bare sige til, men slæbe os længere kunde han ikke. Kaptajnen paa »Orkney« spurgte

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Chefen, om det ikke var muligt, at han kunde slæbe os til Middag, hvortil Chefen svarede »Ich habe keinen Zeit mehr«, og ligeledes spurgte Kaptajnen, om Bredde og Længde, og blev der givet en Seddel ned, hvorpaa der stod 39 30 Nbd. 15.30 Vestlig Længde, og havde han da slæbt os 125 Mil i ret vestlig O.$^1/_2$S. Retning, og bad han os nu om at gaa fra Siden, og gik han selv i vestlig Retning og forsvandt. Styrmanden spurgte da, hvad vi skulde styre, hvortil Kaptajnen svarede O. S. O. efter Lissabon, men bliver vi ved at sejle, saa længe vi kan, og det sidste, vi gør, er at lægge til for Drivanker. Styrmanden satte da Sejl, som gik meget hurtigt, da jeg havde benyttet Baaden med Sejl i Gibraltar, saa alt var klart og i Orden og styrede hun O. S. O. Baadene var nu forsynede med Vand for 10 Dage og 2 store Mukker pr. Mand pr. Dag og med Proviant for mindst lige saa lang Tid, og var Styrmandens Baad tæt som en Potte, hvorimod lækkede vor Baad meget, saa at en Mand maatte øse hele Tiden med en stor Blikspand. Vi satte da ogsaa Sejl, men tog det længere Tid, da Baaden ikke havde været benyttet før, og styrede efter Styrmandens Baad for muligvis at naa ham, saa Baadene kunde blive sammen, men da vi saa ham sidst, var han i S. S. O., og kunde vi ikke styre den Kurs, saa vi forandrede Kursen til O. S. O. Vinden var N. N. O. med ustadig flov Kuling, vi løb da 45 Mil ud nu paa den Kurs til Søndag Morgen Kl. 9$^1/_2$, da vi fik en Sejler at se ret forude, som viste sig at være Brig »Zeima« fra Kalmar, bestemt til Gøteborg — lastet med Vin og Kork, Kaptajn I. B. Jeansson (Reserveofficer i den svenske Flaade). Kaptajnen mente ikke at kunne vende om, men tilbød meget elskværdig at tage os med til Gøteborg, hvilket vi modtog med Glæde og Tak. Han opgav Skibets Bredde til 38. 45 N. B. 14.30 vestlig Længde. Baaden blev hejst, og fik vi en god Frokost og Søvn. Kaptajnen tilbød meget elskværdigt at søge efter den anden Baad, men da vi fik alt udsat paa Kortet, viste det sig at være umuligt, at naa den før Aften, naar man tog alt i Betragtning.

Aalborg, den 1. November 1918.

N. J. Pedersen.
Fører af Bark »Orkney«.

Fremlagt i Aalborg Købstads Søret den 1. November 1918.

Dahl,

Den fremlagte Beretning blev oplæst og godkendt af Kaptajn Pedersen, hvem Vidnepligten foreholdtes. Kaptajnen bemærkede, at U-Baad-Chefen ogsaa fik Journalerne med. Komparenten spurgte U.-Baad-Chefen, om han var i Farezonen, hvortil U-Baad-Chefen sagde, at det var han ikke, og at det bedste Bevis herpaa var, at han, hvis han havde været i Farezonen, uden Varsel vilde være bleven skudt ned. — Skibet har vel været i England under Krigen, men forinden det gik over i dansk Eje. — Komparenten har nedskrevet Beretningen den 13. August d. A., idet han forinden konfererede med Mandskabet om enkelte Punkter, han ikke var ganske sikker paa. De første Optegnelser Komparenten nedskrev, var den 11. August d. A.

Oplæst. Vedtaget.

Kaptajn Pedersen bekræftede derefter med Lovens Ed Rigtigheden af sin i Dag her i Retten fremlagte Beretning og afgivne Forklaring og aftraadte.

Fremstod tidligere afhørte Styrmand Niels Christian Jacobsen Pedersen, der bemærkede, at den ham forelæste, af Kaptajnen nedskrevne Optegnelse er rigtig, idet han dog henviser til sin den 5. f. M. her i Retten fremlagte Rapport og henholder sig til denne, forsaavidt den er i Uoverensstemmelse med Kaptajnens. Han har nedskrevet sin Beretning efter Hukommelsen, og kan der derfor let være enkelte uvæsentlige Uoverensstemmelser. Han bemærker, at de sidste Observationer var tagne den 8. August d. A. om Middagen.

Oplæst. Vedtaget.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Styrmand Pedersen bekræftede derefter med Lovens Ed Rigtigheden af den af ham den 5. f. M. her i Retten fremlagte Beretning og afgivne Forklaring samt af den af ham i Dag her i Retten afgivne Forklaring og aftraadte.

Søforklaringen paany sluttet.

Søretten hævet.

Dahl,

T. K. Jensen. *S. Woidemann.*

»Orkney«s
Rederi: Rederiaktieselskabet »Orkney«. Aalborg.
Reg. Tonn. Br.: 292.
Reg. Tonn. Net.: 254.
Bygningssted: Glasgow.
Bygningsaar: 1872.
Materiale: Jern.
Klasse: Lloyd's Reg.
Assurance: Kr. 425,000. —

---

252. Bark »FRIDA« af Fredericia.

Beskudt og opbrændt i Nordsøen den 13. August 1918 paa Rejse fra Kragerø til W. Hartlepool med 178 Stdr. Pitprops. 7 Omkomne.

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn gør vitterligt:

Aar 1919 den 3. Januar Middag Kl. 12 blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand: Overretsassessor Glarbo og dens Medlemmer: Kaptajn Larsen og Kaptajn Tidemand.

Der foretoges:

Nr. 3/1919. Søforhør i Anledning af Barkskibet »*Frida*«s Sænkning.

Af Skibets Besætning mødte Kaptajn Carl Johan Larsen, der fremlagde 2 Udskrifter af Konsulatsforklaringer.

De fremlagte Udskrifter lyder efter hinanden saaledes:

Udskrift
af
Konsulatets Protokol i Anledning af Søforklaring for Barkskibet »Frida« af Fredericia.
(Sænket i Nordsøen den 13. August 1918).
Søforklaring Aar 1918.

Den 3. Oktober Kl. 11 Fm. optoges efter forudgaaende Berammelse paa det kongelige danske Konsulat, Newcastle upon Tyne, Søforklaring i Anledning af, at Barkskibet »Frida«, Kaptajn Larsen af Fredericia, undervejs fra Krakerø (Afgangsdag den 6. August) til West Hartlepool med en Ladning Pitprops den 13. August ved Beskydning blev sænket i Nordsøen.

Mødte Letmatroserne Rasmus Anker Steen Christensen og Villiam Rudolf Frederiksen, som meddelte, at de og Kaptajnen nu var de eneste overlevende. Kaptajnen opholdt sig stadig paa Ingham Hospitalet, og da hans Helbredelse antages endnu at ville tage længere Tid, og der gives en Lejlighed til i nær Fremtid at hjemsende Matroserne, paabegyndtes Søforklaringen med disses Afhøring.

Fremstaar Letmatros Anker Steen Christensen.

Komparenten forklarer:

at hedde Rasmus Anker Steen Christensen;
at være født i Nakskov den 24. November 1898;
at hans Bopæl er i Nakskov;
at han hverken har været straffet eller tiltalt;
at han har faret med Skibet som Letmatros fra i Maj Maaned 1918.

Paa Foranledning forklarer Komparenten:

1. Hvorledes var Vejret den 13. August forinden Tildragelsen? Sv.: Klart, næsten stille, med saa lidt vestlig Vind, at Skibet knapt kunde styre.

2. Bemærkede De nogen Undervandsbaad? Sv.: Nej, ikke før end Beskydningen begyndte, Kl. var da ca. $3^1/_2$ Em.

3 Kunde De da se Undervandsbaaden? Sv.: Nej, den var lige i Sollinien.

4. Hvor opholdt De Dem paa Skibet? Sv.: Jeg var til Rors.

5. Hvad foretog man sig, da Beskydningen begyndte? Sv.: Der blev straks braset bak, og alle Mand blev straks kaldt paa Dæk og gik i Gang med at sætte Redningsbaaden i Vandet. Dette var besørget

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

paa højst 5 Minutter efter at det første Skud hørtes.

6. Hvor mange Skud var der da blevet affyret og traf disse Skud? Sv.: Der affyredes fem Skud, forinden jeg gik fra Roret, og tre flere før end vi kom i Baaden; intet traf Skibsskroget, men et traf store Bramfald, som blev skudt over, men blev hængende.

7. Paa hvilken Side blev Redningsbaaden sat ud? Sv.: Paa Styrbords Side.

8. Vendte denne Side imod Undervandsbaaden? Sv.: Nej, Undervandsbaaden var paa Bagbords Side.

9. Gik hele Besætningen i Baaden? Sv.: Ja, 2—3 Minutter efter at Baaden var i Vandet, stødte vi fra Skibets Side. Vi havde faaet det meste af vort Tøj med, og Kaptajnen havde Skibets Papirer.

10. Fortsatte Undervandsbaaden imidlertid Beskydningen? Sv.: Nej, jeg mindes ikke, at der faldt flere Skud; det næste faldt efter at Baaden var sakket agterud og var en Snes Fod klar af Skibet; dette traf os og dræbte straks fem Mand. Niels Christian Andersen sad lige agten for mig og blev fuldstændig revet op af Skudet; han faldt i Vandet, men blev hængende ved en Aare, hvorfra jeg trak ham ind i Baaden; hans Indvolde var synlige, men han levede dog ca. 20 Minutter.

11. Hvor blev De saaret? Sv.: I mit højre Laar.

12. Tabte De paa noget Tidspunkt Bevidstheden? Sv.: Nej, men lige i første Øjeblik var jeg noget forvirret; Baaden fyldtes næsten øjeblikkelig med Vand og flød paa Korkpuderne og Luftkasserne.

13. Hvor længe forblev man i denne Tilstand? Sv.: I ca. $2^1/_2$ Time.

14. Fortsattes Beskydningen? Ja, et Skud traf kort efter Skibet forude. Undervandsbaaden kom da hen til os; der var 2—3 Officerer paa Broen, disse smilede og syntes velfornøjede, hvilket ikke syntes at være Tilfældet med Mandskabet. Undervandsbaaden gik da et Par Hundrede Favne bort og begyndte paany Beskydningen. Det første Skud hørte vi suse lige over Hovedet paa os; det gik ind i Kahytten.

15. Forstaar jeg Dem rigtigt fortsattes Beskydningen af Skibet med Skibsbaaden liggende hjælpeløs mellem Undervandsbaaden og Skibet? Sv.: Ja, absolut; flere Skud affyredes, hvoraf jeg bemærkede to traf Skibet. Saa ophørte Beskydningen igen, og Undervandsbaaden kom hen til os. Matros Jørgensen, som senere døde paa Hospitalet, spurgte om man ikke vilde tage os ombord, da vor Baad var fuld af Vand og synkefærdig, men det vilde man ikke.

16. Hvad Sprog blev der talt? Sv.: Jørgensen spurgte paa tysk og man svarede paa samme Sprog, og Officererne rystede paa Hovedet.

17. Hvad foretog Undervandsbaaden sig da? Sv.: Den havde travlt med at give elektriske Lyssignaler, som vi saa besvaredes ude i Horisonten, og ca. en kvart Time efter kom en anden Undervandsbaad tilstede. Besætningen gik da ombord paa »Frida« og satte en lille Jolle i Vandet hvori Skibets Medicinkiste blev sat med et Par Tæpper, lidt Tøj og et Par Brød; der fandtes allerede et lille Vandanker og haardt Brød i Baaden; derefter satte man Ild paa Skibet paa tre Steder, og man bragte Jollen hen til os og hjalp os ombord i den, hvorefter de begge fjernede sig og forsvandt.

18. Hvor mange var der da i Baaden? Sv.: Kun de fire, der kom paa Hospitalet, alle de andre var døde.

19. Lagde De Mærke til om Undervandsbaaden havde Navn, Flag eller andre Mærker? Sv.: Det eneste jeg saa var en Slags opadgaaende Sol med Straaler i Forstævnen.

20. Havde Officererne eller Matroserne Kendetegn? Sv.: Nej.

21. Hvornaar blev De optaget? Sv.: Den næste Morgen mellem 4 og 5 af en engelsk Trawler, der førte os til South Shields.

22. Saa De noget til Barken om Morgenen? Sv.: Ja, den brændte hele Natten, og vi holdt Baaden i Læ af den for at faa

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Varme; den brændte lige saa længe den kunde ses fra Trawleren.

23. Hvorledes er Deres Helbred nu? Sv.: Det er udmærket godt, desværre døde Jørgensen, og det gaar kun smaat fremad med Kaptajnen.

Fremstaar Letmatros Villiam Frederiksen.

Komparenten forklarer:

at hedde Villiam Arthur Frederiksen;
at være født i Nakskov den 27. April 1898;
at hans Bopæl er i Nakskov;
at han hverken har været straffet eller tiltalt;
at han har faret med Skibet som Letmatros fra i Juli Maaned 1918.

Paa Foranledning forklarer Komparenten:

1. Hvor befandt De Dem forinden Beskydningen begyndte? Sv.: Jeg havde Frivagt og var lige gaaet til Køjs, men sprang straks op paa Dækket.

2. Hvorledes var Vejret? Sv.: Klart, fint Vejr, omtrent stille.

3. Hvad Tid paa Dagen var det? Sv.: Klokken var omtrent $3^1/_2$.

4. Saa De Undervandsbaaden? Sv.: Ikke straks, men jeg saa den lige førend jeg gik i Baaden.

5. Var den paa Styrbords eller Bagbords Side? Sv.: Den var om Bagbord.

6. Og paa hvilken Side var Baaden? Sv.: Paa Styrbords Side.

7. Hvor lang Tid tog det Besætningen at komme i Baaden og støde fra? Sv.: Lidt godt fem Minutter; vi stødte Baaden agterude.

8. Kunde Undervandsbaaden ses, da De kom klar agten for Skibet? Sv.: Jeg saa den først efter at vi var blevet ramt, den laa i Sollinien.

9. Hvor langt var De fra Skibet, da De blev ramt? Sv.: Ca. en Snes Fod.

10. Hvor blev De saaret? Sv.: I Ryggen.

11. Tabte De Bevidstheden? Sv.: Nej.

12. Hvad var Resultatet af Skuddet? Sv.: Det maa have eksploderet midt i Baaden; fem af os blev dræbt med det samme og Hovmester Andersen blev frygtelig saaret; han syntes fuldstændig knust fra Maven og ned til Laarene; han faldt ud af Baaden og hang paa en Aare, hans Indvolde var synlige. Anker Steen Christensen trak ham ind i Baaden, som øjeblikkelig var fuld af Vand og flød paa Lufttankene og Korkbælterne. Andersen døde ca. 20 Minutter senere.

13. Fortsattes Beskydningen? Sv.: Ja, et Skud traf lige i Bougen, og et Skud gik gennem Rigningen; derefter bemærkedes Undervandsbaaden at komme op imod os.

14. Bemærkede De noget Navn, Nationalitetsflag eller andre Mærker paa den? Sv.: Nej, det eneste jeg bemærkede var en Halvsol med Straaler i Stævnen; den var graafarvet.

15. Havde Officererne eller Mandskabet noget Kendemærke? Sv.: Nej.

16. Fandt nogen Samtale Sted med Undervandsbaaden? Sv.: Matros Jørgensen, som døde paa Hospitalet, spurgte paa tysk om de vilde tage os ombord, hvortil de svarede nej og rystede paa Hovedet. Undervandsbaaden fjernede sig da et lille Stykke Vej og begyndte atter Beskydningen.

17. Hvor befandt Deres Baad sig da? Sv.: Den var lige imellem Undervandsbaaden og Barken, og Projektilerne susede lige over Hovedet paa os og traf Ruffet, hvorfor Anker Steen Christensen og jeg roede klar saa godt vi kunde; det kneb haardt at gøre det, men vi var vel de lettest saarede.

18. Befinder De Dem godt nu? Sv.: Ja, jeg tror jeg er fuldstændig rask igen.

19. Hvor længe fortsatte Undervandsbaaden Beskydningen? Sv.: Ikke ret længe, maaske ca. 5 Minutter, hvorefter den begyndte at signalisere med Blink og en anden Undervandsbaad kom op. Undervandsbaadens Folk gik da ombord paa Barken og satte Jollen ud; de førte ogsaa nogle Tæpper, lidt Skibsbrød og Skibets

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Medicinkiste i den, Vand var der allerede i Jollen; de kom saa hen til os med Jollen og flyttede de fire levende over i den; de andre var da alle døde; fire af de døde var efter Kaptajnens Ordre blevet kastet overbord for at lette paa Baaden og holde den flydende; førend de gik fraborde med Jollen satte de Ild paa Barken flere Steder. Undervandsbaaden sejlede derefter bort, hvorefter vi roede op i Læ af Skibet. Her blev vi den næste Morgen tidligt taget ombord af en engelsk Trawler, som førte os til Shields.

20. Hvorledes behandlede man Dem ombord paa Trawleren? Sv.: De behandlede os godt, gav os tørre Klæder, The, Brød etc.

21. Har De nogen Mening om, hvor Skibet befandt sig, da det blev angrebet? Sv.: Saa vidt jeg ved ca. 40 Miles øst for Shields.

22. Brændte det fremdeles den følgende Morgen? Sv.: Ja, lige saa længe det var synligt fra Trawleren.

23. Mindes De Navnene paa Skibets Besætning? Sv.: Ja.

24. Kan De bestemt udtale Dem om at følgende Liste er korrekt?

Kaptajn Carl Johan Larsen, Troense. Saaret.

Styrmand Baastrup, Randers. Dræbt.

Baadsmand Madsen, Korsør. Dræbt.

Steward Niels Christian Andersen, Svendborg. Dræbt.

Matros Otto Gerster, Langeland. Dræbt.

Matros Niels Peter Nielsen, Kulsø ved Vordingborg. Dræbt.

Matros Arne Ott, København. Dræbt.

Matros Anker Steen Christensen, Nakskov. Saaret.

Villiam Rudolf Frederiksen, Nakskov. Saaret.

Matros Arnold Jørgensen, Tranekjær. Saaret, og senere død paa Hospitalet.

Sv.: Ja, den er fuldstændig rigtig.

Efter at være blevet behørigt formanet til Edsaflæggelse bekræfter de to afhørte deres foran angivne Forklaringer med Lovens Ed.

Søforklaringen blev udsat.

(Konsulatets Stempel).

Louis Zøllner,
Konsul.

Nr. 3/1919. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 3. Januar 1919.

Krarup Jørgensen,
fg. Ass.

Supplement
til
Søforklaring af den 3. Oktober 1918 for Barkskibet »Frida« af Fredericia.
(Sænket i Nordsøen den 13. August 1918).
Søforklaring Aar 1918.

Den 11. December Kl. 3 Em. genoptoges efter forudgaaende Berammelse paa det kongelige danske Konsulat i Newcastle upon Tyne Søforklaring i Anledning af Barkskibet »Frida«s Sænkning i Nordsøen den 13. August ved Beskydning.

Fremstaar Kaptajn Larsen, som forklarer:

at hedde Carl Johan Larsen;
at være født i Troense den 30. November 1881;
at hans Bopæl er i Troense;
at han hverken har været straffet eller tiltalt;
at han har ført Skibet som Kaptajn fra 1. August 1918.

Endvidere at Skibet ved dets Afgang fra Kragerø den 6. August var i alle Henseender i fortrinlig og sødygtig Stand og klassificeret i norsk Veritas efter at have gennemgaaet grundig Reparation for kort Tid siden; Klassificeringen var, saavidt Kaptajnen mindes, gyldig til 1921. Skibet var lastet med Pitprops til West Hartlepool og Rejsen forløb normalt indtil det den 13. August Kl. ca. 3 Em. blev beskudt af en Undervandsbaad; man befandt sig da ca. 40 Kvartmil øst for Tynen. Alle Skibets og Kaptajnens Papirer gik tabt i Redningsbaaden.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Efter at Kaptajnen var blevet bekendtgjort med de af Matroserne Christensen og Frederiksen den 3. Oktober afgivne Forklaringer erklærede han sig i Overensstemmelse med samme.

Yderligere udspurgt af Konsulen:

1. Bemærkede De nogen Undervandsbaad forinden Beskydningen begyndte? Sv.: Vi havde foregaaende Dage set ialt 5 styrende i forskellige Retninger, ingen førte Flag; men de to Undervandsbaade den 13. August saas først efter at Beskydningen var begyndt.

2. Hvor befandt De Dem da? Sv.: Jeg var i Kahytten og Styrmanden kom og varskoede, at der var en Undervandsbaad, der beskød os; jeg gik straks paa Dækket, beordrede at brase bak og sætte Baaden i Vandet, som hurtigt blev besørget, og vi gik alle i Baaden og fjernede os fra Skibet; vi var i Læsiden for Undervandsbaaden.

3. Fortsattes Beskydningen? Sv.: Ja, de skød jævnt væk hele Tiden uden at træffe og da de var kommet ca. 50 Favne fra Skibet maa Baaden være blevet truffet, og jeg blev antagelig bevidstløs et Øjeblik, næste Øjeblik saa jeg hele den sørgelige Tilstand vi var i, saaledes som forklaret af Christensen og Frederiksen; jeg bemærkede da, at min højre Arm var hjælpeløs og at Skulderen ogsaa var saaret.

4. Talte De med Undervandsbaaden, da den kom op? Sv.: Ja, baade Jørgensen, der døde paa Hospitalet, og jeg tiltalte dem paa tysk anmodende om at blive taget ombord, men de rystede paa Hovedet uden at svare og fjernede sig atter, saa snart de saa, at vi var i hjælpeløs Tilstand; de begyndte derefter at beskyde Skibet og Granaterne susede lige over vore Hoveder, hvorpaa Frederiksen og Christensen med Møje roede den vandfyldte Baad klar af Skudlinien.

5. Kom der senere en Undervandsbaad tilstede? Sv.: Ja, de ophørte Beskydningen og begyndte at signalisere, og efter en halv Snes Minutter kom den anden Undervandsbaad.

6. Viste denne sig mere menneskelig overfor de saarede overlevende? Sv.: De to Undervandsbaade laa sammen og konfererede, hvorefter de satte den anden Skibsbaad ud og skiftede os over i den, jeg syntes at kunne se nogen Medfølelse i de tyske Matrosers Ansigt.

7. De er fuldt overtydet om, at de var tyske? Sv.: Ja, de talte tysk, enkelte af dem ogsaa lidt Dansk.

8. Fandtes der noget Navn, Nummer eller Mærke paa Undervandsbaaden? Sv.: Nej, kun de Straaler, der lignede en Sol paa Forskibet; men der er ingen Tvivl om, at de var tyske.

9. De samstemmer med de alt aflagte Forklaringer, at Skibet var flydende, saa længe de kunde se det den følgende Morgen? Sv.: Ja, det stod i lys Lue fra For- til Agterstavnen, men en Ugestid efter modtog jeg paa Hospitalet Besøg af Styrmanden fra Trawleren, der bragte os ind, og denne meddelte mig, at man samme Dag man fandt os havde sendt tre Destroyers ud for at uskadeliggøre og sænke Vraget, hvilket sikkert har fundet Sted.

10. Hvorledes har man behandlet Dem paa Trawleren og paa Hospitalet? Sv.: Man har overalt været overordentlig flinke og har gjort alt, hvad man har kunnet for os.

11. Og hvorledes er det med Deres Helbred? Sv.: Ja, det er ikke godt hverken med Armen eller Skulderen, de er stadig bandagerede og der er noget Udflod, men dog temmelig smertefrit.

Oplæst. Godkendt. Aftraadt.

Efter at være blevet behørigt formanet til Edsaflæggelsen, bekræfter Kaptajnen sin Forklaring med Lovens Ed.

Søforklaringen sluttet Kl. 5,20 Em.

(Konsulatets Stempel).

Louis Zøllner,
Konsul.

Nr. 3/1919. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 3. Januar 1919.

Krarup Jørgensen,
fg. Ass.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Foreholdt den af ham for Konsulatet i Newcastle aflagte Søforklaring bekræfter han dennes Rigtighed, idet han henviser til den af ham for Konsulatet aflagte Ed.

Oplæst. Godkendt.

Søforhøret sluttet.

Retten hævet.

N. H. Glarbo

V. Larsen. *O. Tidemand.*

»Fridaas
Rederi: Rederiet Lillebælt. A/S. Fredericia.
Reg. Tonn. Br.: 395.
Reg. Tonn. Net.: 345.
Bygningssted: Grindsted.
Bygningsaar: 1875.
Materiale: Eg og Fyr.
Klasse: Norske Ver. —
Assurance: Kr. 185,000 Krigsforsikringen for danske Skibe og Andreas Petersen.

---

253. S/S. »HELENE« af Kjøbenhavn.

Torpederet i Bristol Kanalen den 17. August 1918 paa Rejse fra Rouen til Swansea i Ballast. 1 Omkommen.

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn gør vitterligt:

Aar 1918 den 23. September Kl. 12 Middag blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand: Overretsassessor Riise og dens Medlem: Direktør Hein.

Der foretoges:

Nr. 99/1918. Søforhør i Anledning af, at D/S. »*Helene*« er sænket.

Af Besætningen mødte:
Kaptajn Thorvald Hansen.
Matros Karl Børløs.
Matros Oscar Neumann.
Matros Poul H. Nielsen.
Matros Mikkel Mikkelsen.
Letmatros Otto Lehmann.
2. Maskinmester R. Burchardi.
3. Maskinmester H. Rolfsted Nielsen.
Fyrbøder G. Gram.
Fyrbøder Anton Nielsen.
Fyrbøder P. Sørensen.
Stewart R. Busch.

For Rederiet Købmand Guldager mødte: Chr. Guldager og med ham Højesteretssagfører David ved Overretssagfører Olufsen.

For Grøn & Witzke mødte Prokurist Preisler.

Der fremlagdes 1 Skrivelse fra Justitsministeriet og dermed følgende Søforhør optaget paa det danske Konsulat i Swansea.

Overretssagfører Olufsen fremlagde 1 Rapport.

Den fremlagte Skrivelse fra Justitsministeriet er saalydende:

JUSTITSMINISTERIET.

København, den 20. September 1918.
Hermed 1 Bilag.

Brev Nr. 21265.
Journal 191. Nr. 107. 1918. 28.

Ved at fremsende hosfølgende gennem Udenrigsministeriet modtagne Udskrift af en Forklaring optaget den 20. f. M. af Vicekonsulatet i Swansea, hvoraf fremgaar, at D/S. »Helene« den 17. s. M. paa Rejse fra Rouen til Swansea er blevet sænket i Bristolkanalen, skal man anmode Hr. Retsformanden om at foranledige, at der i Overensstemmelse med Lov om Oprettelse af Søretter udenfor København samt om Søforklaringer og Søforhør af 12. April 1892, § 9, sidste Stykke, jvfr. § 11, første Stykke, og § 12, bliver optaget Søforhør. Forsaavidt det imidlertid skulde blive oplyst, at Søforhøret vil være at optage andetsteds, bedes det indesluttede tilbagesendt med fornøden Meddelelse i saa Henseende.

P. M. V.
E. B.

L. Ingerslev.

Til
Formanden for Sø- og Handelsretten.

Nr. 99/1918. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 23. September 1918.

Sv. Bærentsen,
fg. Ass.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Det med Skrivelsen fra Justitsministeriet fremlagte Søforhør udelades som affattet i fremmed Sprog.

Den fremlagte Rapport er saalydende:

Swansea, den 21. August 1918.

Rapport
over
S/S. »Helene«s sidste Rejse.

Skibet afgik fra Rouen Torsdag den 15. August Kl. ca. 12.30 Middag med Lods om Bord og assisteret af 2 Tugbaade for at svinge Skibet. Styrede ned af Seinen efter Lodsens Anvisning. Kl. ca. 6 skiftede Lods ved Ville de Quee. Kl. ca. 9 Em. ankrede paa Havre Red for B. B. Anker. 45 Fv. Kæde tilsatte Ankerlanternen og gik Søvagt Vejret klart og stille.

Fredag den 16. August Kl. 4 Fm. blev det Taaget, ringede med Klokken ifølge Reglementet. Skibet var stoppet paa Grund af Taage til Kl. ca. 12,30. Fik Ordre til at afgaa, lettede og styrede ud gennem Indsejlingen for at samles i Konvoy. Styrede derefter i Konvoy over Kanalen efter Lederskibet.

Lørdag den 17. August Kl. ca. 1,30 Fm. tværs af Portland Bill, fortsatte i Konvoy med Kurs ret paa Start Pt. Kl. 6 Fm. ophørte Konvoyeringen. Kl. ca. 8 Fm. passeredes Start Pt. tæt forbi; styrede derefter langs Kysten med stadig Kending efter Sejlordrene. Kl. ca. 4 Em. passeredes Lizard, styrede ret paa Runnelstone. Kl. ca. 7 Em. passerede inden om Longships og fortsatte langs Kysten klods i Land. Kl. ca. 7,45 Em., da Føreren, 1. Styrmand og Matros K. Børløs befandt sig paa Broen, saas en svær Eksplosion forude tæt under Land, styrede forskellige Kursen ud fra Kysten. Vejret, som hele Dagen havde været byget, men klart, satte nu ind med Regn og usigtbart Vejr og urolig Sø. Vinden friskede op. Kl. ca. 8,30 Em. uden noget Varsel ramtes Skibet formodentlig af en Torpedo i Agterskibet, hvorved opstod en svær Eksplosion, og Skibet sank øjeblikkelig med Agterskibet. Alle Mand sprang straks over Bord, da Baadene var slynget bort under Eksplosionen. Føreren og 4 Mand reddede sig op i Stb. Redningsbaad, som flød paa ret Køl men halvfyldt med Vand. Resten af Mandskabet reddede sig op paa B. B. Baad, som var kæntret, og paa Flaaden. Skibet holdt sig flydende ca. 6 Minutter i oprejst Stilling paa Nr. 2 Skoddet; da dette gav efter sank Skibet øjeblikkeligt. Føreren med sin Baad eftersøgte Ulykkesstedet, men saa intet til 1. Mester, som maa være gaaet ned med Skibet. Ca. en halv Time efter Ulykken blev Besætningen bjærget af tililende Trawler og indbragt til St. Ives Cornwall. Ifølge Kok Joh. Johansens Udsagn, som i Ulykkesøjeblikket var i Færd med at hendte Vand fra Tanken, befandt 1. Mester sig paa B. B. Agterdæk. Da Skibets Journaler og Papirer med Undtagelse af Søfartbøger og engelske Pas samt Regnskabsbogen er gaaet tabt, er denne Rapport affattet efter Hukommelse. Mandskabet mistede alle sine Ejendele.

Th. Hansen, Fører.
H. L. Hansen, 1. Styrmand.
H. Rolfsted Nielsen, 2. Mester.
M. Mikkelsen, Matros.
K. Børløs, Matros.
C. Nielsen, Letmatros.

Nr. 99/1918. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 23. September 1918.

Sv. Bærentsen,
fg. Ass.

Den engelske Søforklaring blev oplæst paa Dansk. Rapporten blev oplæst.

Kaptajnen og de øvrige af Besætningen mødte bekræftede Rigtigheden af Søforklaringen og Rapporten og tilføjede, at »Helene« førte dansk Flag agter, men at de for Tiden sædvanlige Nationalitetsmærker samt Navnet paa Skibssiden efter Ordre fra de franske Myndigheder var overmalede og skulde være overmalede saa længe Skibet var i engelsk time Charter. Ingen ombord paa »Helene« har set nogen Torpedo blive udskudt eller ramme Ski-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

bet, og naar de har forklaret, at Skibet er blevet torpederet og ikke minesprængt — thi at Eksplosionen ikke hidrørte fra Maskinen, men fra Vold udefra er givet —, er Grunden dertil dels at Besætningen paa »War Balloon«, der sank en god halv Time i Forvejen, havde set 2 Torpedoer ramme deres Skib, dels at en spansk Damper yderligere blev sænket ca. 10 Minutter efter at »Helene« var bleven sænket. Undervandsbaaden har ingen bemærket paa Stedet.

Ingen andre end Kokken har set 1. Mester kort før Eksplosionen. De blev paa Stedet saa længe, at de er sikre paa, at 1. Mester ikke var i Live, da de forlod Stedet. Kokken har udtrykkelig erklæret, at han saa, at 1. Mester blev ramt af 3. Bommen. Kokken, der laa paa Sømandshjemmet i Swansea, er senere blevet udmønstret med dansk Damper »Nelly«.

Styrmand Hans Laurids Hansen er endnu ikke kommen hjem fra England. Letmatros Charles Nielsen og Fyrbøder Oluf Jensen er afmønstrede.

Den afdøde 1. Mester hed Martin Arentzen og boede Odinsgade 19 her i Byen; han efterlader Enke og en Søn.

Baad og Flaade blev i Søen.

De forklarede videre, at Tirsdag den 13. August om Aftenen, medens de laa i Rouen, blev der foretaget et Flyverangreb mod Byen. Da dette fandt Sted, var Kaptajn Niels Clausen gaaet i Land for at gaa til sit Hotel, Rederiet lod ham overnatte paa Hotel. Paa Vejen dertil er han bleven ramt af en Bombe, og Stewart R. Busch fandt ham den næste Dag paa Militærhospitalet, hvor han just var bleven underkastet en større Operation. Han døde den 24. s. M. paa Hospitalet. Saavel Kaptajn Thorvald Hansen som Stewart Busch har talt med Kaptajn Clausen paa Hospitalet, og han har meddelt dem, at han var bleven ramt af en af de af Flyverne nedkastede Bomber.

Oplæst. Vedstaaet.

Det bemærkedes, at det ene af Rettens Medlemmer var forhindret i at møde paa Grund af for kort Varsel.

Søforhøret sluttet.

Retten hævet.

Riise. *V. T. Hein.*

Aar 1918 den 26. September Kl. 12 Middag blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand: Overretsassessor Riise.

Der foretoges:

Nr. 99/1918. Søforhøret reassumeret.

Der fremlagdes translatørbekræftet Oversættelse af Søforhør afholdt af det kgl. danske Vicekonsulat i Swansea.

Den fremlagte Oversættelse af Søforhøret er saalydende:

Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 23. September 1918.

Sv. Bærentsen.

99/18. *Wm. A. Jenkins.*

Oversættelse.

DET KGL. DANSKE VICE-KONSULAT.
I/H.

Swansea, den 20. August 1918.

Søforhør
over
dansk Damper »Helene« af København.

Den 20. August 1918 Kl. 12,30 Em. blev der afholdt Søforhør af Hr. William A. Jenkins, dansk Vicekonsul i Swansea, i hans Kontor i Anledning af, at den danske Damper »Helene«, 2400 Tons Dødvægt, tilhørende Hr. Guldager, Viborg, Kaptajn Thorvald Hansen, paa Vej fra Rouen til Swansea med Vandballast blev angrebet og sænket af en tysk Undervandsbaad Lørdag den 17. ds. Kl. 8,30 Em., da Damperen var omtrent 5 Sømil N. V. t. N. for St. Ives Head. Kaptajnen, Thorvald Hansen, og Styrmanden, Hans Laurids Hansen, havde Vagt paa Broen. S/S. »Helene« var ikke konvoyeret.

Ca. Kl. 7,50 Em. saa Befalingsmændene paa »Helene« den engelske Damper »War Balloon« (ca. 2000 Tons Dødvægt) blive ramt af hvad de formodede var en

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Torpedo, og »War Balloon« sank i Løbet af nogle faa Øjeblikke. Kl. 8,30 Em. blev S/S. »Helene« uden noget Varsel ramt af en Torpedo og krængede helt over, i hvilken Stilling Skibet holdt sig i nogle faa Minutter. De fleste af Mandskabet bar Redningsbælter, og umiddelbart efter Braget sprang hele Besætningen med Undtagelse af 1. Maskinmester overbord. 1. Maskinmester er antagelig bleven ramt af en Lædebom, eller ogsaa er der faldet noget andet ned paa ham; i hvert Fald saa man ham ikke siden. Den øvrige Del af Besætningen sprang overbord og reddede sig ved at svømme hen til en aaben Baad, en Redningsbaad, der vendte Bunden i Vejret, og en Flaade, der var flydt bort eller sprængt væk fra S/S. »Helene« ved Eksplosionens Kraft.

Tre Trawlere kom hen til Stedet omtrent 20 Minutter senere og reddede de overlevede, ialt 16, som senere alle samledes paa Trawleren »Kong Frederik III.« og landsattes i St. Ives omtrent en Time efter. De var der Genstand for al Omhu og Opmærksomhed fra Beboernes Side, ligesom ogsaa fra »The British & Foreign Sailors Society« (britiske og fremmede Søfolks Forening), der forsynede dem med Føde og Klæder. De tog senere til Swansea, hvortil de ankom i Morges. Kaptajnen, Styrmanden, 2. Maskinmester, 3. Maskinmester og Stewarten bor paa Hotel Metropole og Resten af Besætningen paa Sømandshjemmet.

Kokken kom til Skade ved at blive kastet om paa Dækket ved Eksplosionens Kraft, og han fik Ankelen forvredet; han er nu under Lægetilsyn.

Skibets Logbog og alle Skibspapirerne gik tabt med Skibet, men Besætningens Søfartsbøger, deres engelske Pas og Kaptajnens Notebog, der laa i en Pakke i Bestiklukafet, blev reddet af Stewarten.

Følgende er en Liste over de overlevende:

Kaptajn Thorvald Hansen, Bogø, Danmark.

Styrmand Hans Laurids Hansen, Nordby, Fanø, Danmark.

Helbefaren Matros Carl Børlas, Aarhus, Danmark.

Helbefaren Matros Oscar Neumann, Horsens, Danmark.

Helbefaren Matros Poul H. Nielsen, Aarhus, Danmark.

Helbefaren Matros Mikkel Mikkelsen, Aarhus, Danmark.

Helbefaren Matros Charles Nielsen, Aarhus, Danmark.

Helbefaren Matros Otto Lehmann, København, Danmark.

2. Maskinmester R. Buchardi, København, Danmark.

3. Maskinmester H. Rolfsted Nielsen, Vejle, Danmark.

Fyrbøder Oluf Jensen, København, Danmark.

Fyrbøder G. Gram, København, Danmark.

Fyrbøder Anton Nielsen, Aarhus, Danmark.

Fyrbøder P. Sørensen, Aarhus, Danmark.

Stewart R. Busch, Aarhus, Danmark.

Kok Johannes Johansen, Aarhus, Danmark.

1. Maskinmester Martin Arentzen af København forliste som tidligere nævnt i denne Beretning med Skibet.

Denne Forklaring er underskrevet i Overværelse af Vicekonsulen af

Wm. A. Jenkins,
Vicekonsul.
(Konsulatets Segl.)

Th. Hansen, Kaptajn.
H. L. Hansen, 1. Styrmand.
R. Buchardi, 2. Maskinmester.
A. R. Busch, Stewart.

Rigtigheden af denne Oversættelse af et engelsk Søforhør bekræftes.

København, den 26. September 1918.

H. Pontoppidan,
Kongelig Translator og Tolk i Engelsk.
(Translatørens Stempel.)

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Nr. 99/1918. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 26. September 1918.

G. Torup,
Ass.

Søforhøret paany sluttet.
Retten hævet.

Riise.

»Helene«
Rederi: H. A. Guldager. Kjøbenhavn.
Reg. Tonn. Br.: 1567.
Reg. Tonn. Net.: 1000.
Tons DW.: 2450.
Bygningssted: Kiel.
Bygningsaar: 1896.
Materiale: Staal.
Klasse: Bur. Ver. ✠ I $^{3}/_{3}$ A. 1. 1. PR.
Assurance: Kr. 1,200,000. Gjenforsikringsakticselskabet »Skandinavia«.

---

254. S/S. »NORDBOEN« af Kjøbenhavn.

Beskudt og sænket i Atlanterhavet den 18. August 1918 paa Rejse fra Genua til Gibraltar i Ballast. Ingen Omkomne.

Uddrag af Konsulatsprotokollen i Barcelona.

Mandag Eftermiddag den 19. August 1918 modtoges fra Borgmesteren i Palamos, Eladio Cateura, et Telegram, meddelende at Damperen »Nordboen« af København Dagen i Forvejen Kl. 6 om Fm. og 30 Mil. fra Palamós var bleven skudt paa og sænket af en Undervandsbaad, at 23 Mand den 19. August Kl. 8 om Morgenen i to Baade var ankommen til Palamós, hvor de var anbragt paa Hotel.

Konsulatet telegraferede straks til Borgmesteren i Palamós bedende ham om at sende Mandskabet til Barcelona med Toget, og ankom Mandskabet hertil med Aftentoget den 20. August.

Onsdag den 21. August indfandt Kaptajnen sig paa Konsulatet for at melde det skete, og berammedes Søforklaring til den 22. August Kl. 10 Fm.

D. D., den 22. August 1918, indfandt Kaptajnen af Damperen »Nordboen« og fremlagde følgende skriftlige Forklaring:

Barcelona, den 22. August 1918.

Den 16. August Kl. 8,30 a. m. kastede Fortøjningerne los, og med Lods om Bord afgik fra Genua. Kl. 9.10 a. m. kvitterede Lodsen udenfor Havnen. Konvoyen samledes meget langsomt og Farten sattes til 5 Km. med forskellige Kurser efter Lederens Ordre. Kl. 12,10 p. m. blev Farten sat til $7^{1}/_{2}$ Km. Det viste sig hurtigt, at »Nordboen« ikke kunde holde $7^{1}/_{2}$ Km., skønt der blev forceret i Maskinen. Farten blev sat til 7 Km., men da »Nordboen« var kommet tilbage i Konvoyen, kunde den ikke naa sin Plads igen, men blev stadig 3—4 Km. tilbage. Styrede samme Kurs som Konvoyen. Lørdag Middag var Skibet ca. 10 Km. af Hyéres Øerne, styrede S. V. til $^{3}/_{4}$ V., og alt gik godt til Søndag Morgen Kl. 6,25, da Skibet blev angrebet af en Undervandsbaad med Kanonskud og flere af Skuddene faldt i Skibets umiddelbare Nærhed, hvorfor Maskinen blev stoppet og Baadene sat i Vandet. Kl. 6,45 a. m. forlod Skibet. Undervandsbaaden blev ved at skyde imellem Baadene og Skibet, antagelig for at faa Baadene til at fjerne sig. Der saas flere Træffere, som ødelagde Broen om Styrbord, og Kulstøv og Damp kom op midtskibs. Undervandsbaaden nærmede sig Skibet, antagelig for at gaa om Bord, hvilket vi ikke kunde se, da Undervandsbaaden holdt sig paa den modsatte Side. Baadene satte Kursen mod Land N. N. V. efter San Sebastian, som var ca. 30 Km. borte og nærmest Land. Kl. 10,30 hørtes 6 stærke Eksplosioner, som antoges at være Bomber, som eksploderede i Skibet. Baadene tildels roede og sejlede Resten af Dagen og Natten. Kl. 6 a. m. den 19. August kom B. B. Baad til Palamós og Kl. 8 a. m. Styrbords Baad til samme Plads. Klokkeslettene kan ikke nøjagtig bestemmes.

A. Løche, Fører.
Chr. Clausen, 1. Styrmand.

Søforklaring.

Fremstaar Kaptajn Albertus Løcke, der under Henvisning til den eventuelle Edsaflæggelse og til Lovens strenge Straf

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

for Mened behørigt formanes til Sandhed, og navnlig derved ogsaa gøres opmærksom paa, at det er hans uvægerlige Pligt intet at fordølge, som kan tjene til Oplysning.

Kaptajnen fremviser Næringsbevis som Skibsfører.

Kaptajnen forklarer:
at hedde Albertus Løcke;
at være født i Øreby den 21. Juni 1866;
at hans Bopæl er i Kjøbenhavn;
at han hverken har været straffet eller tiltalt;
at han har ført Skibet fra i Juni Maaned 1918.

Kaptajnens skriftlige Forklaring gennemgaas Punkt for Punkt; han fastholder samme og ved intet at tilføje.

Paa Anledning forklarer Kaptajnen, at han var paa Rejse med sit Skib i Ballast fra Genua til Gibraltar for Ordrer.

At det var Lørdag Em. den 17. August ved 4-Tiden at han sidst saa Konvoyen 3 à 4 Km. forude. Vejret blev da diset, hvorfor han ikke længere kunde se Konvoyen, men ansaa sig fremdeles at tilhøre samme, saa længe den var inden for almindelig Synsvidde. Efter Overenskomst med Styrmanden og Signalmanden fandt han det rigtigst ikke at aabne den af den italienske Eskortechef modtagne forseglede Konvolut før Søndag Morgen i Tilfælde Konvoyen da skulde være helt ude af Synsvidde. Men inden han kom til at aabne nævnte Konvolut, blev Skibet beskudt af en Undervandsbaad, hvorfor han straks ødelagde Konvolutten.

At ved 7-Tiden Lørdag Fm. den 17. August passerede en af Eskortebaadene »Nordboen« og spurgte om vi i Løbet af Natten havde observeret en modgaaende Konvoy, hvilket besvaredes bejaende, og meddelte vi samtidig, at vi ved 6-Tiden havde passeret en Flyvemaskine, som laa paa Vandet. Eskortebaaden gik da afsted i Retning af Flyvemaskinen, som den maa have fisket op, da vi tydeligt kunde se den paa Dækket, da Eskortebaaden atter ved 3-Tiden om Em. passerede os for at indhente Konvoyen. Den afgav da hverken Ordre eller noget Signal for »Nordboen«.

At hverken Skibs- eller Maskindagbog fremlægges paa Grund af at de var gaaet tabt med Skibet.

Oplæst. Godkendt. Aftraadt.

A. Løcke.

Fremstaar 2. Styrmand Søren Marinus Hansen, der under Hensyn til den eventuelle Edsaflæggelse og til Lovens strenge Straf for Mened og navnlig derved ogsaa gøres opmærksom paa, at det er hans uvægerlige Pligt intet at fordølge, som kan tjene til Oplysning.

Styrmanden foreviser Næringsbevis som Styrmand, dateret Esbjerg Købstads Magistrat den 17. November 1917.

Styrmanden forklarer:
at hedde Søren Marinus Hansen;
at være født i Hjerting den 29. Maj 1894;
at hans Bopæl er i Hjerting;
at han hverken har været straffet eller tiltalt.

Kaptajnens skriftlige Forklaring gennemgaas Punkt for Punkt med Styrmanden, der Punkt for Punkt fastholder samme, og intet ved at tilføje.

Paa Anledning forklarer Styrmanden:

At han havde Vagt og var gaaet ned i Bestiklukafet for at regne ud en Deviation. Kaptajnen var da i Bestiklukafet og spurgte om han hørte et Skud, hvilket han besvarede bensægtende, men i samme Øjeblik kom Rormanden og varskoede, at der blev skudt paa Skibet. Kaptajnen og Styrmanden sprang da straks paa Broen, og observerede en Undervandsbaad ca. 3 à 4 Km. til Bagbord. Skuddene faldt tæt omkring Skibet, hvorfor Maskinen stoppedes, og gik hele Besætningen snarest muligt i Baadene. Skibet blev ikke ramt af noget Skud før vi var i Baadene.

Oplæst. Godkendt. Aftraadt.

S. M. Hansen.

Fremstaar 2. Mester Severin Olaf Strømberg, der under Henvisning til den eventuelle Edsaflæggelse og til Lovens

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

strenge Straf for Mened behørigt formanes til Sandhed, og navnlig derved ogsaa gøres opmærksom paa at det er hans uvægerlige Pligt intet at fordølge, som kan tjene til Oplysning.

Mesteren forklarer:

at hedde Severin Olaf Strømberg;
at være født i Helsingør den 23. Juni 1889;
at hans Bopæl er i Helsingør;
at han hverken har været straffet eller tiltalt.

Mesteren fremviser Næringsbevis som Maskinmester af 1. Klase, udstedt af Helsingør Magistrat den 2. Oktober 1915.

Kaptajnens skriftlige Forklaring gennemgaas med Mesteren Punkt for Punkt, som Punkt for Punkt fastholder samme og intet ved at tilføje.

Paa Anledning forklarer Mesteren:

At han havde Vagt i Maskinen, og da der Kl. 6,25 blev telegraferet Stop paa Maskinen, hvilken Ordre straks blev udført, hørte han et Skud. Han gik da straks paa Dæk, og saa i det samme en Kugle slaa i Vandet en Skibslængde om B. B. Samtidig saa han Undervandsbaaden om B. B. Gik straks ned op purrede 1. Mester og 3. Mester, hvorefter han atter gik paa Dæk, hvor han hjalp med Nedfiringen af Baadene. Han hørte da yderligere to Skud. Han hørte seks Skud før Skibet forlodes, og beregner 30—40 Skud blev affyret senere.

Oplæst. Godkendt. Aftraadt.

O. Strømberg.

Fremstaar Matros Sverre Olsen, der under Henvisning til den eventuelle Edsaflæggelse og til Lovens strenge Straf for Mened behørigt formanes til Sandhed, og derved ogsaa gøres opmærksom paa at det er hans uvægerlige Pligt intet at fordølge, som kan tjene til Oplysning.

Matrosen forklarer:

at hedde Sverre Olsen;
at være født i Bergen den 10. November 1895;
at hans Bopæl er i Bergen;
at han hverken har været straffet eller tiltalt.

Kaptajnens skriftlige Forklaring gennemgaas Punkt for Punkt med ham, hvilken han Punkt for Punkt fastholder og intet ved at tilføje.

Paa Anledning forklarer han:

At han stod til Rors og var alene paa Broen, idet 2. Styrmand netop var gaaet ned i Bestiklukafet, da han opdagede en Undervandsbaad paa B. B. Side og saa et Glimt som et Skud og at en Kugle faldt ned nogle Favne fra Skibet. Der hørtes intet Knald. Aviserte straks 2. Styrmand, som kom paa Broen sammen med Kaptajnen. Lige efter hørtes flere Skud og Kuglerne faldt i Søen om B. B. og St. B. Side, men ingen traf Skibet saa længe Besætningen var om Bord. Besætningen blev straks purret ud og han beregner at de alle var i Baadene ca. ti Minutter efter at det første Skud faldt.

Oplæst. Godkendt. Aftraadt.

Sverre Olsen.

Samtlige Deponenter, der var bleven afhørt enkeltvis, fremtræder nu samlede og bekræfter samlede, efter samlet at være blevet behørigt formanet til Edsaflæggelse, hver for sig deres Forklaring med Lovens Ed.

Konsulen henleder endnu Kaptajnens Opmærksomhed paa hans Forpligtelse til i sin Tid i Danmark at melde sig til Søforhør.

Søforklaringen sluttet Kl. 1 Emd.

Enberg,
Konsul.

Af ovenstaaende Uddrag er ligelydende med Protokollens Original bevidnes herved af det kgl. danske Konsulat.

Barcelona, den 14. November 1918.

Enberg,
Konsul.

»Nordboen«s
Rederi: Dampskibsselskabet »Norden«. Kjøbenhavn.
Reg. Tonn. Br.: 2417.
Reg. Tonn. Net.: 1547.
Tons DW.: 4115.
Bygningssted: Richardson, Duck & Co., Stockton.
Bygningsaar: 1896.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Materiale: Staal.
Klasse: Lloyds Reg. ✠ 100. A. 1.
Assurance: Kr. 557,750. Krigsforsikringen for danske Skibe m. fl.

---

255. 3m. Skonnert »JOHANNE« af Svendborg.

Sænket i Middelhavet den 28. August 1918 paa Rejse fra Goteborg til Genua med 246 Tons Træmasse. Ingen Omkomne.

Udskrift af Svendborg Købstads Søretsprotokol.

Aar 1918 den 15. November Eftermiddag Kl. 4 blev Svendborg Købstads Søret sat paa Raadhuset i Svendborg administreret i den ordinære Dommers Forfald i Anledning af andre Embedsforretninger, af Fuldmægtig, cand. jur. Emil Zeuthen, paa forventet Approbation, som Formand og med de tilkaldte søkyndige Medlemmer C. Minor Rasmussen og Ferd. Nielsen, hvor i Overværelse af nedentegnede Vidner, foretoges:

Nr. 169/1918. Søforklaring af Besætningen paa 3m. Skonnert »*Johanne*« af Svendborg.

Formanden bemærkede, at Skibets Fører Andreas Peter Petersen havde begæret Afgivelse af Søforklaring i Anledning af, at Skibet den 28. August d. A. er sænket af en tysk Undervandsbaad paa 37,13 N. Br. 0,55 V. L.

Kaptajnen var mødt og foreviser Skibets Journal, Maalerbrev og Folkeliste samt afleverer et Udtog af Skibsdagbogen, der fremlagdes.

Udtoget er saalydende:

Udtog
af
Skibsdagbogen.

Jeg undertegnede Fører af 3m. Skonnert »Johanne« af Svendborg, afgik fra Svendborg til Gøteborg den 14. Juni for at indtage en Ladning Papirmasse ifølge Certeparti af 8. Juni 1918 og ankom til Gøteborg den 16. Juni og var lastet og tegnede Connocementer den 29. Juni og afgik fra Gøteborg den 3. Juli til Genua, men ankrede om Natten i Gøteborg Skærgaard, hvorfra jeg afsejlede den 4. Juli med Lods ombord til Paternoster, kvitterede samme og fortsatte Rejsen langs Kysten med Vinden N.Ølig, omtrent midt imellem Paternoster og Maaseskær dukkede en Undervandsbaad op, antagelig en tysk; men jeg blev ikke antastet, da jeg var indenfor svensk Søterritorium og fulgte samme hele Vejen og ligesaa den norske Kyst op til Marstens Fyr; med to Afbrydelser, hvor jeg ifølge Dagbogen har været til Ankers inde bag Skærene med Vindstille. Fra Marstensfyr fortsatte Rejsen Vestover udenom Farezonen uden nævneværdige Hændelser til den 29. Juli paa 52′ 22° N. Brd. 32′ 46° V. Lgd., hvor jeg blev prajet af et amerikansk Krigsskib, og fortsatte Rejsen derfra udenom Farezonen uden nævneværdige Hændelser til Gibraltar, hvor jeg ankom den 14. August for Inspektion, og med Skibet udprovianteret for 3 Maaneder afgik fra Gibraltar den 19. August med flov vestlig Brise, som senere blev østlig. Fortsatte Rejsen til Genua, hovedsagelig med østlige Vinde, flovt og stille indtil Middag den 28. August 1918 paa 37,13 N. Br. 0,55 V. Lg. ifølge Bestik og Observationer, hvorfra jeg styrede m/v ONO efter Log 5 Sømil ca. Kl. 2½ Em. opdagede en Undervandsbaad i 4 à 5 Kml. Afstand i nordlig Retning. Da han befandt sig i ca. 3 Kml. Afstand fra os affyrede han Kl. 2 t. 45 m. et Skud, som faldt i Vandet ca. 2 Skibslængder fra os, hvorefter jeg brasede bak med Fokkerigningen og satte Nr. 2-Baaden i Vandet og med 3 Mand roede over til Undervandsbaaden med Papirerne; jeg afgav Connocementerne til Chefen, hvilke han beholdt. Han erklærede, at Skibet skulde sænkes, da Lasten var til Fjenden, hvilket jeg protesterede imod, da jeg var udenfor Farezonen og Lasten ikke var Kontrabande. Undervandsbaaden styrede med Jollen paa Slæb hen i Nærheden af »Johanne« og jeg satte da en Officer ombord, aabnede Lugerne, for at han kunde se Lasten; han sagde, at jeg havde været hernede før, hvilket jeg protesterede imod, og viste ham

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Dagbogen, hvor Skibet havde været oplagt i Svendborg i over et Aar, han sagde endvidere, at der var flere danske Skibe gaaende til Italien. Officeren erklærede Lasten for Kontrabande, hvilket jeg paa det kraftigste protesterede imod i Styrmanden og Besætningens Paahør. Da tog han Prøver med ombord i Undervandsbaaden, hvor jeg førte ham over, og da Chefen saa det, erklærede han det for absolut Kontrabande og Skibet skulde sænkes. Han ordrede os til at gaa ombord igen og tage saa meget Tøj med vi kunde og komme væk fra Skibet hurtigst muligt, hvilket jeg gjorde, og vi fik det mest værdifulde Tøj med os i begge Baadene og satte af fra Skibet ca. Kl. $3^3/_4$ Em. og roede væk og holdt os i ca. 1 Kml. Afstand fra Skibet. Kl. ca. 4 lagde Undervandsbaaden til Skibet og blev liggende der til ca. $4^3/_4$ Em., hvorefter han gik om paa den anden Side og gav Skibet et Grundskud midtskibs Kl. 4 t. 48 m., hvorefter han kom hen til os og viste os Røgen af en Damper i det fjerne, som han antog for en Fjende og sagde, at han maatte forsvinde, men skulde nok senere komme tilbage og tage os paa Slæb ind efter Land; vi kunde godt ro ind efter, han skulde nok finde os.

Undervandsbaaden forsvandt i sølig Retning og kom tilbage Kl. ca. 6 Em., satte da en lille Baad ombord i Skibet med Bomber, som sprang Kl. 6 t. 23 m. i Agterskibet og en midtskibs, hvorefter Skibet sank langsomt og Kl. 6 t. 57 m. væltede Skibet helt over, saa at Rigningen helt forsvandt, men Skroget vedblev at flyde.

Vi havde hele Tiden holdt os i Nærheden, for om vi endnu muligvis skulde faa Lejlighed til at bjærge Skibet, men da kom Undervandsbaaden hen til os, kaldte mig op paa Undervandsbaaden og forespurgte, om jeg havde Skibets Papirer at han kunde faa, hvilket jeg svarede nej til, og han forbød mig at bruge Blus eller Lys, saa længe han havde os paa Slæb, hvorefter jeg gik i Baaden igen, og han bugserede os ind efter Land og forlod os 5 à 6 Kml. af Cartagene i Retning af Cap Palos, hvorefter vi ankom til Cartagene næste Morgen Kl. ca. 6 og kom i Forhør af Havneautoriteterne, hvorefter jeg henvendte mig til den danske Konsul, som anviste os Opholdssted og tog Baaden i Forvaring. Undervandsbaaden førte tysk Flag.

A. P. Petersen, fhv. Fører af »Johanne«.
Johannes Wad, Styrmand.
Bernhard Stegelmann, Matros.
Karl Petersen, Letmatros.
Niels Petersen, Ungmand.

Fremlagt i Svendborg Købstads Søret den 15. November 1918.

Emil Zeuthen,
kst.

Han fremstiller til Afgivelse af Søforklaring, Matros Bernhard Stegelmann, Odder, Ungmand Niels Petersen, Sundby, Lolland, Ungmand Ernst Emil Larsen, Masnedsund og Kok Hans Laurits Carl Madsen, Svendborg, som alle findes opført paa Bemandingslisten.

Kaptajnen fremlagde Telegram, hvorefter Styrmand Johannes Wad ved Sygdom er forhindret fra at komme til Stede, og bemærker, at Letmatros Carl Petersen er afgaaet ved Døden ifølge et Telegram fra den danske Konsul i Alicante.

Mødt var endvidere Skibets Rheder Grosserer P. M. Petersen, Svendborg, der bemærker, at Krigsforsikringen og Forsikringsselskabet National var underrettet om Søforklaringen, men ikke var kommen til Stede.

Besætningen blev lovlig forberedt til Edsaflæggelse.

Det fremlagte Udtog blev oplæst for de Tilstedeværende og sammenholdt med Skibsdagbogen. Udtoget viste sig ikke at være ordret Afskrift, men en Fremstilling, der noje stemte med Hovedpunkterne i Skibsdagbogen, hvilken dog sluttede med Omtalen af, at Skibet Kl. 6.57 væltede. Alle Medlemmerne af Besætningen bekræftede Rigtigheden af det oplæste Udtog.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Efter at de 4 Medlemmer af Mandskabet var fratraadt, fremstod Kaptajnen alene og forklarede overensstemmende med Skibets Papirer, at dets Registreringsbogstaver er N. V. B. G., og det er maalt til 211 97/100 Reg. Tons Netto og 234,69 Tons Brutto. Skibet er bygget af Eg og Bøg i Svendborg 1884.

Skibet var assureret for Kasko 200,000 Kr. i Krigsforsikringen og 30,000 Kr. i Interesseforsikring i National. Skibet var befragtet af Eckmans Export Aktiebolag i Gøteborg med en Ladning Papirmasse til Cartiere Poulo Andrea Molino m. fl. og Skibets Bestemelsessted var Genua. Kaptajnen foreviste Toldpas dateret Gøteborg 1. Juli 1918 vedrørende Sejlskibet Johanne af Svendborg, Kaptajn Petersen, Bestemmelsessted Genua og Last 1934 Baller Træmasse, som angives at være Licensegods. Passet er den 8. Juli forsynet med Paategning af Toldvæsenet i Norge. Kaptajnen bemærkede, at hele Ladningen er indladet under Opsyn af Toldvæsenet i Gøteborg, og han forklarer endvidere, at Skibet var i fuld sødygtig Stand, da det sejlede og paa hele Rejsen. Angaaende Sænkningen henholder Kaptejnen sig iøvrigt til det fremlagde Udtog af Skibsdagbogen. Han fastholder særlig, at Ladningen ikke var Kontrabande, at Sænkningen fandt Sted udenfor Farezonen, og at Sænkningen saaledes var ulovlig. Kaptajnen var selv paa Dækket, da Undervandsbaaden viste sig, de var dog først klar over, at det var en Undervandsbaad, da Skuddet faldt. Baaden bar tysk Flag, og Kaptajnen er derfor sikker paa, at det var en tysk Ubaad, men Officererne talte engelsk til Komparenten. Ubaaden havde intet synligt Nummer. At komme bort fra Ubaaden ansaa Komparenten for en Umulighed.

Komparenten forklarer, at de i den Frist, der blev givet dem, fik Tid at redde det mest værdifulde af deres Tøj, Penge m. m. Ligeledes blev reddet Skibets Papirer. Foreholdt at han til Undervandsbaadens Fører udtalte, at han ikke havde Skibets Papirer, siger Komparenten, at dette udtalte han fordi Føreren i modsat Fald vilde have sat sig i Besiddelse af og beholdt Papirerne, hvilket Komparenten mente at burde forhindre. Der var meget Proviant tilbage paa Skibet, da Komparenten forlod det, men om Ubaaden har taget dette eller andet har Komparenten ikke set.

Oplæst. Vedtaget.

Fremstod atter de øvrige Medlemmer af Besætningen, der paahørte Oplæsningen af Kaptajnens Forklaring og bemærkede, at de intet har ved samme at erindre. De forklarer, at det var Matros Bernhard Stegelmann og Ungmand Niels Petersen foruden den nu afdøde Karl Petersen, der var med om Bord paa Undervandsbaaden, og disse bekræfte, at de paahørte Samtalen mellem Kaptajnen og Ubaadens Fører, som forklaret i Udtoget, og de bekræfter, at de paahørte Kaptajnens Protest mod Sænkningen baade overfor Ubaadens Fører, da Kaptajnen afleverede Connossementerne og for Næstkommanderende, der var med om Bord paa »Johanne«.

Mandskabet bekræfter, at de fik reddet det mest værdifulde af deres Tøj.

Samtlige Deponenter bekræftede derefter deres Forklaring med Lovens Ed og aftraadte.

Søforklaringen sluttet.

Retten hævet.

Emil Zeuthen,
kst.

Retsvidner:

C. A. Larsen. *C. E. Wulff.*
Ferd. Nielsen. *C. Minor Rasmussen.*

»Johanne«s
Rederi: Rederiaktieselskabet »Panis«. Svendborg.
Reg. Tonn. Br.: 235.
Reg. Ton. Net.: 212.
Bygningssted: Svendborg.
Bygningsaar: 1884.
Materiale: Eg.
Klasse: Bur. Ver. ✠ 16-4 5/6 G. 1. 1.
Assurance: Kr. 200,000. Søforsikringsselskabet »Svendborg« og Krigsforsikringen for danske Skibe.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

256. 3m. Skonnert »ERIK« af Svendborg.

Beskudt i Atlanterhavet den 19. September 1918 (forlist den 22. s. M.) paa Rejse fra Cadiz til Thorshavn med 350 Tons Salt. Ingen Omkomne

Søforklaring.

Aar 1918 den 25. September Kl. 1 Eftm. optoges efter forudgaaende Berammelse paa det danske Konsulat i Cadiz Søforklaring i Anledning af, at 3m. Skonnert »*Erik*«, Kaptajn K. H. Groth, af Svendborg, med en Ladning Salt fra Cadiz via Gibraltar til Thorshavn, under Rejsen og den 19de September 1918 er bleven beskudt af en tysk Undervandsbaad, hvorved Skibet forvoldtes saa stor Skade, at det sank den 22de samme Maaned.

Konsulen fremlagde Kaptajnens Anmeldelse og den denne bilagte Udskrift af Skibsdagbogen — om hvis Tilstrækkelighed og ordrette Overensstemmelse med Dagbogen han i Forvejen havde forvisset sig givende fornøden Paategning om Overensstemmelsen — og bemærkede, at han til Forklaringen havde varslet det i Anmeldelsen af Kaptajnen som muligvis interesseret opgivne Firma her, nemlig Herrer Angel Puga S. og C., som var Afskiberne af Saltladningen.

Skibsdagbogen samt Bemandingslisten var tilstede, ligesaa Skibets Nationalitetscertifikat, hvorefter det maalte 191, 14 R. T. N. og var bygget af Egetræ i Svendborg i Aaret 1880 samt havde Kendingsbogstaverne N. S. J. H.

Det ovenfor som varslet nævnte Firma gav ikke Møde.

Mødt var Kaptajnen og efter forudgaaende Aftale med Konsulen af Besætningen: Ene-Styrmand Larsen, Matros Mattisen, og Letmatroserne Nielsen og Laursen.

Fremstaar Kaptajn Groth, der under Henvisning til den eventuelle Edsaflæggelse og til Lovens strenge Straf for Meed behørigt formanes til Sandhed og navnlig derved ogsaa gøres opmærksom paa, at det er hans uvægerlige Pligt intet at fordølge, som kan tjene til Oplysning.

Kaptajnen foreviser sit Næringsbevis som Skibsfører, dateret Ærøskøbing den 2den Marts 1914.

Kaptajnen forklarer:

at hedde Kristen Hansen Groth,
at være født i Ommel, Marstal Landsogn, den 18. Oktober 1882,
at hans Bopæl er Marstal Landsogn,
at han hverken har været straffet eller tiltalt,
at han har ført Skibet fra den 19. April 1918.

Uddraget af Skibsdagbogen samt Anmeldelsen gennemgaas Punkt for Punkt med Kaptajnen, der Punkt for Punkt fastholder samme, og intet ved at tilføje.

Paa Anledning forklarer Kaptajnen:

1) at han ikke kan tænke sig andre herboende end de af ham opgivne, der selv eller som Repræsentant for Trediemand er interesseret i Sagen;

2) at det danske Flag blev hejst paa Mesanmastetoppen straks da de to første Skud var bleven affyret fra Undervandsbaaden;

3) at Skibet havde et dansk Flag samt Ordene ERIK DANMARK malet paa begge Sider;

4) at han anslaar, at Undervandsbaaden var ca. 4 Kml. fra Skibet, da de første Skud faldt, og ca. 3 Kml. da det sidste Skud faldt;

5) at Undervandsbaaden ingen Signaler hejste;

6) at det er umuligt andet, end at de fra Undervandsbaaden maa have kunnet se de danske Flag, samt at Skibet brasede bak straks de første Skud var faldne;

7) at Undervandsbaaden hverken havde Flag oppe eller noget Mærke, men da dens Officerer talte Tysk med en plattysk Accent, maa det tages for givet, at den var tysk;

8) at han meddelte Undervandsbaadens Fører, at »Erik« var meget beskadiget og ikke kunde fortsætte Rejsen, hvorpaa der kun svaredes med et Skuldertræk og en Bemærkning om, at det var Krigens Konjunkturer;

9) at der for at udbedre Skaden agter

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

gjordes alt hvad der var muligt i den høje Sø og med Skibets Dybtliggende i Vandet; de to Planker, som var slaaet løs, blev hamrede paa Plads igen, og de mange Huller, som fandtes overalt paa Styrbords Loring, blev tættede med Værk og Margarine saa godt som det lod sig gøre, men Søen vaskede det bort igen, saaledes at Operationen maatte gentages flere Gange; men intet hjalp, da Skaden var for stor og Søen for urolig;

10) at de opgav at naa ind til Lissabon, da Vind, Strøm og Sø tiltog stærkt og det var umuligt at krydse op derimod, eftersom Lækagen tiltog under Manøvrene, hvorfor det bestemtes at gaa til Cadiz, da vi paa denne Maade fik Vinden ret agter ind, og vi haabede at faa smulere Vand paa den anden Side af Cap San Vincent;

11) at de ombord i den spanske Damper »Castilla« blev særdeles gæstfrit modtagne og fik alle straks Køjepladser og varm Mad.

Oplæst. Godkendt. Aftraadt.

Konsulen bemærker, at heller ikke han kender andre interesserede her end de af Kaptajnen opgivne.

Fremstaar Enestyrmand Thuren Larsen, som havde Vagt, da Skibet blev angreben af Undervandsbaaden, der under Henvisning til den eventuelle Edsaflæggelse og til Lovens strenge Straf for Meneed behørigt formanes til Sandhed og navnlig derved ogsaa gøres opmærksom paa, at det er hans uvægerlige Pligt intet at fordølge, som kan tjene til Oplysning.

Komparenten foreviser sit Næringsbevis som Styrmand dateret i Læsø Birk den 16. August 1916.

Komparenten forklarer:

at hedde Anders Thuren Larsen;
at være født paa Læsø den 23. Oktober 1894;
at hans Bopæl er Læsø;
at han hverken har været straffet eller tiltalt;
at han har faret med Skibet som Enestyrmand siden den 18. April 1918.

Uddraget af Skibsdagbogen samt Anmeldelsen og Kaptajnens Forklaring gennemgaas Punkt for Punkt med Komparenten, der Punkt for Punkt tiltræder samme og intet ved at tilføje; dog bemærker ad Kaptajnens Forklaring under 7 og 8, at kun Kaptajnen var ombord i Undervandsbaaden, og at han, Komparenten, ikke hørte den udvekslede Samtale.

Paa Foranledning forklarer Komparenten:

12) at det 2det Skud som affyredes fra Undervandsbaaden ogsaa var skarpt, idet han saa Granaten springe i selve Vandoverfladen lidt agter for Midtskibs paa Styrbord Side. Det første Skud saa han ikke.

Forelæst. Godkendt. Aftraadt.

Fremstaar Matros Mattissen, der under Henvisning til den eventuelle Edsaflæggelse og til Lovens strenge Straf for Meneed behørigt formanes til Sandhed og navnlig derved ogsaa gøres opmærksom paa, at det er hans uvægerlige Pligt intet at fordølge, som kan tjene til Oplysning.

Komparenten forklarer:

at hedde Henry Johannes Mattissen,
at være født i København den 8. Oktober 1894,
at hans Bopæl er Ole Jørgensensgade 4, 1 h. København L.,
at han hverken har været straffet eller tiltalt;
at han har faret med Skibet som Matros siden 16. April 1918.

Uddraget af Skibsdagbogen, samt Anmeldelsen og Kaptajnens og Styrmandens Forklaringer gennemgaas Punkt for Punkt med Komparenten, der Punkt for Punkt tiltræder samme og intet ved at tilføje.

Paa Foranledning forklarer Komparenten:

13) at han bemærkede, at en af Undervandsbaadens Besætning havde Mærker paa Reverset af Stortrøjen nøjagtigt som det bruges i den tyske Marine.

Forelæst. Godkendt. Aftraadt.

Fremstaar Letmatros Carlo Nielsen — som stod til Rors, da Skibet blev angrebet

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

af Undervandsbaaden — der under Henvisning til den eventuelle Edsaflæggelse og til Lovens strenge Straf for Mened behørigt formanes til Sandhed og navnlig derved ogsaa gøres opmærksom paa, at det er hans uvægerlige Pligt intet at fordølge, som kan tjene til Oplysning.

Komparenten forklarer:
at hedde Niels Carlo Alfred Nielsen,
at være født i Odense den 31. Maj 1900,
at hans Bopæl er Thorsgade 67, Odense,
at han hverken har været straffet eller tiltalt,
at han har faret med Skibet som Letmatros siden 19. April 1918.

Uddraget af Skibsdagbogen samt Anmeldelsen og de allerede afgivne Forklaringer gennemgaas Punkt for Punkt med Komparenten, der Punkt for Punkt tiltræder samme og intet ved at tilføje.

Paa Foranledning forklarer Komparenten:

14) at han hørte Folkene fra Undervandsbaaden tale Tysk med en Plattysk Accent;

15) at han saa, at begge de to første Skud, som fyredes mod Skibet var skarpe; den første Granat faldt noget foruden for Skibet.

Forelæst. Godkendt. Aftraadt.

Fremstaar Letmatros Arthur Laursen — som havde Vagt paa Dækket da Skibet blev angrebet af Undervandsbaaden — der under Henvisning til den eventuelle Edsaflæggelse og til Lovens strenge Straf for Mened behørigt formanes til Sandhed og navnlig derved ogsaa gøres opmærksom paa, at det er hans uvægerlige Pligt intet at fordølge, som kan tjene til Oplysning.

Komparenten forklarer:
at hedde Arthur Dreyfus Svingelberg Laursen;
at være født i Horsens den 11. Juni 1899;
at hans Bopæl er Vestergade 26, Horsens;
at han hverken har været straffet eller tiltalt;
at han har faret med Skibet som Letmatros siden 31. August 1918.

Uddraget af Skibsdagbogen samt Anmeldelsen og de allerede afgivne Forklaringer gennemgaas Punkt for Punkt med Komparenten, der Punkt for Punkt tiltræder samme og intet ved at tilføje.

Paa Foranledning forklarer Komparenten:

16) at han genkendte nogle af Undervandsbaadens Folk som tyske Marinesoldater hjemmehørende i Sønderjylland, idet han havde set og ved den Lejlighed talt med dem, da den danske Sk. »Kristine Jensen« blev sænket, til hvilket Skibs Besætning han da hørte;

17) at ogsaa han saa begge de to første Skud, som fyredes mod Skibet, og saa at de begge var skarpe.

Forelæst. Godkendt. Aftraadt.

Paa Konsulens Forespørgsel til Kaptajnen om yderligere Spørgsmaal ønskes rettet til de alt afhørte, svarer han benægtende.

Samtlige Deponenter, der var bleven afhørt enkeltvis, fremstaar nu samlede og bekræfte — efter samlet at være blevet behørigt formanet til Edsaflæggelse — hver for sig deres Forklaring med Lovens Ed.

Konsulen henleder endnu Kaptajnens Opmærksomhed paa hans Forpligtelse til i sin Tid i Danmark at melde sig til Søforhør.

Søforklaringen sluttet Kl. 3,30 Eftm.

undertegnet: *Cordt Bay,*
Konsul.

Uddrag af Skibsjournalen, 3-m Sknt. »Erik« kommende fra Cadiz bestemt til Thorshavn.

Md. d. 19. September, Skibet Md. Plads Brd. 38 Gr. 3' N. Brd. 10 Gr. 17' V. Lgd. der styres den følgende Kurs Misv. NV Dist. 5 Vinden SSV — SØ flout byget Luft. Kl. 3 Emd. blev overhalet af en U. Baad, der blev skudt to Skud, hvorefter Styrmanden purede mig ud, der brases straks bak, Fokken gaves op Bramsej-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

let blev firet og Skibet lagdes til Vinden. U. Baad saas da i NØØ i Kmg. Storbaaden gjordes klar, da der var gaaet ca. 3 Minuter faldt igen flere Skud og vandede tæt ved Skibet, der gaves Ordre til at fire Jollen ud og muligvis gaa til U. Baad med Papirerne, men i det samme faldt endnu flere Skud tæt tværs af Skibet. Jeg kunde da se, at det var Meningen at »Erik« skulde sænkes og gav Ordre til at sætte Storbaaden ud, alle Mand kom hurtigst muligt i Baaden og roede bort, efter vi var kommen vel klar af Skibet og U.Baad saas tydelig fra Baaden faldt endnu et Skud og gik igennem Skandækket agter og flingede hele Halvdækket op om Stb. samt slog to Planker ud paa Stb. loring. Der roedes da til U. Baad, og Papirerne forlangtes, som blev undersøgt og der gaves Tilladelse til at sejle videre, da Skibet kom fra Cadiz og skulde til Thorshavn. Vi roede straks tilbage til »Erik«, da Baaden havde faaet det ene Bord knust ved Udsætningen toges Baaden straks ind paa Dækket, og der blev straks slaaet Sejldug paa og reparerede paa bedste Maade. Pumpen pejledes og viste 12″, der pumpedes læns. Samtidig Baaden blev repareret var nogle af Besætningen igang med at komme op paa Halvdækket og tætte saa meget udenbords, som det lod sig gøre. Fastgjorde Bramsejl, Overtopsejl og Fokken, Kursen sattes da Øst efter ind mod Land, tiltagende stormende Kuling høj Sø Skibet slingrer meget tager meget Vand ind agter, Pumpen holdes stadig gaaende. Fredag d. 20 Kl. 4 Fmd. retv. S. 62 Gr. Ø. Dist. 25 Vinden NØ stormende Kuling, høj. Regn. Barr. 763. 0. Kl. 8 Fmd. retv. S. 62 Gr. Ø. Dist 12 Vinden NØ stormende Kuling høj Sø. Pumpede hele Vagten. Md. Kl. 12 retv. Kurs S. 62 Gr. Ø Dist. 5 Vinden NØ Storm høj Sø Pumpen holdes stadig igang. Skibets Md. Plads c. Bestikket 37 Gr. 38′ N. Brd. 9 Gr. 35′ V. Lgd. Derefter styres Øst Kurser og Pumpen holdes stadig igang dog uden at der var Læns. Lørdag d. 21. September Kl. 4 Fmd. pejledes C. Sines Fyr misv. Ø. t. N. giss 10 Kml. halse Vest efter Kl. 6 pejledes Pumpen viste 28″ Kl. 7,30 forandrede Kurs til SSV besluttede vi at forandre Kurs og holde paa efter Cadiz, Lækken tiltager stærkt, høj Sø og tiltagende Storm. Skibet arbejder meget og Slinger voldsomt. Md. befandt Skibet e. Bestikket paa 37 Gr. 36′ N. Brd. 9 Gr. 14′ V. Lgd. Derefter styres retv. til Kl. 4 S. 5 V. Dist. 23 Vinden NNV frisk Kuling høj Sø, Skyet, begge Pumperne holdes igang hele Vagten, men Vandet stiger yderligere, Kl. 4 pejledes 3′. Kl. 4 til 6 styres S. 5. V. Dist. 11. Kl. 6—8 retv. Kurs S. 27. Ø. Dist. 11. Vinden NNV tiltagende Kuling høj Sø. Pumpes hele Vagten. Kl. 8 pejledes 3′ 5 M. Fra Kl. 8—10 styres retv. S. 50 Ø. Dist. 9, fra Kl. 10—12 Mn. retv. S. 73. Ø. Dist. 9. Vinden NNV stormende Kuling høj Sø, klart. Pumperne holdes gaaende hele Vagten Kl. 12 pejledes 4′ 10″, og Skibet var ca. kommen en Fod forover. Den 22. September. Søndag Mn. til 4 Fmd. styres retv. S. 74. Ø. 24. Dist. Vinden NNV stormende Kuling høj Sø, klart. Kl. 3 observeredes, at Vandet stod op mod Lukafgulvet, og Skibet var yderligere faldet en Del mere forover ca. 2′, tager Masse af Vand over Forskibet. Kl. 4 satte Kursen ret mod Land, da jeg kunde se, at Skibet vilde synke før vi kunde naa Cadiz. Kl. 6 besluttede vi at gøre Baadene klar og sætte dem i Vandet. Mandskabet pakkede da lidt af det bedste Tøj i Jollen. Skibet slingrer voldsomt og ligger meget dybt paa Vandet. Vi besluttede da at gaa i Baaden, Skibet holdes ret for Vejret og alle Sejl firedes ned og alle Mand kom godt i Baaden, $^1/_2$ Time efter sank Skibet paa 36 Gr. 34′ N. Brd. 8 Gr. 12′ V. Lgd. e. Bestikket. Der sattes Sejl paa Baaden og tog Jollen paa Slæb. Kursen sattes mod Land. Aften Kl. 11 blev optaget af en spansk Damper »Castilla« og landsat Mandag Morgen i Cadiz d. 23. September 1918.

undertegnet: *K. H. Groth,*
Fører.

At foranstaaende er et tilstrækkeligt

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

og ordret Uddrag af 3m S. »Erik«s Skibsdagbog bevidnes herved.

Kgl. dansk Konsulat i Cadiz, den 25de September 1918.

undertegnet: *Cordt Bay,*
Konsul.

(Konsulatets Stempel).

Anmeldelse.

Danske Consulat, Cadiz.

Jeg tillader mig hermed at meddele det danske Consulat, at jeg er ankommen hertil den 23. September med den Spanske Damper »Castilla« tillige med den øvrige Besætning fra den danske 3m Sknt. »Erik«, som den 19de September Kl. 3 Emd. paa 38 Gr. 5′ N. Brd. og 10 Gr. 17 W. Lgd. blev beskudt af en tysk U. Baad, og som tre Dage efter sank, anmoder det Danske Consulat om at optage Søforhør. Jeg fremlægger hermed Skibsjournalen samt et Uddrag af samme tillige med Skibets Folkeliste. Og beder det danske Consulat om at meddele Afladeren Hr. Angel Puga, at der vil blive afholdt Søforhør Tid og Sted, andre Herrer tror jeg ikke, der kan være interesseret i Sagen.

Cadiz, den 24de September 1918.

undertegnet: *K. H. Groth,*
Fører af 3m Sknt. »Erik«.

»Erik«s
Rederi: Erik B. Kromann, Svendborg.
Reg. Tonn. Br.: 217.
Reg. Tonn. Net.: 191.
Bygningssted: Svendborg.
Bygningsaar: 1880.
Materiale: Eg.
Klasse: Bur. Ver. ✠ 16-2 5/6 G. 1. 1.
Assurance: Kr. 128,500.

---

257. Fiskekvase »FYLVIA« af Sletten.

Minesprængt i Kalveboderne den 10. Oktober 1918 paa Rejse fra Sletten til Kalveboderne. 4 Omkomne.

Kronborg østre Birks og Hellebæk Birks Politi den 24. April 1919.

Rapport:

Forulykkede Fisker Anders Christian Petersen's Enke Laura Caroline Petersen med Fisker Chr. Petersen med hans Fiskeraf Sletten fremstod og forklarede, at hendes Mand forlod Slettens Havn Lørdagen den 5. Oktober f. A. med sin Fiskerkvase og bemandet med sin Søn; samt Fisker Jørgen Emil Christensen og Klubvært Isaksens Søn Axel Peter Børge Isaksen og sejlede til København for at drive Sildefiskeri i Kalveboderne, men ved Ankomsten til København blev A. Chr. Petersens Søn syg af den spanske Syge og tog derfor hjem til Sletten, og af den Grund var det, der blev antaget en anden Mand i Fylvia.

Hendes afdøde Mand var født i Sletten den 29. Juli 1868. Med Hensyn til Ulykken, der passerede den 10. Oktober om Morgenen Kl. 7.20, kunde Komparentinden ikke give nogensomhelst Oplysning eftersom alle om Bord værende blev paa Ulykkesstedet. Komparentinden vidste, at hendes Mand havde ca. 3000 Kr. med sig i Baaden ved Afsejlingen fra Slettens Havn, der var pakket ind i Avispapir.

Derefter fremstod Fisker Jørgen Emil Christensens Enke, Clausine Marie Christensen født Jensen og født den 20. September i Sletten fremstod og forklarede, at hendes afdøde Mand var født den 23. Februar 1885 i Sletten, og nu er Enke med et Barn, 15 Maaneder gammel, hendes afdøde Mand sejlede hjemme fra Lørdagen den 5. Oktober 1918 med Fiskerbaaden Fylvia af Sletten paa Sildefiskeri i Kalveboderne, hvor de tidligere havde været paa Fiskeri og fisket godt, Ulykken passerede derefter om Torsdagen den 10. Oktober om Morgenen Kl. 7,20, og ved Sammenstødet med Minen sprængtes Baaden i Splinter samt dræbte alle 4 om Bord værende Fiskere, hvoraf der ved Dykker fandtes forskellige Rester, der blev opsamlet og lagt i en fælles Kiste. Komparentinden kunde ikke give yderligere detaillerede Oplysninger angaaende Katastrofen, da alle de 4 om Bord værende Fiskere jo forulykkede.

Derefter fremstod Klubvært Hans Isaksen af Sletten og forklarede, at hans Søn Axel Peter Børge Isaksen født den 27. Januar 1904 i Sletten sejlede sammen

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

baad Fylvia hjemmehørende her i Sletten. De sejlede ud af Slettens Havn Lørdagen den 6. Oktober og om Torsdag Morgen derefter den 10. Oktober Kl. 7,20 skete Ulykken, hvorved Baaden fuldstændig splintredes, om det saa var Motoren, var den splintret i bare smaa Stykker, ligeledes de 4 om Bord værende Fiskere var fuldstændig sprængt i Stykker. Stedet blev jo undersøgt ved Dykker, hvor der da fandtes forskellige Legemsdele, der blev samlet sammen og lagt i en fælles Kiste, der blev ført til Humlebæk.

Komparenten erklærede, at afdøde Fisker Chr. Petersen havde et kontant Beløb med om Bord i Fiskerbaaden paa ca. 3000 Kr., der var pakket ind i Avispapir og skulde have henligget i Bunden af Chr. Petersens Køje.

Yderligere Oplysning saa Komparenten sig ikke i Stand til at give angaaende Ulykken.

M. C. Tjellesen,
Politibetjent.

Til Oplysning i den indbemeldte Sag vedlægges en af den stedlige Politibetjent efter Undersøgelse paa Sletten optagne Rapport af 24. d. M. — Derefter er der ved Ulykken omkommet 3, paa Sletten hjemmehørende Fiskere, nemlig Anders Christian Petersen, 50 Aar gl., gift; Jørgen Emil Christensen, 34 Aar gl., gift og Axel Peter Børge Isaksen, 14 Aar gl. — Foruden en 4de, fra København medtagen Person, ved Navn Ole Jensen, Fisker 37—38 Aar gl., gift, boende paa Amager eller Christianshavn.

»Fylviaes
Rederi: A. K. Petersen, Sletten.
Reg. Tonn. Br.: 7.
Reg. Tonn. Net.: 4.
Bygningssted: Sletten.
Bygningsaar: 1916.
Materiale: Eg.
Klasse: —
Assurance: Ikke assureret.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Officielle Oplysninger om nedenomhandlede Krigsforlis er først kommet Handelsministeriet i Hænde, efter at Trykningen af nærværende Samling af Søforklaringer var paabegyndt.

---

258. Galease »ØSTEN« af Nykjøbing S.

Minesprængt eller torpederet i Kattegat i September Maaned 1915 paa Rejse fra Malmø til England med Props. 3 Omkomne.

Udskrift af Dragsholm Birks Justitsprotokol.

Aar 1916 den 14. Juni Eftermiddag Klokken 2 sattes Dragsholm Birks Søret paa Raadhuset af den ordinære Dommer og Skriver med Bisidderne Toldforvalter Knoph og Købmand Søren Schibsbye, hvor da afholdtes:

Nr. 48/1916. Søforklaring efter Begæring af Theo. Koch & Co. vedrørende Galeasen »*Østen*«.

Retten fremlagde Rekvisition af 25. f. M. samt Kopier af 2 Erklæringer af 18. og 26. Nov. 1915, sidste med 1 Bilag.

De fremlagte Kopier er saalydende.

København, d. 18. Nov. 1915.

Undertegnede Capt. A. Jensen af København, tidligere Fører og Ejer af Galeasen »Østen« af Nykøbing S., har den 16. ds. besigtiget et til Odden Havn indbjerget Vrag, der formodes at være Vraget af ovennævnte Galease »Østen«, og kom jeg til det Resultat, at Vraget var af ovennævnte Galease.

Med Hensyn til den Maade, hvorpaa Skibet kan være forulykket, da blev Vraget indbragt med Bunden i Vejret, og var ca. 15' af Agterskibet lige ned til Kølen bortdrevet. At Skibet ligefremt skulde være kuldsejlet, stemmer meget daarligt med de Erfaringer, jeg har gjort med Hensyn til Skibets Sødygtighed, — det har altid været et særdeles stift og godt Søskib. — At Skibet ikke har været paa Grund fremgik tydeligt af, at Kølen ikke nogensomhelst Skade havde lidt, og en Oversejling, hvor hele Agterenden af Skibet skulde være bleven revet væk, kan vel ogsaa meget daarligt tænkes. Imidlertid viser hele Skibets splintrede og ødelagte Tilstand stærkt hen paa, at Skibet er bleven ødelagt ved en Minesprængning eller ved Torpedering, og tror jeg bestemt, at Skibet er ødelagt paa denne Maade, og deles min Opfattelse ogsaa af Havnefogden i Odden Havn og af de Folk, der indbjergede Vraget.

sign. *Capt. R. Jensen,*
tidligere Ejer og Fører af Gal. »Østen«.

Til Vitterlighed:
sign. *Niels Winther.* *Jørgen Jensen.*

Fremlagt i Dragsholm Birks Søret den 14. Juni 1916.

Schjørring.

I Anledning af, at jeg har bragt i Erfaring, at forskellige Assurancer, der dækker Galeasen »Østen« af Nykøbing S. mod Havari eller Forlis foraarsaget ved Krigsskade, betvivler, at Skibet er krigsforulykket, skal jeg, der i sin Tid indbjergede Resterne af »Østen«'s Vrag til Odden Havn meddele følgende:

Jeg fandt Resterne af Vraget drivende med Bunden i Vejret ca. 3 Sømil O. N. O.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

for Sjællands Revs Fyrtaarn, og saa Vraget ud som nedenstaende Skitse. Skibet er uden Tvivl bleven torpederet, idet det absolut ikke kan være forlist paa en af de almindelige forekommende Maader, nemlig ved Grundstødning, Oversejling, Kæntring eller ved at springe læk i Søen. Muligheden af en Grundstødning er udelukket af den Grund, at Skibets Køl og det, der var igen af Bunden, var fuldkomment uskadt ved Indbjergningen; Oversejling, fordi Skibets Agterende var borte, ens paa begge Sider; Kæntring vilde aldrig bevirke, at Skibets Agterende gik tabt, selv om det kunde tænkes, at Skibet drev ind paa Grund, og Masterne brækkede ud ved at hugge i Bunden; thi den forreste Mast, der er den største og langt den stærkeste, vilde snarere have revet Forenden ud, end den svage, agterste Mast skulde rive Agterenden ud. Skulde Masterne ligefremt være sejlede overbord, da vilde Dækket ikke samtidig være bleven revet væk, saa fuldstændigt, som det skete. At Skibet ikke er sprunget læk er udelukket, fordi Skibet af den Grund aldrig vilde kunne have været bleven ødelagt i den Grad ved at drive paa Trælasten i Søen.

Den eneste Maade, Ulykken kan være sket paa, er ved, at Skibet er bleven ramt af en Eksplosion i Agterdelen, der ligefremt er bleven revet bort samtidig med, at Skandækket er løsnet, og derigennem Dækket og Støtterne etc. I denne Forbindelse maa bemærkes, at der ikke findes mindste Spor af, at der har været Ild i Skibet. Ovenstaaende kan bevidnes af flere af mine Kolleger, der var med til at bjerge Skibet.

København, den 26. Nov. 1915.

sign. *Anton Christian Madsen.*

Til Vitterlighed:

Jørgen Jensen. *Joh. Cahubley*, Kbhvn.

Fremlagt i Dragsholm Birks Søret den 14. Juni 1916.

Sjørring.

Det fremlagte Bilag er saalydende:

København K, 25. Maj 1916.

Byfogedkontoret, Nykøbing Sj.

Sejlskibet »Østen«.

I Anledning af at Resterne af dette Skib for længere Tid siden indbjergedes til Odden med en Del af sin Ladning, telefonerede vi til Dem for nogen Tid siden angaaende eventuel Vidneforklaring i denne Sag. — Vi repræsenterer saavel Sø-Assurandørerne som Krigs-Assurandørerne af Ladningen, og da det ikke er lykkedes at komme til nogen Overenskomst om, hvem af Assurandørerne, der skal betale Skaden, saa vil det være nødvendigt at faa de Folk, som har indbragt Skibet og har set Skibet, da det var indbragt, til at aflægge en Vidneforklaring. De Folk, der os bekendt har Kendskab til Sagen, er Hr. A. C. Madsen, Kvase »Søblomsten«, Gilleleje, Hr. Vald. Madsen, Yderby og Hr. Havnefoged Andersen, Odden.

Vi hører gerne fra Dem, hvornaar denne Vidneforklaring kan finde Sted, og vi undlade ikke at bemærke, at vi selvfølgelig garanterer Dem for Omkostningerne ved denne Vidneforklaring. Det vil være af Betydning for os at faa denne Vidneforklaring afholdt saa snart som muligt.

Med Højagtelse

Theo Koch & Co.

L. Hansen. *J. Gammeltoft.*

Fremlagt i Dragsholm Birks Søret den 14. Juni 1916.

Schjørring.

Mødt var Kaptajn S. Michelsen for Krigsforsikringen for danske Skibe.

Endvidere mødte Kaptajn A. Ørum for Theo Koch & Co., for Ladningsassurandørerne og Krigsforsikringen for Ladningerne.

Endelig mødte Overretssagfører V. M. Amdrup, København, med Sagfører Jensen, hersteds, for Kaptajn Rasmussens Arvinger.

Mødt var Kaptajn Rasmus Peter Jensen af København, 50 Aar gammel og ikke

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

straffet, der forklarer, at det er rigtigt nok, at han under 18. Novbr. 1915 har underskrevet en Erklæring som den fremlagte Kopi. Komparenten har tidligere været Ejer og Fører af Galeasen »Østen« og blev i forrige Efteraar anmodet af en Repræsentant for Arvinger om at rejse til Odden for at se paa et Vrag, som var indbjerget der. Hvilken Dag, Komparanten kom til Odden, kan han nu ikke erindre. I Nærheden af Yderby Havn iagttog Komparanten da Resterne af et Fartøj, som i splintret Tilstand henlaa paa Havnepladsen og paa Strandbredden. Af Kølen, den ene Mast, Mesanmasten, og forskellige Træknæ fra Forhindringer i Skibet kunde Komparanten med Sikkerhed skønne, at det var Levninger fra Galeasen »Østen«, og dette er han ganske sikker paa. Kølen var tilstede i hele sin Udstrækning og ubeskadiget. De der havde bjerget Skibet, talte Komparanten med og fik at vide, at de tilstedeværende Levninger hidrørte fra et Vrag, som noget forinden var blevet bjærget ind fra Søen, og af de Beskrivelser, Komparanten fik om Vragets Tilstand, da det blev fundet, fik han det Indtryk, som den følgende Erklæring er bygget paa, men da Komparanten ikke har set Vraget, som det var, da det fandtes, kan han af egen Erfaring kun udtale, at Kølen var ubeskadiget, og at Skibet altsaa ikke havde været paa Grund. Derimod er Komparanten fremdeles af den Mening, at Skibet næppe er kuldsejlet, da det altid har været et stift og godt Skib. Om Skibet er blevet ødelagt ved Minesprængning eller torpederet, kan Komparanten altsaa ikke udtale sig om af egen Erfaring, men anser det for sandsynligt efter de Oplysninger han fik. Komparanten tilføjer videre, at saavidt Komparanten ved, var Skibets Baad god, men gammel og lille. Medens Komparanten førte Skibet sejlede det uden Ballast. Komparanten har faaet det Indtryk af Kaptajn Rasmussen, at han var ædruelig og en god Sømand.

Oplæst. Vedtaget.

Endvidere mødte Fyrpasser Ejnar Valdemar Madsen af Yderby, 34 Aar gammel og ikke straffet. Komparanten var engang i Efteraaret 1915 med til at fastgøre en Trosse paa et Vrag, som var blevet fundet ca. $^3/_4$ Mil nordøst for Fyrbaaden. Han beskriver Vragets Tilstand saaledes: »Det laa med Bunden i Vejret, hele Kølen var tilstede, derimod manglede en hel Del af Skibets Sider, men det ved Kølen (ca. 6 Alen), Bagbordssiden var næsten helt væk ved Dækket, medens Styrbordssiden fandtes i en Længde af ca. 5—6 Alen ved Dækket. Selve Dækket og Masten manglede med Undtagelse af et lille Stykke af Fokmasten. Komparanten har aldrig set et minesprængt eller torpederet Skib, og han kan derfor om Grunden til Ødelæggelsen kun sige, at han anser det for sandsynligt, at Skibet er blevet ødelagt paa en af de to Maader, og han har i ethvert Tilfælde aldrig set et Skib blive ødelagt paa den Maade ved Oversejling eller Kulsejling. Der blev bjærget ca. 700 Props.

Oplæst. Vedtaget.

Endelig mødte Havnefoged Nikolaj Andreas Andersen af Yderby, 41 Aar gammel og ikke straffet, der forklarer, at han engang i September f. A. saa Vraget af et Skib blive slæbt ind til Nærheden af Odden Havn. Indbugseringen udførtes bl. a. af Fiskehandler Madsen i Gilleleje. Det er det samme Vrag, hvis splintrede Rester Kaptajn Jensen fra København senere iagttog paa Strandbredden. Komparanten beskriver Vraget saaledse: at hele Kølen, der havde en Længde af ca. 60 Fod, var tilstede, derimod var ca. $^1/_4$ af Bunden væk fra agter forefter med Undtagelse af den nøgne Køl. Siderne gik skraat af til Forenden, tilsyneladende ens paa begge Sider. Dækket og Masterne manglede, maaske med Undtagelse af den nævnte Del af Fokmasten. Skibet var ladet med Prope. Komparanten har aldrig set et torpederet eller minesprængt Skib, men er af den Formening, at den agterste Del af Skibet er blevet ødelagt ved en Sprængning af

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

en eller anden Art, hvorimod han ikke anser det for sandsynligt, at Skaden er sket ved Kollision og Oversejling eller ved Kulsejling.

Oplæst. Vedtaget.

Samtlige 3 Komparanter, der forinden Afhøringen paa lovlig Maade var blevet forberedte til Vidneforklaring, navnlig ved Oplæsning af Lovens Formaningstale og Tilkendegivelsen af Straffen for falsk Forklaring, bekræftede herefter, da ingen af de mødte Komparanter havde yderligere Spørgsmaal at ønske besvarede, deres afgivne Forklaringer, hvorpaa de aftraadte.

Sagen sluttet.

Retten hævet.

Schjørring.

Knoph. *Søren Schibsbye.*

Aar 1916 den 22. Septbr. Eftermiddag Kl. 2 blev Dragsholm Birks Søret sat paa Raadhuset af den ordinære Dommer og Skriver og Søretsmedlemmerne Toldforvalter Knoph og Købmand Schibsbye, hvor der foretoges

Nr. 48/16. Søforklaring angaaende Galeasen »*Østen*«.

Retten reassumerede Sagen.

Dommeren bemærkede, at det var ukorrekt, naar Sagen tidligere var foretaget til Politiprotokollen i Stedet for til Justitsprotokollen og benævnt Søforhør i Stedet for Søforklaring, men at Gebyrer til Statskassen var beregnede.

For Overretssagfører Amdrup mødte Sagfører Jensen, der forlangte Begæring af 31. f. M. med deri ommeldte Udskrift, Stævning i lovlig forkyndt Stand, Skrivelse af 16. ds. fra Theo Koch & Co. og Krigsforsikring for danske Skibe samt privat Udskrift af et den 5. ds. i Kronborg vestre Birks Søret optaget Søforhør med 1. Bilag, hvorefter han begærede Vidnerne afhørte, idet han forinden bad dem foreholdt de fremlagte andre Vidneforklaringer.

Derefter fremstod og afgav følgende Forklaring.

1. Fisker Carl Christian Hansen af Yderby, 36 Aar gammel og ikke straffet. Komparenten kom en Dag i Efteraaret 1915, han erindrer ej Datoen, sejlende ud til et Vrag i Kattegat, medens Skibsfører Anton Christian Madsen laa ved det og var i Færd med at bugsere. Komparenten sejlede med »Løven«, der tilhørte Kuglestensfisker Mads Larsen af Rødvig, og var der i Baaden foruden Komparenten ovennævnte Larsen. Komparenten havde derfor god Lejlighed til at iagttage Vraget, som han hjalp med til at bugsere, og han afgiver en Forklaring, som er ganske overensstemende med den af Madsen afgivne, og vedtager derfor denne i sin Helhed, efter at den var oplæst for ham, uden at have noget at forandre eller tilføje, ligessom ogsaa Tegningen passer. Dog ønsker Komparenten tilføjet, at han aldrig har set et torpederet eller minesprængt Skib, og derfor ikke kan udtale sig paa anden Maade end, at han anser det for sandsynligt, at Skibet er ødelagt paa en af de to Maader.

Oplæst, vedtaget. Aftraadt.

2. Fisker Anders Peter Andersen af Yderby, 40 Aar gammel og ej straffet:

Komparenten saa det omtalte Vrag umiddelbart efter, at det var bugseret ind til Strandbredden og giver en Beskrivelse af dets Tilstand da, som ganske stemmer med den af Havnefoged Andersen afgivne, og vedtager dennes Forklaring efter at den var oplæst for ham.

Oplæst, vedtaget. Aftraadt.

3. Fisker Peter Jacobsen af Yderby, 49 Aar gammel og ikke straffet. Komparenten har ikke været paa Siden af Vraget, men kun set det fra Land, og Komparenten kan derfor ikke beskrive, hvorledes det i Enkelthederne saa ud. Derimod har Komparenten, efter at Vraget var blevet sprængt af Storm, været med til at hale Kølen i Land, og denne var ganske glat og ubeskadiget og formentlig tilstede i hele sin Længde.

Oplæst, vedtaget. Aftraadt.

4. Fisker Carl Christian Petersen af Yderby, 22 Aar gammel og ikke straffet.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Komparenten var med i Skibsfører Anton Christian Madsens Baad, da denne engang i Efteraaret 1915, Datoen erindrer Komparenten ikke, fandt et Vrag i Kattegat og bugserede det i Land. Komparenten afgiver derefter en Forklaring, som ganske stemmer med den af Madsen afgivne, og tiltræder denne i et og alt, efter at den var oplæst for ham, uden at have andet at tilføje end, at Komparenten aldrig har set et minesprængt eller torpederet Skib, og derfor kun kan udtale, at Beskadigelsen efter al Sandsynlighed er fremkommet paa en af disse Maader. Tegningen passer ligeledes.

Oplæst, vedtaget. Aftraadt.

5. Fhv. Skipper Niels Peter Andersen af Yderby, 66 Aar og ikke straffet. Komparenten har været rundt om et af Madsen bjerget Vrag i en Jolle. En Del af Kølen laa i Vandet, men Komparenten ved, at hele Kølen var tilstede og ubeskadiget. Den agterste Del af Vraget manglede, og Komparenten har altid tænkt sig, at dette skyldtes en Sprængning, da intet tydede paa, at Fartøjet var kuldsejlet eller grundstødt, om det har kollideret, tør Komparenten ej udtale sig om paa anden Maade end, at han ikke tror det.

Oplæst, vedtaget. Aftraadt.

Samtlige Komparenter fremstod paany og erklærede alle, at ingen af dem var bekendt med »Østen« inden det blev Vrag. Sagfører Jensen havde ikke yderligere Spørgsmaal at rette.

Samtlige Komparenter, som forinden Forklaringens Afgivelse var forberedte paa lovlig Maade til Vidneforklaring navnlig ved Oplæsning af Lovens Formaningstale og Betydning af Straffen for Mened, bekræftede derefter deres Forklaringer med Lovens Ed, hvorpaa de aftraadte.

Retten hævet.

Schjørring.

Knoph. *Søren Schibsbye.*

»Østen«
Rederi: P. Rasmussen, Jyderup.
Reg. Tonn. Br.: 58.
Reg. Tonn. Net. 48.
Bygningssted: Marstal.
Bygningsaar: 1786.
Materiale: Eg.
Klasse: —
Assurance: 4000 Kr.

---

259. S/S »Gurre« af Kjøbenhavn.

Torpederet i Nordsøen den 20. Marts 1917 paa Rejse fra Galveston til Aalborg med 3625 Tons Oliekager. 24 Omkomne.

Søforklaring eller Søforhør foreligger ikke. Ifølge Anmeldelse om Skibets Forlis, dateret Kjøbenhavn den 25. Juli 1917, er S/S »Gurre« torpederet i Nordsøen antagelig den 20. Marts 1917, hvorved alle ombordværende omkom.

»Gurre«
Rederi: A/S. Dampskibsselskabet Patria, København.
Reg. Tonn. Br.: 2866.
Reg. Tonn. Net.: 1847.
Tons DW.: 4351.
Bygningssted: W. Gray & Co., W. Hartlepool.
Bygningsaar: 1891.
Materiale: Staal.
Klasse: Lloyd's Reg. ✠ 100 A 1
Assurance: 3,000,000 Kr. Forskellige danske og udenlandske Assurandører.

260. 3m. Skonnert »ASTRÆA« af Marstal.

Sænket den 15. April 1917 paa Rejse fra Martinick til Le Havre med Rom. 7 Omkomne.

Søforklaring eller Søforhør foreligger ikke.

Afskrift af Indberetning fra den kgl. Gesandt i Berlin af 23. Juni 1917.

Skonnert »*Astræa*«.

Under Henvisning til det Kongelige Ministeriums Skrivelse har jeg herved den Ære at fremsende Afskrift af en D. D. modtaget Verbalnote, hvoraf det fremgaar, at Skonnerten »Astræa« er blevet sænket af tyske Søstridskræfter den 15. April d. A., fordi den blev antruffet i det af den tyske Regering ved Bekendtgørelse af 31. Januar d. A. angivne Spærreom-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

raade, og at der intet er de tyske Myndigheder bekendt om Besætningens Skæbne.

Ifølge Noten ser den tyske Regering sig af militære Grunde ikke i Stand til at give nærmere Oplysning om Stedet, hvor Sænkningen blev foretaget, og de nærmere Omstændigheder, under hvilke denne skete.

AUSWÄRTIGES AMT

Berlin, den 22. Juni 1917.

Verbalnote.

Das Auswärtiges Amt beehrt sich, der Königlich Dänischen Gesandtschaft auf die Verbalnote vom 16 v. M. zu erwiedern, dass der dänische Segler »Astraea« am 15. April d. J. von deutschen Seestreitkräften versenkt worden ist, weil er entgegen der deutschen Bekanntmachung vom 31. Januar d. J. in dem dort bezeichneten Sperrgebiet angetroffen wurde. Über den Verbleib der Bezatzung des Seglers ist nichts bekannt geworden. Auch ist die Deutsche Regierung aus grundsätzlichen Erwägungen militärischer Art nicht in der Lage, über den Ort der Versenkung und die Umstände unter denen sie erfolgt ist, nähere Angabe zu machen.

An
die Königliche Dänische Gesandtschaft.

Skibets Besætning bestod af

1. Skibsfører Abraham Christian Svane af Marstal,
2. Styrmand Valdemar Holm af Marstal,
3. Kok Hans Jørgensen af Rønne,
4. Matros Johan Ludvig Christiansen af Trangisvaag,
5. Matros S. Silvia, Hjemsted: De Capverdiske Øer,
6. Letmatros Mads Ulstrup Jensen af Løgstør og
7. Ungmand Louis August Winecke af Kjøbenhavn.

»Astræa«s
Rederi: F. H. Andersen, Marstal.
Reg. Tonn. Br.: 260.
Reg. Tonn. Net.: 228.
Bygningssted: Rudkøbing.
Bygningsaar: 1892.
Materiale: Eg.
Klasse: Bur. Ver. ✠ 16-5 $^{3}/_{3}$ A 1 1.
Assurance: 57,700 Kr. Krigsforsikringen for danske Skibe m. fl.

---

261. Motorfiskerfartøj »ÆGIR« af Grenaa.

Minesprængt under Fiskeri i Nordsøen i April 1917. 3 Omkomne.

Udskrift af Esbjerg Købstads, Skads Herreds og Fanø Birks Justitsprotokol.

Aar 1917 den 10. April Eftermiddag Kl. 2 blev Esbjerg Købstads, Skads Herreds og Fanø Birks Søret sat og holdt paa Tinghuset i Esbjerg, beklædt af den ordinære Formand med Søretsmedlemmerne Kaptajn P. M. Degn og Fiskeskipper Ole J. Kristiansen, hvor da foretoges:

Ekstraretssag Nr. 8/1917. Søforhør til Oplysning om Hajen A. 3. af Grenaa »*Ægir*«s Forlis.

Retsmødet var offentligt.

Der fremlagdes A: Rapport af 8. d. M., B: Rapport af 9. d. M.

De fremlagte Rapporter er saalydende:

Esbjerg Politistation.

Søndagen den 8. April 1917.

Reder for »A/S. Forenede Havfiskerier« Christian Boye, Finlandsgade 54, indfandt sig Dags Formiddag Kl. 10 paa Politistationen og anmeldte, at Aktieselskabets Fiskehaj »Viola« E 310, Skipper Thomas Thomassen afvigte Nat ved 12 Tiden er indkommen i Havnen her med Vraget af Fiskehajen »Ægir« A 3 af Grenaa, som var funden drivende i Nordsøen 9 Kvartmil V. t. N. $^{1}/_{2}$ N. af Graadyb Mærkebøje. — Vraget var forladt af Mandskabet, og dettes Skæbne kendes ikke. Sandsynligheden taler for, at Fartøjet er løben paa en Mine, idet hele Agterskibet er bortsprængt. Vraget ligger fortøjet i Forhavnen.

I Anledning af den skete Anmeldelse indfandt jeg mig straks paa Fiskerihavnen for at anstille Undersøgelse og afhøre Føreren af Hajen »Viola«.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Paagældende blev antruffen om Bord i nævnte Fartøj. Han fremstod og navngav sig, Thomas Stiesen Thomassen, hvorhos han oplyste, at han er 25 Aar gl. og har Bopæl i Finlandsgade Nr. 3.

Han forklarer, at han i Gaar Morges ved 8 Tiden forlod Esbjerg Havn for at gaa paa Fiskeri i Nordsøen med Hajen »Viola« E 310, som han er Fører af. Foruden Kpt. befandt sig om Bord Fiskerne Gottfred Pedersen og Hans Nielsen, begge af Esbjerg. — Da de med Fartøjet var naaet til ca. 7 Kvartmil V. t. N. af Dybet, fik de Øje paa Vraget. De antog dette for at være en Vandflyver, men sejlede alligevel hen for at undersøge Forholdet nærmere. Kl. var 10 Formiddag, da de ankom til Vraget, og Stedet, hvor dette laa, var ca. 9 Kvartmil V. t. N. $^1/_2$ N. af Graadyb Mærkebøje. De undersøgte Vraget, men saa intet til Besætningen. De gjorde dem derefter klar til at slæbe Vraget ind til Esbjerg Havn og ved $1^1/_2$ Tiden begav de dem paa Vej med Vraget paa Slæb. De indkom til Esbjeg Havn ved 12 Tiden afvigte Nat og fortøjede Vraget i Forhavnen.

Kpt. er af den Anskuelse, at »Ægir« er løbet paa en Mine, idet Agterpartiet og Bunden af Skibet er bortsprængt, ligesom Maskinen er helt borte, hvilket ser ud til at være sket ved en meget kraftig Eksplosion. De saa ikke til Krigsskibe eller andre Fartøjer i Nærheden af Vraget, men en Zeppeliner svævede i lang Afstand i Retning mod V. N. V. — Kpt. bemærker dog, at de saa noget bevæge sig i Vandet ca. 400 Fv. V. for Vraget. De tænkte dem Muligheden af, at det kunde være en Undervandsbaad, men de kunde ikke se Periskopet. De sejlede lidt senere hen til Stedet, men der var da ikke noget at se til.

Oplæst. Godkendt. Aftraadt.

Saa fremstod Inspektør for Havfiskeriselskabet »Doggerbank«, Niels Christian Jespersen, Strandbygade 35, Esbjerg, der forklarede, at Hajen »Ægir« tilhører fornævnte Selskab, der har Domicil i København, Fredericiagade 27.

Han oplyser, at »Ægir« forlod Esbjerg Havn Torsdag den 5. ds. om Morgenen ved 7 Tiden for at gaa paa Fiskeri i Nordsøen.

Besætningen bestod af:
Føreren Christian Toft,
Fisker Anker Jensen og
Kok Henry Boysen
alle af Esbjerg.

Kpt. har underettet Besætningens Paarørende om det passerede.

Kpt. oplyser, at Fartøjet var saa godt som nyt og forsynet med ny Maskine. Fartøjet var i god sødygtig Stand, da det forlod Havnen

Oplæst. Godkendt. Aftraadt.

Vraget er i Formiddag bleven slæbt hen til Statens Ophalerbedding og vil blive taget paa Land i Eftermiddag.

G. Petersen,
P. B. 9.

Esbjerg Politistation.

Mandagen den 9. April 1917.

Efter Ordre har jeg Dags Eftermiddag sammen med Minøren fra Inspektionsskibet »Absalon« foretaget en grundig Undersøgelse i Vraget af Hajen »Ægir«.

Ved Undersøgelsen fandtes:

4 Jernstumper, formentlig hidrørende fra en Sømine. — De paagældende Jernstumper toges i Bevaring under Nr. 1, 2, 3 og 4.

Stykket Nr. 1 fandtes i en Flig af Storsejlet midtskibs paa Dækket nærmest Stativet til Afstoppermaskinen.

Stykket Nr. 2 fandtes agter for Lukafskottet om Styrbord paa Damdækket.

Stykkerne Nr. 3 og 4 fandtes om Bagbord paa Damdækket midtskibs mellem en Del Flaskeskaar.

Af Papirer fandtes ingen. Dog bemærkes, at en Søfartsbog for Kokken Henry Boysen blev funden i Gaar frit fremme i Lukafet. Bogen er afleveret til Inspektør Jespersen, der er Repræsentant for »Ægir«.

Skibsuret, der blev forefunden hængende paa sin Plads i Lukafet, var gaaet i

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Staa. Den lille Viser stod paa 11, medens den lange Viser og Urglasset var afrevet.

Det bemærkes, at Undersøgelsen ledede af Politiassistent Jakobsen.

Efter Ordre har jeg derefter tilsagt Besætningen fra Hajen »Viola« og Inspektør Jespersen til Møde i Søretten i Morgen Eftermiddag Kl. 2.

G. Petersen,
P. B. 9.

Formanden bemærkede, at han den 8. d. M. Formiddag Kl. 10 havde modtaget Anmeldelse om, at Kutteren E. 310 »Viola« af Esbjerg den foregaaende Aften havde indbjerget Vraget af »Ægir« til Esbjerg Havn. Vraget blev overleveret Politiet og foranlediget ophalet paa Beddingen i Fiskerihavnen og afspærret.

Formanden havde derefter anmodet Stationsofficeren i Esbjerg om velvilligst at besigtige Vraget for at udtale et sagkyndigt Skøn over, hvorvidt det kunde antages, at Ødelæggelsen maatte skyldes Sprængning, specielt Minesprængning.

Stationsofficeren havde derefter i Overværelse af Formanden besigtiget Vraget den 9. d. M. Formiddag Kl. 10 og afgivet sin Erklæring, der fremlagdes.

Erklæringen er saalydende:

Stationsofficeren i Esbjerg.
Esbjerg den 10. April 1917.

Til
Politimesteren i Esbjerg.

Efter Hr. Politimesterens Anmodning har jeg den 9. ds. besigtiget Vraget af Fiskekutter A. 3. Ægir af Grenaa, hvilken blev fundet af Kutter Viola af Esbjerg ca. 9 Kvml. V. t. N. $^1/_2$ N. af Graadyb og indslæbt hertil den 7. April.

Paa Vraget manglede agterste Halvdel af St. B. Side, Agterstævn, Størstedelen af Bunden og ca. $^3/_4$ af Kølen agterfra, ligeledes manglede godt Halvdelen af Dækket.

Da Kutteren fandtes saa langt fra Land og hang fast med Et eller Andet — antagelig Motoren — paa Bunden, er det udelukket, at den er ødelagt ved Grundstødning, endvidere er Vragets Tilstand af en saadan Art, at man ogsaa kan se bort fra Paasejling som Aarsag til Forliset, men maa tilskrive dette en Sprængning.

En Sprængning indenbords fra, med andre Ord en Motorsprængning, vilde ikke kunne foraarsage en saa total Ødelæggelse af Fartøjet, men vilde kun have angrebet de nærmeste Omgivelser. Forliset maa derfor skyldes enten en Torpedo eller en Mine. Deraf er det første ikke sandsynligt, da man næppe vilde ofre en Torpedo paa saa lille et Fartøj, der kan ødelægges med et Par Skud fra en Kanon. Jeg kan derfor kun udtale, at Fartøjet maa være sprængt af en Mine enten ved Paasejling eller ved, at Minen er fisket i Vaaddet og sprængt under Indhalingen. Denne Paastand synes yderligere at bekræftes ved forskellige Sprængstykker fundne om Bord i »Ægir«, nemlig medfølgende Stykker mrkt. 1—5, der ifølge deres Form og Tilstand sandsynligvis hidrører fra en Mine, idet Materialet dels er af en anden Art og Tilvirkning end det, der normalt anvendes i Motorerne, og dels har Stykkerne været under saa stærk Varmepaavirkning, som kun vil kunne fremkomme, under en Explosion, i de Sprængstoffet omgivende Dele.

Chr. Mantius.

P. S. Sprængstykkerne bedes tilbagesendte hertil, da jeg agter, at indsende dem til Ministeriet.

Stationsofficeren overværede efter Formandens Anmodning Forhøret i Dag.

For Aktieselskabet »De forenede Havfiskerier« mødte Rhederen Chr. Boye og for Ejerne af »Ægir«, Havfiskeriselskabet »Doggerbank«, mødte Inspektør Niels Christian Jespersen.

For »Forsikringen af danske Sejlfartøjer til Fiskeribrug« mødte Kaptajn Anthonisen.

Derefter mødte Føreren af Hajen »Viola«, Thomas Stigsen Thomassen, 25 Aar gammel, der godkender sin Forklaring til Rapporten af 8. d. M., idet han tilføjer, at

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

da han først saa Vraget, laa det V.S.V. for Cancergrunden, antagelig i ca. 2 Kvartmils Afstand. Masten var knækket og laa agterud med Storsejlet ubeslaaet. Der var ikke Vaad at se i Forbindelse med Kutteren og intet Spor af Mandskab eller andre Skibe i Nærheden, naar undtages Kutteren »Kamma«, der sejlede ca. 8 Kvartmil længere inde. Ca. 200 Favne S.V. for Vraget laa Flagbøjen, som de derefter sejlede hen til, og ved den Line halede de Ankeret ind. Med Ankeret fulgte Kæden og ca. 25 Favne Græstrosse. De Genstande, de havde set bevæge sig længere ude, forsvandt uden at de fik dem nærmere undersøgt. Han er ikke i Stand til at sige, hvad det var, det saa nærmest ud som et Stykke Mast.

Komparenten maa antage, at »Ægir«, da Ulykken indtraf, ikke har ligget og fisket. Der var ikke fastgjort Vaadliner, hverken til Kutteren eller Ankertrossen, og Ankertrossen var ubeskadiget, saaledes at det kunde tænkes, at Ankeret med alle Grejerne, derunder Flagbøjen og Linen, der i Regelen er fastgjort i Nakken paa Ankeret, naar Kutteren er paa Fiskeri, er slynget udenbords ved Sprængning.

Vinden var ganske svag, nordlig, og Strømmen ogsaa nordlig. Der var meget svag Dønning. Komparenten undersøgte ikke Dybden paa det Sted, hvor Vraget laa.

Han tilføjer, at han ikke havde det Indtryk, at Ankertrossen var sammenfiltret, da han halede den ind. Vaadlinerne laa ikke oprullede, men det hele var rodet saadan imellem hinanden paa Dækket, at det ikke var til at udrede. Dækket var under Vand.

Endelig bemærker han, at Kutterne i Almindelighed ikke plejer at have Ankertrossen fastsurret til Skibet, og at Vraget havde Hold i Bunden, idet der i de Liner, der laa ud fra Bagbordssiden, var noget tungt, som Komparenten ikke kunde hale ind, da han gjorde Forsøg paa det.

Oplæst, vedtaget, aftraadt.

Derefter mødte Godtfred Petersen, 27 Aar gammel, der erklærede sig bekendt med Edens Hellighed og Betydning, hvorefter han afgiver samme Forklaring som forrige Komparent, hvis Forklaring derpaa blev oplæst for ham og godkendt af ham.

Oplæst, vedtaget, aftraadt.

Saa mødte Hans Nielsen, 28 Aar gammel, der erklærede sig bekendt med Edens Hellighed og Betydning, hvorefter han afgiver samme Forklaring som Føreren, hvis Forklaring derpaa blev oplæst for ham og godkendt af ham.

Oplæst, vedtaget, aftraadt.

Chr. Boye og N. Chr. Jespersen godkender deres Forklaringer til Rapporten af 8. d. M.

Begge Komparenter og Th. Thomassen erklærede, at de var enige om Bjergelønnens Fastsættelse, hvorfor Vraget blev overgivet til Jespersen paa Ejernes Vegne.

Forhøret udsat.

Søretten hævet.

Esmann.

Ole J. Kristiansen. *P. M. Degn.*

Aar 1917 den 20. April Eftermiddag Kl. 3 blev Esbjerg Købstads, Skads Herreds og Fanø Birks Søret sat og holdt paa Byfogedkontoret i Esbjerg, administeret af den ordinære Formand med nedentegnede Vidner, hvor da fornævnte Sag blev fortsat.

Retsmødet var offentligt.

Der fremlagdes Rapport af 14. d. M. samt 2 Fotografier.

Rapporten er saalydende:

Esbjerg Politistation.

Lørdagen den 14. April 1917.

I Anledning af Hajen »Ægir«s Forlis i Nordsøen den 5. eller 6. ds. har vi undertegnede efter Ordre afhørt efternævnte Personer, der efter Tilsigelse var mødt paa Politistationen.

I. Fremstod Anne Nielsine Toft f. Nielsen, 31 Aar gl., Øster Havnevej 3, der forklarede, at hun er gift med Føreren af Hajen »Ægir«. Hendes Mands fulde og rette Navn er Christian Ehmsen Toft, og han er født den 18. Marts 1880 i Emmerlev

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

i Slesvig. Manden har opholdt sig her i Danmark i ca. 13 Aar, men Opholdet har været afbrudt, idet han har boet paa Romø fra August 1910 til Marts 1912. Fra Marts 1912 til 1. Oktober s. A. boede de paa Fanø. De rejste saa til Esbjerg og har siden boet her. — De blev gift den 5. Februar 1904 og har siden samlevet. I Ægteskabet er 8 Børn. Manden har ikke erhvervet dansk Indfødsret, men han har aftjent sin Værnepligt her i Landet som Marinesoldat i Aaret 1914. Han har været Fører af Hajen »Ægir« siden den 15. Marts d. A., og det var 3die Tur, han gjorde med den, da Forliset indtraf. Hun har ikke hørt det mindste fra ham, saa hun gaar ud fra, at han er forulykket. Han gik ud med Fartøjet her fra Esbjerg Skærtorsdag Morgen Kl. ca. 7 for at gaa paa Fiskeri i Nordsøen. Han udtalte sig ikke om, til hvilken Fiskeplads han vilde gaa hen med Fartøjet. Hun ved, at Fartøjet var i god og sødygtig Stand, da han gik ud med det. Foruden ham var om Bord:

Fisker Anker Jensen og
Fisker Henry Boysen,

begge af Esbjerg. Disse Personers Efterladte har ej heller hørt det mindste til Mandskabets Skæbne.

II. Saa fremstod Fisker Anker Jensens Hustru, Ane Jensen f. Olsen, 30 Aar gl., Jyllandsgade Nr. 30, der forklarede, at hendes Mands rette og fulde Navn er Anker Oluf Marinus Jensen, og at han er født den 28. November 1879 i Østofte paa Lolland. De blev gift den 16. Februar 1912 her i Esbjerg og har siden samlevet. I Ægteskabet er 1 Barn. Manden blev udmønstret med Hajen »Ægir« i Midten af Marts Md., og det var den 3die Tur, han var med Fartøjet. — Fartøjet forlod Esbjerg Havn Skærtorsdag Morgen Kl. 7 og hun har ikke siden hørt det mindste til Mandens Skæbne, saa hun gaar ud fra, at han er forulykket.

Oplæst. Godkendt. Aftraadt.

III. Saa fremstod Skomager August Peter Johan Boysen, 41 Aar gl., Nygaardsvej 34, der forklarede, at hans Søn Henry Bernhard Boysen, var den 3die Person, som var om Bord i Hajen »Ægir«, da den forliste. Han har ikke hørt det mindste fra Sønnen og gaar ud fra, at han er forulykket. Han blev udmønstret med Fartøjet midt i afvigte Marts Md., og det var den 3die Tur, han gjordet med det. Sønnen var født den 10. April 1900 i Store Darum og han har $^1/_2$ Aars Tid ernæret sig som Fisker.

Oplæst. Godkendt. Aftraadt.

IV. Saa fremstod Føreren af Hajen »Kamma« E 267 Niels Christian Laulund, 35 Aar gl., der forklarede, at han Paaskelørdag ved 10 Tiden Fm. forlod Esbjerg Havn med »Kamma« for at gaa paa Fiskeri i Nordsøen, foruden ham var om Bord Fiskerne Marinus Petersen og Marinus Mortensen. — Da de kom ud af Esbjergdybet, satte de Kursen V. t. N., og ved Middagstid observerede de ca. 8 Kvartmil fra Graadyb Hajen »Viola«, der var for Indgaaende med »Ægir« paa Slæb. De passerede lige forbi »Viola« og talte med Skipperen Thomas Thomsen, der fortalte, at de umiddelbart før havde bjærget »Ægir«, der flød paa Vandet som dødt Skib. Kpt. og hans Mandskab ydede ikke »Viola« nogen Assistance og sejlede straks videre uden at tage »Ægir« nærmere i Øjesyn. De fortsatte ud til Vyl Tønde og saa ingen Vragstumper paa Vandet eller Mennesker, der flød rundt paa noget. Det eneste, de observerede, var et Par tyske Redningsbælter, der flød paa Vandet 2 à 3 Kvartmil fra det Sted, hvor de passerede »Viola« og »Ægir«. Redningsbælterne var sammenrullede, saa de havde ikke været i Brug. De fiskede dem ikke op. Søen var rolig og det var sigtbart Vejr. De mødte ingen Fartøjer for indgaaende. De laa paa Fiskeri ved Vyl Tonde i 2 Døgn, og i dette Tidsrum observerede de ejheller Fartøjer, hvorpaa Mandskabet kunde give Oplysning om Ægirs Besætning. De saa ingen Miner. 2den Paaskedag ved 10 Tiden

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

om Formiddagen forlod de Fiskepladsen og satte Kursen mod Esbjerg. De naaede Havn her Kl. 12½ om Eftermiddagen og observerede intet af Interesse paa Turen ind.

Oplæst. Godkendt. Aftraadt.

Saa fremstod Fiskerne Marinus Petersen og Marinus Mortensen, der forklarede ganske overensstemmende med forrige Kpt. og vedtog dennes Forklaring, som derefter forelæstes dem, som deres egen.

Oplæst. Godkendt. Aftraadt.

J. C. Jørgensen,
Obt.

G. Petersen,
P. B. 9.

Forhøret sluttet.

Søretten hævet.

Esmann.

Vidner:

P. Nielsen. *M. Holm.*

»Ægir«
Rederi: Havfiskeriselskabet »Doggerbank«.
Reg. Tonn. Br.: 15.
Reg. Tonn. Net.: 5.
Bygningssted: Esbjerg.
Bygningsaar: 1913.
Materiale: Eg.
Klasse: —
Assurance: Kr. 20,565. Forsikringen af danske Sejlfartøjer til Fiskeribrug.

---

262. 3-m. Skonnert »HYDRA« af Marstal.

Skudt i Sænk i Atlanterhavet i September 1917 paa Rejse fra Swansea til Kjøbenhavn med 280 Tons Kul. 6 Omkomne.

Udskrift af Ærøskøbing Byes og Ærø Herreds Retsbog.

Aar 1920 den 25. November blev Ærøskøbing Bys og Ærø Herreds Søret sat paa Thingstedet i Ærøskøbing af Dommer Iver Krabbe og Søretsmedlemmerne Lauritzen og Sonne, hvor foretoges:

Nr. 138/1920. Søforhør angaaende 3-m. Sk. »*Hydra*« af Marstal.

Der fremlagdes Skr. af 12. ds. fra Justitsministeriet med 4 Bilag samt en Udskrift af tidligere afholdt Søforhør.

Af det fremlagte er Udskriften af det tidligere afholdte Søforhør og 2 af Bilagene saalydende:

Udskrift af Ærø Herreds Politiprotokol.

Aar 1919 den 9. Januar Eftm. Kl. 3 blev Ærø Herreds Politiret sat og holdt paa Bitingstedet i Marstal og i den ord. Dommers og Skrivers Forfald adm. af hans aut. Fuldmægtig Vilh. Andersen i Overværelse af nedentegnede Vidner, hvor, idet Søretsmedlemmerne N. J. Ohlsen og L. J. Bager tiltraadte, foretoges:

S. F. Nr. 1/1919. Søforhør i Anledning af 3-m. Skonnert »Hydra«s Forlis.

Der fremlagdes Skrivelse fra Svendborg Amt af 13. f. M. med 4 Bilag.

Fremstod Skibsreder Carl Vilhelm Clausen af Marstal. Foreholdt det fremlagte erklærer han, at han var korresponderende Reder for den forsvundne 3-m. Skonnert »Hydra« af Marstal, Registreringsbogstaver NLKQ, drægtig 174 R. T. B., 147 R. T. N., den var hjemmehørende i Marstal, bygget dersteds 1901 af Eg. Klasse 3. 3. 1. 1. Det var forsikret i Søassuranceforeningen »Ærø« for 30,000 Kr. og krigsforsikret for ca. 90,000 Kr., der var Skibets formentlige Værdi paa det Tidspunkt, da det borteblev. Skibet afgik fra Swansea den 4. September 1917 med en Ladning Kul bestemt til København, og er der siden dets Afsejling fra Swansea ikke hørt noget fra dette ej heller fra dets Mandskab, der foruden af Kaptajnen Eli Johannes Rasch af Marstal, bestod af 5 Mand, nemlig Johan Kristiansen f. i Frederikssstad den 21. Oktober 1896, Emil H. Christensen f. i Rudkøbing 16. Februar 1894, Hjalar Thomassen f. 10. April 1894 i Dorado, Hilding Karlson f. i Ockero 10. Februar 1896 og formentlig en Johannes Hansen af Hellerup. Hele Mandskabet, ogsaa Kaptajnen, er paamønstret i Swansea ag støtter Kopt.s Opgivelse af Mandskabets Navne sig paa Oplysning han i sin Tid har indhentet hos det kgl. danske Vicekonsulat i Swansea. Ladningen udgjorde 280 Tons, Kopt. ved ikke om den var assureret. Skibet var et i alle

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Henseender godt og vel udrustet Skib og tilstrækkeligt bemandet og formodes at være krigsforlist, uden at Kopt. dog har kunnet skaffe noget Bevis herfor. Kopt. tror ikke der paa det Tidspunkt, da Forliset formentlig er sket, efter dansk Ret tilkommer forulykkede Udlændiges Efterladte Erstatning.

O. V. med Bemærkning, at det Mandskab, der er opført paa den blandt Bilagene værende Udskrift af Rudkøbing Mønstringsprotokol, alle ere blevne afmønstrede i Swansea en Maanedstid før Skibets Afgang.

Forhøret sluttet.

Politiretten hævet.

N. J. Ohlsen.

Vilh. Andersen. *L. J. Bager.*
Fm.

Vidner:

F. Carlsen. *B. Weber.*

Aar 1919 den 14. Januar blev Ærø Herreds Politiret sat og holdt paa Ærø Herredskontor, hvor da reassumeredes:

S. F. 1/1919. Søforhør i Anledning af 3-m. Skonnert »Hydra«s Forlis, og fremlagdes Skrivelse af 10. ds. fra den korresponderende Reder C. W. Clausen, hvorefter Skibet var krigsforsikret for 115,000 Kroner.

Forhøret sluttet.

Politiretten hævet.

Iver Krabbe.

Vidner:

Martin Andreassen. *B. Jørgensen.*

C. W. Clausen.
Winkelstræde, Marstal.

3-m. Skonnert »Hydra« af Marstal.

I Svar paa det høje Handelsministeriums Skrivelse af 9. November 1918, Journal Nr. 30 266/18, anmeldte jeg under 21. samme Maaned dette Skibs med hele Besætningens sporløse Forsvinden paa Rejsen fra Swansea til København.

Ved et rent Tilfælde har jeg nu, gennem en Mand i Nyborg faaet Oplysning om, at en fra Haderslevegnen, i Nyborg boende Hr. K. H. Ravn under Krigen havde gjort Tjeneste i tysk Undervandsbaad U 60, og at denne i 1917 havde sænket »Hydra«.

Formanden for Søassuranceforeningen »Ærø« Hr. H. J. Christensen, Hr. Sekretær C. Minor Rasmussen af Svendborg og Undertegnede rejste derefter til Nyborg, hvor Hr. Ravn ved en Konference afgav en Erklæring, som jeg i Afskrift hermed tillader mig at fremsende.

Marstal den 22. Oktober 1920.

Underdanigst

C. W. Clausen,
Bestyrende Reder for »Hydra«.

Til
Handelsministeriet.
København.

Erklæring.

Undertegnede, Navigationslærer H. J. Christensen og Sejlskibstilsynsmand C. W. Clausen, begge af Marstal, samt Sekretær C. Minor Rasmussen af Svendborg, erklærer herved, at vi Søndagen den 17. Oktober 1920 har haft en Konference med Herr Mekaniker Knud Hansen Ravn, Medindehaver af Auto-Centralen i Nyborg, Konferencen fandt Sted i Nyborg og overværedes af forhenværende Skibsfører Erreboe af Nyborg.

Efter Anmodning meddelte Herr Ravn, at han var 23 Aar gammel, født i Over-Aastrup ved Haderslev, og at han under Krigen havde gjort Tjeneste i Undervandsbaaden U. 60 af 2. Ubaadsflotille med Station i Helgoland.

U. 60 førtes af Kapitän-Leutenant Schuster, ca. 40 Aar gammel.

Der forelaa et Fotografi, der foruden enkelte opstaaende Dele af en Undervandsbaad gengav Billedet af en 3-m. Skonnert, ramt af Granatskud og øjensynligt i synkende Tilstand. De under Krigen brugte Mærker paa danske Sejlskibe skelnedes tydeligt samt Navnet »Hydra«.

Forespurgt, hvorledes det kunde gaa til, at dette Fotografi var kommet ham i

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Hænde, oplyste Herr Ravn, at der altid, naar Sænkning fandt Sted ved Dagen, blev taget et Fotografi. Ved Hjemkomsten blev Fotografiet fremkaldt — vistnok i Wilhelmshafen — og uddelt til Besætningen paa U-Baaden af den, der havde taget det.

Herr Ravn udtalte endvidere, at han særligt erindrede denne Sænkning, fordi han havde set de danske Mærker og Navnet »Hydra« paa Skibssiden.

Sænkningen skete ved Granater og fandt efter hans bedste Skøn Sted ca. 200 Sømil vestfor Irlands Sydende og i September Maaned 1917. Han saa ikke Skibet synke, men det er sikkert, at Mandskabet før Sænkningen havde forladt dette i Redningsbaaden. Vejret var temmelig godt, men han erindrede ikke, hvorledes det var i den nærmeste Tid efter Sænkningen, men mener dog ikke det var slemt. Redningsbaaden blev ikke taget paa Slæb af U.-Baaden, da dette var Føreren strængt forbudt, men der har vistnok fundet en Samtale Sted mellem denne og »Hydra«s Fører i Redningsbaaden. Dette var almindeligt efter enhver Sænkning, men nærmere herom ved Herr Ravn ikke, da Mandskabet altid blev sendt under Dæk, medens Samtalen varede.

I øvrigt meddelte Herr Ravn, at Mandskabet i Regelen forlod Skibene ved det 1. eller 2. Skud, og at U.-Baaden kun blev saa længe paa Stedet, indtil det kunde ses, at Skibet var synkefærdigt. Han havde været med paa 9 Togter, hvor der blev sænket 12 à 15000 Tons — vist nok 4 à 5 Skibe — paa hvert Togt, men han mente ikke, at U.-Baadsføreren indberettede Navnene paa de mindre Skibe, han sænkede.

Efter Indførelsen af den skærpede U.-Baadskrig blev der aldrig ydet Hjælp til Mandskabet fra de sænkede Skibe, og den Fører, der reddede Skibbrudne om Bord paa U.-Baaden, blev straffet ved Hjemkomsten.

»Hydra« forlod Swansea den 4. September 1917 med Rute nordom de britiske Øer, og da Skibet blev paatruffet af U.-Baaden saa sydligt og saa langt vestfor Irland, som forklaret af Herr Ravn, maa det antages, at Kaptejnen har forsøgt at komme den nærmeste Vej ud af den tyske Farezone.

Svendborg, den 18. Oktober 1920.

H. J. Christensen. *C. W. Clausen.*
C. Minor Rasmussen.

Fremlagt i Ærøskøbing Byes og Ærø Herreds Ret den 25. November 1920.

Iver Krabbe.

For Politimesteren mødte Politiassistent Andreasen.

Mødt var Sejlskibstilsynsmand C. W. Clausen af Marstal paa Rederiets Vegne.

Fremstod Mekaniker Knud Hansen Ravn af Nyborg, der lovligt forberedtes til Vidneafhøring.

Det fremlagte forelæstes Skibsreder Clausen, der erkendte Søforhørsudskriften saavel som Afskriften af Erklæringen af 18. f. M. for rigtige. Kpt. tilføjede, at det Fotografi, der var omtalt i Erklæringen, var af Kpt. indsendt til Krigsforsikringen, men Kpt. fremlagde en Kopi af Fotografiet, idet Kpt. tilføjer, at den savnede »Hydra« var paamalet Flag og »Danmark« og »Hydra« som vist paa Fotografiet. Erklæringen forelæstes derefter Mekaniker Ravn, der erkendte den for rigtig, og idet den fremlagte Kopi af Fotografiet forevistes ham erklærede han, at det var en Kopi af det i Erklæringen omtalte Fotografi, som Kpt. havde faaet af en af sine Kammerater om Bord, og som Kpt. har leveret til Sejlsskibstilsynsmand Clausen til Brug overfor Krigsforsikringen.

Kpt. tilføjer, at der paa det Tidspunkt, da »Hydra« blev sænket, ikke mere blev givet Varsel til Skibe, men Kpt. tilføjer, at hans Chef altid, for at give et Slags Varsel, begyndte Beskydningen i en Afstand, hvor der ikke var nogen Chance for at træffe, nemlig paa 2—3000 Meter. Mandskabet var kommet i Baadene, inden Skibet gik ned.

Kpt. har kun Kendskab til hvad der indberettedes af U.-Baadens Chef fra til-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

fældigt hørte Samtaler mellem Officererne. Kpt. har ingen selvstændig Kendskab til, hvad der blev indberettet om U.-Baadenes Togter, men han antager, at alle Sænkninger blev indberettede.

Kpt. ønskede tilføjet til Erklæringen, at han ikke kender noget Tilfælde af, at U.-Baads Chefen var blevet straffet for at have reddet Skibsmandskab fra de af dem sænkede Skibe, men det hed sig Mand og Mand imellem, at de blev det.

Sørctsmedlem Lauritsen mente efter Fotografiet at kunne genkende Skibet ogsaa afset fra Navnet; Kpt. gør opmærksom paa, at Sejlene er firede i Dæk, uden at være bjærgede, hvilket tyder paa stærkt Hastværk, og at Storbaaden mangler om Bord, ligesom man kan se Taljerne i Storvant og Fokkevant, som har været brugt til at svinge Storbaaden ud med O. v.

Der udbetaltes Vidnet Ravn i Befordringsgodtgørelse 18 Kr. og Dagpenge 12 Kr., ialt 30 Kr.

Retten hævet.

Retsmødet var offentligt.

Iver Krabbe.

L. P. Lauritsen. *F. Sonne.*

»Hydra«s
Rederi: C. W. Clausen, Marstal.
Reg. Tonn. Br.: 174.
Reg. Tonn. Net. 147.
Bygningssted: Marstal.
Bygningsaar: 1901.
Materiale: Eg.
Klasse: Bur. Ver. ✠ 16 $^{3}/_{3}$ G. 1. 1.
Assurance: Kr. 115,000.

---

263. S/S. »Normandiet« af Kjøbenhavn.

Torpederet den 21. April 1918.

Søforhør eller Søforklaring foreligger ikke.

Ifølge Skibets Forlisanmeldelse, dateret København den 7. Februar 1919, blev S/S. »Normandiet«, der siden den 7. April 1917 havde været rekvisitioneret af den britiske Regering, torpederet den 21. April 1918.

»Normandiet«s
Rederi A/S. Det Dansk-Franske Dampskibsselskab, Kjøbenhavn.
Reg. Tonn. Br.: 1858.
Reg. Tonn. Net.: 1135.
Tons Dw.: 2500.
Bygningssted: Hellerup Skibsværft og Maskinbyggeri. Kjøbenhavn.
Bygningsaar: 1902.
Materiale: Staal.
Klasse: Bur. Ver. ✠ I $^{3}/_{3}$ L. 1. 1. PR.
Assurance: —

---

264. S/S »URANIENBORG« af København.

Minesprængt i Kattegat den 23. November 1918 paa Rejse fra Sunderland til Kjøbenhavn med 2404 Tons Kul. 1 Omkommen.

Sø- og Handelsretten i København gør vitterligt:

Aar 1918 den 26. November Eftermiddag Kl. 3 blev Ekstraret sat af Rettens Formand: I. Koch og dens Medlemmer: Kaptajn Møller og Kaptajn Wrisberg og foretoges:

Nr. 131/1918. Søforhør i Anledning af, at S/S »*Uranienborg*« er minesprængt.

Af Besætningen mødte:
Kaptajn P. Thøgersen.
1. Styrmand C. Gunvald.
2. Styrmand A. Gundersen.
Matros A. Larsson.
Matros C. Svendsen.
Matros I. Larsen.
Letmatros H. Frantzen.
Letmatros H. Pedersen.
Dæksdreng L. Jensen.
1. Mester Chr. Pedersen.
2. Mester G. Kristensen.
Assistent A. Reichendorff.
Fyrbøder A. Bjørklund.
Fyrbøder J. Hællsten.
Fyrbøder A. Andersen.
Fyrbøder P. Sørensen.
Fyrbøder C. Bendsen.
Hovmester G. Høegh.
Kok P. Nielsen.

For Rederiet C. K. Hansen mødte Skibsinspektør Neergaard.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

For Krigsforsikringen mødte Direktør Dreyer og Kaptajn Michelsen.

Der fremlagdes en Rapport samt en Skrivelse fra Rhederiet.

De fremlagte Dokumenter lyder efter hinanden saaledes:

Rapport over S/S Uranienborgs Forlis ved Minestødning den 23. November 1918.

Den 16. November Kl. 2,35 afsejlede Uranienborg med en Ladning Kul fra Sunderland til København med Lods om Bord, assisteret af 2 Slæbebaade. Slæberne kvitteredes ved Pierhovedet. Lodsen med til Tynen. Ankom til Tyne den 16. November Kl. 4,15 Emd. fortøjede i Bøjerne.

Den 17. November Kl. 8 Fmd. afgik fra Tyne med Lods om Bord 8,45 Fmd. kvitteredes Lodsen ved Tynemouth. Kl. 10 Fmd. tog Plads i Konvojen for Methil. Kl. 11 samme Aften ankrede inden for Bass Rock for Taage.

Den 18. November Kl. 7,30 Fmd. lettede og fortsatte med Konvoyen mod Methil. Efter at være passeret Spærringen mødtes den norske Konvoy, og vi fik Besked at vende rundt og følge med.

Den 21. November ankom til Bergen Kl. 4 Emd. Afgik igen Kl. 8 Emd. med Lods om Bord.

Den 23. November Kl. 3 Fmd. kvitteredes Lodsen i Mandal, fortsatte Rejsen da det var meget maanelyst.

Kursen sattes paa Hirshals som nærmeste Punkt efter at være passeret Ryvingen. Hirshals passeredes Kl. 1,30 Emd. ca. 1,5 Kml. Afstand. Kl. 4,30 Emd. passeredes Skagens Fyrskib, hvorfra der blev varskoet om at gaa gennem Læsø Rende. Kursen sattes misvisende S.S.V. Vinden var S.S.V. stærkt Diset, saa Fyrskibet tabtes hurtigt af Sigte. Kl. 5 Emd. passeredes territorial Lysbøjen godt paa Bagbords Bov. 1ste Styrmand C. Gunvald havde Vagt, selv var jeg i Øjeblikket gaaet ind i Bestiklukafet for at se hvilken Kurs vi kunde styre ind i Bugten, umiddelbart efter hørtes et frygtelig Knald, og alt blev mørkt omkring. Jeg hørte Vand og Kul falde ned paa Bestiklukaftaget. Da jeg skulde ud, var Døren slaaet i, men ved haardt Tryk fik jeg Døren saa meget aabnet, at jeg kunde komme igennem. Da jeg kom paa Dækket var Maskinen stoppet. Skibet krængede haardt Styrbord over. Mandskabet var ved at fire Redningsbaadene, jeg kom i bagbords Redningsbaad For. Tømmermand A. Høglund hængte i Taljen, men det var ikke muligt at faa ham til at slippe, skønt han blev varskoet flere Gange om at lade gaa, vi skulde nok gribe ham. Skibet krængede imidlertid mere over saa at Slingrekølen var over Vandet. Da der var Fare for, at den vilde gaa helt rundt, kappedes Fangelinen. Skibet stævnede Øst over med Fart paa. Skibet flød ca. 10—15 Minutter. Efter at Skibet var sunket blev Stedet undersøgt for om muligt at finde Tømmermanden; men der var ikke noget at observere.

Flaaden og Jollen passeredes, men der var ingen.

S. S. Elsborgs Baad var imidlertid kommen til og undersøgte Stedet, men ingen Resultat af den savnede. Det bemærkes, at S. S. Elsborg var i Følge med os fra Mandal og til Ulykken indtraf. Baadene gik langs Siden af »Elsborg« og Besætningen kom om Bord. Den ene Redningsbaad blev taget om Bord, den anden var meget beskadiget og blev derfor sat i Drift. Skibets Fart var i Ulykkesøjeblikket ca. 7,5 Kml. Matros C. Svendsen var paa Udkig, Tømmermanden A. Høglund til Rors. Besætningen fik ikke nogen af deres Ejendele med ligesom heller ikke nogen af Skibets Papirer blev reddet. S. S. Elsborg var opankret i umiddelbar Nærhed af Ulykkesstedet.

I Dagbrækningen næste Morgen var der meget Taage, saa der var ikke noget at observere. Taagen varede til godt Middag, der blev da sendt Baad i Land med Efterretning til Rederiet. Besætningen forblev med »Elsborg« til København.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Minen ramte antagelig under Nr. 1 Luge.

P. Thøgersen,
Fører.

C. Gunvald,
1ste Styrmand.

Nr. 131/1918. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 26. November 1918.

Blum,
Ass.

C. K. Hansen,
Skibsrederi.
Dampskibs-, Havari- og Assurance-Agentur.
Befragtnings- og Kulforretning.
Skibsinspektionen.
København K., den 25. Novb. 1918.
Toldbodvej 15.

Til

Sø- og Handelsretten.

København.

I Anledning af Dampskibet »Uranienborg«s Forlis ved Minesprængning den 23. ds. tillader jeg mig at anmode Sø- og Handelsretten om Optagelse af Søforhør.

Dampskibet »Uranienborg« tilhørte A/S. »Dannebrog«, C. K. Hansen, København og var paa Rejse fra Sunderland til København med en fuld Ladning Kul (2,404 Tons) til Københavns Belysningsvæsen.

S/S »Uranienborg« var bygget i Helsingør 1894 og klassificeret i Lloyd's Reg. maalte 1975 Brutto Reg. Tons (1205 Nett. Reg. Tons).

S/S »Uranienborg« var kaskoforsikret for ..... 653,000 Kr.
interesseforsikret ..... 197,000 —

Total Søforsikring.... 850,000 Kr.
Total Krigsforsikring .... 1,500,000 Kr.

Ærbødigst
pr. *C. K. Hansen,*
Skibsinspektionen.
H. Neergaard.

1 Bilag.

Nr. 131/1918. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 26. November 1918.

Blum,
Ass.

Den fremlagte Rapport oplæstes for de mødende.

Samtlige de mødende henholdt sig til den fremlagte Rapport.

Kaptajnen henholdt sig til den fremlagte Skrivelse med Hensyn til de forskellige Oplysninger om Skibet.

Skibsinspektør Neergaard forklarer, at »Uranienborg« var Sø- og interesseforsikret hos De private Assurandører m. fl. og krigsforsikret i Krigsforsikringen for danske Skibe. Ladningen var krigsforsikret hos Dansk Krigs-Søforsikring for Varer.

De mødende forklarer, at Tømmermand Joh. Oluf Højlund sikkert maa være omkommen. Han blev ved med at hænge i Baadtaillien uden Hensyn til, at den gik højere og højere til Vejrs, da Skibet krængede til den anden Side. Man raabte gentagne Gange til ham, at han skulde slippe, men han slap ikke, og man saa ikke mere til ham paa Grund af Mørket.

Kaptajnen paaviser paa Rettens Kort det Sted, hvor han mener, at Sprængningen fandt Sted, ca. 3 Sømil fra Land.

Styrmand Gunvald (der havde Vagt) og Matros Svendsen (der stod til Rors til kort før Ulykken skete) og Letmatros Frantzen (der var paa Udkig) forklarer alle, at man passerede et Stykke indenfor (vesten for) Territorialbøjen, og at Eksplosionen skete ca. 10 Minutter derefter.

For Retten mødte:

Styrmand paa »Elsborg« S. W. Yttrup.

Tømmermand paa »Elsborg« H. P. Ipsen og

Matros paa »Elsborg« A. Holmberg

og forklarede, at »Elsborg«, som gik umiddelbart efter »Uranienborg«, havde under Passeringen af Territorialbøjen denne et Stykke ude om Bagbord. Ca. 10 Minutter efter skete Eksplosionen.

Kaptajn Thøgersen forklarede, at han nok havde hørt, at der laa Miner i den nordlige Del af Kattegat, men han har aldrig faaet nærmere Underretning om den nøjagtige Plads for disse Miner.

Tidligere havde hans Ordrer lydt paa

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

at gaa op langs Sverrigs Kyst inden for Territorialgrænsen. Denne Gang lød Ordren paa, at han skulde gaa igennem Læsø Rende og godt ind i Aalbækbugten, men det var ikke sagt, at han skulde holde sig inden for Territorialgrænsen.

Styrmand Yttrup forklarer, at »Elsborg«s Kaptajn af en ren Fejltagelse, da han blev prajet af Inspektionsskibet »Diana« ud for Frederikshavn, opgav, at Ulykken var sket med Skagens Fyrtaarn i N.N.V. 6 Kvartmil af. Det blev senere rettet til 4 Kvartmil.

Kaptajnen gentager, at Skibet drejede østover efter Eksplosionen. Det gik vel noget som en Kvartmil før det sank.

Oplæst, vedstaaet.

Søforhøret sluttet.

Retten hævet.

J. Koch.

J. Møller. *Wrisberg.*

Aar 1918 den 28. December Formiddag Kl. 10 blev Ekstraret sat af Rettens Formand: J. Koch og dens Medlemmer: Kaptajn Møller og Kaptajn Wrisberg og foretoges:

Nr. 131/1918. Søforhør i Anledning af, at S/S »Uranienborg« er minesprængt.

Forhøret reassumeret.

For Retten mødte Føreren af S/S »Elsborg«, Kaptajn H. C. Palm, 48 Aar gammel.

For Rederiet C. K. Hansen mødte Skibsinspektør Neergaard.

For Krigsforsikringen mødte Kaptajn Fenger.

Der fremlagdes en Skrivelse fra Marineministeriet af 14. December 1918 samt en Skrivelse fra Direktøren for det kgl. Søkortarkiv af 27. December d. A. med 7 Bilag.

De fremlagte Skrivelser lyder saaledes:

Marineministeriet.
København, den 14. December 1918.

Til

Sø- og Handelsretten

København.

Det meddeles herved Sø- og Handelsretten til Efterretning, at Vraget af det den 23. f. M. Kl. 5,10 Eftm. i Farvandet S.S.E. for Skagen minesprængte og sunkne Dampskib »Uranienborg« den 8. ds. paa Foranledning herfra er blevet fundet. Vraget laa paa 22 m Vand med Stævnen misv. S.S.W. i, det havde ca. 28° Bagbords Slagside og Mastetoppene ragede ca. 5 m op over Vandfladen. Pladsen bestemtes ved Vinkelmaaling til at være 57° 38′ 59″ NBr. 10° 42′ 22″ ØLgd. eller 5,6 Sømil misv. S 15° Ø. for Skagens Fyr.

F. M.

K. Jøhnke.

Saxild.

Direktøren
for
Det kongelige Søkort-Arkiv.
København, den 27. December 1918.

Til

Sø- og Handelsretten.

København.

I Henhold til Anmærkning i Skrivelse af 20. ds. har jeg herved den Ære at fremsende de »Efterretninger for Søfarende«, der omhandler Minefare og Sejladsanvisninger til at undgaa denne i den nordlige Del af Kattegat. For de danske Territorialfarvandes Vedkommende er Efterretningerne optagne i Henhold til Ordrer fra Marineministeriet.

C. Bloch.

Sørensen.

Kaptajn Palm forklarer, at »Elsborg« den Nat, da Ulykken skete, fulgte efter »Uranienborg« vistnok i ca. 1 Kvartmils Afstand. Den havde »Uranienborg« paa Bagbords Bov.

Da man hørte Eksplosionen fra »Uranienborg«, tog man Farten af »Elsborg« og endte med at bakke og kaste Anker. Da Ankeret faldt, havde man »Uranienborg« et Par Streger om Bagbord og vistnok i en god halv Kvartmils Afstand. Vidnet pejlede paa Kompasset Skagens Fyrtaarn i Retning misvisende N. t. V. $^3/_4$ V. Efter den Tid, der var medgaaet, siden man

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

havde passeret Skagens Fyrskib, mente han, at der var gaaet 6 Kvartmil siden da.

Det paavises paa Rettens Kort, at hvis Vidnets Pejling og hans Antagelse af, hvor langt de var sejlede siden Passeringen af Skagens Fyrskib, var rigtige, vilde »Elsborg« have ankret i en Afstand fra Skagens Fyrtaarn af ca. $4^3/_4$ Sømil.

Vidnet forklarer videre, at da han næste Aften passerede Frederikshavn, blev han prajet af Vagtskibet »Diana«, der spurgte, om »Uranienborg« var stødt paa en Mine, og om han vidste, hvor den var sunket. Vidnet prajede tilbage, at Stedet laa med Skagens Fyrtaarn i misvisende N.N.V. ca. 6 Kvartmil af. Vidnets Styrmand, Yttrup, der stod ved Siden af Vidnet, rettede straks Vidnets Udtalelse til ca. 4 Kvartmil af, men om de hørte dette paa »Diana« ved Vidnet ikke. Naar Vidnet havde sagt 6 Kvartmil var det en Fejltagelse, idet han tænkte paa den af ham siden Skagens Fyrskib udløben Distance. Vidnet erkender, at 4 Kvartmil er lidt for lidt angivet efter det foran angivne, og »Uranienborg« laa jo desuden noget længere fra Fyrtaarnet end »Elsborg«. Vidnets Angivelser om Distancen beror jo desuden paa en ikke helt sikker Gisning. (Vidnet bemærker dog, at Loggen havde staaet paa 99, da man passerede Skagens Fyrskib og havde nylig passeret 4, da den blev halet ind, straks da Eksplosionen paa »Uranienborg« fandt Sted).

Hvor langt »Uranienborg« kan have gaaet efter Eksplosionen, inden den sank, kan Vidnet ikke udtale sig om, da det var mørkt, men der gik en ikke saa ringe Tid efter Eksplosionen, før »Uranienborg«s Hæklanterne forsvandt.

Vidnet forklarer, at han fra Søfartstidende vidste, at der var lagt 2 Lysbøjer ud i Aalbækbugten paa Søterritorialgrænsen, den ene lidt syd for Skagens Fyrskib, den anden i det inderste af Bugten.

Vidnet havde passeret den nordligste af disse Bøjer en Tid før han hørte Eksplosionen. Han var da gaaet ind i Bestikluk-afet for at se, hvilken Kurs han skulde styre. Det var hans Hensigt at styre lige mod den anden Bøje. Længere ind turde han ikke gaa, fordi det var saa diset. Vidnet havde ikke faaet ændret Kursen endnu, da han hørte Eksplosionen.

Vidnet havde ikke nogen Ordre paa at holde sig inden for Territorialgrænsen. Den Ordre, han havde fra Fragtnævnet, lød kun paa, at han skulde holde godt ind i Aalbækbugten. Det hed i Ordren, at Territorialgrænsen skal ikke længere holdes. Meningen hermed har utvivlsomt været, at den tidligere Ordre om, at man skulde gaa inden for svensk og norsk Territorialgrænse, ikke skulde holdes, men hvis det har været Meningen, at man nu skulde holde sig inden for dansk Territorialgrænse i Aalbækbugten, er det jo langt fra udtrykt paa en saadan Maade, at det ikke kan misforstaas.

Oplæst, vedstaaet.

Skibsinspektør Neergaard fremlagde en Kopi af den Sejlordre, der var tilstillet »Uranienborg« inden dens Afrejse fra Bergen hertil.

Den fremlagte Kopi er saalydende:

Kopi.
Sc/MH.

Lørdag 9. November 1918.

Herr fung. Kapt. P. Thøgersen, S/S »Uranienborg«
Adr. Herr Ole R. Olsen,
Bergen.

I Anledning af den ændrede Situation beder jeg Dem for den hjemgaaende Rejse fra Bergen til København iagttage følgende Sejlordre:

»Paa Rejse fra dansk Havn til Bergen »styres direkte Kurs til Læsø-Rende, der»efter holdes godt ind i Aalbæk Bugten, »hvorpaa der styres direkte Kurs efter »nærmeste Punkt paa den norske Kyst. »Skagerak maa kun krydses ved Dag. Det »samme gælder for Sejladsen fra Bergen »til dansk Havn i omvendt Orden. Terri»torialgrænsen skal altsaa ikke længere »holdes.«

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Denne Ordre staar ved Magt, indtil nærmere Instruks gives og gælder selvfølgelig baade for Op- og Nedrejse fra Danmark til Bergen og vice versa. Denne Sejlinstruks er udsendt af Fragtnævnet, og forekommer det mig, at denne Ordning synes den mest tiltalende nu Vinterdage. Hvis der imidlertid maatte forekomme nogetsomhelst paa Rejsen, hvorefter De skulde foretrække at sejle inden for Territorialgrænsen, staar det Dem selvfølgelig frit for i saadant Tilfælde at handle efter Konduite.

Med venlig Hilsen

C. K. Hansen.

Formanden bemærker, at »Elsborg«s Dagbog var tilstede i Retten, og at det af dennes Tilførsler fremgik, at »Elsborg« Kl. 4,35 havde passeret Skagens Fyrskib tæt om (Log 99), Kl. 5,05 havde passeret Territorialbøjen om Bagbord (Log 2,5) og at »Uranienborg«, som gik foran, havde stødt paa en Mine Kl. ca. 5,10, at man da havde stoppet og ankret og sat Redningsbaaden i Vandet for at assistere.

Kaptajn Palm forklarer, at det er efter Styrmandens Opgivelse, at Klokkeslettet for Eksplosionen er anført som ca. 5,10. Vidnet selv saa ikke paa sit Ur.

Oplæst, vedstaaet.

Styrmand Yttrup mødte og forklarede, at naar han har angivet Eksplosionsøjeblikket til Kl. 5,10, er det muligt ikke aldeles nøjagtigt. Han saa paa sit Ur nogen Tid efter og regnede derefter Klokkeslettet ud.

Oplæst, vedstaaet.

Forhøret udsat.

Retten hævet.

J. Koch.

J. Møller. *Wrisberg.*

Aar 1919 den 23. Januar Eftermiddag Kl. 2 blev Ekstraret sat af Rettens Formand: J. Koch og dens Medlemmer: Kaptajn Møller og Kaptajn Wrisberg og foretoges Nr. 131/1918.

Forhøret fortsat.

Mødt var:

Kaptajn P. Thøgersen.

2. Styrmand A. Gundersen.

For Rederiet C. K. Hansen mødte Skibsinspektør Neergaard.

For Krigsforsikringen mødte Kaptajn Michelsen.

Kaptajn Thøgersen gjordes bekendt med, hvor Vraget er fundet, og at Vragets Stævn netop ligger i Retningen misvisende S.S.V., som Kursen efter Journalen var sat.

Det foreholdtes ham, at det altsaa kunde se ud, som om Skibet havde passeret Lysbøjen meget tæt ved denne og havde fortsat at gaa omtrent i Kursen S.S.V., maaske med nogen Afdrift mod Øst, indtil det Sted, hvor det sank, 4 Mil S. for Lysbøjen.

Kaptajn Thøgersen forklarer, at han ikke tør sige, hvor langt af man passerede Lysbøjen — det var jo diset —, men det er givet, at man havde den om Bagbord.

Kursen var S.S.V., og denne Kurs bibeholdt man, til Eksplosionen skete. Han har hele Tiden ment, at Eksplosionen skete en halv Snes Minutter efter at man havde passeret Lysbøjen, men noget helt sikkert kan han ikke sige herom, han har ikke set paa Uret. Paa en halv Snes Minutter kunde man kun været naaet halvt saa langt som 4 Kvartmil.

Han gentager, at han var instrueret om, at han skulde holde godt ind i Aalbækbugten. Han vidste, at der var udlagt 2 Bøjer lige i Territorialgrænsen, den ene i Nærheden af Skagen, den anden dybest inde i Bugten omtrent i Retning af misvisende S.V. $^1/_2$ V. fra nordligste Bøje. Hvis man vilde holde sig i Nærheden af Territorialgrænsen, maatte man altsaa have ændret Retning til den sidstnævnte Kurs lige fra det Øjeblik, man passerede den nordligste Bøje. Efter de Instrukser, Komparenten havde faaet, ansaa han ikke en saa stor Forsigtighed for nødvendig, men det var dog hans Hensigt at ændre

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Kursen og finde den sydligste Bøje, og han gik kort efter at have passeret den nordligste Bøje ind i Bestiklukafet for at udfinde Kursen. Han opholdt sig endnu i Bestiklukafet, og Kursen var altsaa ikke ændret, da Eksplosionen fandt Sted.

Komparenten mener efter at være gaaet i Baadene at have set, at »Uranienborg«s Agterende viste hen mod Skagens Fyr. Han mener derfor, at have set, at Skibet efter Eksplosionen er drejet noget østover, men nøjagtig Forklaring herom kan han dog ikke give.

Komparenten tør herefter langtfra fastholde, at Eksplosionen, som af ham tidligere antaget, er sket ca. 3 Sømil fra Land. Det er muligt, at man har passeret den nordlige Lysbøje temmelig tæt, og at man altsaa hurtigt derefter er kommen uden for Territorialgrænsen. Det er endvidere muligt, at man er gaaet noget over 10 Minutter i Kursen S.S.V. inden Sprængningen fandt Sted.

Komparenten undskylder sig med, at han efter den tidligere omtalte Instruktion ikke troede, at det var saa meget om at gøre at holde sig inden for Territorialgrænsen.

Komparenten bemærker, at han havde lagt Mærke til, at Strømmen satte stærkt østover nord for Jylland. Han tænker sig det højst muligt, at Strømmen øst for Jylland har gaaet stærkt sydpaa maaske med nogen Tendens til tillige at sætte Skibet østover.

Komparentens Navn er Peder Poulsen Thøgersen, født i Sønderho paa Fanø den 14. Oktober 1882.

Oplæst, vedstaaet.

Forhøret paany sluttet.

Retten hævet.

J. Koch.

J. Møller. *Wrisberg.*

S/S »Uranienborg«s
Rederi: A/S. Dampskibsselskabet »Dannebrog«, København
Reg. Tonn. Br.: 1975.
Reg. Tonn. Net.: 1205.
Tons DW.: 2799.
Bygningssted: Helsingør Jernskibs- og Maskinbyggeri.
Bygningsaar: 1894.
Materiale: Staal.
Klasse: Lloyd's Reg. ✠ 100 A. 1.
Assurance: Kr. 1,500,000. —

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Tillæg

indeholdende

Samling af Søforklaringer

over

1. borteblevne danske Skibe i Aarene 1914—1918.
2. krigshavarerede danske Skibe i Aarene 1914—1918.
3. krigsforliste og krigshavarerede danske Skibe i Aarene 1919—1920.

samt

Tabeller og Kort.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Indholdsfortegnelse til Tillæget.

Samling af Søforklaringer over borteblevne danske Skibe i Aarene 1914—1918.

Løbe-Nr.	Afsejlings Dato	Skibets Navn	Skibets Art	Skibets Hjemsted	Tillæg Side
265	16. Decbr. 1914	Marselisborg	Dampskib	Kjøbenhavn	5
266	23. — —	Ingolf	—	—	5
267	9. April 1915	Vestland	—	—	8
268	6. Nov. —	Emilie	3m. Skonnert	Thurø	13
269	27. Jan. 1916	Saturn	Skonnert	Marstal	14
270	12. Febr. —	Nordlyset	Fiskerfartøj	Esbjerg	14
271	4. April —	Asger Ryg	Dampskib	Kjøbenhavn	17
272	Juni —	Rutland	2m. Fiskerfartøj	Vestmanhavn	22
273	1. Aug. —	Christian IX	Galease	Fejø	22
274	11. Sept. —	Helene	2m. Fiskerfartøj	Esbjerg	28
275	14. — —	Duen	—	Thisted	31
276	18. — —	August Leffler	Bark	Kjøbenhavn	31
277	20. — —	Star	3m. Skonnert	Marstal	32
278	5. Okt. —	Annetta	—	Kjøbenhavn	32
279	6. — —	Danmark	—	Marstal	32
280	16. — —	Eliezer	Skonnert	—	32
281	31. — —	Horsa	Galease	Horsens	33
282	4. Nov. —	Bornholm	Dampskib	Vejle	33
283	13. — —	Louise	Skonnert	Ebeltoft	35
284	15. — —	Jørgen Larsen	Skonnertbrig	Thurø	36
285	16. — —	Nordjylland	2m. Fiskerfartøj	Esbjerg	36
286	16. Dec. —	Victoria	Bark	Kolding	36
287	17. — —	Nelly	—	Kjøbenhavn	37
288	16. Marts 1917	Sofie	3m. Skonnert	Kalundborg	37
289	4. April —	Sophie	Skonnert	Nykøbing M.	40
290	13. Maj —	Elise	—	Helsingør	40
291	28. Juni —	Martha	Bark	Sønderho	40
292	13. Sept. —	Gerda	Skonnert	Kjøbenhavn	41
293	21. — —	Anna	Galease	Aarhus	41
294	30. Okt. —	Gerda	3m. Skonnert	Aalborg	41
295	12. Dec. —	Frederiksholm	Sandpumpedamper	Kjøbenhavn	42
296	12. Jan. 1918	Kathinka	Galease	—	44
297	15. Febr. —	Apollo	3m. Skonnert	Svendborg	49
298	25. — —	Eos	Dampskib	Esbjerg	5[illegible]
299	27. Maj —	Frem	3m. Skonnert	Marstal	53
300	26. Juli —	Karen	Fiskerfartøj	Esbjerg	53
301	19. Aug. —	Axel	Motorjagt	Kjøbenhavn	55
302	Medio-Sept. —	Activ	3m. Skonnert	Helsingør	56
303	4. Okt. —	Erindring	Dampskib	Marstal	59
304	Ultimo-Okt. —	Hejmdal	3m. Skonnert	—	60
305	4. Dec. —	Mars	Skonnert	—	60

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Samling af Søforklaringer over krigshavarerede danske Skibe i Aarene 1914—1918.

Løbe-Nr.	Haveriets Dato	Skibets Navn	Skibets Art	Skibets Hjemsted	Tillæg Side
306	28. Marts 1915	Kasan	Dampskib	Kjøbenhavn	61
307	28. Juni —	Valborg	—	—	62
308	9. Dec. —	Minsk	—	—	62
309	12. — —	Thérèse	—	—	67
310	2. April 1916	Najaden	Skonnert	Faaborg	67
311	3. — —	Argo	Bark	Kalundborg	70
312	21. Juli —	Samsø	Motorskib	Kjøbenhavn	74
313	31. Okt. 1917	Margrete	Dampskib	—	81
314	28. Febr. 1918	Abdon	Motorskib	—	89
315	10. Juli —	Magda	Fiskerfartøj	Skagen	92
316	11. Sept. —	Constance	3m. Skonnert	Marstal	95
317	20. — —	Chr. M. Rasmussen	—	—	98

Samling af Søforklaringer over minesprængte og krigshavarerede danske Skibe i Aarene 1919—1920.

Løbe-Nr.	Ulykkens Dato	Skibets Navn	Skibets Art	Skibets Hjemsted	Tillæg Side
318	2. Febr. 1919	Carmen	Dampskib	Kjøbenhavn	100
319	4. — —	Leif	Fiskerfartøj	Esbjerg	1[illegible]2
320	8. — —	Jan	Dampskib	Kjøbenhavn	1[illegible]6
321	8. Okt. —	Kirstine Marie	Fiskerfartøj	Esbjerg	11[illegible]
322	10.-26. Okt. —	Karnio	Dampskib	Kolding	113
323	23. — —	Eliezer	2m. Fiskerfartøj	Esbjerg	121
324	20. April 1920	Karen	Fiskerfartøj	—	125

Tabeller:

A. Samlet Tab af Skibe og Menneskeliv ved Krigsforlis.
B. Samlet Tab af Skibe og Menneskeliv ved uopklarede Forlis i Aarene 1914—1918.
C. Krigshavarerede Skibe i Aarene 1914—1918.
D. Minesprængte og krigshavarerede Skibe i Aarene 1919—1920.
E. Samlet Tab af Menneskeliv ifølge Tabellerne A.—D.

Kort.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Søforklaringer over borteblevne danske Skibe i Aarene 1914—1918.

265. S/S »MARSELISBORG« af Kjøbenhavn.

Borteblevet paa Rejse fra Pensacola til Kjøbenhavn (afsejlet 16. December 1914) med 4197 Tons Olickager. 25 Omkomne.

Søforhør foreligger ikke. Ifølge Skibets Forlisanmeldelse, dateret Kjøbenhavn den 31. Marts 1915, vides siden Afrejsen intet om »Marselisborg«, som formenes forlist med Mand og Mus.

Skibets Besætning bestod af:

Kapt. Hans Carl Fischer af Kjøbenhavn,

1. Styrmand Th. F. Madsen-Minden af Kjøbenhavn,

2. Styrmand R. P. Rasmussen af Freugde,

3. Styrmand H. S. F. Petersen af Færøerne.

1. Maskinmester Chr. G. Waldmann af Kjøbenhavn,

2. Maskinmester J. J. Willumsen af Kjøbenhavn,

Maskinassistent L. P. Nielsen af Aarhus,

Maskinassistent J. Hedegaard af Kjøbenhavn,

Hovmester J. L. G. Lindorf af Kjøbenhavn,

Matros H. C. T. Nielsen af Korsør,

Matros N. Knudsen af Kjerteminde,

Matros P. L. Rask af Kalundborg,

Matros M. K. Hansen af Svaneke,

Matros O. Svensson af Skaane,

Tømmermand L. Th. Hansen af Kjøbenhavn,

Letmatros H. F. Olsen af Ravnsby Bakke,

Ungmand O. F. Sørensen af Allerslev,

Fyrbøder K. Chr. Christensen af Voer-Estruplund,

Fyrbøder K. Laursen af Grumstrup,

Fyrbøder J. V. H. Madsen af Kjøbenhavn,

Fyrbøder A. H. P. Sørensen af Fredericia,

Fyrbøder Otto Lulk af Rusland,

Fyrbøder J. Schloffermann af Rusland,

Kok O. Jensen af Endelave og

Messedreng R. C. Winther Emerik af Holbæk.

»Marselisborg«s
Rederi: C. K. Hansen, Kjøbenhavn.
Reg. Tonn. Br.: 2761.
Reg. Tonn. Net.: 1775.
Tons DW.: 4503.
Bygningssted: W. Gray & Co. W. Hartlepool.
Bygningsaar: 1898.
Materiale: Staal.
Klasse: Lloyd's Reg. ✠ 100 A 1
Assurance: Kr. 445,000. De private Assurandører.

266. S/S »INGOLF« af Kjøbenhavn.

Borteblevet paa Rejse fra Kjøbenhavn til Hull (afsejlet 23. December 1914) i Ballast. 15 Omkomne.

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn gør vitterligt:

Aar 1915, den 1. Juni, Formiddag Kl. 10½ blev Retten sat af Rettens Næstformand, Kriminalretsassessor Jul. Møller og Medlemmer, Kaptajnerne Poulsen og Larsen, og foretoges:

Nr. 72/1915. Søforhør i Anledning af, at

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Damperen »*Ingolf*« formenes at være forlist paa Rejse fra København til Hull.

For Retten mødte:

Rederiet Dampskibsselskabet »Thore« ved Overretssagfører Gelting og med ham Fuldmægtig Glosimodt, der meddelte, at Kaskoassurandørerne var underrettede om Søforhøret i Dag.

For Kaskoassurandørerne mødte:

»Krigsforsikringen af danske Skibe« ved Kaptajn Gabe.

Endvidere var mødt:

Damperen »*Slesvig*«s Fører, Kaptajn K. A. Svarrer,

1. Styrmand J. Kruse,

1. Maskinmester S. Petersen.

Der fremlagdes Skrivelse fra Justitsministeriet med 4 Bilag af 29. April d. A.

De fremlagte Bilag lyder efter hverandre saaledes, idet Skibsbemandingslisten indføjes efter Slutningen:

Justitsministeriet.
København, den 29. April 1915.
Hermed 4 Bilag.

Ved at fremsende hosfølgende fra Handelsministeriet modtagne Indberetning fra Aktieselskabet, Dampskibsselskabet »Thore«, her af Staden, om, at det Selskabet tilhørende Dampskib »Ingolf« maa antages at være forlist, skal man anmode Herr Retsformanden om at ville foranledige, at det i Lov Nr. 72 af 12. April 1892 § 11, første Stykke, og § 12, ommeldte Søforhør optages.

Man vedlægger den for Skibet sidst udfærdigede Synsforretning, Udskrift af Skibsbemandingslisten ved Udmønstringen den 23. December f. A. samt Genpart af Skrivelse fra Handelsministeriet af 22. s. M. til fornævnte Aktieselskab, ved hvilken nævnte Ministerium meddelte den i Rønne, den 25. Oktober 1891 fødte Hans Ingolf Marinus Petrus Haffdell, Tilladelse til at gøre Tjeneste som 2. Maskinmester om Bord i fornævnte Dampskib paa den paagældende Rejse, uanset at vedkommende ikke opfyldte de i Sønæringsloven af 25. Marts 1892 § 13 for Erhvervelse af Bevis som Maskinmester af 2. Klasse foreskrevne Betingelser.

En Udskrift af det i Sagen optagne Forhør forventes til sin Tid indsendt hertil.

P. M. V.

E. B.

Lundbye.

Til
Formanden for Sø- og Handelsretten.

72/1915. Fremlagt i Sø- og Handelsretten 1. Juni 1915.

Helland.

Afskrift.

Handelsministeriet.
København, den 22. December 1914.

I Anledning af Selskabets Andragende af D. D. skal man tjenstlig meddele, at Handelsministeriet herved meddeler Tilladelse til, at den i Rønne den 25. Oktober 1891 fødte Hans Ingolf Marinus Petrus Haffdell, der har bestaaet Maskinpasserprøven, gør Tjeneste som 2. Maskinmester ombord i S/S »Ingolf« (Kendingsbogstaver N. Q. G. P.) paa dettes forestaaende Rejse til England og tilbage hertil København over Rønne, dog længst for et Tidsrum af 2 Maaneder fra Dato at regne, uanset at han ikke opfylder de i Sønæringsloven af 25. Marts 1892 § 13 for Erhvervelse af Bevis som Maskinmester af 2. Klasse foreskrevne Betingelser.

P. M. V.
(Navn.)

Til
Aktieselskabet Dampskibsselskabet »Thore«.

Nr. 72/1915. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 1. Juni 1915.

Helland.

Aktieselskabet
Dampskibsselskabet »Thore«
København, 22. Marts 1915.
L. Strandstræde 20[1].

Herved tillader vi os i Henhold til Lov af 12. April 1892 § 11 at indberette, at vor Damper »Ingolf« maa antages at være forlist, uden at nogen af Besætningen er reddet.

Damperen afgik herfra København paa

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Rejse til Hull den 23. December f. A., og den er ikke ankommet til Bestemmelsesstedet, ligesom der heller ikke iøvrigt er hørt fra den eller fra nogen af Besætningen, hvorimod vi gennem »Det Dansk-Franske Dampskibsselskab« i sin Tid har modtaget Meddelelse fra Kaptajnen paa dette Selskabs Damper »Slesvig« om, at denne Damper den 28. December i Nordsøen, ca. 40 Sømil øst af Farneøerne, har fundet drivende en af »Ingolf«s Redningsbaade uden Folk. Forliset maa saaledes antages at være sket i Nordsøen i Slutningen af December f. A., men noget nærmere om, hvad der har foranlediget det, kan vi ikke oplyse.

Ærbødigst

Aktieselskabet
Dampskibsselskabet »Thore«.

N. Hendriksen.

Til
Ministeriet for Handel og Søfart,
hersteds.

Nr. 72/1915. Fremlagt i Sø- og Handelsretten 1. Juni 1915.

Helland.

Det fremgaar af det fremlagte, at »Ingolf« maalte 968,06 Brutto Reg. Tons, dets Maskiner maaler 560 indic. Hestes K. Det var bygget i 1895 af Staal af Nyelands Værksted i Kristiania, det havde 1. Kl. i Fransk Veritas. Det var kaskoforsikret for 145,000 Kr. Dets Fører var Peter R. Petersen. Iøvrigt meddeler Skibsbemandingslisten Oplysning om Skibets Besætning, der har bestaaet af 2 Styrmænd, 2 Maskinmestre, 1 Hovmester og 1 Kok, 3 Matroser, 1 Letmatros, 3 Fyrbødere og 1 Messedreng. Deres fulde Navne og Fødesteder fremgaar af Bemandingslisten.

Kaptajnen forklarede, at »Slesvig« var sejlet fra København d. 24. Decbr. om Morgenen med London som Bestemmelsessted. Den 26. og 27. havde de Storm af S. V., den 28. havde Vejret bedret sig. Vinden var nu gaaet N. V. Ved Middagstid sidstnævnte Dag saa man fra »Slesvig« en Baad, der flød vandfyldt i Vandskorpen. Man sejlede ned mod den og tog den ombord. Den var paamalet »Ingolf, København«, og i Bougen et 1 Tal, et Par Brædder var slaaet ind i Bunden, og Siden og nogle af Lufttankene var slaaet ind, hvilket antagelig var sket, da Baaden satte ud fra Skibet. Masten var slaaet om og laa og flød i Baaden med Sejlet omkring. Man kunde se, at Sejlet havde været sat, og man maa derfor formene, at der har været Folk i Baaden, efter at den var sat ud. Der fandtes ombord, foruden Mast og Sejl, kun en Baadshage.

Rederiets Repræsentant oplyser, at »Ingolf« var afgaaet herfra Byen d. 23. Dec. ved Middagstid. Ifølge Synsforretningen af 24. Marts 1914 har »Ingolf« været forsynet med en Styrbords og Bagbords Redningsbaad og en Styrbords og Bagbords Jolle, der har kunnet optage henholdsvis 17, 15, 13 og 14 Personer. Inden Skibet i April Maaned tiltraadte sin Rejse var den Bagbords Jolle overensstemmende med Synsforretningen bleven fornyet.

Kaptajnen paa »Slesvig« bemærker, at den Baad, de fandt, saa ud til godt at kunne optage 17 Personer. Selv om Vejret de foregaaende Dage havde været stormfuldt, var det dog ikke saaledes, at han vilde antage, at et Skib som »Ingolf« som Følge af Storm vilde løbe nogen Fare for Forlis. Styrmanden, der har haft Lejlighed til at observere det samme som Kaptajnen, bekræfter ganske dennes Forklaring. Maskinmesteren, der saa Baaden, da den blev taget ombord, afgiver ligeledes en med Kaptajnen stemmende Forklaring.

Rederiet bemærker, at der siden Skibets Afrejse d. 23. Dec. f. A. intet er hørt fra Skibet eller nogen af dets Besætning. Skibet var i Ballast.

Rederiet bemærker, at det har givet Meddelelse til de ombordværendes Familier om, at Skibet formodes at være forlist. For de Svenskes Vedkommende er det sket delvis gennem Konsulatet. Angaaende Matros Wasili Sidoroff, om hvem man kun ved, at han var født i Rusland i Aaret 1890, har man ikke ment at kunne give nogen Med-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

delelse, men man vil dog nu give det russiske Konsulat Underretning.

Oplæst og vedkendt.

Søforhøret sluttet.

Retten hævet.

Jul. Møller.

Chr. Poulsen. *V. Larsen.*

Udskrift af

Skibsbemandingsliste Nr. 143/1914*) for det Mandskab, som er forhyret med Dampskibet »Ingolf«, hjemmehørende i København, og som efter Maalebrev af 23. Marts 1910 maaler 968,06 Reg. Tons Brutto og har Maskiner af 550 indicerede Hestes Kr., ført af Skibsfører P. R. Pedersen fra 22. Dec. 1914. Rederiets Navn: A/S Dampsk. Selsk. »Thore«. Hjemsted: København.

1. Styrmand Chr. Ejlert Knudsen, Fureby 1887,

2. Styrmand Hans Peter Chr. Jørgensen, Pedersker 1867,

1. Maskinm., 1. Kl., Martin Brodsgaard, Vamdrup 1874,

2. Maskinm. Hans Ingolf Marinus Petrus Haffdell, Rønne,

Hovmester Johannes Christensen, Stubbekøbing 1885,

Kok Kristian Sofus Poulsen, H. Taastrup 1898,

Matros Wasili Sidoroff, Rusland 1890,

Matros Bror Bernh. Hemming Håkånsson, Sverige 1890,

Matros Magnus Nilsson, Sverige 1879,

Letmatros Manne Julz Martinsson, Sverige 1897,

Fyrbøder Nikatius Chr. Lund Nielsen, Grimstrup 1894,

Fyrbøder Niels Jensen Bonde, Ajdt 1889,

Fyrbøder Niels Chr. Hansen, Støvring 1894,

Messedreng Edvard Carl Rasmussen, København 1899.

Udskriftens Rigtighed bekræftes med Bemærkning om, at anførte 14 Mand fandtes paa Skibsbemandingslisten ved Udmønstringen den 23. Decbr. 1914.

Mønstringskontoret, København d. 14. April 1915.

P. E. Glahn.

Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 1. Juni 1915.

Helland.

Ass.

»Ingolf«s

Rederi: A/S Dampskibsselskabet »Thore«, København.

Reg. Tonn. Br.: 968.

Reg. Tonn. Net.: 603.

Tons DW.: 1250.

Bygningssted: Nylands Verksted, Kristiania.

Bygningsaar: 1895.

Materiale: Staal.

Klasse: Bur. Ver. • I $^{3}/_{3}$ A. 1. 1.

Assurance: Kr. 145,000. —

*) Gengives her i Uddrag.

267. S/S »VESTLAND« af Kjøbenhavn.

Borteblevet paa Rejse fra Narvik til Middlesborough (afsejlet 9. April 1915) med 5300 Tons Jernerts. 27 Omkomne.

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn gør vitterligt:

Aar 1918 den 28. Juni Kl. 2½ blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand i Henhold til Konstitution af 10. Maj d. A. Docent Sindballe og af dens Medlemmer: Kaptajn Hein og Kaptajn Olsen.

Der foretoges:

Nr. 62/1918. Søforhør i Anledning af, at Dampskibet »*Vestland*« savnes.

Der fremlagdes Skrivelse fra Justitsministeriet af 7. Marts 1918 med 6 Bilag.

De fremlagte Dokumenter lyder efter hverandre saaledes:

Justitsministeriet.
København, den 7. Marts 1918.
6 Bilag.

Ved at fremsende hosfølgende fra Handelsministeriet modtagne Akter, hvoraf fremgaar, at det Rederiet Albert Jensen her af Staden tilhørende Dampskib »Vestland«, der har været forsvundet siden April Maaned 1915, maa formodes at være forlist med samt-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

lige Ombordværende, skal man anmode Hr. Retsformanden at foranledige, at der i Overensstemmelse med Lov om Oprettelse af Søretter udenfor København samt om Søforklaringer og Søforhør af 12. April 1892 § 9 sidste Stykke, jfr. § 11 første Stykke og § 12, bliver optaget Søforhør. Da den i bemeldte Lovs § 11 andet Stykke omhandlede Indberetning ikke ses at være indkommet hertil; bedes der under Forhøret tilvejebragt Oplysning om Sammenhængen hermed.

P. M. V.
E. B.
Lundbye.

Til
Formanden for Sø- og Handelsretten.

Nr. 62/1918. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 28. Juni 1918.
Sv. Bærentsen.
fg. Ass.

Afskrift:
Handelsministeriet.
København, den 18. Januar 1918.

I Anledning af en Ministeriet foreliggende Sag vedrørende det Rederiet tilhørende S/S »Vestland«, der har været forsvundet siden April 1915 og maa formodes at være forlist med samtlige Ombordværende, skulde man — da der ikke ses at være afholdt Søforhør vedrørende dette Forhold — tjenstlig anmode Rederiet om at oplyse, hvad der fra dettes Side er foretaget i Anledning af det formodede Forlis.

P. M. V.
(Navn.)

Til
Rederiet Albert Jensen.

Nr. 62/1918. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 28. Juni 1918.
Sv. Bærentsen.
fg. Ass.

Afskrift:
Chr. Hede.
Overretssagfører.
København.

Til
Handelsministeriet.

I Anledning af Ministeriets Skrivelse af 18. ds. til Rederiet Albert Jensen vedrørende det Rederiet tilhørende S/S »Vestland« tillader jeg mig at oplyse følgende:

S/S »Vestland«, ført af Kaptajn H. F. V. Schultz, afgik velbemandet og udrustet fra Narvik den 9. April 1915 med en Ladning Jærnerts bestemt til Middlesborough i England. Sejladsen foretoges indenskærs med Lods ombord, indtil Aalesund, hvor Lodsen kvitteredes, og Skibet fortsatte Rejsen efter at have sendt Post i Land den 11. April 1915. Siden Skibets Afgang fra Aalesund har man intet hørt fra Skib eller Besætning. Da den ovennævnte Rejse sædvanlig anslaas til højst 4 Dage, og Skibet ikke var fremkommet inden denne Tid, satte Rederiet sig i Forbindelse med forskellige Rederier, hvis Skibe man erfarede havde befaret samme Rute samtidig med »Vestland«, men uden at man opnaaede Resultat.

Der er heller intet senere fremkommet med Hensyn til Skibets og Besætningens Skæbne.

Jeg tilføjer, at »Vestland« ikke er blevet optaget i Skibsregistret, da det sejlede paa Interimscertifikat.

Under 6. Juli 1915 er det blevet anmeldt for Skibsregistreringsbureauet som forsvundet.

København, d. 28. Januar 1918.

Med Højagtelse
Chr. Hede.

Nr. 62/1918. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 28. Juni 1918.
Sv. Bærentsen.
fg. Ass.

Afskrift:
Albert Jensen.
København, den 31. Januar 1918.
Rederi-Afdeling.

S/S »Vestland«.

Henholdende til Dags Telefonsamtale fremsendes vedlagt komplet Mandskabsliste for ovennævnte Baad. Samtidig oplyses, at der aldrig er foretaget Synsforretning angaaende dette Skib, idet Skibet jo først kommer ind under denne Lovparagraf, naar

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

det første Gang kommer til dansk Havn, men blev Baaden, som var norsk, overtaget af os i Shields i Marts 1915, gik i Ballast til Narvik og lastede Erts for Middlesborough og forliste saaledes paa sin første Rejse.

Med Højagtelse

Albert Jensen.
(Navn.)

Til
Handelsministeriet,
Holmens Kanal 9.

Nr. 62/1918. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 28. Juni 1918.

Sv. Bærentsen.
fg. Ass.

S/S »Vestland«.

Hans Frederik Vilhelm Schultz, Skibsfører, født Horsens 7. Marts 1876. De Efterladte er Fru Thekla Schultz, 33 Aar gammel, og 2 Børn, henholdsvis 1¾ og ¾ Aar. Adrs.: Blekingsgade 8, København.

Jens Christian Andersen, 1. Styrmand, født Troense pr. Svendborg 22. Juni 1858. Gift. De Efterladte er Fru Vilhelmine Andersen og fem Børn, hvoraf tre over 25 Aar, 1 paa 18½ Aar og 1 paa 13½ Aar. Adrs.: Arconagade 12, København V.

Hans Peter Larsen, 2. Styrmand, født 2. Septbr. 1887. Ugift. Forsørger sin Moder og Søster. Adrs.: Herluf Trollesvej 1 St. København F.

Sven Lorentz Jonsson, Baadsmand. Svensk. Gift. Fødested ubekendt. Hans Efterladte er Fru Ingridstine Jonsson Mulatorp, Gøkalund, Kalmarlän, Sverrig.

Jørgen Hansen Thyge, Tømmermand, født 13. Aug. 1857, Gift. De Efterladte er Fru B. J. Thyge, født 30. Januar 1861, og 8 Børn, hvoraf 5 er over 18 Aar, 1 paa 18 Aar, 1 paa 14 Aar og 1 paa 10 Aar. Adrs.: Bagergade 3, Rønne.

John Bruno Blixt, Matros, født i Sverrig 23. Maj 1895. Har dansk Indfødsret. Ugift. Har tildels maattet understøtte sine Forældre. De Efterladte er J. F. Blixt, Olsker pr. Allinge.

Rasmus Jørgen Rasmussen, Matros, født 2. August 1865. Gift. De Efterladte er Anette Kathrine Rasmussen, 1 voksen Datter af 1. Ægteskab og 1 Søn, 10 Aar, af 2. Ægteskab. Adrs.: Endelave pr. Horsens.

B. G. Schmitbauer, Letmatros, norsk, Fødested ubekendt, Alder ca. 23 Aar. De Efterladte er Rederiet ubekendt.

Jarnis Arnestad, Letmatros, norsk, Fødested ubekendt, Alder ca. 20 Aar. De Efterladte er Rederiet ubekendt.

Hans Peter Groth, 1. Maskinmester, født Svendborg 21. Maj 1878. Gift. De Efterladte er Fru Groth, 29 Aar gammel, 2 Børn, henholdsvis 7 og 1 Aar. Adrs.: Strandlinien, Dragør.

Carl Davidsen, 2. Maskinmester, født Hammel 11. Juli 1886. Ugift. De Efterladte: Smedemester D. Davidsen, Hammel, Alder 61 Aar. Maskinmester Davidsen havde ingen at forsørge.

M. Jørgensen, 3. Maskinmester, født 28. Marts 1891. Ugift. De Efterladte er hans Fader Chr. Jørgensen, Væth pr. Langaa. De nærmere Forhold er Rederiet ubekendt.

Karl Johansen, Fyrbøder, norsk, Fødested ubekendt, Alder ca. 23 Aar. De Efterladte er Rederiet ubekendt.

T. Lunber, Fyrbøder. Har ingen Oplysninger angaaende denne Mand.

Lars Johansen, Fyrbøder, svensk. Fødselsaar og Dag ubekendt. Alder ca. 21 à 22 Aar. De Efterladte er Rederiet ubekendt.

Frank Makki, Fyrbøder, finsk, Alder ca. 19 Aar. De Efterladte er Rederiet ubekendt.

Haavard Petersen, Fyrbøder, norsk, Alder er ubekendt. Hans Efterladte er hans Fader, som er ansat i Firmaet Luossavaara Kiirunavaara A/B. Narvik.

Karl Ekstrøm, Fyrbøder, svensk, Alder ca. 35 Aar. De Efterladte er hans Moder, Fru Nelly Ekstrøm, Sødergaten 45, Helsingborg.

Karsten Kristiansen, norsk. Alder ca. 22 Aar. De Efterladte er Rederiet ubekendt.

Th. Gordon, Lemper, engelsk. De Efterladte er Rederiet ubekendt.

Johan Benjamin Streton, Hovmester, født København 26. Februar 1878. Gift.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

De Efterladte er hans Enke Johanne Streton, født 17. Novbr. 1879, 1 Barn (Dreng), født 24. Novbr. 1914. Adrs.: Bredegade, Frederiksberg.

Carl Christian Pedersen, Kok, født København 18. August 1892. Ugift. De Efterladte er hans Moder, Enkefru Hanne Pedersen, 47 Aar gammel. Blev delvis forsørget af Sønnen. Adrs. Annasvej 1, Stuen. Hellerup.

K. M. Johansen, Donkeymand, norsk, Fødselsaar og Dag ubekendt. De Efterladte er Rederiet ubekendt.

B. Gundersen, Smører, norsk, Fødselsaar og Dag ubekendt. De Efterladte er hans Enke, Kristine Gundersen, Kirkegaten 36, Haugesund, Norge.

O. A. Olausson, Matros, norsk, Fødselsaar og Dag ubekendt. Gift. De Efterladte er Fru Olausson. Adrs.: H. Stang, Grebbestad, Norge. Bernadine. De nærmere Forhold er Rederiet ubekendt.

E. Larsen, Matros, norsk. Ugift. Fødselsaar og Dag ubekendt. De Efterladte er hans Fader, Engel Larsen, Kalvenæs, Bergen. De nærmere Forhold er Rederiet ubekendt.

Carsten T. Nielsen, Matros, norsk, Alder ca. 31 Aar. Hans Efterladte er hans Fader, Jakob Nielsen, Risør, Norge. Nærmere Forhold ubekendt.

Nr. 62/1918. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 28. Juni 1918.

Sv. Bærentsen.
fg. Ass.

Afskrift:

Registrerings- og Skibsmaalings-Bureauet.
København, den 12. Februar 1918.

I Anledning af Handelsministeriets Skrivelse af 8. d. M. — J.-Nr. 149/1918 — angaaende S/S »Vestland«, der tilhørte Aktieselskabet Dampskibet »Vestland« her af Staden med Direktør Poul Albert Jensen ligeledes her af Staden som bestyrende Reder, hvilket Skib var forsynet med et af det danske Konsulat i Newcastle den 25. Marts 1915 udstedt midlertidigt Nationalitets-Certifikat, skal Bureauet herved tjenstlig meddele, at da Skibet ifølge Anmeldelse af 6. Juli 1915, af hvilken en Genpart vedlægges, maatte anses for forlist, blev Skibet ikke optaget i Skibsregistret, hvorimod der skete Tilførsel om Forliset til Bureauets Forhandlings- og Beslutnings-Protokol.

Interims-Certifikatet, der ifølge Anmeldelsen fandtes i Skibet, er gaaet tabt med dette.

Det tilføjes, at Bureauet ved Skrivelse af 26. August 1915 har tilstillet Sø- og Handelsretten en Genpart af den omhandlede Forlisanmeldelse i Overensstemmelse med Forskriften i Justitsministeriets Cirkulære Nr. 69 af 31. Maj 1895.

(Navn.)

Til
Handelsministeriet.

Nr. 62/1918. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 28. Juni 1918.

Sv. Bærentsen.
fg. Ass.

Genpart*):

Reg. Dbg. 504/1915. (7. Juli 1915. Nr. 4.)

Fremlagt til Forhandlings- og Beslutningsprotokollen, pg. 785, den 24. August 1915.

la Cour.
Regs.
(L. S.)

Anmeldelse om Udslettelse af Skibsregistret paa Grund af Forlis, Kondenmation efter Søskade eller lign. af dansk Skib i Henhold til Skibsregistrerings-Lovens §§ 58 og 62 (jfr. Sølovens § 40 og Sørets-Lovens §§ 9 og 11).

Herved anmeldes til Udslettelse af Skibsregistret:

Dampskibet »Vestland« af København, i hvilken Anledning følgende nærmere Oplysninger meddeles:

Skibet er bygget af Staal i West-Hartlepool i Aaret 1898.

Interimscertifikatet er afleveret til Kaptajnen.

Registreringsbogstaver ikke udstedt.

Register Tonnage: Brutto: 3 538. Netto: 2 224.

*) Gengives her i Uddrag.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

I Lloyds Klasse 100 A. 1.

Værdi 55,000 Pd. Sterling.

Assureret i Kgl. oktrojerede Sø-Assurance Komp. og »Skandinavia«.

Assurancesum:

Aarsfragt	Kr.	60,000
Interesse	—	250,000
	Kr.	650,000

Rederiets Navn og Hjemsted: Aktieselskabet Dampskibet »Vestland«.

Fører: Hans Frederik Vilhelm Schultz, København, født i Horsens 7. Marts 1876.

Besætningens Størrelse: 27 Mand incl. Kaptajnen.

Ingen Passagerer.

Ladningen bestod af 5,297,100 kg Jernerts.

Afsender: Luossavaara Kiirunavaara Aktiebolag.

Rejsen:

Afgangssted: Narvik.

Afgangstid: 9. April 1915.

Bestemmelssted: Middlesborough.

Forliset: Sted ubekendt. Baaden passerede Aalesund den 11. April, siden er intet hørt eller set angaaende Baadens Skæbne.

Vejret har, ifølge Norske Meteorologiske Vejrkort, været moderat.

Særlige Oplysninger:

Skibets Dybgaaende var: For 22' 1"; Agter 22' 4".

Skibet medførte 2 Redningsbaade, 1 Motorbaad og 1 Jolle. Desuden fandtes

2 Patentankre og 1 Reserveanker og

1 Kronometer.

Dampskibet havde Maskiner af 1,300 indic. H. K.

Dækslast førtes ikke.

Lods var ombord fra Narvik til Aalesund.

Hele Besætningen formodes at være gaaet tabt.

Det formodes, at Skibet er stødt paa en Mine.

Ingen Søforklaring, da hele Besætningen formodes at være gaaet tabt.

Udstedelssted: København.

Datum: Den 6. Juli 1915.

Anmelderens Underskrift: *Albert Jensen.*

Livsstilling: Korresponderende Reder.

Bopæl: Kalvebod Brygge Nr. 2.

For Aktieselskabet Dampskibet »Vestland«.

Genpartens Rigtighed bekræfter Registrerings- og Skibsmaalings-Bureauet.

København d. 12. Febr. 1918.

la Cour.
Registrator.

Nr. 62/1918. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 28. Juni 1918.

Sv. Bærentsen.
fg. Ass.

For Rederiet mødte Skibsreder Albert Jensen, der fremlagde 1 Bilag.

Det fremlagte Dokument lyder saaledes:

S/S »Vestland«, forhen »Sama« af Bergen.

Tidligere Reder:

Jacob Christensen, Bergen.

Brutto Register Tonnage: 3 384.

Netto — — 2 198.

Dødvægt: ca. 5 750 Tons.

Bygget: West Hartlepool 1898, Maj Maaned.

Værft: W. Gray & Co.

Klasse: Lloyd's ✠ 100 A. 1.

Klassen fornyet: England Marts 1915.

Kasko	Kr.	650,000	Kgl. oktr.
Sø-Interesse	—	50,000	—
—	—	50,000	W. Bäncke & Co.
—	—	150,000	»Skandinavia«.
Aarsfragt	—	60,000	—
Fragt	—	20,000	—
	Kr.	980,000	

Kasko	Kr.	747,500	Krigsforsikring.
Interesse	—	150,000	»Skandinavia«.
Fragt	—	80,000	—
	Kr.	977,500	

Overtaget: W. Hartlepool 18. Marts 1915.

Afr.: 24. Marts.

Ank.: Narvik 4. April.

Afr.: Narvik 9. April.

Afr.: Aalesund 11. April.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Da man i August Maaned endnu intet havde hørt fra Skib eller Mandskab, blev Skibet betragtet som forlist ved Søulykke, og Forsikringssummen, Kr. 980,000, blev udbetalt af Sø-Assurandørerne som følger:

»Skandinavia«:

12. August 1915	Kr.	230,000
Kgl. oktr.:		
14. August 1915	—	700,000
W. Bäncke & Co.:		
3. December 1915.....	—	50,000
	Kr.	980,000

Nr. 62/1918. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 28. Juni 1918.

Sv. Bærentsen.
Ass.

For det kgl. oktrojerede Søassurance Kompagni mødte Kaptajn Michelsen.

Skibsreder Albert Jensen henholdt sig til de i den blandt Bilagene værende Skrivelse til Handelsministeriet af 28. Januar 1918 indeholdte Oplysninger samt til de i det af ham fremlagte Bilag indeholdte Oplysninger.

Han tilføjer, at Skibet var ladet med 5 300 Tons Jernerts. Komparenten foreviser Certeparti, ifølge hvilket Firmaet stod som Aflader. Firmaet Müller & Co. repræsenterede Modtagerne, men hvem disse var, ved Komparenten ikke. Komparenten ved, at Skibet tidligere har sejlet meget med Jernerts, men hvor stor Last det har haft, ved Komparenten ikke. Skibet havde ingen Mellemdæk. Komparenten mener, at der var Langskibsskot i Skibet, men Komparenten ved det ikke bestemt.

Fra Kaptajnen paa »Gisko«, der forlod Aalesund samme Dag som »Vestland« (11. April), har Komparenten faaet Meddelelse om, at Vejret havde været »moderat«.

Komparenten har set Meteorologisk Instituts Kort for det paagældende Tidsrum og ved ogsaa deraf, at Vejret har været moderat.

Rederiet satte sig bl. a. i Forbindelse med Archangelsk for at bede de Skibe, der sejlede ud derfra, om at se efter »Vestland«, men der er ikke kommet nogen Oplysning ad den Vej.

Skibet er ikke blevet besigtiget i København.

Den fremlagte Mandskabsliste indeholder alle de Oplysninger om Mandskabet, som Rederiet er i Besiddelse af. Rederiet har været i Forbindelse med alle de paagældende Efterladte, forsaavidt det har kendt deres Adresse.

Komparenten bemærker sluttelig, at han først for 8 Dage siden har kendt Bestemmelsen i Lov 12. April 1892 § 11 om Indsendelse af Indberetning til Justitsministeriet og erkender ikke at have gjort dette.

Komparenten vedtog en Bøde i Mindelighed paa 50 Kr. til Statskassen for Overtrædelse af nævnte Lovbestemmelse.

Søforhøret sluttet.

Retten hævet.

K. Sindballe.

H. S. A. Olsen. *V. T. Hein.*

»Vestlands«
Rederi: Albert Jensen, Kjøbenhavn.
Reg. Tonn. Br.: 3538.
Reg. Tonn. Net.: 2224.
Tons DW.: 5300.
Bygningssted: W. Hartlepool.
Bygningsaar: 1898.
Materiale: Staal.
Klasse: Lloyd's Reg. ✠ 100 A 1
Assurance: Kr. 980,000. —

268. 3m. Skonnert »EMILIE« af Thurø.

Bortcblevet paa Rejse fra Fovey til Odense (afsejlet 6. November 1915) med 370 Tons Ler. 6 Omkomne.

Søforhør foreligger ikke. Ifølge Skibets Forlisanmeldelse, dateret Thurø den 26. Juli 1916, vides siden Afrejsen intet om »Emilie«, der antages forlist med Mand og Mus.

Skibets Besætning bestod af:

Kaptajn K. L. Rasmussen af Thurø.

Styrmand R. Andersen af Troense.

Matros Hans Hansen af Gudme.

Letmatros Hans M. Jørgensen af Kjøbenhavn.

Letmatros Oskar Petersen af Kjøbenhavn.

Ungmand Folmer Hansen af Thurø.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

»Emilie«s
Rederi: R. S. Hansen. Thurø.
Reg. Tonn. Br.: 235.
Reg. Tonn. Net.: 199.
Bygningssted: Thurø.
Bygningsaar: 1908.
Materiale: Eg og Bøg.
Klasse: Bur. Ver. ✠ 16 $^{2}/_{3}$ G. 1. 1.
Assurance: Kr. 44,000. Svendborg Søassurance.

—

269. Skonnert »SATURN« af Marstal.

Borteblevet paa Rejse fra Bonne Bay til Cork (afsejlet 27. Januar 1916) med 130 Tons Klipfisk. 4 Omkomne.

Søforhør foreligger ikke. Ifølge Skibets Forlisanmeldelse, dateret Marstal den 29. Juli 1916, vides siden Afrejsen intet om »Saturn«, der formenes forlist med Mand og Mus.

Skibets Besætning bestod af:

Kaptajn Anders Christian Ferdinand Nielsen af Marstal.

Styrmand Hans Herman Olsen af Marstal.

Ungmand Albert Herman Clausen af Magleby.

Kok Emil Rasmus Martin Petersen af Magleby.

»Saturn«s
Rederi: Hans Petersen. Marstal.
Reg. Tonn. Br.: 99.
Reg. Tonn. Net.: 79.
Bygningssted: Ærøskøbing.
Bygningsaar: 1912.
Materiale: Eg.
Klasse: Bur. Ver. 16-6 $^{2}/_{3}$ G. 1. 1.
Assurance: Kr. 19,200. Søassuranceforeningen »Ærø«.

—

270. Fiskerfartøj »NORDLYSET« af Esbjerg.

Borteblevet under Fiskeri i Nordsøen (afsejlet fra Esbjerg den 12. Februar 1916). 5 Omkomne.

Udskrift af Frederikshavn Købstads og Horns Herreds Ekstraretsprotokol.

Aar 1916 den 27. Marts Formiddag Kl. 10 blev Frederikshavn Købstads Søret sat paa Raadhuset og beklædt af Formanden, Borgmester Holsøe, tilligemed Søretsmedlemmerne Lodsoldermand M. Jensen og Kaptajn O. Thorsøe, hvor da foretoges:

Nr. 98/1916. Subsidiært Søforhør efter Begæring af Byfogden i Esbjerg i Anledning af, at Fiskekutter »Nordlyset« af Esbjerg formodes at være forlist.

Der fremlagdes en Rapport af 22. ds. kontinueret 23. ds. med 1 Bilag med Paategning af 24. ds, fra Byfogden i Esbjerg.

Det fremlagte lyder saaledes:

Rapport.

Onsdagen den 22. Marts 1916.

I Anledning af vedlagte Skrivelse af 13. ds. fra Borgmesterfuldmægtig A. Fritsche i Esbjerg, hvori er begært tilvejebragt Oplysninger om Fiskekutteren »Nordlyset«s Forlis i Nordsøen under Stormen den 16. f. M., har vi undertegnede efter Ordre anstillet Undersøgelse og afhørt efternævnte Personer.

I. Fremstod Fiskeskipper Christian Pedersen Lassens Søster Maren Margrethe Berentsen, f. Lassen, 44 Aar gl., Islandsgade Nr. 21 Esbjerg, der er gift med Frugthandler Rasmus Hansen Berentsen.

Hun forklarer, at hendes Broders fulde Navn er Christian Pedersen Lassen, han er ugift, men har i flere Aar samlevet med Amalie Jørgensen, Frihedsvej Nr. 44, Bollesager, Skads Herred. Kptd. mener, at Amalie er den der bedst kan give Oplysning om Christian Pedersen Lassens Forhold. Kptds. Moder, Enke Marie Lassen i Hjerting, Skads Herred, er ligeledes istand til at give Oplysning om Sønnens Forhold. Kptd. ved, at Christian Pedersen Lassen var Ejer og Fører af Fiskekutteren »Nordlyset«. Med Fartøjet var forhyret Kptds. Broder, Hans Paulsen Lassen, Fisker Martin Pederen, Fisker Chr. Thomsen og Drengen Valdemar Jensen, alle af Esbjerg.

Christian Pedersen Lassen forlod Esbjerg Havn med Kutteren og det fornævnte Mandskab den 12. Februar d. A. for at gaa paa Fiskeri i Nordsøen. Fiskeskipper Christian Nordkap, Kutteren »P. Skou« af Frederikshavn, skal have set »Nordlyset« i rum Sø den 16. f. M.; iøvrigt er der ikke hørt det mindste til Kutteren og Mandskabets Skæbne, og Kptd. er af den Overbevisning, at Kutteren er forulykket i Nordsøen under

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Stormen den 16. f. M. og gaaet under med Mand og Mus. Kptd., der erklærede sig ude af Stand til at oplyse yderligere, blev derefter dimitteret.

II. Saa fremstod Fisker Hans Poulsen Lassens Hustru Ingeborg Christine Lassen f. Christensen, 33 Aar gl., Islandsgade 26, 1., der forklarede, at hendes Mand var forhyret med Kutteren »Nordlyset« E. 109, og var med paa Fartøjets sidste Rejse. Kutteren forlod Esbjerg den 11. Februar d. A. om Formiddagen ved 10-Tiden for at gaa paa Nordsøfiskeri. Ombord var

Skipperen, Christen Pedersen Lassen,
Kptds. Mand, Hans Poulsen Lassen,
Fisker Martin Pedersen,
Fisker Chr. Thomsen og
Drengen Valdemar Jensen.

Der er ikke, siden de forlod Havnen med Fartøjet, hørt det mindste til deres Skæbne udover, at Fiskeskipper Christian Nordkap af Frederikshavn skal have udtalt sig med, at han har set Kutteren »Nordlyset« i rum Sø under Stormen den 16. f. M.

Kptd. er af den Overbevisning, at Fartøjet er gaaet under med Mand og Mus. Hun ved, at »Nordlyset« var et godt og sødygtigt Skib. Hendes Mand havde sejlet med Kutteren siden November i Fjor. Der var et godt Forhold mellem Skipperen og Mandskabet. Kptds. Mands rette og fulde Navn er Hans Paulsen Lassen, og han er født den 27. Januar 1875 i Stenderup i Slesvig. Hun ved ikke, om han er dansk Undersaat. De indgik Ægteskab med hinanden den 9. Oktober 1903 i Guldager Kirke, og de sidste 9 Aar har de boet her i Esbjerg. I Ægteskabet er 3 Børn. Manden efterlader sig ingen Formue og Kptd. lever i smaa Kaar med Børnene. Manden var ulykkesforsikret for 2,500 Kr.

Oplæst. Aftraadt.

Saa fremstod Fisker Martin Pedersens Forlovede, Annine Karoline Jensen, 28 Aar gl., Skolegade 73, Esbjerg, der forklarede, at de har været forlovet i 4 Aar og skulde have været gift nu i Sommer. De har haft et Barn sammen, som døde i August 1914, og i de sidste 3 Aar har Martin Pedersen forsørget hende. Hun er ikke frugtsommelig. Martin Pedersen kom ombord i Kutteren »Nordlyset« den 11. Februar d. A. og det var første Rejse han var med Fartøjet. Kutteren forlod Esbjerg Havn samme Formiddag, som han kom ombord, og Kptd. har ikke siden hørt det mindste til Kutteren og Mandskabets Skæbne. Hun er af den Overbevisning, at Kutteren under Stormen den 16. f. M. er gaaet under med Mand og Mus. Hun foreviste Daabsattest for Martin Pedersen, hvoraf fremgaar, at hans fulde Navn er Martin Pedersen og at han er født den 20. Juni 1886 i Risum By, Aasted Sogn, og Søn af Indsidder Peder Christian Jensen og Hustru Inger Andersen. Martin Pedersen efterlader sig ingen Formue og Kptd., der har mistet sin Forsørger, lever i smaa Kaar. Martin Pedersen var ulykkesforsikret for 2,500 Kr.

Oplæst. Aftraadt.

Saa fremstod Fisker Chr. Thomsens Hustru Laurine Kirstine Marie Thomsen, f. Jensen, 38 Aar gl., Østergade 53, Esbjerg, der forklarede, at hendes Mands rette og fulde Navn er Christian Marius Thomsen, og at han er født den 23. Oktober 1874 i Elling ved Frederikshavn. De blev gifte i Aaret 1900 og har i Ægteskabet 4 Børn. De sidste 9 Aar har de boet i Esbjerg. Manden har sejlet med Kutteren »Nordlyset« siden i Januar Maaned d. A., og han var ombord i Fartøjet, da dette den 11. f. M. forlod Esbjerg Havn for at gaa paa Fiskeri i Nordsøen. Hun har ikke siden hørt det mindste til Fartøjets eller Mandens Skæbne udover, at hun har hørt, at Skipper Christian Nordkap af Frederikshavn skal have udtalt sig med, at han den 16. f. M. observerede Fartøjet i rum Sø. Hendes Mand efterlader sig ingen Formue og hun lever i smaa Kaar med Børnene. Manden var ulykkesforsikret for 2,500 Kr., Hun er af den Formening, at Fartøjet den 16. f. M. er gaaet under i Stormen med Mand og Mus.

Oplæst. Aftraadt.

Saa fremstod Drengen Valdemar Jensens Moder Maren Kirstine f. Nielsen, 49 Aar gl., Smedegade Nr. 18, der forklarede, at hendes

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Søn. Valdemar Jensen, var forhyret med Kutteren »Nordlyset« som Kok. Drengen havde sejlet med Fartøjet 1½ Aars Tid og var med paa dettes sidste Rejse her fra Esbjerg den 11. f. M. Kptd. er af den Formening, at Kutteren er gaaet under i Nordsøen under Stormen den 16. f. M. Hun har ikke hørt det mindste til Kutteren eller Mandskabets Skæbne udover, at hun har hørt fortælle, at Fiskeskipper Christian Nordkap har set Kutteren i Nordsøen den 16. f. M., ca. 70 Kvartmil V. t. N. af Graadyb. Valdemar Jensen var ulykkesforsikret for 2,500 Kr.

Hun oplyste at Drengens fulde Navn er Otto Valdemar Jensen, og han er født den 11. Maj 1899 i Esbjerg. Hun har Forældremyndigheden over Drengen. Hun er nemlig skilt fra Manden. Drengen efterlader sig ingen Formue.

Oplæst. Aftraadt.

V. Jørgensen. *G. Petersen.*
Obt. P. B. 16.

Con. af 23. Marts 1916.

Fiskeskipper Christian Nordkap er eftersøgt i Esbjerg, men ikke antruffen.

Købmand Christensen, Skolegade, oplyste, at Christian Nordkap er rejst hjem til Frederikshavn, hvor han er gift og bosiddende.

V. Jørgensen. *G. Petersen.*
Obt. P. B. 10.

A. Fritsche.
cand. juris. Borgmesterfuldmægtig.
Esbjerg, den 13. Marts 1916.

Byfogedkontoret i Esbjerg.

Da Fiskekutter »Nordlyset« heraf Byen ikke er vendt tilbage efter at den i forrige Maaned sejlede ud paa Fiskeri, maa Fartøjet antages at være forlist under Stormen den 16. f. M. Ejeren af Fartøjet var Fisker Christian Pedersen Lassen, der som Fører af Fartøjet var ombord paa dette tilligemed en Broder. Paa Foranledning af disses paarørende tillader jeg mig herved at anmode det ærede Kontor om gennem et Søforhør at søge tilvejebragt Oplysninger om Fartøjets og de ombordværendes Skæbne.

Ærbødigst

A. Fritsche.

For Retten mødte Skipper Christian Nordkap af Frederikshavn. Han forklarer, at han med sin Kutter »P. Schou« laa for Anker i en Afstand af ca. 1,400 Favne fra »Nordlyset« under Stormen den 16. f. M. Dagen før havde det været sydvestlig Kuling, og om Natten havde »P. Schou« lidt Havari under Stormen. Den 16. blev det Orkan fra V. N. V. Saavel »Nordlyset« som »P. Schou« laa med fastslaaede Sejl. »P. Schou« laa for Anker og Motoren gik, og »Nordlyset« har sikkert ligget paa samme Maade. »Nordyset« laa V. t. N. for »P. Schou«. Om Eftermiddagen Kl. 4½ sprang »P. Schou«s Ankertov, og de lod det andet Anker gaa for at drive for dette og holdt op mod Vinden. Komparenten antager, at han sidst har set »Nordlyset« ved 4 Tiden; ved den Tid kom der stærke Havbyger, og Havet stod i et Skum, saa at de knap kunde se en Skibslængde fra sig. Med Hensyn til Stedet hvor »P. Schou« og »Nordlyset« laa, forklarer Komparenten, at det var ca. 55 Kvartmil V. t. N. for Lystønden ved Indsejlingen til Esbjerg. Begge Kutterne havde omtrent fulgtes med hinanden i 3 Dage.

Han forklarer, at Besætningen paa »P. Schou« er 4 Mand foruden ham selv, og han har forhørt hos disse, om de kan give yderligere Oplysninger; men de har sagt ham, at de intet har set. Komparenten bemærker, at han drev for Stormen i 14 Timer, hvorefter han gik ind ved Hjælp af Motoren, da Vejret dagedes, og de kom ind og fik Kending af Lyngvig Fyr. De saa da heller intet til »Nordlyset«. Komparenten kan ikke tænke sig andet, end at »Nordlyset« er brækket ned med det samme ramt af en Sø. Han kan ikke forklare yderligere.

Oplæst. Vedtaget. Aftraadt.

Søretten hævet.

Holsøe.

M. Jensen. *O. Thorsøe.*

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Udskrift af Esbjerg Købstads, Skads Herreds og Fanø Birks Justitsprotokol.

Aar 1916 den 8. April Eftermiddag Kl. 2, blev Esbjerg Købstads, Skads Herreds og Fanø Birks Søret sat og holdt paa Byfogedkontoret i Esbjerg i den ordinære Formands Fraværelse paa Rejse administeret af Fuldmægtig, cand. jur. H. Clausen med Søretsmedlemmerne S. H. Ibsen og N. H. Anthonsen, hvor da foretoges

Nr. 260/16. Søforhør til Oplysning om Fiskekutter »Nordlyset«s Forlis.

Der fremlagdes:

1 Udskrift af Frederikshavns Købstad og Horns Herreds Ekstraretsprotokol med 2 Bilag.

For Retten mødte Maren Margrethe Berendsen, der godkendte sin Forklaring til den fremlagte Rapport, hvorefter hun formoder Kutteren er forulykket under Stormen den 16. Februar d. A. Hendes Broder var selv Ejer af Kutteren, der er bygget her i Esbjerg i 1907. Den var ca. 42 Tons Brutto.

Kutteren var forsikret i »Forsikringen for Fiskerifartøjer« for 16,500 Kr.

Oplæst. Vedtaget. Aftraadt.

Endvidere mødte Ingeborg Kristine Lassen, f. Christensen, der ratihaberede sin Forklaring til Rapporten.

Oplæst. Vedtaget. Aftraadt.

Saa fremstod Annine Caroline Jensen, der ligeledes ratihaberede sin Forklaring til Rapporten.

Oplæst. Vedtaget. Aftraadt.

Endvidere mødte for Retten, Laurine Kristine Thomsen, der godkendte sin Forklaring til Rapporten.

Oplæst. Vedtaget. Aftraadt.

Saa fremstod Maren Kristine Jensen, f. Nielsen, der ratihaberede sin Forklaring til Rapporten.

Oplæst. Vedtaget. Aftraadt.

Søforhøret sluttet.

Søretten hævet.

Harry Clausen.
est.

N. H. Anthonisen. *S. H. Ibsen.*

»Nordlyset«s
Rederi: C. P. Larsen. Esbjerg.
Reg. Tonn. Br.: 43.
Reg. Tonn. Net.: 14.
Bygningssted: Esbjerg.
Bygningsaar: 1907.
Materiale: Eg og Bøg.
Klasse: —
Assurance: Kr. 16,500. Forsikringen af danske Sejlfartøjer til Fiskeribrug.

---

271. S/S »ASGER RYG« af København.

Borteblevet paa Rejse fra Newcastle on Tyne til Algier (afsejlet 4. April 1916) med 1275 Tons Kul. 15 Omkomne.

Sø- og Handelsretten i København gør vitterligt:

Aar 1916 den 6. Maj Kl. 10 blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand: Kriminalretsassessor Rump og dens Medlemmer, Kommandør Bræstrup og Kaptajn Wrisberg, og foretoges:

Nr. 64/1916. Søforhør i Anledning af, at Dampskibet »Asger Ryg« (N. L. W. J.) er forsvundet paa Rejse fra Tynen til Algier i April—Maj 1916.

For Rederiet mødte Skibsinspektør, Kaptajn Hagedorn og Maskininspektør Kaae.

For Krigsassurancen mødte Kaptajn Fenger.

For Kaskoassurandørerne, De private Assurandører mødte Kaptajn Fabricius.

For diverse Assurandører af Interesse og Fragt mødte Kaptajn P. Brink.

Der fremlagdes en Rapport samt Fortegnelse over Besætningen.

Den fremlagte Rapport og Fortegnelse lyder efter hinanden saaledes:

Kopi:

Rapport
S/S. »Asger Ryg«.
N. L. W. J.

Skibet afgik fra Tyne Dock den 4. April med en fuld Ladning Kul bestaaende af 1 275 15/20 Tons og en Bunkerbeholdning af 301 Tons bestemt til Algier.

Den 10. April modtog Rederiet et Telegram fra Lloyds i London saalydende: »Baad mærket Asger Ryg af København

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

er set Syd for Isle of Wight i havareret Tilstand.«

Efter at der er vekslet Telegrammer med Signalstationen ved Gibraltar og med Mægleren i Algier, fremgaar det, at Skibet ikke er passeret Gibraltar og heller ikke kommet til Algier. Der er derfor nu Sandsynlighed for, at Skibet er gaaet tabt.

»Asger Ryg« var bygget i Tønning 1902 efter Germanische Lloyds højeste Klasse ✠ 100 A. L. (E) og maalte 1135,96 Tons brutto og 673,00 Tons netto og havde en Maskine paa 550 indicerede Hestes Kraft. Det var af almindelig raisen-quarter-deck-Typen.

I September 1905 gennemgik det sin Klasse Nr. 3 ved Københavns Flydedok og Skibsværft, og Skibet saavelsom Maskineriet blev da sat i fuldstændig god Stand. Det var et godt og stærkt Skib.

Det var sidste Gang her i København i Slutningen af Januar og Begyndelsen af Februar d. A.

Antagelig er Skibet gaaet bort i Krigszonen, og er det sandsynligt, at det er stødt paa en Mine og derved pludselig gaaet under, da der siden slet intet er hørt fra det ud over den havarerede Baad.

Besætningen bestod af 15 Mand.

»Asger Ryg« tilhørte Dampskibs-Aktieselskabet »Skjalm Hvide«, hvis bestyrende Reder er Marius Nielsen, Østbanegade 3.

København, den 3. Maj 1916.

(tg) *I. Hagedorn,*
Skibsinspektør.

Nr. 64/1916. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 6. Maj 1916.

G. Torup,
Ass.

Fortegnelse over Besætningen ombord i S/S »Asger Ryg«.

Kaptajn I. C. Barløs, Aarhus, f. 1882, gift.

1. Styrmand Martin Julius Nyholm, Helsingør, f. 1876, gift.

2. Styrmand Holger Nic. Kelter Wesenberg, Hirtshals, f. 1874, gift.

1. Mester Hjalm Bjerregaard, København, f. 1884, gift.

2. Mester J. M. Hansen, Helsingør, f. 1884, gift.

Hovmester Hans Laur. Pedersen, Amager f. 1874, gift.

Kok Peder Louis Pedersen, f. i Rønne 1898.

Matros Edvin Harry Petersen, f. i København 1898.

Matros Herman Marius Brettenschneider, f. i Roskilde 1877, separeret.

Letmatros Helmer Richard Lindegren, f. i Sverige 1897.

Ungmand Einar Gøtje, Hellerup, f. 1897.

Ungmand Niels Viggo Magnus Bülow, f. i Nykjøb. Sj. 1899.

Fyrbøder Emil Jørgensen, f. i Rødby 1879.

Fyrbøder Albert Theodor Arthur Sofus Tofte, f. i Aalborg 1876.

Fyrbøder Hans Bernh. Hansen, f. i Nakskov 1889.

Nr. 64/1916. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 6. Maj 1916.

G. Torup,
Ass.

Rapporten oplæses for og vedstaas af Hagedorn og Kaae.

Kaptajn Hagedorn lover senere at fremlægge de i Rapporten nævnte Telegrammer.

Der er intetsomhelst hørt til Skibet. Skibet var godt og i enhver Henseende i fuld sødygtig Stand.

Kaptajn Hagedorn foreviser en i Dag modtaget Sejlerrapport fra S/S »Nykjøbing« her af Byen, hvori er anført, at dette Skib, som den 10. April Kl. 2,40 Formiddag passerede Quessant i en Afstand af 7 Kvartmil og Kl. 4,20 Eftermiddag Longship i en Afstand af 1 Kvartmil samme Dag, samme Dag var blevet forsinket ca. 1½ Time i Søen, idet en ubekendt Damper saas i Færd med at synke (torpederet), og at de styrede efter samme for muligt at bjærge Besætningen. Ved Ankomsten til Ulykkesstedet var Skibet dog sunket, og der var ikke noget at se til Besætningen. Dette var rapporteret til en engelsk Patrouillebaad.

Kopi heraf fremlagdes.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Den fremlagte Kopi er saalydende:

Kopi:

Rapport

Uddrag af S/S »Nykøbing«s Skibsdagbog.

Kl. 9 Fmd. den 10. April, da S/S »Nykøbing« paa Rejse fra St. Nazaire til Barry befandt sig ca. 40 Kml. S. t. V. ½ V. misv. fra Wolf Rock, observeredes en Damper ca. 6 Kml. tværs om B. B. i Færd med at synke, styrede straks ned efter samme; men samtidig dukkede en Undervandsbaad op, den satte Signalerne M. N. (stop øjeblikkelig), hvorfor Maskinen straks blev stoppet, først da Damperen var sunken, halede Undervandsbaaden Signalerne ned og forsvandt kort efter. — Styrede hen til Stedet, hvor Damperen var sunken, hvilket tog ca. 40 Minutter; men der var da ikke noget at se hverken til Baade eller Mennesker, kun nogle Vragstumper laa og flød paa Vandet. Den engelske Patrouilledamper, der samtidig kom tilstede, meddelte jeg det skete, og denne satte sin Baad ud og undersøgte Vraggodset. Damperen, der saas synke, havde Maskinen agter og var efter Chefen paa Patrouillebaadens Mening en Tankdamper, men Navnet fik jeg ikke og har trods forskellige Forespørgsler i England ikke kunnet faa Oplysninger om det; jeg er dog overbevist om, det ikke var S/S »Asger Ryg«.

Vejret var den Dag særdeles fint, omtrent stille og ingen Sø.

(tg.) *N. Jensen,*
Fører.

Nr. 64/1916. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 6. Maj 1916.

G. Torup,
Ass.

Skibsinspektør Hagedorn forklarede, at det efter det fremkomne kan antages, at »Asger Ryg« har været forsinket paa Rejse fra Tyne til Deal og derefter mulig af Storm i Kanalen. Der er ikke rapporteret fra noget Sted.

Oplæst. Vedtaget.

Søforhøret udsat.

Retten hævet.

Rump.

C. Bræstrup. *Wrisberg.*

Aar 1916 den 23. Oktober blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand: Kriminalretsassessor Rump og dens Medlemmer: Direktør Schmidten og Kommandør Bræstrup og foretoges

Nr. 64/1916. Søforhøret fortsat.

For Rederiet mødte Kaptajn Hagedorn.

For Krigsforsikringen mødte Forretningsfører E. Dreyer.

For de private Assurandører mødte Kaptajn Fenger.

For Grøn & Witzke mødte Kaptajn Friis Rasmussen.

For Theo. Koch & Co. mødte Kaptajn Mikkelsen.

For Marius Nielsen & Søn mødte Højesteretssagfører Fenger.

Der fremlagdes Erklæring fra Dampskibsselskabet »Skjalm Hvide« med 1 Bilag, indeholdende Oplysning om Vejrforholdene, 5 Telegram-Kopier med 1 Oversættelse, Skrivelser fra Foreign Office af 21. Juni 1916 og 27. Juli 1916 og fra Lloyds af 9. September 1916, alle med Oversættelse.

Den fremlagte Erklæring med Bilag lyder efter hinanden saaledes:

S/S. »Asger Ryg«.
N. L. W. J.

I Tilslutning til vor Rapport af 3. Maj d. A. kan vi oplyse, at vi nu er i Besiddelse af Meddelelser fra »Meteorological Office« i London, hvorfra vi har faaet tilsendt Vejrkortene for Dagene fra 6. til 11. April.

Ifølge Vejrkortene viser det sig, at Vejret i disse Dage har været godt i den engelske Kanal, idet den højeste Vindstyrke kun har været 5 regnet efter Skalaen 0—12.

Vindretningen har været varierende fra N. Ø. gennem Nord til Vest.

Endvidere fremgaar det af Kortene, at der ikke har hersket Taage.

Der er saaledes yderligere Sandsynlighed for, at Skibet maa være forulykket enten

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

ved at være stødt paa en Mine eller ved Torpedering.

København, den 23. Oktober 1916.

For Dampskibsselskabet »Skjalm Hvide« i Likv.

I. Hagedorn.

Nr. 64/1916. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 23. Oktober 1916.

Halvor Christensen,
fg. Ass.

Marius Nielsen & Søn.

Vejrforholdene i den engelske Kanal.
Den 6. April Vind N. Ø. & Nordlig Styrke 2—4.
Den 7. April Vind N. Ø. Styrke 1—4.
Den 8. April Vind Nordlig Styrke 2—3.
Den 9. April Vind N. & Vestlig Styrke 1—2.
Den 10. April Vind Nordlig Styrke 1—4.
Den 11. April Vind Vestlig Styrke 3—5.

Nr. 64/1916. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 23. Oktober 1916.

Halvor Christensen.
fg. Ass.

De fremlagte Telegramkopier og Skrivelser udelades af nærværende Akt, som affattede i fremmed Sprog.

De fremlagte Oversættelser deraf lyder efter hverandre saaledes:

Oversættelse
fra Engelsk af Telegrammer

Kb. London 12/kl. 65 15 w 9/48 20s
Holm og Wonsild Kb.

Baad mærket Asger Ryg Kjøbenhavn set slaaet i Stykker Syd for Isle of Wight. — Lloyds. — 18 36.

København d. 10/4 1916 Kl. 4.25.
Rp. 10 Lloyds Signalstation Gibraltar.
Damper Asger Ryg forlod Newcastle fjerde bestemt Algier Kulladning. Behag telegrafer naar passerende Gibraltar.
Marius Nielsen & Søn.

— - —

København d. 21/4 1916 Kl. 6.30.
D. Rp 10 Wats Wats Company Algier.
Er Damper Asger Ryg ankommet og hvornaar.
Marius Nielsen & Søn.

— — — —

Algier m. 370 9w 22/4 11 10.
Marius Nielsenson Shipowners Kbhavn.
Beklager Asger Ryg ikke ankommet.
Watts.

Gibraltar K. 495/30 10w 30 10 10 m East.
Marius Nielsen Son Kbh.
Asger Ryg ikke signaliseret Gibraltar — Lloyds Committee.

— — —

Nr 64/1916. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 23. Oktober 1916.

Halvor Christensen.
fg. Ass.

Oversættelse fra Engelsk.

Udenrigsministeriet.
21. Juni 1916.

Under Henvisning til den Note, som De venligst tilstillede mig den 15. d. M. angaaende Tabet af den danske Damper »Asger Ryg« i sidste April Maaned, har jeg den Ære at meddele Dem, at jeg af the Lords Commissioners of the Adminirality er underrettet om, at det synes sandsynligt, at dette Skib blev sænket af Undervandsbaade. En fjendtlig Undervandsbaad opererede ud for Sydkysten af Isle of Wight den 6. og 7. April, og den 9. April blev der modtaget en Rapport angaaende Fundet af en Baad hørende til Skibet i slemt beskadiget Tilstand. Da denne Baad blev samlet op en 9. April kan dette Skib ikke være det samme som det, der den 10. blev iagttaget i synkende Tilstand af Føreren af D. »Nykøbing«.

Jeg har den Ære at være....

(For Statssekretæren)

(sign.) *A. Law.*

Herr H. de Grevenkop-Castenskiold etc. etc. etc.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Nr. 64/1916. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 23. Oktober 1916.

Halvor Christensen.
fg. Ass.

Oversættelse fra Engelsk.

Udenrigsministeriet.
27. Juli 1916.

Med Hensyn til den Note (Nr. 2061), som De var saa venlig at tilstille mig den 3. d. M. angaaende Tabet af den danske Damper »Asger Ryg«, har jeg den Ære at oplyse, at jeg har modtaget Underretning om, at den Baad, som hørte til det Fartøj, som omhandles i Deres Note, blev fundet omtrent 27 »miles« Syd til Øst for the Nab. Den var øjensynlig bleven slemt forslaaet, Lønningerne manglede saavelsom 3 Planker af Bunden, og en Kobber Luftkasse i Agterenden var fuldstændig fladtrykt. Kun Boven og Agterenden var forbundet med Planker, og langs hele Bunden af Baaden var Kølen skilt fra Plankerne. 2 Redningsbøjer blev ogsaa fundet i Nærheden, men ingen af dem bar noget Navn. Det Navn, der var malet paa Baaden, var »Asger Ryg«, København.

Baaden blev ikke bjærget, og der kan ikke skaffes yderligere Oplysninger.

Jeg har den Ære at være....

(For Statssekretæren)

(sign.) *A. Law.*

Herr H. de Grevenkop Castenskiold etc. etc. etc.

Nr. 64/1916. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 23. Oktober 1916.

Halvor Christensen.
fg. Ass.

Oversættelse fra Engelsk.

Lloyd's
9. September 1916.

.....

Jeg tillader mig at anerkende Modtagelsen af Deres Brev af 7. d. M. vedrørende D. »Asger Ryg«, og jeg har den Fornøjelse at meddele Dem, at ifølge vore Protokoller passerede denne Damper Dungeness den 5. April og Beachy Head den 6. April.

Følgende Stykker staar i »Lloyds Liste« henholdsvis af den 10. April og den 27. April.

London 9. April — En Baad mærket »Asger Ryg, København« er bleven set slemt slaaet i Stykker Syd for Isle of Wight.

Algier den 20. April. — Den danske Damper »Asger Ryg«, som forlod Tyne den 4. April bestemt til denne Havn med en Kulladning, er ikke ankommen, og man frygter for, at der er tilstødt den en Ulykke.

Med Højagtelse

(sign.) *John B. Watson.*
for Sekretæren.

Messrs. Watts, Watts & Co. Ltd.
Milburn House, Dean Street, Newcastle on Tyne.

Nr. 64/1916. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 23. Oktober 1916.

Halvor Christensen,
fg. Ass.

Kaptajn Hagedorn forklarer, at Oplysningerne om Vejrforholdene er Afskrifter af de engelske officielle Vejrrapporter. Han bekræfter, at de fremlagte Telegramkopier er tagne af de originale Telegrammer.

Kaptajn Hagedorn bemærker, at yderligere Oplysninger har ikke kunnet tilvejebringes.

Søforhøret sluttet.

Retten hævet.

Rump.

C. Bræstrup. *Schmidten.*

»Asger Ryg«s
Rederi: »Skjalm Hvide«. Kjøbenhavn.
Reg. Tonn. Br.: 1134.
Reg. Tonn. Net.: 673.
Bygningssted: Tønning.
Bygningsaar: 1902.
Materiale: Staal.
Klasse: Germ. Lloyd ✠ 100 A L. (E).
Assurance: Kr. 924,000. Krigsforsikringen for danske Skibe m. fl.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

272. 2m Fiskerfartøj »RUTLAND« af Vestmanhavn.

Borteblevet under Fiskeri ved Island (afsejlet fra Vestmanhavn i Juni 1916). 15 Omkomne.

Søforhør foreligger ikke. Ifølge Skibets Forlisanmeldelse, dateret Thorshavn den 27. September 1920, vides intet om »Rutland«, der formenes forlist med Mand og Mus, siden Skibet den 12. September 1916 passerede Langanes (Island) paa Rejse til Færøerne.

Skibets Fører var Joen Magnus Olsen af Vestmanhavn.

»Rutland«s
Rederi: Paul Olsen, Vestmanhavn.
Reg. Tonn. Br.: 89.
Reg. Tonn. Net.: 89.
Bygningssted: Vikedal.
Bygningsaar: 1880
Materiale: Eg og Fyr.
Klasse: —
Assurance: Kr. 7000. Færøernes gensidige Forsikringsforening for Sejlfartøjer til Fiskeribrug.

---

273. Galease »CHRISTIAN IX« af Fejø.

Borteblevet paa Rejse fra Kiel til Aalborg (afsejlet 1. August 1916) med 65 Tons Koks. 2 Omkomne.

Udskrift af Fejø Birks Justitsprotokol.

Aar 1916 den 22. November Eftermiddag Kl. 3 blev Fejø Birks Søret sat paa Tingstedet af den ordinære Dommer med de tilkaldte Søretsmedlemmer, fhv. Dykker Anders Petersen og fhv. Skibfsører Christoffer Borre Hansen, begge af Fejø, og blev da foretaget:

Nr. 1/1916. Forhør i Anledning af at Galeasen »Christian IX« af Fejø er forsvunden.

Der fremlagdes:

1. en den 13. d. M. dateret Kommunikation fra Lolland-Falsters Stiftamt af en den 10. d. M. dateret Skrivelse fra Justitsministeriet,
2. en dermed fulgt Anmeldelse af 21. September d. A. fra Alfred Kristensen af Næstved,
3. en Udskrift af Fejø Birks Synsprotokol for Sejlskibe.

De under 1—3 nævnte Bilag lyder efter hverandre saaledes:

Nr. 1/1916. Fremlagt i Fejø Birks Søret den 22. November 1916.

J. Schrøder.

A. Nr. 16/16. Fremlagt i Næstved Købstads Søret den 18. December 1916.

Diderichsen.

Lolland-Falsters Stiftamt.
Nykøbing F., den 13. November 1916.

Justitsministeriet har under 10. ds. tilskrevet Amtet saaledes:

»Ved at fremsende hosfølgende hertil indkomne Anmeldelse, hvorefter Galeasen »Kristian IX« af Fejø anses for at være forlist, skal man anmode Hr. Kammerherren om at ville foranledige, at det i Lov Nr. 72 af 12. April 1892 § 9 sidste Stykke, jfr. §§ 11, første Stykke, og 12, ommeldte Søforhør kan blive optaget, idet De, forsaavidt det maatte vise sig, at Søforhøret vil være at optage ved en under en anden Overøvrighedskreds værende Ret, bedes oversende Sagen til vedkommende Overøvrighed med fornøden Oplysning i saa Henseende.«

Hvilket tjenstlig meddeles til videre Foranstaltning, hvorom Underretning eventuelt imødeses.

W. Oxholm.

Til
Birkedommeren i Fejø Birk.

Nr. 1/1916. Fremlagt i Fejø Birks Søret den 22. November 1916.

J. Schrøder

A. Nr. 16/16. Fremlagt i Næstved Købstads Søret den 18. December 1916.

Diderichsen.

Alfred Kristensen.
Hans Olsen Birksted.
Import af
Kul, Trælast, Korn og Foderstoffer.
Fabrikation af
Cementtagsten og Cementrør.
Telegramadresse: Birksted.
Telefoner: 43 & 33. Privat 151.
Næstved, den 21. September 1916.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Til
Justitsministeriet,
København.

Galeasen »Kristian IX« af Fejø, Kaptajn H. O. Kristensen.

Anmelder herved ovenstaaende Skib som forsvundet.

Dette Skib var fragtet med en Ladning Kokes fra Kiel til Aalborg, og efter kompetent Meddelelse afgaaet derfra den 1. August d. A. og siden er intet hørt. Aflader-Mægleren var Hr. Carl Loeck, Kulladningens Modtager. Hr. H. Klingenberg, Aalborg. Skibet er paa ca 80 Tons og Besætningen var to Brødre: Hans Olsen Kristensen ca. 38 Aar og Valdemar Kristensen ca. 30 Aar, førstnævnte Føreren.

Beder Dem undersøge denne Sag, og er yderligere Oplysninger til Tjeneste ved Henvendelse til Alfred Kristensen C/O Hans Olsen Buksted, Næstved.

Nr. 1/1916. Fremlagt i Fejø Birks Søret den 22. November 1916.

J. Schrøder.

A. Nr. 16/16. Fremlagt i Næstved Købstads Søret den 18. December 1916.

Diderichsen.

Udskrift af Fejø Birks Synsprotokol for Sejlskibe.

Skibets Navn: »Christian IX«. Art: Galease. Registreringsbogstaver: N. W. V. J. Tonnage: 39 67/100 R. T. Br.

Reder: H. O. Christensen, Fejø.

Skibets Hjemsted: Fejø.

Syn foretaget den 29. December 1910 i Holbæk af Chr. A. M. Pedersen (Tilsynsbog autor.), den 14. December 1912 i Odense af L. Funk (Registreringsbureauets Skrivelse af 21. November 1912) og den 13. September 1915 i Bandholm af V. Nielsen (Synsforretning henlagt).

Udskriftens Rigtighed bekræftes.

Fejø Birks Kontor den 21. November 1916.

J. Schrøder.

For Retten mødte fhv. Skibsfører af Østerby paa Fejø Kristen Nielsen Kristensen, 68 Aar gammel, der forklarer saaledes:

Han er Fader til Føreren af det forsvundne Skib Hans Olsen Kristensen og har tidligere selv ejet Skibet, som han lod bygge i 1888 i Stubbekøbing, og han har sejlet med det i ca. 19 Aar. Det var et rigtig godt Skib, der var vel egnet til den Fart, det var bestemt til her i de nærmeste Farvande.

Foruden Skibets Fører Hans Olsen Kristensen, der er født den 4. Februar 1883, bestod Besætningen kun af en anden Søn af Komparenten Georg Valdemar Kristensen, der er født den 22. Oktober 1888, og disse to Brødre, der ikke har været hjemme her paa Fejø siden November 1915, ejede nu Skibet i Fællesskab.

Efter hvad der er Komparenten bekendt sejlede »Chr. d. IX« i Slutningen af Juli Maaned d. A. uden Ladning fra Aalborg til Kiel for der at indtage et Parti Kokes, som var købt af Firmaet H. Klingenberg, Aalborg.

Ifølge et Brevkort dateret 1. August 16 — skal formentlig være 1. September 1916 — fra Mægler Carl Loeck, Kiel, som Komparenten afleverede og som fremlagdes under 4. er Skibet sejlet fra Kiel den 1. August d. A., og ifølge et Konnossement, som Firmaet H. Klingenberg skal have modtaget, var det ladet med Kokes.

Det fremlagte Brevkort er saalydende:

Nr. 1/1916. Fremlagt i Fejø Birks Søret den 22. November 1916.

J. Schrøder.

A. 16/16. Fremlagt i Næstved Købstads Søret den 18. December 1916.

Diderichsen.

Kiel, den 1. August 16.

Herrn K. N. Christensen.

Im Besitze Ihrer w. Karte v. 29/8 erlaube nur zu erwiedern, dass S/. Christian IX am 1. August von hier gesegelt ist, wo

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

von Sie fidl. Kenntnis nehmen wollen. Weiten Nachrichten sind nur unbekannt.

Hochachtungsvoll.

Carl Loeck.

Af et Brev, som Alfred Kristensen i Næstved har sendt et af Komparentens Børn, fremgaar det derhos, at Skibet ikke er naaet op i Store Bælt, idet Alfred Kristensen har modtaget Meddelelse herom fra en Vagtstation ved Bæltet.

Komparenten antager, at Skibet er forlist under Stormen den 3. August d. A. — det blæste den Dag en Orkan af Vest-Nord-Vest — enten paa Grund af Stormens Magt alene eller maaske snarere, fordi det er stødt paa en løsreven Mine, og han tænker, at Ulykken maa være sket paa Strækningen mellem Kiel og Store Bælt, da hans to Sønner rimeligvis har villet gaa gennem Svendborg Sund; kun undrer det ham, at Skibet er saa sporløst forsvundet. Den forreste Mast var 66 Fod høj, og man skulde derfor mene, at, selvom Skibet er sunket, maatte en Del af Masten rage op over Havets Overflade, skønt der er vel nok Steder i Østersøen, som er dybere end 66 Fod.

Komparenten har aldeles ingen Underretning modtaget om sine to Sønners Skæbne. Han har ladet forhøre i Udenrigsministeriet, om det ikke skulde være muligt at skaffe nogen Oplysning, men der har ikke derigennem Ministeriet kunnet oplyses andet end, at »Chr. d. IX« afsejlede fra Kiel den 1. August d. A. Han har været opmærksom paa alle Avertissementer om opskyllede Lig, og en Søn af ham, der bor paa Lolland, har været ovre for at se paa et Lig, der var drevet ind paa Corselitze Strand, men det var saa ukendeligt, at han ikke kunde afgøre, om det var Liget af en af hans savnede Brødre.

Yderligere Oplysninger kan man ikke give. Han bemærker, at han foruden de to forsvundne Sønner har 5 Børn, 2 Sønner og 3 Døtre, nemlig:

a) den tidligere nævnte Alfred Kristensen, der er Kommis hos Købmand Hans Olsen Birksted i Næstved,
b) Købmand Karl Marius Kristensen, Abbed, Lolland,
c) Bodil Kristine Kristensen, g. m. Murmester Peter Nygaard, Blekingsgade, vistnok Nr. 4, København,
d) Sigin Albine Marie Kristensen, g. m. Malersvend Axel Jensen, Gl. Kongevej 128, København, og
e) Kamilla Kristensen, g. m. Cigarfabrikant Axel Poulsen, Absalonsgade, vistnok Nr. 46, København.,

men han er sikker paa, at ingen af disse hans Børn, med hvilke han stadig staar i Forbindelse, kan give flere eller andre Oplysninger i Sagen, end han i Dag har givet.

Oplæst. Vedtaget. Aftraadt.

Forhøret udsat.

Retten hævet.

J. Schrøder.

A. Petersen. *C. B. Hansen.*

Aar 1917 den 7. Februar blev Fejø Birks Søret sat paa Tingsstedet af den ordinære Dommer med de tilkaldte Søretsmedlemmer, fhv. Dykker Anders Petersen og fhv. Skibsfører Christoffer Borre Hansen, begge af Fejø, og blev da foretaget:

Nr. 1/1916. Forhør i Anledning af, at Galeasen »Chr. d. IX« af Fejø er forsvunden.

Der fremlagdes under

5, 6, 7 Udskrift af Næstved Købstads Justitsprotokol med 2 Bilag, under

8 og 9 Rapport af 12. f. M. fra Aalborg Politi ved Paategning af 13. d. M. fremsendt fra Aalborg Politikammer med 1 Bilag og under

10 og 11 Rapport af 27. f. M. fra Nakskov Politi ved Paategning af 30. f. M. fremsendt fra Nakskov Byfogedkontor med 1 Bilag.

De under 5—11 nævnte Bilag lyder efter hverandre saaledes:

Udskrift af Næstved Købstads Justitsprotokol.

Aar 1916 den 18. December Formiddag Kl. 11¾ blev Næstved Købstads Søret sat paa Raadhuset og administreret af den ordinære Dommer og Søretsmedlemmerne

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Etatsraad H. Tolderlund og Skibsfører C. Christensen med nedentegnede Vidner, hvor da foretoges:

E. S. A. 16/16. Subsidiært Søforhør efter Begæring af Fejø Birk i Anledning af, at Galeasen »Christian den IX« af Fejø er forsvundet.

Der fremlagdes Skrivelse af 27. f. M. fra Fejø Birk og dermed fulgte Forhørsudskrift med Bilag.

Endvidere fremlagdes en Rapport fra Næstved Politi af 11. d. M.

Mødt var Kommis hos Købmand Hans Olsen Birksted, Alfred Christensen, 23 Aar gammel, Brogade 2, og vedtog sin ham forelæste Forklaring til den fremlagte Rapport af 11. ds. med Tilføjende, at Komparenten fremdeles ikke ser sig i Stand til at oplyse andet eller meree i Sagen.

Oplæst. Vedtaget. Aftraadt.

Forhøret sluttet.

Retten hævet.

Diderichsen.

H. Tolderlund. *C. Christensen.*

Vidner:

L. P. Olsen. *C. C. Nielsen.*

Nr. 1/1916. Fremlagt i Fejø Birks Søret den 7. Februar 1917.

J. Schrøder.

A. Nr. 16/16. Fremlagt i Næstved Købstads Søret den 18. December 1916.

Diderichsen.

Fejø Birks Kontor
den 27. November 1916.

Ved at fremsende Udskrift af Birkets Justitsprotokol med 4 Bilag indeholdende et i Anledning af, at Galeasen »Christian d. IX« af Fejø er forsvunden, paabegyndt Søforhør skal jeg tjenstlig bede et subsidiært Forhør efter Sagens Anledning optaget over Kommis Alfred Kristensen hos Købmand Hans Olsen Birkested i Næstved og mig Udskrift af dette tilsendt i 2 Eksemplarer.

J. Schrøder.

By- og Herredsfogedkontoret, Næstved.

Næstved Politi.
Politistationen.

E. R. S. A. Nr. 16/1916. Fremlagt i Næstved Købstads Søret den 18. December 1916.

Diderichsen.

Rapport.

Mandagen den 11. December 1916.

I Anledning af hoslagte af Fejø Birks Kontor under 27. November d. A. hertil fremsendte Sag angaaende Galeasen »Christian IX« af Fejø, der antages forsvunden paa Rejse fra Kiel til Aalborg, har undertegnede efter Ordre fra Hr. Politimesteren i Dag indfundet mig hos Købmand Hans Olsen-Birksted i Brogade, hos hvem jeg antraf den i Sagen ommeldte Kommis Alfred Kristensen, (født den 31. December 1893 paa Fejø), der paa Anledning fremstod og forklarede, at han i September Maaned i Aar fra sin Søster, Murermester P. Nygaards Hustru i Blekingsgade Nr. 4 i København, modtog Underretning om, at man befrygtede, at Galeasen »Christian IX« af Fejø, der førtes af Komparentens ca. 38-aarige Broder Hans Olsen Kristensen, og som tillige havde Komparentens ca. 30-aarige Broder Valdemar Christensen om Bord, skulde være forulykket, da man savnede Efterretninger fra den.

Komparenten havde umiddelbart efter bragt i Erfaring, at Skibet skulde være fragtet til Aalborg; han satte sig derfor telefonisk i Forbindelse med Aalborg Havnekontor, der paa Anledning gennem det stedlige Lodseri oplyste, at Galeasen »Christian IX« var ventet i længere Tid, men stadig udebleven.

Samtidig fik Komparenten oplyst, at Skibet var lastet med Koks og at det den 1. August i Aar var afgaaet til Modtageren, Købmand Klingenberg i Aalborg, fra Ladepladsen i Kiel, hvor Befragtningen var sket ved Medvirkning af en Skibsmægler Carl Loeck.

Der fremkom imidlertid stadig ingen Oplysninger om selve Skibets Skæbne, og Komparenten satte sig derfor telefonisk i Forbindelse med Slipshavns Lodseri ved

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Nyborg, hvorfra Lods Boye kort efter i et Brev besvarede en af Komparenten rettet Forespørgsel med, at Galeasen »Christian IX« ikke havde passeret Store Belt i Tidsrummet August til Slutningen af September i Aar.

Herudover havde Komparenten ikke kunnet tænke sig andre Steder hvorigennem han vilde kunne tilvejebringe Oplysninger om Skibets Skæbne, men da det bestandig udeblev uden, at man senere har hørt det ringeste om det eller fra dets Besætning, er det blevet den almindelige Anskuelse, at Skibet er gaaet tabt, — en Anskuelse, der især er blevet bestyrket efter, at Komparenten gennem Udenrigsministeriet er bleven underrettet om, at de tyske Myndigheder intet havde hørt om Skibet efter, at dette den 1ste August havde forladt Kiel.

Andet eller mere formente Komparenten ikke at kunne afgive til Sagen udover, at han ikke formente, at de i »P. E.« Nr. 118/1916 A. A. M. 9. P. E. 126/1916 A. A. M. 6 og P. E. Nr. 140/1916 A. A. M. 10 omforklarede Lig, inddrevne paa S. Alslev Strand, paa Østkysten af Langeland ved Rødbjerghavn og ved Longelse Sønderskov, kunde være Ligene af hans antagelig omkomne Brødre.

Ernst L. G. Pedersen.
P. B.

Fremlagt i Fejø Birks Søret den 7. Februar 1917.

J. Schrøder.

Aalborg Politi.
Politistationen.

Rapport.

Fredagen den 12. Januar 1917.

I Anledning af indlagte Skrivelse af 9. ds. fra Fejø Birks Kontor med Bilag har jeg indfundet mig paa Firmaet Klingenbergs Kontor i Jomfru Anegade. Her fremstod Medindehaver af Firmaet, Købmand Ole Klingenberg og forklarede efter at være gjort bekendt med Sagen, at Firmaet gennem et fra Skibsmægler Carl Loeck i Kiel modtaget Konnossement er gjort bekendt med, at Galeasen »Christian IX«, Skipper Christensen af Fejø, var fragtet til at føre en Ladning paa 65 Tons Cinders fra Kiel til Komparentens Firma, men Skibet, der, efter hvad Firmaet senere har bragt i Erfaring, er afgaaet fra Kiel den 1. August, er ikke naaet frem her til Byen, og Firmaet er ude af Stand til at give nogensomhelst Oplysning om, hvor det er blevet af.

Afladeren var »Reinische-Westfaliches Kohlen Syndikat«, og Ladningen var assureret i et tysk Selskab for — saa vidt Komparenten husker — 3100 Kr. Konnossement og Forsikringsdokumenterne er for Tiden beroende hos Overretssagfører E. Falche-Jensen, København.

Rossig,
Obtjt.

Tilstilles med Bilag Fejø Birks Kontor.
Aalborg Politikammer 13. Januar 1917.

Ole Kirk.

Nr. 1/1916. Fremlagt i Fejø Birks Søret den 7. Februar 1917.

J. Schrøder.

Fejø Birks Kontor,
d. 9. Januar 1917.

Ved at fremsende Udskrift af Birkets Justitsprotokol med 4 Bilag, indeholdende et i Anledning af, at Galeasen »Christian den IX« af Fejø er forsvunden, paabegyndt Søforhør og Udskrift af Næstved Købstads Justitsprotokol med 2 Bilag indeholdende et subsidiært Forhør, skal jeg tjenstligst bede et subsidiært Forhør efter Sagens Anledning optaget over Indehaveren af Firmaet H. Klingenberg, Aalborg, og mig Udskrift af dette tilsendt i 2 Eksemplarer.

J. Schrøder.

Byfogedkontoret Aalborg.

1/1916. Fremlagt i Fejø Birks Søret den 7. Februar 1917.

J. Schrøder.

Nakskov Politi, Løbe Nr. 71.

Rapport.

Lørdagen den 27. Januar 1917.

I Anledning af hoslagte Skrivelse fra

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Fejø Birks Kontor af 23. ds. har Undertegnede efter Ordre henvendt mig til den i Skrivelsen omhandlede Skipper Rudolf Jakobsen, der har været bortrejst og først i Dag har været at træffe paa sin Bopæl Midlerkampsvej 24 her. Paa Anledning forklarede han, at han for ca. 2 Maaneder siden har hørt, at en Bom var ilanddreven mellem Trelleborg og Ystad i Sverrig og at der paa denne Boms, ligesom paa »Christian den IX«s Bomme, Agterkant var malet et hvidt Kors paa rød Grund. Hvem der har fortalt ham dette erindrer han ikke, ligesom han heller ikke ved, hvornaar Bommen er dreven i Land.

Han kan iøvrigt intet meddele til Oplysning i Sagen.

A. Møller.
P. B.

Tilstilles med Bilag tjenstligst Fejø Birk.

Nakskov Byfogedkontor den 30. Januar 1917.

Chr. Becher.

Nr. 1/1916. Fremlagt i Fejø Birks Søret den 7. Februar 1917.

J. Schrøder.

Fejø Birks Kontor,
d. 23. Januar 1917.

Efter Udtalelser af Skipperen Martin Nielsen og Peter Lund, begge af Kragenæs, skal Skipper Rudolf Jakobsen, Fører af Galeasen »Zephyr«, Nakskov, have ladet sig forlyde med, at en Storbom er drevet i Land ved Falsterbo i Sverrig, og at det maa antages, at denne Storbom har hørt til den forsvundne Galease »Christian den IX« af Fejø.

Til Oplysning under et Forhør i Anledning af den nævnte Galeases Forsvinden, skal jeg tjenstlig bede Skipper Rudolf Jakobsen til en Rapport spurgt, hvoraf han slutter, at den ved Falsterbo ilanddrevne Storbom har hørt til Skibet »Christian den IX«, naar Storbommen er drevet i Land, om han mener, at den endnu er i Behold og vil kunne transporteres her til Fejø og i bekræftende Fald, til hvem man kan henvende sig for at faa den udleveret.

J. Schrøder.

Byfogedkontoret, Nakskov.

For Retten mødte fhv. Skibsfører af Østerby paa Fejø Kristen Nielsen Kristensen, der efter at være gjort bekendt med den under 10 fremlagte Rapport, forklarer, at Storbommen paa »Chr. d. IX« er bleven ganske forandret og maaske helt fornyet siden Skibet var i hans Eje, idet dette for ca. 5 Aar siden blev lavet om fra en Jagt til en Galease, og han tror derfor ikke, at han, dersom han fik den i Rapporten nævnte paa den svenske Kyst ilanddrevne Storbom at se, vilde kunne afgøre, om den har hørt til Skibet »Chr. d. IX« eller ej; han tilføjer, at det ikke er ham bekendt, at der nu paa »Chr. d. IX«s Bomme var malet et hvidt Kors paa rød Grund, og at han ikke, siden han sidst afgav Forklaring, har erfaret noget, der kan bidrage til Oplysning om, hvorledes »Chr. d. IX« er forsvunden.

Oplæst. Vedtaget. Aftraadt.

Retten bemærkede, at den efter denne Forklaring ikke fandt Anledning til at foretage noget for om mulig at faa den omtalte Storbom bragt her til Fejø, og at den følte sig overbevist om, at der ved en Afhøring af de 2 forsvundne Brødre Kristensens øvrige Søskende ikke vil kunne faas andre Oplysninger end de nu tilvejebragte.

Forhøret blev derefter sluttet.

Retten hævet.

J. Schrøder.

A. Petersen. *C. B. Hansen.*

»Christian IX«s
Rederi: H. Kristensen, Fejø.
Reg. Tonn. Br.: 40.
Reg. Tonn. Net.: 33.
Bygningssted: Stubbekøbing.
Bygningsaar: 1888.
Materiale: Eg og Bøg.
Klasse: —
Assurance: Kr. 5000. Bogø Assuranceselskab.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

274. Fiskerfartøj »HELENE« af Esbjerg.

Borteblevet under Fiskeri i Nordsøen (afsejlet fra Esbjerg den 11. September 1916). 6 Omkomne.

Udskrift af Esbjerg Købstads, Skads Herreds og Fanø Birks Justitsprotokol.

Aar 1916 den 24. November Eftermiddag Kl. 2 blev Esbjerg Købstads, Skads Herreds og Fanø Birks Søret sat og holdt paa Tingstedet i Esbjerg, administereret af den ordinære Formand med Søretsmedlemmerne Lodsoldermand Ibsen og Ole J. Kristiansen, hvor da foretoges:

Ekstraretssag Nr. 42/1916. Søforklaring til Oplysning om Kutteren »Helenes« Forlis.

Der fremlagdes Rapport af 19. ds. og Rapport af 21. ds.

De fremlagte Rapporter er saalydende:

Esbjerg Politistation.

Rapport.

Søndagen den 19. November 1916.

I Anledning af vedlagte Skrivelse af 17. ds. fra Arbejderforsikringsraadets Fiskeriafdeling, har jeg efter Ordre anstillet Undersøgelse til Oplysning om, hvorvidt der maatte være optaget Forhør i Anledning af Kutteren »Helenes« Forlis under Stormen den 13. September d. A.

Fremstod Enke Jenny Martha Schwanck født Jensen, Strandbygade 13, Esbjerg, der forklarede, at hendes Mand Fisker Viktor Emanuel Schwanck 20 Aar gammel var med Kutteren »Helene«, da Fartøjet i September Maaned d. A. forliste i Nordsøen. Komparentindens Mand omkom ogsaa ved denne Lejlighed, og hun har for ca. 3 Uger siden indgivet Begæring om at faa den Sum udbetalt, som Manden var forsikret for. Komparentinden ved ikke, om der i Grenaa er optaget Forhør i Anledning af Ulykkestilfældet. Her i Esbjerg er intet Forhør optaget, men de øvrige forulykkedes efterladte bor ogsaa i Grenaa.

H. Jørgensen.
Obt.

Con. af 20. November 1916.

Toldassistent Jermer, Esbjerg har i Dag oplyst, at Fiskerfartøjet »Helene« tilhørte A/S Vesterhavsfiskeriet »Fanø«, for hvilket Selskab han er Regnskabsfører. Der er ikke optaget noget Forhør her i Esbjerg vedrørende Fartøjets Forlis.

H. Jørgensen.
Obt.

Fremlagt i Esbjerg Købstads Skads Herreds og Fanø Birks Søret den 24. November 1916.

Esmann.

Esbjerg Politistation.

Rapport.

Tirsdagen den 21. November 1916.

I Anledning af hosfølgende Skrivelse af 17. ds. fra Arbejderforsikringsraadets Fiskeriafdeling med en Rapport af 19. ds. har vi efter Ordre afhørt Toldassistent Jermer til nærmere Oplysning om Kutteren »Helene«s Forlis.

Jermer mødte efter Anmodning paa Politistationen, hvor han fremstod og oplyste, at hans fulde Navn er Jens Hansen Jermer og at han er 41 Aar gammel og har Bopæl Islandsgade Nr. 43 her i Esbjerg.

Foreholdt Sagen, forklarer han, at Kutteren »Helene«, da den i September Maaned d. A. forliste i Nordsøen var hjemmehørende i Grenaa, men drev Fiskeri her fra Esbjerg. Kutteren tilhørte A/S Havfiskeriselskabet »Fanø«. Det paagældende Selskab har Domicil i København, men administreres fra Esbjerg af Komparenten, der er Regnskabsfører og Reder for Selskabet.

Komparenten oplyste, at han ikke har ladet optage noget Søforhør i Anledning af Kutterens Forlis, da Assuranceagenten for Søforsikringen fhv. Skibsfører her af Esbjerg H. N. Anthonisen, til hvem han henvendte sig i Anledning af Assurancen, paa Forespørgsel om Afholdelse af Sørforhør, udtalte, at der for Assurancens Skyld ikke fordredes Søforhør, da Kutteren var gaaet under med Mand og Mus, og der saaledes ingen var at holde Forhør over.

Efter denne Udtalelse fra Anthonisens Side har Komparenten forholdt sig rolig og ikke foretaget sig noget for at faa Forliset nærmere oplyst.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Med »Kutteren Helen« var ialt forhyret 6 Mand:

Skipperen Jesper Marius Lauritzen af Grenaa.

Fiskerne Sofus Valdemar Hansen af Grenaa, Petri Rasmussen af Grenaa, Viktor Emanuel Schwanck af Esbjerg og 2 Brødre Møller fm. af Løkken.

De 4 førstnævnte var gifte, og de 2 sidste fm. ugifte.

Kutteren forlod Esbjerg Havn om Morgenen den 11. September d. A. i god og sødygtig Stand for at gaa paa Fiskeri i Nordsøen. Dagen efter begyndte det at blæse op og den 13. gik Blæsten over til stærk Storm med Byger fra Vest. Komparenten er overbevist om, at Kutteren den 13. om Aftenen fm. ved 9 Tiden er gaaet under med Mand og Mus i Nordsøen V. N. V. for Horns Rev Fyrskib, og Komparenten støtter denne Overbevisning paa, at Mandskabet eller i alt Fald Skipperen fra Kutteren »Karensine« af Esbjerg skal have udtalt, at han fra den paagældende Dags Middag til om Aftenen Kl. 9 har været i Følge med »Helene« fra Fiskepladsen og ind efter Esbjerg. Ved 9 Tiden kom der en voldsom Byge, der varede ca. 10 Minutter, og efter at Bygen var ophørt saa Skipperen ikke senere »Helene«.

Det er højst sandsynligt, at Kutteren er gaaet under i den paagældende Byge, da den ellers maatte være kommet i Havn og Mandskabet maatte have ladet høre fra sig.

Oplæst. Godkendt. Aftraadt.

H. Jørgensen. Obt. *G. Petersen.* P. B. 9.

Cont. af s. D.

Fhv. Skibsfører H. N. Anthonisen har erklæret, at det er rigtigt, at Toldassistent Jermer i sin Egenskab af Reder for »Helene« henvendte sig til ham med Hensyn til Assurancen, da der forelaa Formodning om, at »Helene« var forlist i Stormen den 13. September d. A.

Det er ogsaa rigtigt, at Komparenten paa Jermers Forespørgsel om, der skulde optages Søforhør, udtalte, at for Assurancens Skyld fordredes der ikke noget Forhør, da Kutteren var gaaet under med Mand og Mus, og der saaledes ingen var at holde Forhør over, men iøvrigt har Komparenten ikke fraraadet Jermer at lade optage Søforhør.

H. Jørgensen.
Obt.

Fremlagt i Esbjerg Købstads, Skads Herreds og Fanø Birks Søret den 24. November 1916.

Esmann.

Toldassistent Jens Hansen Jermer, var mødt og godkendte sin Forklaring til sidstnævnte Rapport, idet han bemærkede, at han ikke kan give yderligere Oplysning om »Helene«s Forlis.

Han husker ikke Kutterens Nummer eller Tonnage.

Oplæst. Vedtaget. Aftraadt.

Derefter mødte Niels Christian Jensen, 32 Aar gammel, der forklarer, at han med sin Kutter »Karensine E. 282« var for Indgaaende den 13. September, og i nogen Afstand efter ham kom en større Kutter, som han antog for »Helene«, da de var sejlet omtrent samtidig fra Fiskepladsen. Den holdt sig i nogen Afstand bagefter, men ved 9 Tiden om Aftenen kunde de se dens Lanterne og skimte Omridsene. Der kom paa det Tidspunkt en stærk Byge, og da den var drevet over, saa han ikke mere til Kutteren. Han talte med en Mand af sin Besætning Martinus Iversen, der paa den Tid var paa Dækket om, at det var underligt, at de ikke saa mere til Kutteren, og hvis denne Kutter har været »Helene« er han tilbøjelig til at tro, at den er gaaet under. Der blev fortalt, at »Helene« havde en Last af 10,000 Pund Kuller, men denne Last skulde ikke kunne gøre Kutteren uskikket til at kunne klare sig, og om dens Sejlføring kan han ikke udtale sig, da den var for langt borte.

De Folk, der var med ham, Martinus Iversen og Laurids Thrane fisker endnu med »Karensine«.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Oplæst. Vedtaget. Aftraadt.
Søforklaringen udsat.

Retten hævet.

Esmann.

S. H. Ibsen. *Ole J. Kristiansen.*

Aar 1917 den 12. Februar Formiddag Kl. 10 blev Esbjerg Købstads Skads Herreds og Fanø Birks Søret sat og holdt paa Tingstedet i Esbjerg administreret af de ordinære Formand med Søretsmedlemmerne P. M. Degn og S. H. Ibsen,

hvor da fornævnte Sag blev fortsat.

Der fremlagdes Rapport af 10. ds.

Den fremlagte Rapport er saalydende:

Esbjerg Politistation.

Rapport.

Lørdag den 10. Februar 1917.

Efter Ordre har vi undertegnede afhørt efternævnte Personer til Oplysning om Kutteren »Helene«s Forlis i September 1916.

I. Fremstod Fisker Laurids Hansen Trane, 34 Aar gammel, Vinkelvej Nr. 4, Esbjerg, der forklarede, at han i September 1916 var forhyret med Hajen »Karen Sine« E. 282 og var paa Fiskeri i Nordsøen med »Karen Sine«, da Helene forliste. Foruden ham var paa »Karen Sine« Fisker Martinus Iversen, Skipper Jens Christian Jensen og Drengen, Vilhelm Nielsen, sidstnævnte sejler nu med Dampskib paa udenrigs Fart.

Den Dag »Helene« forliste fm. den 14. September 1916, var »Karen Sine« for Hjemgaaende fra Fiskepladsen Vest for Vyl, og »Helene« var i Følge med dem ca. 1 Kvartmil agterud. Det var Stormkuling med stærke Regnbyger og meget haardt Vejr. Vinden var N. V. af Styrke 7 og Søen høj af Styrke 5. »Helene« observeredes sidst fra »Karen Sine« Kl. ca. 9 om Aftenen ca. 18 Kvartmil Vest for Horns Rev Fyrskib og ca. 1 Kvartmil N. V. for »Karen Sine«, »Helene« havde sine Lanterner tændt, men der var ikke hejst noget Nødsignal. Paa det Tidspunkt, at »Helene« sidst blev observeret, kom en stærk Byge, der rasede ca. 10 Minutter, og i dette Tidsrum havde Mandskabet paa »Karen Sine« nok at gøre med deres eget Fartøj. Da Bygen var ovre, og det blev sigtbart Vejr igen, var »Helene forsvundet, og Lanternerne var ikke at se. Komparenten gaar ud fra, at »Helene« er gaaet under med Mand og Mus i en Braadsø. yderligere kan Komparenten ikke oplyse, men han ved, at der er ikke hørt det mindste til »Helene«s Skæbne siden.

Oplæst. Godkendt. Aftraadt.

II. Saa fremstod Fisker Martinus Iversen, 23 Aar gammel, Spangsberggade Nr. 3, Esbjerg, der forklarede, at han var forhyret med Hajen »Karen Sine« i September 1916 og var med paa den Fisketur, da Kutteren »Helene« forliste.

Med Hensyn til Observationen af »Helene« fra »Karen Sine« forklarer Komparenten ganske overensstemmende med forrige Komparent, og vedtog derefter dennes Forklaring, som forelæstes ham, som sin egen.

Han er ligesom forrige Komparent af den Formening, at »Helene« er gaaet under med Mand og Mus i en Braadsø.

Oplæst. Godkendt. Aftraadt.

H. Jørgensen. *G. Petersen.*
Obt. P. B. 9.

Fremlagt i Esbjerg Købstads, Skads Herreds og Fanø Birks Søret den 12. Februar 1917.

Esmann.

Efter Tilsigelse mødte Fisker Laurids Hansen Thrane, der godkendte sin Forklaring til den fremlagte Rapport, idet han navnlig bemærkede, at det var den almindelige Mening om Bord paa »Karen Sine«, at det var »Helene« de havde ca. 1 Kvartmil agterud, da de den 14. September var for Indgaaende. De saa ikke andre Kuttere, og »Helene« havde forladt Fiskepladsen omtrent samtidig med eller muligvis lidt senere end »Karen Sine«. Under Bygen forsvandt »Helene« for dem, og Komparenten er ikke i Tvivl om, at den er gaaet under.

Oplæst. Vedtaget. Aftraadt.

Saa mødte Fisker Martinus Iversen, der ligeledes godkendte sin Forklaring til Rapporten, idet han bemærkede, at de Aftenen før den 14. September fra »Karen Sine«

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

havde prajet »Helene« og da »Karen Sine« lettede næste Dags Formiddag Kl. 11 fra Fiskepladsen, fulgte en anden Kutter straks efter. Den var ganske vist paa saa lang Afstand, at de ikke tydelig kunde se, at det var »Helene« men de gik ud fra, at det maatte være den.

Da »Helene« gik under, var der ingen anden Kutter i Nærheden, og Vejret var for haardt til, at »Karen Sine« kunde vende om og prøve paa at bringe Hjælp.

Oplæst. Vedtaget. Aftraadt.

Sagen sluttet.

Retten hævet.

Esmann.

P. M. Degn. *S. H. Ibsen.*

»Helene«s
Rederi: A/S »Fanø«. Esbjerg.
Reg. Tonn. Br.: 29.
Reg. Tonn. Net.: 7.
Bygningssted: Frederikshavn.
Bygningsaar: 1897.
Materiale: Eg.
Klasse: —
Assurance: Kr. 32,927. Forsikringen for danske Sejlfortøjer til Fiskeribrug m. fl.

---

275. 2m. Fiskerfartøj »DUEN« af Thisted.

Borteblevet paa Rejse fra Lemvig til en Fiskeplads i Nordsøen (afsejlet 14. September 1916). 3 Omkomne.

Søforhør foreligger ikke. Ifølge Skibets Forlisanmeldelse, dateret Thisted den 28. Oktober 1916, vides siden Afrejsen intet om »DUEN«, der formenes forlist med Mand og Mus.

Skibets Besætning bestod af:

Føreren Jens Georg Jensen af Grenaa,

Fisker Anton Marinus Jacobsen af Strandby,

Niels Jensen af Stauning.

»Duen«s
Rederi: P. Taabbel. Thisted.
Reg. Tonn. Br.: 21.
Reg. Tonn. Net.: 9.
Bygningssted: Aarhus.
Bygningsaar: 1895.
Materiale: Eg.
Klasse: —
Assurance: Kr. 27,000. Forsikringen af danske Fartøjer til Fiskeribrug m. fl.

---

276. Bark »AUGUST LEFFLER« af Kjøbenhavn.

Borteblevet paa Rejse fra Helsingborg til Leith (afsejlet 18. September 1916) med 257 Stdr. Træ. 11 Omkomne.

Søforhør foreligger ikke. Ifølge Skibets Forlisanmeldelse, dateret Kjøbenhavn den 5. Januar 1917, laa »August Leffler« den 28. September 1916 opankret for Modvind i Göteborg Skærgaard; siden den Dato vides intet om Skibet, som formodes forlist med Mand og Mus.

Skibets Besætning bestod af:

Kaptajn Hans Rasmussen Boye af Kjøbenhavn.

Styrmand Otto Hansen af Kjøbenhavn.

* Matros Frederik Jensen Holm af Vejstrup.

* Matros Richard Pukaro af Finland.

Letmatros Peter Madsen af Herup.

* Letmatros Harald Arnold Olsen af Utterslev.

Letmatros Hans Valdemar Vilhelm Poulsen af Kjøbenhavn.

Ungmand Svend Georg Valdemar Fogdal af Korsør.

Ungmand Jens Christian Jensen af Kjøbenhavn.

Ungmand Jens Vilhelm Jørgen Christensen af Utterslev.

Kok Daniel Vilhelmsen Møller af Helsingør.

(For de med * betegnede Personer er det ikke afgjort, at de var om Bord ved Skibets sidste Afsejling.)

»August Leffler«s
Rederi: H. Hansen. Kjøbenhavn.
Reg. Tonn. Br.: 533.
Reg. Tonn. Net.: 499.
Bygningssted: Tvedestrand.
Bygningsaar: 1875.
Materiale: Fyr og Eg.
Klasse: Norske Ver. A 2—3 N.
Assurance: Kr. 65,000. Danske Genforsikring A/S.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

277. 3m. Skonnert »STAR« af Marstal.

Borteblevet paa Rejse fra Glasson Dock til New-Foundland (afsejlet 20. September 1916) i Ballast. 5 Omkomne.

Søforhør foreligger ikke. Ifølge Skibets Forlisanmeldelse, dateret Marstal den 5. Februar 1917, vides siden Afrejsen intet om »Star«, som formenes forlist med Mand og Mus.

Skibets Besætning bestod af:

Kaptajn Hans Hansen Albertsen af Marstal.

Styrmand Hans Peder Kromann af Marstal.

Ungmand Evald Olsen af Marstal.

Ungmand Herman Larsen af Sulsted.

Kok Ejnar Knudsen Grønne af Marstal.

»Star«s
Rederi: H. J. Albertsen. Marstal.
Reg. Tonn. Br.: 100.
Reg. Tonn. Net.: 82.
Bygningssted: Marstal.
Bygningsaar: 1915.
Materiale: Eg.
Klasse: Bur. Ver. ✠ 16 $^{3}/_{4}$ G. 1. 1.
Assurance: Kr. 32,000. A. N. Grøn & Witzke.

---

278. 3m. Skonnert »ANNETTA« af Kjøbenhavn.

Borteblevet paa Rejse fra Kjøbenhavn til Reykjavik (afsejlet 5. Oktober 1916) med 178 Tons Stykgods. 6 Omkomne.

Søforhør foreligger ikke. Ifølge Skibets Forlisanmeldelse, dateret Kjøbenhavn den 2. Februar 1917, anløb »Annetta« Lerwich, hvorfra Skibet atter afsejlede den 2. November 1916; siden denne Dato vides intet om »Annetta«, der formodes forlist med Mand og Mus.

Skibets Besætning bestod af:

Kaptajn Johannes Petersen af Marstal.

Styrmand Peter Stokkeby Sonne af Ærøskjøbing.

Letmatros Helmuth Niels Karl Olsen af Slagelse.

Letmatros Niels Peter Maril af Viborg.

Kok Holger Andersen af Aarhus.

Ungmand Adolf Vilhelm Chr. Oldenburg af Kjøbenhavn.

»Annetta«s
Rederi: E. Bendix. Kjøbenhavn.
Reg. Tonn. Br.: 205.
Reg. Tonn. Net.: 182.
Bygningssted: Holland.
Bygningsaar: 1912.
Materiale: Staal.
Klasse: —
Assurance: Kr. 165,000. Assurance-Compagniet »Baltica« m. fl.

---

279. 3m. Skonnert »DANMARK« af Marstal.

Borteblevet paa Rejse fra Gøteborg til Casa Blanca (afsejlet 6. Oktober 1916) med 120 Stdr. Træ. 8 Omkomne.

Søforhør foreligger ikke. Ifølge Skibets Forlisanmeldelse, dateret Kjøbenhavn den 14. Marts 1917, vides siden Afrejsen intet om »Danmark«, der formenes forlist med Mand og Mus.

Skibets Besætning bestod af:

Kaptajn Rasmus M. Jensen af Marstal.

Styrmand Kresten F. Kristensen af Marstal.

Matros Johannes Rasmussen af Bogø.

Letmatros Nicolaj Hansen af Marstal.

Letmatros Anton Jensen af Marstal.

Ungmand August Lindholm af Stubbekøbing.

Ungmand A. Hitzinger af Kjøbenhavn.

Kok Ejnar Sørensen af Frederikshavn.

»Danmark«s
Rederi: K. Hvilsom. Kjøbenhavn.
Reg. Tonn.Br.: 226.
Reg. Tonn. Net.: 200.
Bygningssted: Faaborg.
Bygningsaar: 1884.
Materiale: Eg.
Klasse: Bur. Ver. ✠ 16-6 $^{5}/_{6}$ G. 1. 1.
Assurance: —

280. Skonnert »ELIEZER« af Marstal.

Forlist paa Rejse fra Miramichi til Limerick (afsejlet 16. Oktober 1916) med 72 Stdr Træ. 5 Omkomne.

Søforhør foreligger ikke. Ifølge Skibets Forlisanmeldelse, dateret Marstal den 20. December 1916, vides siden Afrejsen kun om »Eliezer«, at dette Skib i kæntret Stand

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

og som Vrag er inddrevet i Waterville Bay (Irlands V. Kyst).

Skibets Besætning bestod af:

Kaptajn Anton Kristian Nielsen af Marstal.

Styrmand Albert Andersen af Marstal.

Matros Hans Sophus Folmer Thomsen af Marstal.

Letmatros Hans Jørgen K. J. M. Lund af Fruens Bøge.

Kok Sophus Heinrich Bastrup af Kjøbenhavn.

»Eliezer«s
Rederi: E. B. Kromann. Marstal.
Reg. Tonn. Br.: 119.
Reg. Tonn. Net.: 98.
Bygningssted: Landskrona.
Bygningsaar: 1914.
Materiale: Eg og Fyr.
Klasse: —
Assurance: Kr. 41,000. Søassuranceforeningen »Ærø« m. fl.

281. Galease »Horsa« af Horsens.

Borteblevet paa Rejse fra Gøteborg til Tyne (afsejlet 31. Oktober 1916) med 38 Stdr. Træ. 4 Omkomne.

Søforhør foreligger ikke. Ifølge Skibets Forlisanmeldelse, dateret Horsens den 23. Maj 1917, vides siden Afrejsen intet om »Horsa«, der formenes forlist med Mand og Mus.

Skibets Besætning bestod af:

Kaptajn Thorvald Christian Andersen af Kjøbenhavn.

Baadsmand Robert E. Petersen af Kjøbenhavn.

Letmatros Bernhard L. Frandsen af Vejle.

Kok Emil Gynther af Kjøbenhavn.

»Horsa«s
Rederi: A/S »Horsa«. Horsens.
Reg. Tonn. Br.: 72.
Reg. Tonn. Net.: 60.
Bygningssted: Svendborg.
Bygningsaar: 1840.
Materiale: Eg.
Klasse: —
Assurance: Kr. 13,000. Norske Reassurance-Selskab.

282. S/S »BORNHOLM« af Vejle.

Borteblevet paa Rejse fra Tynen til Rouen (afsejlet 4. November 1916) med 1003 Tons Kul. 16 Omkomne.

Udskrift af Vejle Købstads Ekstraretsprotokol.

Aar 1917, den 29. Januar Formiddag Kl. 10½, blev Vejle Købstads Søret sat paa Raadhuset og betjent af den ordinære Dommer i Forening med Søretsmedlemmerne Havnefoged Carl Gadeberg og Dampskibsekspeditør Otto Hansen, hvor da foretoges:

Nr. 65/1917. Søforhør i Anledning af, at Dampskibet »*Bornholm*« af Vejle, Registrerings-Bogstaver N. T. L. K., tilhørende A/S Vejle Dampskibsselskab, maa antages at være forlist.

Der fremlagdes under:

A. en Skrivelse af 3. ds. fra Registrerings- og Skibsmaalingsbureauet,
B. Genpart af den af Rederiet afgivne Forlis-Anmeldelse, dateret 27. December f. A.,
C. en Rapport af 6. ds.,
D. den senest over Skibet foretagne Synsforretning, dateret 3. Oktober f. A., foretaget af Synsmændene i Frederikshavn, med vedhæftet Certifikat af s. D.
E. Udskrift af Skibsregistret vedrørende det her omhandlede Skib.

Paa Rederiets Vegne mødte Grosserer Peter Marius Nissen Warrer, der blev gjort bekendt med de fremlagte Bilag; Forlis-Anmeldelsen, Bilag B., blev Punkt for Punkt gennemgaaet med ham, hvorefter han til følgende Poster forklarer som følger:

ad 7. Som oplyst var Skibet forsikret ialt for 600,000 Kr., hvilket Beløb allerede er bleven Rederiet udbetalt af Firmaet Grøn & Witzke, dog med Fradrag af 3 Kvartalers Præmier, ca. 20,000 Kr.

ad 16—20. Skibet blev paa Rederiets Vegne befragtet gennem Firmaet Johannes Grønsund & Co i London, men til hvem ved Komparenten ikke. Ladningen indtoges i Tynen, hvorfra Skibet afgik den 4. Novbr. 1916 bestemt til Rouen.

Fragten androg ca. 28,000 Kr., men var ikke assureret.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Komparenten tilføjer, at der fra Rederiets Side af yderste Evne er søgt Oplysninger, særligt ved Hjælp af det ovennævnte Firma Johannes Grønsund & Co. i London samt Firmaets Forbindelse i Rouen, Mæglerfirmaet Duparc; den sidste Meddelelse, der haves fra Skibets Fører, er et Telegram af 13. Novbr. 1916 fra Ryde, hvori kun kortelig meddeles: »Bornholm ankommen«; den 15. Novbr. indløb til Rederiet et Lloyds Telegram, dateret Dagen forud Kl. 3 Eftermiddag, underskrevet »Lloyds Horsesand Fort« og af følgende Indhold: »Bornholm passed«, men herefter haves ikke nogen som helst Underretning fra eller om Skibet. Om Skibets Forlis skyldes Minesprængning eller haardt Vejr eller anden Aarsag, vil ikke kunne oplyses.

Den fremlagte Rapport lyder saaledes:

Veile Politi.
Politistationen.

Rapport

Lørdagen den 6. Januar 1917.

I Anledning af hoslagte Sag vedrørende S/S »Bornholm«s Forlis har jeg indfundet mig paa A/S »Veile Dampskibsselskab«s Kontor; Selskabets korresponderende Reder, Grosserer Frederik Hansen, blev ikke truffet til Stede, men dennes Prokurist, Hjalmar Steen Randel, der blev antruffet, gjordes bekendt med Sagen, og forklarede, at det forliste Dampskib ejedes af nævnte Aktieselskab, og Rederiet kan ikke give yderligere Oplysning om Forliset end anført i hoslagte Forlisanmeldelse, dateret Veile, den 27. December 1916.

Komparenten oplyste, at Skibet sidst var underkastet det lovbefalede Eftersyn i Frederikshavn den 23. Oktober forrige Aar, saaledes som det Sagen vedlagte »Certifikat for danske Dampskibe og Motorskibe«, dateret 23. Oktober 1916, med vedhæftet »Synsforretning« af samme Dato udviser, og Komparenten forklarer i Henhold til disse Attester, at Skibet var fuldt ud i sødygtig Stand. Komparenten oplyste, at Besætningens Størrelse var 16 Mand, hvoraf Officererne med Undtagelse af 2. Styrmand havde sejlet med Skibet i længere Tid og antages at være paamønstret her i Vejle, hvorimod Skibets øvrige Besætning fornylig var paamønstret dels i Korsør, dels i Frederikshavn, hvorfra det er lykkedes Rederiet gennem Toldassistent Hammerum — herværende Toldkammer — at fremskaffe Navnene paa Besætningen, der bestod af:

1. Fører, Kaptajn Abraham Abrahamsen, født paa Læsø den 16. Oktober 1860, gift, Enken boende i Mølholm pr. Vejle.

2. 1. Styrmand Niels Nissen Nielsen, født Sønderho den 30. April 1867, gift, Enken E. Nielsen boende Sønderho.

3. 2. Styrmand Peter Berthel Otto Gam, født Nykøbing Mors 1894, ugift, Faderen: Stationsforstander Gam, Glyngøre.

4. 1. Maskinmester Lars Peter Christiansen, født Braaby 13. April 1859, gift, Enken bor Valhals Allé 21, København.

5. 2. Maskinmester Ferdinand Frederik Jensen, født Nykøbing F. d. 2. Marts 1886, gift, Enken bor Havnegade 30, Vejle.

6. Hovmester Villiam Jørgen Berg, født Bregning den 31. Marts 1876, gift, Enken Anna B. bor Randersgade 10, København.

7. Kok Ove Lars Jakobsen, født København 1897, ugift, Fader: Murer A. Jakobsen, »Elmely«, Gørlev St.

8. Matros Alfred Larsen, født Boelsker 1885, ugift, Moder: Fisker Andreas P. Larsens Enke, Tyn, Olsker.

9. Matros Thorvald Chr. Marius Thomsen, født Kullerup 1880, gift, Enke: Marie Thomsen, Blegdamsvej 10, Nyborg.

10. Matros Anton Christian Edvard Mørch, født København 24. Novbr. 1885, ugift; Moder: Smed Mørch's Enke, St. Jørgens Allé 8, København.

11. Letmatros Peter Christian Petersen, født Magleby paa Langeland 1893, ugift; Fader: Husmand Carl Petersen, Nordenbro, Langeland.

12. Letmatros Johan Grøndahl Jensen, født Slotsbjergby 1895, ugift; Fader: Boelsmand Jens P. Jensen, Slotsbjergby pr. Slagelse.

13. Fyrbøder Carl Albert Emil Petersen,

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

født København den 16. Juni 1884, gift; Enke: Clara Petersen, Gl. Lægeforenings Boliger 27 C. København Ø.

14. Fyrbøder Olaf Carl Christian Sørensen, født Helsingør 30. Januar 1887; om vedkommendes Slægtninge har ikke været at fremskaffe Oplysninger (Københavns Politi-Rapport Journal Nr. 8923/1916). Han er tilført 1 — 4 — C — 2706.

15. Fyrbøder Theodor Carl Petersen, født Herlufsholm 1896, ugift; Fader: Papirarbejder Vilhelm Petersen, boende Houmannsvej 10, Næstved.

16. Fyrbøder Oluf Andreas Jensen, født Saltum 1891, ugift; Moder: Enke Oline Nielsine Cecilie Jensen, boende Peter Barkesgade 22, Aalborg.

Samtlige ovennævnte Slægtninge er af Rederiet underrettet om Forliset.

Sørensen.
Pb. 4.

Forelæst Rapporten Litra C. godkender Komparenten denne, idet han dog bemærker, at en Del af Besætningen var paamønstret i Karrebæksminde og ikke som i Rapporten anført i Korsør. Oplysningerne om Mandskabet er udarbejdet paa Grundlag af Meddelelser, indhentede fra de forskellige Mønstringskontorer, og der er ingen Tvivl om, at de givne Oplysninger er rigtige. Alle de omkomnes Paarørende er underrettede om Ulykken med Undtagelse af den under Nr. 14 nævnte Fyrbøder Oluf Carl Christian Sørensen, om hvem endnu ingen Oplysninger har kunnet fremskaffes. Hele Mandskabet var paa lovbefalet Maade forsikret i »Danske Skibsrederes gensidige Forsikringsforening for Søfolk« samt endvidere mod Krigsfare i »Danske Dampskibsrederes gensidige Forsikring for Søfolk mod Krigsfare«, hvilke Selskaber ere underrettede om Forliset.

Med Hensyn til Synsforretningen Litra D. har Komparenten kun at bemærke, at Skibet umiddelbart forud for Forretningens Afholdelse var bleven undergivet sædvanlig Reparation paa Frederikshavns Skibsværft, og som det fremgaar af Forretningen var der ikke ved Synet forefundet nogen som helst Mangel.

Sluttelig vedkendte Komparenten sig den under Litra E. fremlagte Udskrift af Skibsregistret.

Oplæst. Vedtaget med Tilføjende, at Medejeren af Skibet, Grosserer Frederik Hansen, f. T. er bortrejst, men han vil ikke kunne give yderligere Oplysninger i Sagen.

Forhøret sluttet.

Retten hævet.

P. Th. Madsen.

C. Gadeberg. *Otto Hansen.*

»Bornholm«s
Rederi: Vejle Dampskibsselskab.
Reg. Tonn. Br.: 840.
Reg. Tonn. Net.: 517.
Tons DW.: 1158.
Bygningssted: G. Howaldt. Kiel.
Bygningsaar: 1883.
Materiale: Jern.
Klasse: Bur. Ver. ✠ I $^3/_3$ G. 1. 1.
Assurance: Kr. 600,000. Grøn & Witzke m. fl.

---

283. Skonnert »LOUISE« af Ebeltoft.

Bortøblevet paa Rejse fra Dysart til Knebel (afsejlet 13. November 1916) med 122 Tons Kul. 4 Omkomne.

Søforhør foreligger ikke. Ifølge Skibets Forlisanmeldelse, dateret Knebel den 31. Maj 1917, vides siden Afrejsen intet om »Louise«, som formenes forlist med Mand og Mus.

Skibets Besætning bestod af:

Kaptajn H. C. Kromann af Marstal.

Styrmand Christian L. Poulsen af Odense.

Matros Lauritz H. M. Jessen af Ebeltoft.

Letmatros Christian Rudolf Simonsen af Odense.

»Louise«s
Rederi: A. Hvid.
Reg. Tonn. Br.: 75.
Reg. Tonn. Net.: 60.
Bygningssted: Barth.
Bygningsaar: 1883.
Materiale: Eg og Bøg.
Klasse: —
Assurance: —

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

284. Skonnertbrig »JØRGEN LARSEN« af Thurø.

Bortblevet paa Rejse fra Dysart til Thurø (afsejlet 15. November 1916) med 243 Tons Kul. 6 Omkomne.

Søforhør foreligger ikke. Ifølge Skibets Forlisanmeldelse, dateret Thurø den 19. Januar 1917, vides siden Afrejsen intet om »Jørgen Larsen«, der formenes forlist med Mand og Mus.

Skibets Besætning bestod af:

Kaptajn Lorenz Hansen Jørgensen af Sørup.

Styrmand J. Ejnar Andersen.

Matros J. P. Thomsen af Vejle.

Ungmand Jens P. Andersen af Ejby pr. Odense.

Ungmand Niels Kay Nielsen af Render Mark.

Kok J. V. Markussen af Haarby.

»Jørgen Larsen«s
Rederi: J. Th. Jørgensen. Thurø.
Reg. Tonn. Br.: 163.
Reg. Tonn. Net.: 148.
Bygningssted: Thurø.
Bygningsaar: 1878.
Materiale: Eg, Bøg og Fyr.
Klasse: Bur. Ver. ✠ 16-4 5/6 G. 1. 1.
Assurance: Kr. 18,400. Svendborg Søassurance.

---

285. 2m. Fiskerfartøj »NORDJYLLAND« af Esbjerg.

Bortblevet under Fiskeri i Nordsøen (afsejlet fra Lemvig den 16. November 1916). 6 Omkomne.

Søforhør foreligger ikke. Ifølge Skibets Forlisanmeldelse, dateret Esbjerg den 26. Juli 1917, vides siden Afrejsen intet om »Nordjylland«, der formenes forlist med Mand og Mus.

Skibets Besætning bestod af:

Skipper Christian Peder Jørgensen af Frederikshavn.

Fisker Edmund Valdemar Pedersen af Frederikshavn.

Fisker Johannes M. Pedersen af Esbjerg.

Fisker Wilhelm M. Pedersen af Esbjerg.

Fisker Jørgen Christensen af Esbjerg.

Fisker Niels Christian Sørensen Lang af Aalborg.

»Nordjylland«s
Rederi: »Jylland«.
Reg. Tonn. Br.: 29.
Reg. Tonn. Net.: 15.
Bygningssted: Frederikshavn.
Bygningsaar: 1888.
Materiale: Eg.
Klasse: —
Assurance: Kr. 26,100. Forsikringen af danske Sejlfartøjer til Fiskeribrug m. fl.

---

286. Bark »VICTORIA« af Kolding.

Bortblevet paa Rejse fra Tyne til Horsens (afsejlet 16. December 1916) med 525 Tons Kul. 10 Omkomne.

Søforhør foreligger ikke. Ifølge Skibets Forlisanmeldelse, dateret Kolding den 18. Maj 1917, vides siden Afrejsen kun om »Victoria«, som formenes forlist med Mand og Mus, at en Kasse med Søfartsbøger og lign. for Skibets Besætning den 29. Januar 1917 er fundet ved Aalesund.

Skibets Besætning bestod af:

Kaptajn Rasmus Rasmussen af Drejø.

Styrmand Carl Christian Johansen af Svendborg.

Baadsmand Jes Frits Jørgensen af Faaborg.

Matros Marius Eli Knudsen af Strynø.

Matros Carl Peter Johannes Rasmussen af Kalundborg.

Letmatros Albert Wilhelm Darger af Nyborg.

Ungmand Oluf Herman Petersen af Eskebjerg.

Ungmand Samuel Emil Christian Andreasen af Kalundborg.

Ungmand Niels Lund af Holbek pr. Randers.

Kok og Steward Eland Hellebæk Ditlev Hansen af Kjøbenhavn.

»Victoria«s
Rederi: J. Damkier-Petersen. Kolding.
Reg. Tonn. Br.: 421.
Reg. Tonn. Net.: 378.
Bygningssted: Hammelwarden.
Bygningsaar: 1878.
Materiale: Eg og Fyr.
Klasse: —
Assurance: Kr. 80,000. Forskellige Assuranceselskaber.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

287. Bark »NELLY« af Kjøbenhavn.

Borteblevet paa Rejse fra Kolding til Amerika (afsejlet 17. December 1916) i Ballast. 16 Omkomne.

Søforhør foreligger ikke. Ifølge Skibets Forlisanmeldelse, dateret Kjøbenhavn i Januar 1918, vides siden Afrejsen den 10. Januar 1917 fra Kristianssand, som Skibet anløb paa Grund af Havari, intet om »Nelly«, der formenes forlist med Mand og Mus.

Skibets Besætning bestod af:

Kaptajn Hans Jørgen Hansen af Odense.

1. Styrmand Hans Olaf Olsen af Ullerslev.

2. Styrmand Johannes Henry Jensen af Stubbekøbing.

Kok Jens Alfred Jensen af Kjøbenhavn.

Sejlmager Tobias Olsen af Harken.

Tømmermand Harald Oskar Rudolph Frøland af Sorø Landsogn.

Matros Johan Octavius Knud Fleischer af Grønland.

Matros Johan Frederik Jensen af Odense.

Matros Arnold Evald Johnsen af Esbjerg.

Matros Aage Oskar Louis Wienecke af Lyngby.

Letmatros Carl Marius Hansen af Odense.

Letmatros Henry Frederik Peter Hansen af Odense.

Letmatros Alf Hangaas af Bodø.

Ungmand Odin Johan Pedersen af Sæby.

Ungmand Poul Møller af Kolding.

Kahytsdreng Helmer Georg Ingemann Thomsen af Esbjerg.

»Nelly«s
Rederi: Det Baltiske Rederi. Kjøbenhavn.
Reg. Tonn. Br.: 1010.
Reg. Tonn. Net.: 945.
Bygningssted: Belfast.
Bygningsaar: 1893.
Materiale: Staal.
Klasse: Lloyds Reg. ✠ 100 A 1.
Assurance: Kr. 515,000. Krigsforsikringen for danske Skibe m. fl.

288. 3m. Skonnert »SOFIE« af Kalundborg.

Borteblevet paa Rejse fra Setubal til Aalborg (afsejlet 16. Marts 1917) med 300 Tons Salt. 6 Omkomne.

Udskrift af Kalundborg Købstads Politiprotokol.

Aar 1918, den 4. Februar Eftermiddag Kl. 2, blev en Søret for Kalundborg Købstad sat og holdt paa Raadhuset og beklædt af Rettens Formand, den ordinære Dommer og Skriver med tiltagne Søretsmedlemmer, Fisker Klug Møller og Landinspektør Rørup, hvorpaa Assessoren i Overværelse af undertegnede Retsvidner foretager:

Nr. 12/1918. Søforhør i Anledning af, at 3m. Skonnert »Sofie« af Kalundborg er forsvundet.

Der fremlagdes:

1) Skrivelse fra Justitsministeriet af 22. f. M. med Paategning af 25. f. M. fra Holbæk Amt.

2) Synsforretning over Skibet.

3) Skrivelse fra Købmand S. P. Jensen af 15. September f. A. med forskellige Paategninger.

4) Skibsbemandingslisten.

5) Skrivelse af 30. f. M. fra Kristine Svendstrup.

6) Skrivelse af 29. f. M. fra Anna Kristensen med 1 Bilag.

De under 1 og 3—5 nævnte Bilag lyder efter hverandre saaledes:

Justitsministeriet.
København, den 22. Januar 1918.
3 Bilag.

Idet man paany fremsender den med Amtets Skrivelse af 9. Oktober f. A. — Br. Nr. 1014/Journ. Nr. 18-22/1917 — hertil tilbagesendte Indberetning fra Skibsreder S. P. Jensen af Kallundborg om formodet Forlis af den sammesteds hjemmehørende 3m. Skonnert »Sofie«, skal man i Overensstemmelse med et af Handelsministeriet udtalt Ønske anmode om, at der maa blive indledet nærmere Undersøgelse ved Kallundborg Købstads Søret til Oplysning af det passerede.

Man vedlægger Udskrift af Skibsbemandingslisten for det nævnte Skib ved Udmønstringen i Frederikshavn den 3. August f. A. samt den for Skibet sidste udfærdigede Synsforretning.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Naar Søforhøret er afsluttet, bedes Udskrift af det indsendt hertil.

P. M. V.

E. B.

Lundbye.

Til
Amtmanden over Holbæk Amt.

Fremlagt i Kallundborg Søret den 4. Februar 1918.

H. Gjessing.

Tilstilles med Bilag, idet Genpartens Rigtighed bekræftes, tjenstlig Byfogden i Kallundborg til videre Foranstaltning, idet Udskrift af Forhøret til sin Tid forventes hertil indsendt.

Holbæk Amt, d. 25. Januar 1918.

G. Saxild.

C. Michaelsens Eftf.

Kalundborg, den 15. September 1917.

Til
Justitsministeriet,
København.

I Henhold til Søretslovens § 11 tillader jeg mig herved at anmelde, at Sejlskib »Sofie« hjemmehørende her savnes, idet Skibet den 16. Marts forlod Setubal paa Rejse til Aalborg med en Ladning Salt, og der senere ikke er hørt noget fra det. Mandskabet, der bestod af 6 Mand, er sikkert forlist.

Dette var:

Kaptajn S. P. Svendstrup, Ærøskøbing.
Styrmand Christensen, Vejle.
Matros A. Jensen, Korsør.
Matros Carl Nielsen, Rønne.
Ungmand P. A. Christensen, Aalborg.

Desuden efter Skibets Regnskaber:

Letmatros K. W. Nielsen, hvis Hjemstavn og Paarørende er mig ubekendt, saa vidt jeg kan se, er han paamønstret i Mandal i Decbr. 1916, og har jeg tilskrevet Konsul Tallaksen der, om han fra Mønstringen der kan fremskaffe Oplysning.

Ærbødigst

S. P. Jensen.

En Udtalelse over Sagen udbedes.

Justitsministeriet, den 22. September 1917.

P. M. V.

Schrøder.

Til
Amtmanden over Holbæk Amt.

Tilstilles tjenstlig Byfogden i Kallundborg til Oplysning og Erklæring.

Holbæk Amt, den 25. September 1917.

G. Saxild.

Foranlediget ved forantsaaende skal man tillade sig at meddele, at Skibets Reder, Købmand S. P. Jensen af Kallundborg, paa Forespørgsel har erklæret, at han ikke er i Stand til at give nogensomhelst nærmere Oplysning om det ovennævnte Skibs Forsvinden end de i foranstaaende Skrivelse indeholdte, ligesom han heller ikke kan opgive nogen, der kan antages at være i Stand til at meddele saadanne Oplysninger. Man maa herefter formene, at det maa anses for formaalsløst at lade afholde Søforhør eller anstille yderligere Undersøgelse, da saadant formentlig ikke vil bringe noget nyt af Betydning frem.

Kallundborg Byfogedkontor, 2. Okt. 1917.

P. B. V.

Fabricius Tengnagel.
Ass.

Til
Holbæk Amt.

Fremlagt i Kallundborg Kjøbstads Søret den 4. Februar 1918.

H. Gjessing.

Uddrag af Skibsbemandingsliste
for det Mandskab, som er forhyret med 3m. Skonnert »Sofie«, hjemmehørende i Ærøskøbing, og som efter Maalebrev maaler

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

173,32 Reg. Tons Brutto; ført af Skibsfører L. P. Lauritsen.

Rederiets Navn: H. Petersen. Hjemsted: Ærøskøbing:

Styrmand Johannes Christian Martinussen, født Kerteminde 1892.

Matros Axel Vilhelm Henrik Jensen, født Korsør 1888.

Letmatros Carl Emil Christian Nielsen, født Rønne 1897.

Ungmand Peder Axel Christensen, født Aalborg 1895.

Kok Christian Lauritz Jørgensen, født Aalborg 1895.

Fremlagt i Kallundborg Kjøbstads Søret den 4. Februar 1918.

H. Gjessing.

Ærøskøbing, den 30. Januar 1918.

Hr. Grosserer Jensen,
Kallundborg.

Min Mands sidste Brev var dateret den 12. Marts 1917 og indeholdt intet angaaende Skib og Rejse udover, at han havde været sejlklar den 3. Marts, men paa Grund af Modvind, Storm og Uvejr, laa han der endnu sammen med mange danske Skibe, blandt andet to store Motorskibe, som samtidig med »Sofie« var bleven sejlklar. Og det var kedeligt at ligge saadan, for det blev en lang Rejse i det hele. Lang var Rejsen jo ogsaa fra Kinitra og hertil. Og vilde haabe, han snart kunde komme derfra og naa Aalborg. Og han den 20. Marts havde tilgode hos Rederen i Hyre 627 Kr. 50 Øre foruden Kaplak af Saltfragten. Det var alt, hvad min Mand nævnede om Skib og Rejse.

Blandt de danske Skibe, der i St. Ybes laa sammen med »Sofie«, skal 6 af dem have været Marstallere, hvoraf de 5 blev torpederet. En af disse torpederede Førere fulgte »Sofie« ind paa Reden i St. Ybes og har fortalt, at der ingen Tvivl var andet end at »Sofie« var torpederet, da Skibet var i god sødygtig Stand, ikke overlastet, og Storm havde de ikke, efter den gik fra Havn. Der er ogsaa senere bleven mig fortalt, at Skonnert »Sampa«, Kapt. Volff, af Thurø en halv Snes Dage efter den var gaaet fra St. Ybes sejlet sammen med dem oppe forbi Biskaya Bugten.

Med særdeles Agtelse.

Kristine Svendstrup.

Fremlagt i Kallundborg Kjøbstads Søret den 4. Februar 1918.

H. Gjessing.

For Retten mødte Købmand S. P. Jensen af Kallundborg, der bemærkede, at han har ejet det forsvundne Skib siden Marts Maaned 1916.

Skibet var bygget i Rønne i 1899 af Staal. Skibet var 173 Brutto-Tons drægtig, og det var klassificeret i Aaret 1916. Det var et i alle Henseender stærkt og godt Skib, og det var forsikret for 70,000 Kr.

Skibet havde indtaget sin Last, som bestod af ca. 300 Tons Salt, den 3. Marts, og det afsejlede den 16. Marts fra Setubal til Aalborg.

Siden Afsejlingen skal Skibet være bleven set en Gang af den i Enke Kristine Svenstrups Brev ommeldte Fører af Skonnerten »Sampa«, men der har ikke kunnet skaffes nogensomhelst Oplysning om Aarsagen til Skibets Forsvinden.

Skibets Fører, Svendstrup, havde overtaget det i Gøteborg i November 1916, og han var en paalidelig og dygtig Mand, der havde frie Hænder til at forsyne Skibet med alt fornødent. Ligeledes var Styrmanden, der hed Søren Christian Christensen og var fra Vejle, en dygtig Mand. Styrmanden kom om Bord paa Skibet sammen med Kaptajnen, og han var ca. 40 Aar gammel.

Matrosen, Letmatrosen og Jungmanden var de samme som efter Bemandingslisten af 3. August 1916; derimod var der kommet en ny Kok, nemlig K. V. Nielsen af København. Komparenten har korresponderet med Styrmanden og de 4 Folks paarørende og udbetalt dem de Borteblevnes Tilgodehavende, men der er ikke herved fremkommet nogen Oplysning om Grunden til, at Skibet er bortkommet.

Oplæst og vedtaget.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Hele Besætningen var forsikret i »Danske Rederiers Ulykkesforsikringsforbund«, og Selskabet har anerkendt sin Pligt til at udbetale Forsikringen, og det er Komparenten bekendt, at der er udbetalt Erstatninger til Kaptajnens og Styrmandens Enker, samt Matros Jensens paarørende, nemlig 6,000 Kr., 6,000 Kr. og 1,000 Kr. Komparenten kan iøvrigt ikke give nogensomhelst Oplysninger om Aarsagen til, at Skibet er forsvundet.

Oplæst. Vedtaget.

Forhøret sluttet.

Søretten hævet.

H. Gjessing.

A. M. Rørup. *J. K. Møller.*

Retsvidner:

P. Rasmussen. *J. P. Larsen.*

»Sofie«s
Rederi: S. P. Jensen. Kalundborg.
Reg. Tonn. Br.: 173.
Reg. Tonn.Net.: 142.
Bygningssted: Rønne.
Bygningsaar: 1899.
Materiale: Staal.
Klasse: Bur. Ver. ✠ I $^{2}/_{3}$ G. 1. 1.
Assurance: Kr. 70,000. Krigsforsikringen for danske Skibe.

289. Skonnert »SOPHIE« af Nykøbing M.

Borteblevet paa Rejse fra Blyth til Skagen (afsejlet 4. April 1917) med 120 Tons Kul. 4 Omkomne.

Søforhør foreligger ikke. Ifølge Skibets Forlisanmeldelse, dateret Kjøbenhavn den 15. Juli 1918, vides siden Afrejsen intet om »Sophie«, der formenes forlist med Mand og Mus.

Skibets Besætning bestod af:

Kaptajn J. Svendsen af Nordby paa Fanø.

Styrmand Niels Peter Jensen.

Letmatros Fritz Viggo Iversen af Esbjerg.

Ungmand Christian Marinus Thomsen.

»Sophie«s
Rederi: E. Nissen. Kjøbenhavn.
Reg. Tonn. Br.: 64.
Reg. Tonn. Net.: 51.
Bygningssted: Assens.
Bygningsaar: 1912.
Materiale: Eg.
Klasse: Bur. Ver. ✠ 16 $^{2}/_{3}$ P. 1. 1.
Assurance: Kr. 40,000. Brødr. O. & C. Thielst.

290. Skonnert »ELISE« af Helsingør.

Borteblevet paa Rejse fra Hull til Randers (afsejlet 13. Maj 1917) med ca. 200 Tons Kul. 6 Omkomne.

Søforhør foreligger ikke. Ifølge Skibets Forlisanmeldelse, dateret Rudkjøbing den 27. December 1917, vides siden Afsejlingen intet om »Elise«, der formenes forlist med Mand og Mus.

Skibets Besætning bestod af:

Kaptajn Snorre Snorrason.

Sofus Emil Madsen af Munkebjergby.

Karl Drisinus Larsen af Byrstinge.

Karl Magnus Gösta Haller af Ljunsås, Sverige.

»Elise«s
Rederi: (Akties.) Aa. Randrup. Helsingør.
Reg. Tonn. Br.: 135.
Reg. Tonn. Net.: 118.
Bygningssted: Faaborg.
Bygningsaar: 1877.
Materiale: Eg.
Klasse: —
Assurance: Kr. 33,000. Dansk Sø- og Transportforsikring og flere udenlandske Assuranceselskaber.

291. Bark »MARTHA« af Sønderho.

Borteblevet paa Rejse fra Rosario til Aarhus (afsejlet 28. Juni 1917) med 616 Tons Majs. 10 Omkomne.

Søforhør foreligger ikke. Ifølge Skibets Forlisanmeldelse, dateret Sønderho den 19. April 1918, vides siden Afrejsen kun om »Martha«, som formentlig er forlist med Mand og Mus, at Skibet den 22. August 1917 afsejlede fra Kingston, Jamaica, hvortil det var indkommet for Visitation.

Skibets Besætning bestod af:

Kaptajn Thomas Brinck Fischer af Sønderho.

Styrmand Anthoni Nielsen Anthonisen af Sønderho.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Baadsmand Thøger R. A. Reenberg af Troense.

Matros Niels Peder Jensen af Aarhus.

Matros Robert Victor Nielsen af Nykøbing F.

Matros John Reynholdt Gullberg af Malmø.

Matros Jacente Rolles af Spanien.

Kok Ejner Persson af Sverige.

Ungmand N. O. Sivertsen af Skonkelse.

Ungmand J. L. C. Johansen af Taarbæk.

»Martha«s
Rederi: A. Knudsen.
Reg. Tonn. Br.: 412.
Reg. Tonn. Net.: 367.
Bygningssted: Tønning.
Bygningsaar: 1892.
Materiale: Staal.
Klasse: Bur. Ver. ✠ I. 3/3 L. 1. 1.
Assurance: Kr. 150,000. De private Assurandører.

292. Skonnert »GERDA« af Kjøbenhavn.

Borteblevet paa Rejse fra Petersværft til Rønne (afsejlet 13. September 1917) med Bøgetræ. 3 Omkomne.

Søforhør foreligger ikke. Ifølge Skibets Forlisanmeldelse, dateret Bogø den 15. Juli 1918, vides siden Afsejlingen intet om »Gerda«, der formenes forlist med Mand og Mus.

Skibets Besætning bestod af:

Kaptajn Hjalmar Illum af Bogø og

2 Mand, hvis Navne og Hjemsted er ubekendt.

»Gerda«s
Rederi: H. Illum. Kjøbenhavn.
Reg. Tonn. Br.: 43.
Reg. Tonn. Net.: 35.
Bygningssted: Svendborg.
Bygningsaar: 1890.
Materiale: Eg.
Klasse: —
Assurance: —

293. Galease »ANNA« af Aarhus.

Borteblevet paa Rejse fra Aarhus til Kjøbenhavn (afsejlet 21. September 1917) med 29 Tons Malm. 2 Omkomne.

Søforhør foreligger ikke. Ifølge Skibets Forlisanmeldelse, dateret Kjøbenhavn den 20. November 1917, vides siden Afrejsen intet om »Anna«, der formenes forlist med Mand og Mus.

Skibets Besætning bestod af:

Kaptajn Niels Jensen af Aarhus.

Bedstemand Søren Valdemar Jensen af Aarhus.

»Anna«s
Rederi: A. Nyholm.
Reg. Tonn. Br.: 18.
Reg. Tonn. Net.: 11.
Bygningssted: Bagenkop.
Bygningsaar: 1899.
Materiale: Eg.
Klasse: —
Assurance: Ikke assureret.

294. 3m. Skonnert »GERDA« af Aalborg.

Borteblevet paa Rejse fra Setubal til Siglufjord (afsejlet 30. Oktober 1917) med 538 Tons Salt. 10 Omkomne.

Søforhør foreligger ikke. Ifølge Skibets Forlisanmeldelse, dateret Aalborg den 11. Juli 1918, vides intet om »Gerda«, der formenes forlist med Mand og Mus, siden Skibet efter Inspektion i Gibraltar afsejlede derfra den 4. November 1917.

Skibets Besætning bestod af:

Kaptajn Rasmus Sørensen Nielsen af Græsvænget pr. Marstal.

Styrmand Helge L. Franzell af Jacobstad.

Styrmand Kaj Adolf Svendsen af Kjøbenhavn.

Matros Niels L. Sørensen af Horsens.

Matros Karl W. V. Nielsen af Ribe.

Letmatros William Overbye af Kjøbenhavn.

Letmatros Ludvig Christian Larsen af Horsens.

Letmatros Arend Bloembergen af Assen, Holland.

Letmatros Aaren Dyall af Barbados.

Steward André Anson af Libau.

»Gerda«s
Rederi: Rechnitzer, Thomsen & Co. Aalborg.
Reg. Tonn. Br.: 383.
Reg. Tonn. Net.: 342.
Bygningssted: Grangemouth.
Bygningsaar: 1890.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Materiale: Staal.
Klasse: Lloyd's Reg. ✠ 100 A 1.
Assurance: Kr. 280,000. Det kgl. octr. Søassurance-Compagni m. fl.

---

295. Sandpumpedamper »FREDERIKSHOLM« af Kjøbenhavn.

Bortøblevet paa Rejse fra Kjøbenhavn til Samsø (afsejlet 12. December 1917). 8 Omkomne.

Udskrift af Søforhørsprotokollen ved *Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn:*

Aar 1918, den 21. Januar Formiddag Kl. 10, blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand, Overretsassessor Riise, og dens Medlemmer, Kaptajn Olsen og Kaptajn Tidemand og foretoges:

Nr. 8/1918. Søforhør i Anledning af, at Sandpumpedamperen »Frederiksholm« er forsvunden.

For Rederiet mødte Højesteretssagfører Aagesen ved Overretssagfører Cohn.

Der fremlagdes Skrivelse af 16. Januar d. A. og 2 Afskrifter.

De fremlagte Skrivelser lyder efter hverandre saaledes:

Vagn Aagesen,
Højesteretssagfører.
København, B., den 16. Januar 1918.
Frederiksholms Kanal 16.

Til
Sø- og Handelsretten.

Idet jeg hermed fremsender Afskrifter af 2 Skrivelser af 12. og 14. d. M. fra A/S. Frederiksholms Tegl- og Kalkværker til mig, tillader jeg mig at anmode om, at der maa blive optaget Søforhør angaaende Sandpumpedamperen »Frederiksholm«s Forlis.

Med Ærbødighed
Vagn Aagesen.

Arne Kemp.

Nr. 8/1918. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 21. Januar 1918.

Blum.
Ass.

Afskrift.

Aktieselskabet
Frederiksholms Tegl- og Kalkværker.
København, den 12. Januar 1918.

Til
Hr. Højesteretssagfører Vagn Aagesen,
her.

Idet vi tillader os at anmode Hr. Højesteretssagføreren om at foranledige Søforhør afholdt i Anledning af vor Sandpumpedamper »Frederiksholm«s Forlis, tillader vi os nedenfor at opgive Navnene paa de formentlig omkomne Søfolk:

Skibsfører F. Mygind, Silkeborggade 20, 1. Sal.

Styrmand C. Willadsen, Esbjerggade 8, 1. Sal.

1. Mester M. E. Henriksen, Guldbergsgade 43, 1. Sal.

2. Mester N. Navrbjerg, Helgesensgade 19, 3. Sal.

Fyrbøder F. Israelsen, Marstalsgade 55, Stuen.

Matros Jens Chr. Jensen, Saxogade 20, Baghuset, 4. Sal.

Matros S. L. Weng, Dyrehavegaardsvej 33, Kolding.

Skibsfører J. Bøge, Skovgyden 13, Marstal.

Med Højagtelse
Aktieselskabet
Frederiksholms Tegl- og Kalkværker.
Sorterup.

Nr. 8/1918. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 21. Januar 1918.

Blum.
Ass.

Afskrift.

Aktieselskabet
Frederiksholms Tegl- og Kalkværker.
København, den 14. Januar 1918.

Til
Hr. Højesteretssagfører Vagn Aagesen,
Frederiksholms Kanal 16.

I Fortsættelse af vor Skrivelse af 12. ds. tillader vi os at meddele, at vor Damper

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

»Frederiksholm« sejlede fra Frederiksholms Teglværks Havn den 12. f. M. til Frihavnen for at indtage Kul fra Det danske Kulkompagnis Plads. Kullene var indlastet ved 3½ Tiden, og Skibet sejlede Kl. 5 om Eftermiddagen nordpaa til Samsø for at indpumpe Sand. Siden har vi intet hørt eller set til Skibet udover, at der ved Liseleje den 16. December er drevet 3 Redningsbælter i Land mærket »Frederiksholm«, samt at der af Hundestedfiskere samme Dag er bragt et Lig i Land siddende i et Redningsbælte. Liget viste sig ved Eftersyn at være en af Søfolkene fra S/S »Frederiksholm«, nemlig Matros Søren Weng af Kolding.

Vi modtog under 22. December et Brev fra Frederiksværk Købstad og Halsnæs Birkekontor, hvori meddeles os, at ovennævnte Kontor paa Forespørgsel havde faaet Meddelelse fra Politikammeret i Tranebjerg paa Samsø, at Damperen var iagttaget fra Thunø Fredag Eftermiddag den 14. December kommende nordfra. Senere er ingen Iagttagelse gjort.

Med Højagtelse
Aktieselskabet
Frederiksholms Tegl- og Kalkværker.

Sorterup.

Nr. 8/1918. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 21. Januar 1918.

Blum.
Ass.

Overretssagfører Cohn foreviste Skibsskøde, hvorefter Skruesandpumpedamperen »Frederiksholm« med Registrerings Bogstaver N. Q. M. S., der var hjemmehørende i København, har en Bruttotonnage af 349,27 og en Nettotonage af 161,45, og Synsforretning af 27. Marts 1914 samt Certifikat fra Bureau Veritas af 9. Oktober 1917.

Komparenten fremlagde I Fortegnelse over Vejrliget i Dagene fra 12.—16. December 1917 modtagne fra meteorologisk Institut.

Endvidere fremlagde Komparenten en Erklæring af 22. December 1917 fra Kredslæge Mørch og en Skrivelse af s. D. fra Birkekontoret i Frederiksværk.

Erklæringen og Skrivelsen lyder efter hinanden saaledes:

Kredslæge, Chr. Mørch,
Frederikssund
den 22. December 1917.

Til
A/S. Frederiksholm Teglværker.

Efter Anmodning af Birkedommer Larsen i Frederiksværk skal jeg meddele, at Liget af Matros Søren Veng, som blev fundet af et Par Hundestedfiskere drivende i Vandet ud for Raageleje, og som den 18. December 1917 om Formiddagen blev legalt synet af Birkedommeren og mig i Kapellet ved Lynæs Kirke, ikke bar Præg af at have været længe i Vandet, efter al Sandsynlighed kun nogle faa Dage.

C. Mørch.

Nr. 8/1918. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 21. Januar 1918.

Blum.
Ass.

Frederiksværk Købstad og
Halsnæs Birk,
22. December 1917.

Til
A/S. Frederiksholms Kontor.

I Anledning af det den 17. ds. til Lynæs indbragte Lig af en Sømand, der efter senere Oplysninger maa antages at være Matros Søren Weng forhyret med Sandpumperen Frederiksholm, i hvis Redningsbælte han blev fundet, har jeg den 18. ds. gennem Statstelefonen forespurgt Politikammeret i Tranebjerg paa Samsø, om der derfra kunde skaffes Oplysning om, hvornaar bemeldte Sandpumper sidst er set i Farvandet omkring Samsø. Næste Dag modtog jeg ad samme Vej Meddelelse fra Politikammeret, at Damperen ikke var set fra Samsø, men derimod er iagttaget fra Thunø Fredag Eftermiddag den 14. ds. kommende nordfra. Senere er ingen Iagttagelse gjort, hvilket herved paa Anmodning meddeles.

E. B. Larsen.

P. S. Lægens Attest om, at Liget skønnes kun at have ligget ganske faa Dage i

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Vandet, fremsendes direkte fra Kredslægen i Frederikssund.

Nr. 8/1918. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 21. Januar 1918.

Blum.
Ass.

Komparenten bemærkede, at der er afholdt Synsforretning formentlig i 1916, og at Udskrift af dette formodentlig har været ombord paa Skibet og gaaet tabt med dette.

Komparenten forklarer, at Damperen, der ikke var lastet ved Afgangen herfra, ikke siden den gik fra Kulkompagniets Plads den 12. December Klokken ca. 3 Eftermiddag, vides at være iagttaget anderledes end i den fremlagte Skrivelse af 22. December nævnt, nemlig Fredag Eftermiddag den 14. December fra Tunø kommende nordfra. Om Skibet paa det Tidspunkt har haft Sand indpumpet, vides ikke. 3 Redningsbælter hørende til Skibet er, som det fremgaar af det fremlagte, den 16. December fundet ilanddrevne ved Liseleje, og Liget af Matros Søren Weng, der var forhyret med Skibet og med paa Rejsen, er samme Dag fundet drivende i Søen ud for Raageleje. Der er heller ikke, efter at Begæringen er indgivet her til Retten, indløbet nogensomhelst Efterretning om Skibet, som af Rederiet betragtes som forlist.

Med Skibet var den i det fremlagte nævnte Fører og Besætning, men saa vidt Rederiet bekendt ingen Passagerer.

Oplæst. Vedtaget.

Søforhøret sluttet.

Retten hævet.

Riise.

H. S. A. Olsen. *O. Tidemand.*

»Frederiksholmsæs
Rederi: Aktieselskabet Frederiksholms Tegl- og Kalkværker. Kjøbenhavn.
Reg. Tonn. Br.: 349.
Reg. Tonn. Net.: 161.
Tons DW.: 400.
Bygningssted: Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.
Bygningsaar: 1907.
Materiale: Staal.
Klasse: Bur. Ver. ✠ I. $^{3}/_{3}$ R. 1. 1.
Assurance: —

296. Galease »KATHINKA« af Kjøbenhavn.

Bortebleven paa Rejse fra Risør til Kjøbenhavn (afsejlet 12. Januar 1918) med 65 Tons Kvarts. 2 Omkomne.

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn gør vitterligt:

Aar 1918, den 6. November Eftermiddag Kl. 1, blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand, Overretsassessor Riise og dens Medlemmer, Direktør Hein og Kaptajn Larsen og foretoges:

Nr. 120/1918. Søforhør i Anledning af, at Galease »Kathinka« er bortebleven.

Der fremlagdes en Skrivelse fra Rederiet med 6 Bilag.

De fremlagte Dokumenter lyder efter hverandre saaledes:

Brødr. Bartholdy
(Bartholdy brothers)
— — — — — —

Kobenhavn, den 6. November 1918.

Sø- og Handelsretten,
hersteds.

Galease »Kathinka« af Nakskov 37,46 brutto Tons.

Herved anmoder vi Undertegnede, Befuldmægtigede for nævnte Skib, Sø- og Handelsretten om at maatte aflægge Søforklaring, grundet paa Skibets Forsvinden paa Rejsen Risør-København med Afgang fra Risør d. 12. eller 13. Januar d. A.

Besætningen, som foruden Føreren Søren Christian Vallentin, født Thorup, Mols 18. September 1876, boende Jacob Petersens Allé 4, Sundby, bestod af Jungmand Peder Christian Christensen, født 1893 i Skagen, antages forulykket.

Besætningens Paarørende er forlængst underrettede.

Skibet, der er bygget af Eg i Rudkøbing 1865 og ombygget 1897, var ved Afgang i god, sødygtig Stand, forsikret i Danske Lloyd for 12,000 Kr., som den 11. April d. A. blev udbetalt Rederiet.

Hoslagt vedlægges følgende Papirer:

1. Afsejlingstelegram fra Føreren, dateret Risør 13. Januar 1918.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

2. Kopi af Skrivelsen fra Ladningsmodtageren Nordisk Maskinforretning, København.

3. Kopi af Skrivelse fra Afskiberen, Jernes Mineralmølle, Risør.

4. Kopi af Fuldmagt, sign. Fru Alma Vallentin.

5. Kopi af Søforsikringsselskabets Assuranceerstatningsnota.

6. Skrivelse til og fra Mønstringskontoret Skagen.

Ærbødigst

Brødr. Bartholdy.

Nr. 120/1918. Fremlagt i Sø-og Handelsretten den 6. November 1918.

Blum.
Ass.

1.

Den danske Statstelegraf
Statstelegrafstation
Kobenhavn, den 14. Januar 1918.

Telegram K. C. 13 Risør 256 6 14 12.
Adresse:
Barthy Koebenhavn.
Kathinka afsejlet - Christian Vallentin.
Ank. 14. Januar — K.

Nr. 120/1918. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 6. November 1918.

Blum.
Ass.

2.

Kopi.

Nordisk Maskin-Forretning.
København, den 6. Februar 1918.

Hr. Skibsreder Bartholdy,
hersteds.

I Henhold til Dags behagelig Telefonsamtale sender jeg Dem vedlagt et Kopiuddrag af Brev fra Jernes Mineralmølle, dateret 4. ds. af hvilket De vil se, at Afskiberen frygter, at S/ »Kathinka« absolut er gaaet tabt.

Med Højagtelse

Nordisk Maskin-Forretning.

Nr. 120/1918. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 6. November 1918.

Blum.
Ass.

3.

Kopi af Skrivelse
fra Afskiberen i Risør, Norge.

Modtaget Deres æ/ af 1. ds., hvoraf vi bemærker, at S/ »Kathinka« desværre endnu ikke er ankommet. Vi er bange for, at der maa være tilstødt den en Ulykke, naar De intet har hørt fra den i saa lang Tid. Der er nemlig ikke Tale om, at den er indefrossen heroppe, da der ikke findes Is. Vi har heller ikke nogensomhelst Underretning haft om Skibet, siden det sejlede herfra for 3 Uger siden. Den afsejlede herfra den 12. Januar om Formiddagen og havde god Vind og pænt Vejr, men næste Dag den 13. til Middag røg det op med en voldsom Storm. Jeg spurgte da Lodsen, som lodsede ham ud, om han troede, at den kunde være kommen inden for Skagen, og han svarede, at det var vanskeligt, at den, saa dybt lastet som den var, kunde være kommen saa langt.

Ligger den ikke inde i en Havn paa Jyllands Østkyst, saa maa man frygte for, at den er gaaet tabt.

Nr. 120/1918. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 6. November 1918.

Blum.
Ass.

4.

Kopi.

Herved bemyndiger undertegnede Fru Alma Marie Vallentin, født Petersen, Jacob Petersens Allé 4, 2den Sal, Brdr. Bartholdy til at ordne alt vedrørende Galeasen »Kathinka«s formodede Forlis, Registreringsbogstaver N. G. R. D. hjemmehørende i Nakskov brutto 37 Tons, Ejer Skibsfører Søren Christian Vallentin, Jacob Petersens Allé 4, Sundby.

sign. *Fru Alma Vallentin.*
Jacob Petersens Allé 4, Sundby.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Nr. 120/1918. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 6. November 1918.

Blum.
Ass.

5.

Brødr. O. & C. Thielst
Assuranceforretning
København, den 11. April 1918.

Herrer Brødr. Bartholdy,
Ny Toldbodgade 25.

S. »Kathinka«.

I Besiddelse af Deres æ/ Skrivelse af 6. ds. har vi hermed Fornøjelsen at fremsende Erstatningsbeløbet pr. ovennævnte Sejler. Kr. 11,760,

hvorfra gaar de paa Forsikringsaaret resterende 3 Kvartaarspræmier..... Kr. 900,

Kr. 10,860,

som vedlagt følger i Check l/ Privatbanken, Kbhvn., og imødeser vi gerne vedlagte Kvitteringer for ovennævnte Præmiebeløb og returnerer endvidere det med Deres fornævnte Skrivelse indsendte Brev fra Handelsministeriet.

Ærbødigst

Nr. 120/1918. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 6. November 1918.

Blum.
Ass.

6.

Brødr. Bartholdy
(Bartholdy brothers))
— — — — — — — —
København, den 25. Februar 1918.

Toldboden, Skagen.

Galease Kathinka 37 brutto N. G. R. D.

Da det formodes, at rubr. Sejler under en Storm den 13. Januar er forlist efter at være afgaaet fra Risør den 12. Jan. paa Rejse til København med Quarts, anmoder vi herved om at faa oplyst Navnet og Adressen paa den Mand, som i December Maaned er bleven paamønstret der.

Med Højagtelse

Brødr. Bartholdy.

29. Decbr. paamønstredes i Skagen som Letmatros paa Rejse til Norge og videre med Galease »Kathinka« Br. 37,46 Ton:

Peder Christian Christensen, Skagen, født 1893, med Rullebetegnelse L 5, 484, M. 61.

Vedkommendes Fader er bosiddende i Skagen.

Mønstringskontoret i Skagen den 27. Februar 1918.

sign. *Wichmand.*

Nr. 120/1918. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 6. November 1918.

Blum.
Ass.

For Retten mødte:

Forretningsfører Kai Bartholdy, der forklarer, at Galeasen »Kathinka« den 11. Januar 1918 afsejlede fra Risør med en Ladning Kvarts, 65 eller 67 Tons, og at der intet senere er hørt om den. Den formodes at være forlist i en Storm, der rejste sig Dagen efter, at den var afsejlet.

Udskrift af sidste Besigtigelse af Skibet skal senere blive fremsendt.

Oplæst. Vedstaaet.

Søforhøret udsat.

Retten hævet.

Riise.
V. T. Hein. *V. Larsen.*

Aar 1918, den 12. December Kl. 1 Eftermiddag, blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand, Overretsassessor Riise, og dens Medlem, Kaptajn Larsen, og foretoges:

Nr. 120/1918. Forhøret fortsat.

Der fremlagdes en Skrivelse fra Rederiet.

Den fremlagte Skrivelse er saalydende:

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Brødr. Bartholdy
(Bartholdy brothers))
— — — — — — — —
København, den 2. December 1918.

Sø- og Handelsretten,
hersteds.

Gl. »Kathinka«.

Af vedlagte Korrespondance vil De bemærke, at det trods forskellige Henvendelser ikke har været os muligt at fremskaffe Synsforretning, og beder vi Dem meddele os, hvad vi yderligere maa gøre.

Med Højagtelse.

Brødr. Bartholdy.

Nr. 120/1918. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 12. December 1918.

Blum.
Ass.

Forhøret sluttet.

Retten hævet.

Riise. *V. Larsen.*

Aar 1918, den 19. December Eftermiddag Kl. 2, blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand, Overretsassessor Riise, og dens Medlemmer, Direktør A. N. Petersen og Kaptajn Bundesen, og foretoges:

Nr. 120/1918. Forhøret reassumeret.

Der fremlagdes en Skrivelse af 14. d. M. fra Justitsministeriet med 7 Bilag, hvoriblandt sidste Synsforretning over Skibet og Udskrift af Skagens Mønstringsjournal, hvorefter Niels Rydahl Nielsen og Peder Chr. Christensen er paamønstrede »Kathinka«.

De fremlagte Dokumenter lyder efter hverandre saaledes:

Justitsministeriet.
København, den 14. December 1918.
Hermed 7 Bilag.

Ved at fremsende hosfølgende Aktstykker, hvoraf fremgaar, at Galeasen »Kathinka« af København maa formodes at være forlist den 13. Januar d. A. paa Rejse fra Risør til København, skal man i Overensstemmelse med et af Handelsministeriet udtalt Ønske anmode Hr. Retsformanden om at foranledige, at der i Overensstemmelse med Lov om Oprettelse af Søretter uden for København samt om Søforklaringer og Søforhør af 12. April 1892 § 11, 2. Stykke, bliver optaget Søforhør.

Naar Søforhøret er optaget, bedes en Udskrift deraf indsendt hertil.

P. M. V.
E. B.
Lundbye.

Til
Formanden for Sø- og Handelsretten.

Nr. 120/1918. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 19. December 1918.

Blum.
Ass.

Lolland - Falsters Stiftamt.
Nykøbing F., den 30. Oktober 1918.

Justitsministeriet har under 29. ds. tilskrevet Amtet saaledes:

»Idet man hoslagt fremsender den for Galeasen »Kathinka« af Nakskov sidst udfærdigede Synsforretning samt Afskrift af en Skrivelse fra Brødrene Bartholdy til Udenrigsministeriet, hvoraf fremgaar, at det paagældende Skib maa formodes at være forlist den 13. Januar d. A. paa Rejse fra Risør til København, skal man i Overensstemmelse med et af Handelsministeriet udtalt Ønske anmode Amtet om at foranledige, at der i Overensstemmelse med Lov om Oprettelse af Søretter udenfor København samt om Søforklaringer og Søforhør af 12. April 1892 § 11, 2. Stk., bliver optaget Søforhør ved Nakskov Købstads Søret.

Naar Søforhøret er optaget, bedes en Udskrift deraf indsendt hertil.«

Hvilket tjenstlig meddeles til Efterretning og videre fornøden Foranstaltning, idet 2 Bilag vedlægges.

Man forventer at modtage Udskrift af det herefter optagne Søforhør.

Oxholm.

Til
Byfogden i Nakskov.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Tilbagesendes tjenstligst Lolland-Falsters Stiftamt, idet jeg forinden videre foretages skal tillade mig at forespørge, om det ikke maatte bero paa en Fejltagelse, at Søforklaring er begæret optaget her, hvortil Skibet jfr. ogsaa vedlagte Rapport af 7. ds. ingen Tilknytning har, i Stedet for i København.

Der vedlægges en Skrivelse fra Brødrene Bartholdy af 30. f. M.

Byfogden i Nakskov, den 7. November 1918.

Chr. Becker.

Fremsendes med Bilag tjenstlig til det høje Ministerium under Henvisning til Sammes Skrivelse af 29. f. M. (Journal Nr. 1918 - - 28/24 Brev Nr. 25580) samt til vedlagte Rapport fra Nakskov Politi, hvorefter Skibets Hjemsted er København.

Lolland-Falsters Stiftamt, den 11. November 1918.

Oxholm.

Til
Justitsministeriet.

Nr. 120/1918. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 19. December 1918.

Blum.
Ass.

Afskrift.

Brødrene Bartholdy,
Ny Toldbodgade 25.
København, den 22. Februar 1918.

Til
Udenrigsministeriet,
hersteds.

Galease »Kathinka« 37 brutto 31 netto N. G. R. D.

Vi undlader herved ikke at meddele, at rubr. Sejler paa Rejse fra Risør til København med Quarts formodes forlist, idet Skibet er afgaaet fra Risør den 12. Januar d. A. og har Modtageren af Lasten, Nordisk Maskin Forretning, her, modtaget et Brev af 1. ds. fra Afskiberen af Ladningen, hvori han ifølge Udtalelser fra Lodsen mener, at den er forlist i en Storm den 13. Januar, hvis ikke den var kommen inden for Skagen, og da vi ikke har hørt noget fra den siden, antager vi, vor Formodning er begrundet.

Skibet førtes af Kaptajn S. C. Vallentin, Bopæl Jacob Petersens Allé 4, Sundby, af hvem det ogsaa ejedes. Besætningen bestod af en Mand foruden Føreren.

Ærbødigst
sign. *Brødr. Bartholdy.*

Nr. 120/1918. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 19. December 1918.

Blum.
Ass.

Nakskov Politi.
Løbe Nr. 775.

Rapport.

Torsdagen den 7. Novbr. 1918.

I Anledning af hoslagte Sag med senest Skrivelse af 30. f. M. fra Lolland-Falsters Stiftamt, har jeg e. O. henvendt mig til Skibsfører J. Vejlemann, der har Bopæl Søndergade 7 her, og han forklarede, at han, der tidligere har været Ejer af det paagældende Skib, sidst i November 1917 solgte og afhændede dette til den i Sagen nævnte Kaptajn Vallentin, København.

A. Møller.
P. B.

Nr. 120/1918. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 19. December 1918.

Blum.
Ass.

Brødr. Bartholdy
(Bartholdy brothers))
— — — — — — — —

København, den 30. Oktober 1918.

Til
Politimesteren,
Nakskov.

Til Brug ved Søforklaring angaaende Galease »Kathinka«, bygget i Rudkøbing 1865/97, Registreringsbogstaver N. G. R. D., paa Grund af dette Skibs Bortebliven i Januar d. A. anmoder vi herved Politimesteren om at overlade os enten en Kopi eller Originalen over sidste Skønsforretning afholdt ombord i dette Skib.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Efter Brug skal vi atter tilstille Dem denne.

Forventende at modtage denne ret omgaaende, idet Søforklaring er bleven paakrævet af Skifteretten.

Med Højagtelse

Brødr. Bartholdy.

Nr. 120/1918. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 19. December 1918.

Blum.
Ass.

Skagen Toldkammer
(Mønstringskontoret)
den 26. September 1918.

I Anledning af Handelsministeriets Skrivelse af 23. ds. Journal Nr. 30 100/1918 tillader Toldkamret sig tjenstligst at fremsende en Udskrift af Skagens Mønstringsjournal vedrørende Galease »Kathinka«, hvoraf det fremgaar, at der i Skagen blev paamønstret 2 Mand og afmønstret 1 Mand. En ny Skibsbemandingsliste blev ikke udfærdiget her, men den ældre Liste blev paaført saavel Paa- som Afmønstringerne.

Wichmand.

Til
Handelsministeriet.

Nr. 120/1918. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 19. December 1918.

Blum.
Ass.

Udskrift af Skagens Mønstringsjournal vedrørende Galease »Kathinka«.

Niels Rydahl Nielsen, født Frederiksberg 1894. Paamønstret 28. December 1917.

Niels Rydahl Nielsen, født Frederiksberg 1894. Afmønstret 28. December 1917.

Letmatros Peder Christian Christensen, født Skagen 1893. Paamønstret 29. December 1917.

Mønstringskontoret i Skagen, den 26. September 1918.

Wichmand.

Nr. 120/1918. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 19. December 1918.

Blum.
Ass.

Forhøret paany sluttet.

Retten hævet.

Riise.

A. N. Petersen. *Bundesen.*

»Kathinka«s
Rederi: J. C. Valentin, Kjøbenhavn
Reg. Tonn. Br.: 37.
Reg. Tonn. Net.: 31.
Bygningssted: Rudkjøbing.
Bygningsaar: 1865.
Materiale: Eg.
Klasse: —
Assurance: Kr. 12,000. Lloyd de France m. fl.

297. 3m. Skonnert »APOLLO« af Svendborg.

Borteblevet paa Rejse fra Liverpool til Cadix (afsejlet 15. Februar 1918) med 400 Tons Beg. 7 Omkomne.

Søforhør foreligger ikke. Ifølge Skibets Forlisanmeldelse, dateret Thurø den 9. November 1918, vides siden Afrejsen intet om »Apollo«, der formenes forlist med Mand og Mus.

Skibets Besætning bestod af:

Kaptajn Georg Vilhelm Wilde af Svendborg.

Styrmand Jens Laurits Jensen af Svendborg.

Matros Erik Knudsen Grønne af Marstal.

Matros Peter Hansen Petersen af Marstal.

Matros K. Th. Jensen Skov af Lørup pr. Ringe.

Matros Erling Halfdan Arvid Halvorsen af Frederiksværn, Norge.

Kok Adolf Albrechtsen af København.

»Apollo«s
Rederi: R. S. Hansen, Thurø.
Reg. Tonn. Br.: 242.
Reg. Tonn. Net.: 213.
Bygningssted: Svendborg.
Bygningsaar: 1908.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Materiale: Eg.
Klasse: Bur. Ver. ✠ 16 $^{2}/_{3}$ G. 1. 1.
Assurance: Kr. 131,820. Svendborg Søassurance m. fl.

---

298. S/S »EOS« af Esbjerg.

Bortblevet paa Rejse fra Methil til Kjøbenhavn (afsejlet 25. Februar 1918) med 581 Tons Kul. 26 Omkomne.

Sø- og Handelsretten i København gør vittertlig:

Aar 1918 den 24. April Kl. 9 Formiddag blev Ekstraret sat af Rettens Formand: I. Koch og dens Medlemmer: Kaptajn Bundesen og Kaptajn Wrisberg og foretoges:

Nr. 45/1918. Søforhør i Anledning af, at D/S »Eos« er forsvundet.

For Rederiet, Det forenede Dampskibsselskab, mødte Skibsinspektør, Kaptajn M. Jespersen og Fuldmægtig Honoré.

Der fremlagdes:

A. Anmodning med 9 Bilag.

Den nævnte Anmodning samt de med A² og A³ mærkede Bilag lyder efter hverandre saaledes:

A.

Det forenede Dampskibsselskab.
København, den 10. April 1918.

S/S »Eos« afgik fra Tynen den 22. Februar 1918 med en Ladning Smedekul til København og i Konvoj fra Methil den 25. samme Maaned. Da Skibet ikke senere er ankommet til sit Bestemmelsessted, maa det som Følge heraf anses for forulykket, hvorfor vi tillader os at anmode Sø- og Handelsretten om at ville foranledige afholdt en officiel Forklaring til Stadfæstelse af Forliset.

Vedlagt følger Kopi af Skibets Folkeliste samt Kopi af Telegram fra Bergen og Fortegnelse over Passagererne samt Kopi af Konnossement paa Ladningen.

Manifestet kan ikke skaffes, da det formentlig er gaaet ned med Skibet.

Tillige følger Fortegnelse over Skibets Reparation ved Helsingør Værft i Januar d. A. samt det Beløb, som blev betalt for den ved Skibet udførte Reparation.

S/S »Eos« er bygget i Renfrew 1881 og havde en Længde af 220,4 Fod. Bredde 29,8 Fod. Dybde 22,2 Fod, brutto R. Tonnage 838 Netto R. Tons 444.

Det forenede Dampskibs-Selskab, Aktieselskab.

For Skibsinspektionen

Salomonsen.

Nr. 45/1918. Fremlagt i Sø- og Handelsretten, den 24. April.

Bianco Boeck.

A.²

Det forenede Dampskibsselskab.
Aktieselskab.
Telegram Adresse Forenede.
Telefon Nr. 6291.

Codes....

Det forenede Dampskibsselskab, København, har herved Fornøjelsen af fremsende Duplikat af Telegram afsendt under nedenanførte Dato.

D. Bergen 840 43 n 5 18 45.

Britiske Konsulat meddeler, at der er Forespørgsel fra København angaaende Eos Stop. En engelsk Kaptajn der var i samme Konvoj meddelte mig at Eos stoppede paa Rejsen antagelig Maskinskade og blev sejlet agterud Stop. Mere vides ikke her desangaaende.

Sonne.

Modtaget 5. Marts 1918.

Nr. 45/1918. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 24. April 1918.

Bianco Boeck.

A.³

Fortegnelse over Besætningen i S/S »Eos« den 30. Januar 1918.

Kaptajn H. J. Lemmeke, Weysesgade 49 hersteds Ø., gift.

1. Styrmand P. J. Winther-Jørgensen, N. Frihavnsgade 99, 2. Sal, gift.

2. Styrmand Einar Nielsen, Hornbæk St., ugift.

1. Mester S. J. Shall, gift.

2. Mester Th. G. Pøhls, ugift.

Matros August Valdemar Øjesen, Niels Juelsgade 74 St., Aarhus, gift.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Matros Leopold A. C. Bejlegaard, Nyhavn 39, ugift.

Matros Conrad Gudmundsen, Heggenæs, Adrs. ubekendt, paam. Bergen, ugift.

Matros Søren Alfred Sørensen, Adrs. ubekendt, paam. Bergen.

Matros Julius Einar Lorentsen Faldt, Betel, ugift.

Matros Gotthardt Lundell, Ll. Strandstræde 10, ugift.

Fyrbøder Olaf B. Olsen, Pilestræde 78, 1. Sal, ugift.

Fyrbøder Jens E. M. Hansen, Istedgade 37, 4. Sal. ugift.

Fyrbøder Aage V. Nielsen, Vingaardsstræde 19, 3. Sal, ugift.

Fyrbøder Herløf A. Petersen, V. Fælledvej 86, 2. Sal, ugift.

Hovmester Jens Lyngse, Under Elmene 18, 1. Sal. gift,

Kok Einar Hansen, H. C. Jensensvej 20, 4. Sal, ugift.

Kahytsdreng Svend Bertelsen, Rosendalsgade 10 Kj., ugift.

Hovmester Math. Albert Jørgensen, Nørrebrogade 225 B., 3. Sal, ugift.

Fortegnelse over Passagererne i S/S »Eos«.

Kaptajn J. A. H. Krohn, Grenaagade 11.

Kaptajn Laurits Nielsen (S/S »Lindskov«).

Hovmester Rasmussen.

Volmer Petersen.

Maskinmester Mortensen.

Maskinmester Saunte (fra S/S »A. N. Hansen«).

Niels Madsen (vist ud af England).

Nr. 45/1918. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 24. April 1918.

Bianco Boeck.

Kaptajn Jespersen henholdt sig til de i Anmeldelsen indeholdte Oplysninger og meddelte, at Skibet ved sin Afgang fra Newcastle var lastet med 581 Tons Smedekul og 155 Tons Bunkerkul. Paa Vinterfribord kunde det laste 845 Tons d. w.

Skibet var lige gaaet fra Helsingør Skibsværft efter en omfattende Reparation. Det havde været underkastet Besigtigelse i Januar 1918 og maa altsaa have været i fuldgod Stand. Rederiet har ikke faaet eller kunnet skaffe andet at vide om Skibets Skæbne end det i det fremlagte Telegram anførte, hvorefter en engelsk Kaptajn meddeler, at »Eos« stoppede antagelig paa Grund af Maskinskade og blev sejlet agterud af Konvojen. Hvad der senere er sket, vides der intet om. Skib og Mandskab er fuldstændig forsvundet og intet senere fundet. Det var Storm, dog ikke videre kraftig Storm.

Fuldmægtig Honoré meddelte, at Meddelelse om dette Søforhørs Afholdelse har været givet til Assurandører og andre intresserede bl. a. til det svenske og norske Konsulat af Hensyn til Matros Lundell, der er svensk, og Matros Heggenæs, der er norsk. Komparenten lover at opgive Adressen paa 1. og 2. Mester, men iøvrigt vides ingen Adresser, som ikke er anført paa Bilag 2.

Kaptajn Jespersen forklarer, at »Eos« oprindelig har sejlet i Kreaturfart paa Malmø, men har siden engang i Firserne saa at sige uafbrudt gaaet i Nordsøen; den har sejlet fra Esbjerg hver Uge med Eksportvarer over og med Kul hjem og maa antages at have været ude i langt stærkere Storm end denne Gang.

Forhøret udsat.

Retten hævet.

J. Koch.

Wrisberg. *Bundesen.*

Aar 1918 den 2. Maj Eftermiddag Kl. 3 blev Ekstraret sat af Rettens Formand J. Koch og foretoges

Nr. 45/1918. Søforhøret fortsat.

Der fremlagdes:

B. Synsforretning for »Eos« af 12. December 1917.

C. Skrivelse af 24. April 1918 fra det forenede Dampskibsselskab indeholdende

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

bl. a. supplerende Oplysninger om de Omkomne.

D. Skrivelse af 29. s. M. fra samme med Oplysning om Vejrforhold samt

E. Skrivelse af 27. s. M. fra Meteorologisk Institut til det forenede Dampskibsselskab.

De fremlagte under C., D. og E. nævnte Dokumenter lyder efter hverandre saaledes:

C.

Det forenede Dampskibsselskab.
Aktieselskab.
København, den 24. April 1918.
Skibsinspektionen.

Ifølge Retsformandens Ønske tillader Selskabet sig herved at fremsende Adresse paa følgende Officerer og Mandskab fra S/S »Eos«:

1. Maskinmester S. J. Skall, Fortunvej 77, Charlottenlund.

2. Maskinmester Th. Pøhls har opgivet sin Forlovedes Adresse: Sygeplejerske, Frøken Christensen, Amtssygehuset F.

Matros J. G. Lundells, Adr. Hr. F. A. Lundell, Thorarp, Asarum, Sverrig.

Matros C. G. Heggenæs' Adr. Hr. Herman Heggenæs, Sandnæs Masfjorden, Norge.

Endvidere skal vi tillade os at meddele, at vi D. D. tilfældig har faaet oplyst, at den blandt Passagererne nævnte Volmer Petersens Navn er Thomsen, at har var ansat i Rederiet »Damkjær Petersen«, Kolding, og bosiddende St. Annægade 47 hersteds C, samt at Passager M. Lauritz Nielsen havde været Fører af S/S »Lindeskov«, Dampskibsselskabet »Storebælt«, og hans Enke Anna Nielsen bor Nordby, Fanø.

Samtidigt ønsker vi at faa berigtiget i Protokollen, at det var 11. April 1900, at S/S »Eos« overgik til dansk Ejendom (der blev sagt, det var vist i Firserne).

Sluttelig ønskes meddelt, at Selskabet Dags Dato har anmodet Direktøren for Meteorologisk Institut om, saafremt muligt, at meddele Selskabet Vind- og Vejrforholdene i Nordsøen mellem den norske Kyst og Skotland den 26. Februar d. A. Saasnart den er os i Hænde, skal den blive tilsendt Retten.

Ærbødigst

Det forenede Dampskibs-Selskab, Aktieselskab.

For Skibsinspektionen

M. Jespersen.

Til
Sø- og Handelsretten.

Nr. 45/1918. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 2. Maj 1918.

Krarup Jørgensen.
fg. Ass.

D.

Det forenede Dampskibsselskab.
København, K., 29. April 1918.
Skibsinspektionen.

Fra Meteorologisk Institut har Selskabet modtaget 3 danske og 2 franske Vejrkort samt et Brev, som vedlægges.

Da Institutet ønsker Vejrkortene tilbagesendte, sendes hermed en Kopi af den paa Vejrkortene angivne Vindretning og Styrke.

Fransk Melding. 25. Februar 1918 Kl. 6 Aften.

Lerwick. Vinden vestlig, Styrke 8.

26. Februar 1918 Kl. 7 Morgen Vinden sydvest, Styrke 5.

26. Februar 1918 Kl. 6 Aften Vinden V. N. V., Styrke 3.

27. Februar 1918 Kl. 7 Morgen Vinden vestlig, Styrke 9.

Christianssund 26. Februar 1918 Kl. 7 Morgen Vinden S. S. V., Styrke 6.

26. Februar 1918 Kl. 6 Aften Vinden N. V., Styrke 7.

27. Februar 1918 Kl. 7 Morgen Vinden N. V. Styrke 6.

27. Februar 1918 Kl. 6 Aften Vinden V. N. V. Styrke 5.

Dansk Melding. Christianssund 26. Februar Kl. 8 Morgen Vinden S. S. V. Styrke 6.

Ingen Melding fra England.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

26. Februar Kl. 7 Aften Vinden S. V., Styrke 4.

Ingen Melding fra England.

Ærbødigst

Det forende Dampskibs-Selskab, Aktieselskab.

For Skibsinspektionen

M. Jespersen.

Til

Sø- og Handelsretten, hersteds.

Nr. 45/1918. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 2. Maj 1918.

Krarup Jørgensen.
fg. Ass.

E.

Det danske meteorologiske Institut.
København, den 27. April 1918.

Det forenede Dampskibsselskab
Skibsinspektionen.

I Anledning af Selskabets Anmodning af 24. ds. angaaende Oplysninger om Vejrforholdene i Nordsøen den 26. Februar d. A. følger vedlagt 3 danske Vejrkort for den nævnte Dag samt 2 franske Vejrkort for den 26. og 27.; paa det sidstnævnte findes et Kort over Vejrforholdene den 27. Kl. 6 Aften Grw. Tid.

Dette er alle de Oplysninger, som Institutet er i Besiddelse af, idet man mangler saavel Vejrtelegrammer som pr. Post sendte Vejrberetninger fra England.

Efter Afbenyttelsen bedes Vejrkortene tilbagesendte til Institutet.

Carl Ryder.

Nr. 45/1918. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 2. Maj 1918.

Krarup Jørgensen.
fg. Ass.

Søforhøret blev derefter sluttet.

Retten hævet.

J. Koch.

»Eos«s
Rederi: Det Forenede Dampskibs-Selskab. Kjøbenhavn.
Reg. Tonn. Br.: 838.
Reg. Tonn. Net.: 444.
Bygningssted: Renfrew.
Bygningsaar: 1881.
Materiale: Jern.
Klasse: —
Assurance: Kr. 526,800. Krigsforsikringen for danske Skibe.

299. 3m. Skonnert »FREM« af Marstal.

Borteblevet paa Rejse fra Vestmanøerne til Eskefjord (afsejlet 27. Maj 1918) med 90 Tons Fisk. 4 Omkomne.

Søforhør foreligger ikke. Ifølge Skibets Forlisanmeldelse, dateret Marstal den 15. Oktober 1918, vides siden Afrejsen intet om »Frem«, der formenes forlist med Mand og Mus.

Skibets Besætning bestod af:

Kaptajn Edvard Chr. Sonne af Marstal.

Styrmand Johan Kristen Rasmussen af Marstal.

Letmatros Nis Nissen af Marstal.

Kok Kristen Henrik Friis af Marstal.

»Frem«s
Rederi: Erik B. Kromann. Marstal.
Reg. Tonn. Br.: 93.
Reg. Tonn. Net.: 80.
Bygningssted: Marstal.
Bygningsaar: 1914.
Materiale: Eg.
Klasse: Bur. Ver. ✠ 16 $^{3}/_{3}$ G. 1. 1.
Assurance: Kr. 92.750. A/S. Svendborg m. fl.

300. Fiskerfartøj »KAREN« af Esbjerg.

Borteblevet under Fiskeri i Nordsøen (afsejlet fra Esbjerg den 26. Juli 1918). 5 Omkomne.

Udskrift af Esbjerg Købstads, Skads Herreds og Fanø Birks Justitsprotokol.

Aar 1918, den 2. September Formiddag Kl. 10, blev Esbjerg Købstads, Skads Herreds og Fanø Birks Søret sat og holdt paa Tingstedet i Esbjerg, administreret af den ordinære Formand med Søretsmedlemmerne Kaptajn Anthonisen og Lodsoldermand Ibsen, hvor da foretoges:

Ekstraretssag Nr. 20/1918. Søforhør til Oplysning om Kutter af Esbjerg E 215 »Karen«s Forlis.

Der fremlagdes Skrivelse af 20. f. M. fra Fiskeriselskabet »Danmark«.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Det fremlagte er saalydende:

Esbjerg, den 20. August 1918.

Esbjerg Købstads Søret.

Undertegnede anmoder herved Esbjerg Købstads Søret om at optage Søforhør i Anledning af Kutter »Karen«s E 215' Forlis i Nordsøen. Skibet afgik paa Fisketur den 26. f. M. og har været savnet siden.

Den 25. ds. blev det rapporteret til Rederiet, at en afbrækket Kuttermast var inddreven paa Manø, det blev konstateret, at Masten havde tilhørt Kutter »Karen«, af Skipper Jens Søgaard, Boldesager, Kirkegades Forlængelse 11 og Skipper Claus Sørensen, Boldesager, Kirkegades Forlængelse 5.

pr. Fiskeriselskabet »Danmark«.

M. Mortensen.
Vesterhavsgade 61.

Fremlagt i Esbjerg Købstads, Skads Herreds og Fanø Birks Søret den 2. September 1918.

Esmann.

Kaptajn Hans Mortensen mødte som Reder for Fiskeriselskabet »Danmark« af Esbjerg og oplyste, at Selskabet har 17 Skibe, og at »Karen« havde en Tonnage af ca. 20 og var bygget i Frederikshavn i 1899 af Eg og Fyr, den forlod Esbjerg den 26. Juli for at gaa paa Fiskeri. Komparenten antager, at Kutteren er gaaet ud paa en Fiskeplads ca. 50 Kvartmil N. V. af Slugen. Besætningen bestod af Føreren Jørgen Hansen Samsing, 61 Aar gl., Frits Bergelius Hansen, 28 Aar gl., Anton Peder Christensen, 28 Aar gl., Peder Nielsen, 30 Aar gl., og Mikkel Peder Andersen, 17 Aar gl.

Kutteren var i fuld sødygtig Stand, da den forlod Esbjerg, saavel hvad Sejl, Maskiner og øvrige Redskaber angaar, og Eftersyn havde fundet Sted i April Maaned dette Aar, uden at der var gjort Udsættelser.

Siden Kutteren forlod Havnen Fredag den 26. Juli er den kun bleven set for nordgaaende den næste Dag af Førerens Svigersøn Marius Mors paa en af de andre Kuttere. Komparenten har ganske vist hørt, at »Karen« skulde være set for sydgaaende ved Fiskepladsen Søndag den 28., og det kan godt passe, da det den Dag blev daarligt Vejr, og Masten blev fundet den 3. næste Maaned ved Manø, men Komparenten har kun hørt det som et Rygte og kan ikke huske, hvem der har fortalt ham det.

Skibet var forsikret i Forsikringen af danske Sejlfartøjer til Fiskeribrug for 17,245 Kr. og krigsforsikret for 21,660 Kr.

Oplæst. Vedtaget. Aftraadt.

Kaptajn Anthonisen af Esbjerg mødte som Repræsentant for Forsikringsselskabet.

Derefter mødte Skipper Claus Sørensen af Boldesager, 30 Aar gl., der forklarer, at han Fredag den 2. August med sin Kutter »Haabet« passerede Kurvesand vest for Manø, da han saa en Stump af en Mast, der nylig var drevet op og laa paa Nordsiden af Sandet. Sammen med Kutterens øvrige Besætning, hans 2 Brødre, roede han ind og besigtigede Masten nærmere. Han saa, at den var afbrækket lige over Dækket, og at Spidsen fra Godset og opefter ogsaa var borte, der var derfor intet Tovværk eller andet paa Masten. Det viste sig, at der var slaaet flere Huller i Masten, og i et af Hullerne sad et Stykke sammenkrøllet Jern, der kunde se ud som en Stump af en Mine. Han afleverede denne Stump, som efter Søretsmedlemmernes Skøn synes at være et Stykke af en Mines Skal.

Da han formodede, at det var »Karen«s Mast, meddelte han Selskabet Underretning nogle Dage efter.

Han kan sige, at Masten efter hans Skøn kun har ligget faa Dage i Vandet, og at det var Masten af en Kutter.

Oplæst. Vedtaget. Aftraadt.

Derefter mødte Fisker Jens Mikkelsen Søgaard, 46 Aar gl., der forklarer, at han den 14. August blev opfordret af Kaptajn Mortensen til at tage med ned til Manø for at se paa den i Land drevne Mast. Den var da bragt paa Land, men Komparenten kunde straks se, at det var »Karen«s Mast. Han kunde kende den dels paa 2 nye Masteskaaler og dels paa en firkantet Plade, der

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

var lagt paa paa Agterkanten af Masten et Par Alen over Dækket. Han har selv været Fører af »Karen«.

Efter at »Karen« i Slutningen af Juli Maaned forlod Esbjerg, har han intet som helst hørt om den.

Oplæst. Vedtaget. Aftraadt.

Derefter mødte Samsings Hustru, Sofie Samsing, A. P. Christensens Hustru, Cecilie Christensen, og F. B. Hansens Hustru, Anna Mathilde Hansen, der alle 3 forklarer, at »Karen« forlod Esbjerg paa Fiskeri den 26. Juli, og siden har ingen af dem hørt noget til Baaden eller nogen af Mandskabet, der er ingen af dem, der har hørt noget om at Baaden ikke skulde have været i fuld sødygtig Stand, da den gik ud.

Sofie Samsing tilføjer, at hendes Mand talte om, at det godt kunde vare 14 Dage, inden han kom igen, da de muligvis gik ind til Lemvig med Fangsten.

Oplæst. Vedtaget. Aftraadt.

Søforhøret sluttet.

Retten hævet.

Esmann.

N. H. Anthonisen. *S. H. Ibsen.*

»Karen«s
Rederi: Fiskeriselskabet »Danmark«. Esbjerg.
Reg. Tonn. Br.: 36.
Reg. Tonn. Net.: 12
Bygningssted: Frederikshavn.
Bygningsaar: 1899.
Materiale: Eg og Fyr.
Klasse: —
Assurance: Kr. 21,660. —

301. Motorjagt »AXEL« af Kjøbenhavn.

Borteblevet paa Rejse fra Kjøbenhavn til Nexø (afsejlet 19. August 1918) i Ballast. 2 Omkomne.

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn gør vitterligt:

Aar 1918, den 6. September Kl. 1 Eftermiddag, blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand, Overretsassessor Riise, og dens Medlemmer, Kaptajn Larsen og Kaptajn Tidemand, og foretoges:

Nr. 89/1918. Søforhør i Anledning af, at Motorjagt »Axel« er forsvundet.

For Rederiet mødte Skibsinspektør Johan Bartholdy.

For Kaskoassurandørerne mødte Kaptajn Ejnar Mikkelsen.

Der fremlagdes:
Skrivelse af 2. ds.
Skrivelse af 5. ds.
Duplikat af Synsforretning.
Meteorologisk Instituts Vejrkort for 19., 20. og 21. August d. A. Kl. 8 Morgen.

De fremlagte Dokumenter lyder efter hverandre saaledes:

Brødr. Bartholdy
(Bartholdy brothers)

København, den 2. September 1918.

Til
Sø- og Handelsretten,
Holmens Kanal.

Motorjagt »Axel« af København, 18,13 brutto Reg. Tons.

Dette Fartøj afgik i Ballast herfra til Nexø den 19. August med tysk Lejdebrev, gunstig Vind og Brændsel til Motoren; da vi er uden al Underretning om Skibet og dets Mandskab siden dets Afgang, maa vi desværre anse Skib og Mandskab for sporløst forsvundet.

Besætningen bestod af:

Skipper Carl Christian Oluf Johnsen, Skotlandsgade 6, 3. Sal, Sundby (ugift).

Letmatros Carl Valdemar Petersen, Borgergade 18, 1. Sal (ugift).

Med Højagtelse.

Brødr. Bartholdy.

Nr. 89/1918. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 6. September 1918.

Sv. Bærentsen.
fg. Ass.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Brødr. Bartholdy
(Bartholdy brothers)

— — — — — — —

København, den 5. September 1918.

Til
Sø- og Handelsretten,
hersteds.

Undertegnede Repræsentant for Rederiet, Skibsinspektør Bartholdy, anmoder herved Sø- og Handelsretten om at maatte afgive Forklaring angaaende Motorjagten »Axel«s sporløse Forsvinden paa Rejse fra København til Nexø i Ballast, afgaaet fra København den 19. August.

Besætningen bestod af Skipper Carl Christian Oluf Johnsen, født 1893 i Aarhus, opgiven Adresse: Skotlandsgade 6, 3. Sal, Sundby, og

Letmatros Carl Valdemar Petersen, født Kallundborg 1893, opgiven Adresse: Borgergade 18, 1. Sal, København, begge ugifte.

Kaskoassurandørerne, Dansk Assurancekomp. ved Brødr. O. & C. Thielst, er underrettet om Forklaringens Afholdelse, ligeledes Krigsforsikringen for danske Skibe, som ikke ønsker at give Møde.

Endvidere er Arbejderforsikringsraadet, Justitsministeriet, Handelsministeriet og Registreringsbureauet underrettet, derimod endnu ikke Besætningens Paarørende.

Fremlagt: Duplikat af Synsforretning samt Mandskabets Ulykkesforsikringspolice og 3 Vejrkort for 19. August—20. August—21. August.

Med Højagtelse.

Joh. Bartholdy.

Nr. 89/1918. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 6. September 1918.

Sv. Bærentsen.
fg. Ass.

Inspektør Bartholdy forklarer, at Motorjagten »Axel« nærmere er beskreven i den fremlagte Synsforretning, og at dens Besætning var Føreren Carl Chr. Oluf Johnsen, født 1893 i Aarhus, boende Skotlandsgade 6, 3. Sal, her, ugift, og Letmatros Carl Vald. Petersen, født Kallundborg 1893, boende Borgergade 18, 1.Sal, ugift; hvorvidt der paahvilede nogen af dem Forsørgelsespligt, ved Komparenten ikke.

»Axel« afgik herfra i Ballast til Neksø den 19. August Kl. 5 Eftermiddag med tilstrækkeligt Brændsel til Motoren. Vinden var vestlig, Styrke 2, Vejret graat. Den skulde i Løbet af 24 Timer have naaet sit Bestemmelsessted, men der er intet hørt fra den, siden den forlod København.

Den herværende tyske Legation har oplyst, at »Axel« ikke er bleven opbragt, og fra det tyske Vagtskib ved Drogden har ingen Oplysning kunnet faas om »Axel«.

Rederiet maa derfor antage, at Skibet er forlist.

Fartøjet har senest været paa Land den 13.—14. Juli d. A.

Skibet har siden den Tid foretaget en Rejse; der var ved denne intet i Vejen med det.

Skipperen forstod at behandle Motoren.

Rederiet vil eftersøge Besætningens Paarørende.

Oplæst. Vedtaget.

De mødende vedtog den afgivne Forklaring som lige saa gyldig, som om den med Ed var bekræftet.

Søforhøret sluttet.

Retten hævet.

Riise.

V. Larsen. *O. Tidemand.*

»Axel«s
Rederi: Brdr. Bartholdy. Kjøbenhavn.
Reg. Tonn. Br.: 18.
Reg. Tonn. Net.: 10.
Bygningssted: Sverige.
Bygningsaar: —
Materiale: Fyr.
Klasse: —
Assurance: Kr. 10,000. Dansk Assurance Compagni og Danske Atlas.

302. 3m. Skonnert »ACTIV« af Helsingør.

Borteblevet paa Rejse fra Gøteborg til Genua (afsejlet Medio September 1918) med en Ladning Træmasse. 7 Omkomne.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Udskrift af Retsbogen for Retskreds Nr. 6, Helsingør Købstad m. v.

Aar 1919 den 11. Oktober, Formiddag Kl. 10, blev Søretten for Helsingør Købstad med Kronborg østre Birk og Hellebæk Birk sat paa Thinghuset i Helsingør af den ordinære Dommer H. Prahl med D'Herrer Kaptajn E. G. Jensen og L. Poulsen som Bisiddere.

Retsmødet var offentligt, og der foretoges:

B. 4/1919. Søforklaring efter Begæring af Justitsministeriet til Oplysning om, at den Helsingør Sø- og Handelskompagni tilhørende Skonnert »Activ« antages at være forlist.

Der fremlagdes:

1) Skrivelse fra Frederiksborg Amt af 8. ds.

2) Skrivelse fra Helsingørs Sø- og Handelskompagni af 21. Februar d. A. til Justitsministeriet med Paategninger senest fra Frederiksborg Amt af 2. Maj d. A.

3) Skrivelse fra Handelsministeriet til Justitsministeriet af 10. f. M.

4) Synsforretning over Skonnerten »Activ«.

5) Genpart af Skonnertens Bemandingsliste.

6) 5 Stk. Indberetninger fra Strandfogderne i Snekkersten, Sletten, Humlebæk, Aalsgaarde og Hornbæk.

De under 1—3 og 5 fremlagte Akter lyder efter hverandre saaledes:

Frederiksborg Amt
den 8. Oktober 1919.

Justitsministeriet har under 29. f. M. tilskrevet Amtet saaledes:

»Ved at fremsende hosfølgende Skrivelse af 10. d. M. fra Handelsministeriet med Bilag, hvoraf fremgaar, at den Helsingør Sø- og Handelskompagni tilhørende 3m. Skonnert »Activ« antages at være forlist, skal man, under Vedlæggelse af en af Rederiet under 21. Febr. d. A. hertil indsendt Skrivelse, anmode Amtet om at foranledige, at der i Overensstemmelse med Lov om Oprettelse af Søretter udenfor København samt om Søforklaringer og Søforhør af 12. April 1892 § 11, 2. Stykke, bliver optaget Søforhør. Naar Forhøret er optaget, bedes en Udskrift deraf indsendt hertil tilligemed Sagens Bilag.

Hvilket tjenstlig meddeles til Efterretning og videre Bekendtgørelse.

Sagens Bilag følge.

(Sign.)

Til
Dommeren i Helsingør.

Nr. 4/1919. Fremlagt i Helsingørs Søret den 11. Oktober 1919.

H. Prahl.

Helsingør Sø- og Handelskompagni.
Telegr. Adra.: Thomsen Ryhave.
Tlf. Fredensborg 138.
Fredensborg, den 21. Februar 1919.

Justitsministeriet,
Slotsholmsgade, København.

3m. Skonnert »Activ«.

Denne afgik i Begyndelsen af September Maaned f. A. fra Gøteborg til Genoa med en Ladning Træmasse. Kaptajnen havde Ordre til at gaa udenom Farezonen. Ca. medio September har vi bragt i Erfaring, at den har haft Forbindelse med Land ved den norske Kyst, men siden er der ingen, der har hørt noget til Skonnerten.

Denne maa desværre herefter anses for tabt, og da der nu er gaaet saa lang Tid, er der vel ikke megen Udsigt til, at Besætningen er reddet.

Vi har anmodet Udenrigsministeriet om at forhøre de krigsførende Magter, om evt. nogen af disse skulde have set noget til Skonnert »Activ«.

Ærbødigst

H. Chr. Ryhave.

En Udtalelse over Sagen udbedes.

Justitsministeriet, den 15. Marts 1919.

P. M. V.

Schrøder.

Til
Svendborg Amt.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Tilstilles Frederiksborg Amt som samme formentlig vedrørende.

Svendborg Amt, den 25. Marts 1919.

J. Wedell Wedellsborg.

Tilstilles tjenstlig Kronborg østre Birk til behagelig Erklæring ved Tilbagesendelsen.

Frederiksborg Amt, den 28. Marts 1919.

(Sign.)

I Forbindelse med min ovenstaaende Skrivelse anmoder jeg om, at det om muligt maa blive undersøgt, om der paa Kyststrækningen langs Øresund til Hornbæk i Løbet af Vinteren er inddrevet Skibsskrog eller løse Dele heraf eller af Tremasteren »Activ«, der kan tyde paa det paagjældende Fartøjs Forlis, til Oplysning ved Forhandlinger med det Selskab, der har overtaget Skibets Assurance.

Fredensborg, d. 3. April 1919.

H. Chr. Ryhave.

Til
Kronborg østre Birk, Fredensborg.

Tilbagesendes tjenstlig Frederiksborg Amt, idet der henvises til ovenstaaende Paategning, hvorved Andrageren tydeligere har præciseret, hvad Andragendet gaar ud paa, samt til de vedlagte 5 Erklæringer fra Birkets Strandfogder.

Kronborg østre Birk og Hellebæk Birk.

Fredensborg, d. 23. April 1919.

Skadhauge.

Fremsendes med Bilag tjenstligst til det høje Ministerium under Henvisning til foranstaaende Skrivelse fra Kronborg østre Birk.

Frederiksborg Amt, den 2. Maj 1919.

(Sign.)

Til
Justitsministeriet.

Nr. 4/1919. Fremlagt i Helsingørs Søret den 11. Oktober 1919.

H. Prahl.

Handelsministeriet
Kobenhavn, den 10. September 1919.
8 Bilag.

Ved hoslagt at tilbagesende de med Justitsministeriets Skrivelse af 15. Maj d. A. (1919-Nr. 9/20) modtagne Akter vedrørende 3m. Skonnert »Activ«s Forlis skal man under Vedlæggelse af den for det nævnte Skib udfærdigede Synsforretning og Genpart af den for samme ved Udklareringen fra Aarhus den 30. Juli 1918 udfærdigede Skibsbemandingsliste tjenstlig anmode velbemeldte Ministerium om at ville foranledige, at der optages Søforhør til nærmere Oplysning om det omhandlede Skibs Skæbne.

Om hvad der herefter passerer i Sagen udbeder man sig til sin Tid Underretning meddelt.

P. M. V.

Busck-Nielsen.

Emil Krogh.

Til
Justitsministeriet.

Nr. 4/1919. Fremlagt i Helsingørs Søret den 11. Oktober 1919.

H. Prahl.

Uddrag af Skibsbemandingslisten for 3m. Skonnert »Activ« af Svendborg 221,69 R. T. B. Skibsfører J. A. M. Brandt.

Enestyrmand Johan Nielsen, født Odder 18. Februar 1874.

Baadsmand Jørgen Søren Jensen, født Onsbjerg 1. Maj 1867.

Letmatros Peter Georg Pedersen, født Vistoft 22. April 1893.

Ungmand Hans Peter Ludvig Hansen, født Middelfart 9. Maj 1902.

Ungmand Hjalmar Hansen, født Middelfart 9. Juni 1902.

Kok Ankjær Marinus Jensen, født Onsbjerg 14. Oktober 1901.

Udskriftens Rigtighed bekræftes.

Mønstringskontoret i Aarhus, 1. Sept. 1919.

(Sign.)

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Nr. 4/1919. Fremlagt i Helsingørs Søret den 11. Oktober 1919.

H. Prahl.

Efter Tilsigelse var mødt Direktør Hans Christian Emanuel Thomsen Ryhave af Fredensborg, der efter at være gjort bekendt med Vidnepligten, under Henvisning til den fremlagte af ham til Justitsministeriet for Helsingørs Sø- og Handelskompagni fremsendte Skrivelse af 21. Februar d. A. og sin Paategning paa samme af 3. April d. A. forklarer, at han var tilstede nogle Dage før Skibet i Slutningen af August f. A. forlod Aarhus, og han havde ikke iagttaget nogensomhelst Fejl eller Mangel ved Skibet, som lige havde været paa Bedding paa Aarhus Skibsværft, hvor det undergik en fuldstændig Undersøgelse og Istandsættelse. Det var først efter at denne Undersøgelse havde fundet Sted, at Komparenten købte Skonnerten. Da Skibet forlod Havnen i Aarhus var det ballastet for Gøteborg, hvor det skulde indtage sin til Genua bestemte Ladning, bestaaende af Træmasse. At Skibet har haft Forbindelse med Land ved den norske Kyst er Komparenten bekendt med, og et Brev, han sidst i September f. A. modtog fra Kaptajnen, og som var afsendt fra Øen Utsire, sluttede med en Bevidnelse af, at alt var vel inden Borde. Fra Gøteborg havde han tidligere faaet Meddelelse om, at Skibet havde indtaget sin Ladning og var afgaaet til sit Bestemmelsessted Genua.

Af Hensyn til den paa den Tid truende Mine- og Torpederingsfare havde Komparenten, medens han opholdt sig i Aarhus, sørget for at Skonnerten blev forsynet med en Redningsflaade bestaaende af 6 i et Stativ sammensatte store Tønder med et Rum i Midten.

I Maj d. A. læste han i en Avis, at en Redningsflaade, der, saaledes som den nærmere var beskreven, svarede til den, der var medgivet Skonnerten, var drevet i Land paa Skagen. Komparenten telegraferede omgaaende til Borgmesteren i Skagen med Anmodning om, at Flaaden maatte blive bevaret. Han tænkte sig Muligheden af, at det kunde være den Flaade, som havde været ombord paa Skonnerten, og ønskede at se den. Til Trods herfor fandt han ved sin Ankomst til Skagen, hvortil han rejste den følgende Morgen, Flaaden ophugget. Men han fik Lejlighed til at besigtige Tønderne, og saavidt han kunde skønne, var de ikke Bestanddele af den Flaade, der havde været paa Skonnerten.

Komparenten nærer ingen Tvivl om, at Skibet er gaaet under ved Torpedering eller Minesprængning. En Søulykke maa han anse for udelukket allerede af den Grund, at Skibet, hvis det havde været ramt af en saadan, paa Grund af sin Ladning vilde have holdt sig oven Vande.

Iøvrigt ser han sig ganske ude af Stand til at give nærmere Oplysning om de med Skibets Forlis nærmere forbundne Omstændigheder.

Oplæst. Vedtaget. Aftraadt.

Forhøret sluttet.

Retten hævet.

H. Prahl.

E. G. Jensen. *L. Poulsen.*

»Active«
Rederi: H. C. Thomsen Ryhave, Fredensborg.
Reg. Tonn. Br.: 222.
Reg. Tonn. Net.: 195.
Bygningssted: Thurø.
Bygningsaar: 1902.
Materiale: Eg.
Klasse: Bur. Ver. ✠ 16 $^{3}/_{4}$ G. I. 1.
Assurance: Kr. 226,000. Assurance Compagniet Baltica.

---

303. S/S »ERINDRING« af Marstal.

Borteblevet paa Rejse fra Santander til Glasgow (afsejlet 4. Oktober 1918) med en Ladning Erts. Antal Omkomne ubekendt.

Søforhør foreligger ikke. Ifølge Skibets Forlisanmeldelse, dateret Marstal den 24. Januar 1919, var »Erindring« charteret af den britiske Regering og sejlede med britisk Besætning. Siden Afsejlingen fra Santander vides intet om Skibet, der formenes forlist med Mand og Mus.

»Erindring«
Rederi: H. C. Christensen, Marstal.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Reg. Tonn. Br.: 1229.
Reg. Tonn. Net.: 760.
Bygningssted: Kjøbenhavn.
Bygningsaar: 1901.
Materiale: Staal.
Klasse: Bur. Ver. ✠ 1. 3/3 G. 1. 1. PR.
Assurance: Kr. 600,000.

»Heimdal«
Rederi: Erik B. Kromann. Marstal.
Reg. Tonn. Br.: 207.
Reg. Tonn. Net.: 185.
Bygningssted: Thurø.
Bygningsaar: 1899.
Materiale: Eg.
Klasse: Bur. Ver. ✠ 16-6 3/3 G. 1. 1.
Assurance: Kr. 200,000. Det kgl. oktr. Søassurance Kompagni m. fl.

304. 3m. Skonnert »HEJMDAL« af Marstal.

Bortøblevet paa Rejse fra Cadix til Reykjavik (afsejlet Ultimo Oktober 1918) med 323 Tons Salt. 7 Omkomne.

Søforhør foreligger ikke. Ifølge Skibets Forlisanmeldelse, dateret Marstal den 13. August 1919, vides siden Afsejlingen intet om »Hejmdal«, der formenes forlist med Mand og Mus.

Skibets Besætning bestod af:

Kaptajn Hans Hansen af Marstal Landsogn.

Styrmand Anders Thurin Larsen af Byrum, Læsø.

Letmatros Hans Bernt Hansen (Hjemsted ubekendt).

Letmatros Jens Peder Herman Bech Nielsen af Esbjerg.

Letmatros Anker Emil Meyhoff Petersen af Kjøbenhavn.

Ungmand Ingvard Jørgensen af Frederikshøj pr. Slude St.

Kok Hans Hansen af Ærøskjøbing.

305. Skonnert »MARS« af Marstal.

Bortøblevet paa Rejse fra Lofoten til Kjøbenhavn (afsejlet 4. December 1918) med 135 Tons Grafit. 4 Omkomne.

Søforhør foreligger ikke. Ifølge Skibets Forlisanmeldelse, dateret Marstal den 5. Februar 1920, vides siden Afsejlingen intet om »Mars«, der formenes forlist med Mand og Mus.

Skibets Besætning bestod af:

Kaptajn Peter Køhler af Kragnes.

Styrmand A. Madsen af Svendborg.

Letmatros M. C. Godskesen af Hillerød.

Kok P. Petersen af Tørrest.

»Mars«
Rederi: J. H. Stegmann. Marstal.
Reg. Tonn. Br.: 80.
Reg. Tonn. Net.: 67.
Bygningssted: Marstal.
Bygningsaar: 1907.
Materiale Eg.
Klasse: Bur. Ver. ✠ 3/3 G. 1. 1.
Assurance: Kr. 55,000. »Ærø«.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Søforklaringer over krigshavarerede danske Skibe i Aarene 1914—1918.

306. S/S »KASAN« af Kjøbenhavn.

Beskadiget under et Luftbombardement af Libau Havn den 28. Marts 1915. Ingen Omkomne..

Udskrift af S/S »Kasan«s Skibsdagbog.

Libau, Søndagen den 28. Marts 1915.

Kl. 5½ ankom et Aeroplan over Byen og samtidig viste sig tyske Krigsskibe udenfor Havnen. De paabegyndte straks et heftigt Bombardement af Handelshavnen og de derværende Skibe i Særdeleshed. Da de første Granater var faldne og Flagene hejsede agter, fandt jeg det ikke raadeligt at blive ombord og stillede mig derfor i Læ af Pakhusene paa Kajen tværs for Skibene, hvorfra jeg saa, at flere Granater traf samme. Da Beskydningen holdt op efter en Times Forløb, gik jeg atter om Bord, og da 1. Mester kort efter kom til Stede, undersøgte vi i Fællesskab Skadens Omfang. Paa »Omsk« har en Granat knækket Forstaget paa Fokkemasten, og en anden har slaaet Hul i Skibssiden i N: I Last. Hullet maaler 11″ i Diameter og er ca. 8′ over Vandlinien. Heldigvis er Granaten prellet af og eksploderet paa Isen i Havnen. Enkelte Smaastykker er trængt ind i Lasten og har gennemboret Kornskoddet midtskibs.

Om Bord i S/S »Kasan« har en Granat knækket Gelænderet paa Broen, strejfet en Knag paa Rattet og har derefter gennemboret Skorstenen i Vandfaldskraven, beskadiget Spildedamprøret, trængt gennem en Vandtank og derfra gennem en Dæksplanke ned i Kabyssen. Derfra har den fortsat gennem Skoddet ind i Maskinrummet, gennemboret et Luftrør og agterste Maskinskod, og paa sin videre Vej har den knust en Agterspilkop og er eksploderet udfor Rygesalonen, der er svært beskadiget om Bb. Dørene og Vinduerne er knuste og Panel og Bord, samt Gelænder ved Kahytstrappen er gennemborede. Enkelte Stykker er trængt gennem Dækket ned i Kahytsgangen og Hovmesterens Kammer, hvor Bord og Sofa er gennemhullede. Baaddækket om Bb. er knust og flere Planker i den ovenfor værende Jolle samt forreste Baadklampe. En Gelænderstang er knækket og nogle Redningskranse og en Fortøjningswire er beskadigede. Nogle Ruder i Kahytskyligtet er knuste af Luftprykket. Pejlede Lasten og fandt samme læns. Stille. Letskyet. Bar. 753 Ther. + 5*. C. Rothenberg, Nattevagt.

sign. *C. Nielsen.*
(Dagbogforerens Underskrift)

Udskriftens Rigtighed bekræfter
(Sign.)
Konsul.

»Kasan«s
Rederi: Det Forenede Dampskibs-Selskab. Kjøbenhavn.
Reg. Tonn. Br.: 1115.
Reg. Tonn. Net.: 676.
Bygningssted: Burmeister & Wain. Kjøbenhavn.
Bygningsaar: 1883.
Materiale: Staal.
Klasse: Bur. Ver. ✠ I. 3/2 G. 1. 1.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

307. S/S »VALBORG« af Kjøbenhavn.

Beskadiget ved Beskydning af tyske Krigsskibe i Vindau Havn den 28. Juni 1915. Ingen Omkomne.

Udskrift af en i Windau den 29. Juni 1915 optaget Søforklaring i Anledning af Havariet har ikke kunnet tilvejebringes.

Ifølge Oplysninger i Dansk Søulykke-Statistik for Aaret 1915 blev S/S »Valborg«, der laa fortøjet i Windau Havn, den 28. Juni 1915 Kl. 9½ Emd. beskudt af tyske Krigsskibe og sank i Løbet af 1 Timestid paa ca. 6 m's Dybde. Skibet blev senere tætnet af Dykkere, og efter at det var pumpet læns, afgik det den 12. Oktober 1915 fra Windau til Hjemstedet.

»Valborg«s
Rederi: Dampskibsselskabet Torm. Kjøbenhavn.
Reg. Tonn. Br.: 1185.
Reg. Tonn. Net.: 713.
Bygningssted: Kjøbenhavn.
Bygningsaar: 1898.
Materiale: Staal.
Klasse: Bur. Ver. ✠ I. ²/₃ A. 1. 1. PR.

---

308. S/S »MINSK« af Kjøbenhavn.

Beskadiget ved Mine- eller Torpedosprængning i Nordsøen den 9. December 1915 paa Rejse fra Valencia til Kjøbenhavn med en Ladning Frugt m. m. Ingen Omkomne.

Sø- og Handelsretten i København gør vitterligt:

Aar 1916 den 24. Januar Eftermiddag Kl. 12½ blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand: Kriminalretsassessor Rump og dens Medlemmer: Kaptajn Olsen og Kaptajn Tidemand og foretoges

Nr. 8/1916. Søforhør i Anledning af, at Dampskibet »Minsk« har lidt Havari ved Eksplosion formentlig af undersøisk Mine.

Der fremlagdes: A, Skrivelse fra Justitsministeriet med 2 Bilag B og C samt under D og E 2 fra det forenede Dampskibsselskab modtagne Genparter af 2 Rapporter.

Den fremlagte Skrivelse fra Justitsministeriet er saalydende:

A.

Justitsministeriet.
København, den 15. Januar 1916.
2 Bilag.

Ved at fremsende hosfølgende fra Handelsministeriet modtagne Rapporter vedrørende det her i Staden hjemmehørende Dampskib »Minsk«s Minesprængning i Nordsøen den 9. f. M., skal man anmode Hr. Retsformanden om at ville foranledige, at det i Lov Nr. 72 af 12. April 1892 § 9 sidste Stykke, jfr. §§ 11, første Stykke og 12 omeldte Søforhør ved Skibsførerens Tilbagekomst optages. Forsaavidt det imidlertid skulde blive oplyst, at Søforhøret vil være at optage andetsteds, bedes det indeslutte tilbagesendt hertil med fornøden Meddelelse i saa Henseende.

P. M. V.

E. B.

Lundbye.

Til
Formanden for Sø- og Handelsretten i København.

Nr. 8/1916. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 24. Januar 1916.

Helland.
Ass.

De under Litra B og C fremlagte Bilag udelades af nærværende Akt som affattede i fremmed Sprog.

De under Litra D og E fremlagte Genparter af 2 Rapporter lyder efter hinanden saaledes:

D Kopi.

Det forenede Dampskibs-Selskab.
Aktieselskab.
S/S. »Minsk« p. t. Grimsby
den 15. December 1915.

Rapport fra Kaptajn P. Gommesen, S/S »Minsk« angaaende Mine- eller Torpedosprængning.

Paa S/S »Minsk«s Rejse fra Valencia til København via Newcastle passeredes Spurns Fyrskib Torsdag den 9. Kl. 2 Emd. i 2 Smls. Afstand, Log 64 og Lods ombord fra Deal.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Kl. 2,20 Emd. var passeret de to første Trakbøjer fra Spurns F. S. og havde den 3. Trakbøje forude paa Stb. Bov, da Skibet pludselig ramtes af en Mine eller Torpedo ret under Kommandobroen.

Denne foraarsagede en voldsom Eksplosion, og Skibet krængede stærkt over til B. B. Side og sank hurtigt med Forskibet. Nr. 2 og 3 Last fyldtes hurtigt med Vand. Maskinen blev stoppet straks efter Eksplosionen, og da Situationen var kritisk, gik hele Besætningen til Redningsbaadene, som var udsvinget og klar til at fire ned.

Vinden var S. S. O. frisk Kuling og tiltagende Sø samt svær Dønning fra Nord.

Under Forsøget paa at nedfire Stb. Redningsbaad knustes denne imod Skibssiden. B. B. Redningsbaad kom vel i Vandet bemandet med 5 Fyrbødere, 1 Matros, 1 Letmatros, 2. Mester, Hovmesteren, 1. Styrmand, Kaptajnen og Lodsen. Da B. B. Redningsbaad var drevet et Stykke fra Skibet, observeredes, at den øvrige Besætning ikke var kommen fra Skibet, da Stb. Baad var blevet knust under Nedfiringen.

Vi vendte da tilbage for at optage dem, som imidlertid var i Færd med at sætte B. B. Jolle i Vandet og forlod Skibet i denne og blev optaget af S/S »Omsk«, som var i Nærheden.

Denne Besætning bestod af 2. Styrmand, 1. og 3. Mester, Tømmermanden, Kokken, 4 Matroser og Messedrengen.

Besætningen fra B. B. Redningsbaad blev optaget af en Trawler, hvor vi opholdt os i ca. 10 Minutter, men da jeg saa, at Skibet endnu flød og ikke viste Tegn til at synke hurtigt, vendte jeg med Lodsen og Besætningen fra B. B. Redningsbaad tilbage til Skibet for at undersøge, om det var muligt at bjerge dette.

Ved Undersøgelsen fandtes 2 og 3 Lasten fuld af Vand, og Vandet fra Nr. 3 Mellemdæk trængte ned i Bunkerne.

Eksplosionen havde sprængt et stort Hul i Stb. Side under Kommandobroen samt sprængt Overdækket op paa forskellige Steder paa begge Sider af Nr. 3 Lugen og sprængt Dækket op i Pantryet, Stb. Kahytsgang og Kaptajnens Kammer samt sprængt B. B. Side udefter paa forskellige Steder.

Efter endt Undersøgelse forlod jeg atter Skibet og gik ombord i britisk Torpedobaad »Kalo«, som opholdt sig i Nærheden, og bad Kaptajnen om at tilkalde Assistance for om muligt at bjerge Skibet. Det havde han allerede gjort ved traadløs Telegraf.

Vinden tiltog til Storm af S. S. O. med svær Sø. Under Forsøget paa at fire vor Redningsbaad agterud paa Torpedobaaden knustes den imod Skibssiden.

Jeg anmodede Kaptajnen paa Torpedobaaden om at sætte os ombord i S/S »Minsk« med sine Baade, men han svarede, at de var for smaa og vilde kæntre i den svære Sø. Samtidig anmodede jeg ham ogsaa om at skaffe min Besætning tilbage, som var optaget af S/S »Omsk« samt at forblive ved S/S »Minsk«, saa længe det var muligt for at forsøge at sætte os ombord igen.

Vinden tiltog til haard Storm af S. S. O. med Sne- og Regnbyger. Vi opholdt os i Nærheden af S/S »Minsk« til ca. Kl. 7 Aften og var da Grundene ved Spurn temmelig nær, hvorfor Kaptajnen paa Torpedobaaden vendte til Søs. Da var S/S »Minsk«s Hoveddæk forude delvis under Vand.

Torpedobaaden gik nu ind paa Humberen for at ankre og S/S »Minsk«s Besætning, som var optaget af S/S »Omsk« blev returneret den 10. December Kl. c. 8 a. m. Det havde været Taage om Morgenen, men da det klarede noget op, bemærkede jeg, at S/S »Minsk« var grundstødt paa Sydsiden af Humberen i Nærheden af Tetney Haven.

Jeg bad da Kaptajnen paa Torpedobaaden om at gaa derud med os; men han havde da Ordre til at landsætte os i Grimsby. Det saa paa det Tidspunkt ud til, at der var Bugserbaade ved S/S »Minsk«.

Torpedobaaden sejlede da op af Humberen og landsatte os i Grimsby Kl. ca. 10 a. m. den 10. December. Jeg tilkaldte nu en Repræsentant for de Herrer Thos

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Wilson & Co. samt Lloyds Agent og dansk Konsul, som efter endt Toldvisitation indlogerede hele Besætningen paa Sømandshjemmet i Grimsby.

Lørdag den 11. December udvirkede de Herrer Thos Wilson & Co. Tilladelse til at Kaptajnen, 1. Styrmand og 2. Mester kunde gaa ombord i S/S »Minsk« tilligemed Hr. Kaptajn Fox fra Firmaet Thos Wilson & Co. og en Agent fra Lloyds.

Vi kom ombord i S/S »Minsk« Kl. ca. 3 Emd. og fandt ved Undersøgelse fra Spurns Redningsbaad, at der var et stort Hul i Stb. Side under Kommandobroen ind til Nr. 3 Last, ca. 22 Spanter og ca. 24 Plader og Slingrekølen knust og B. B. Side bulet ud efter, Maskiner og Kedler i tilsyneladende Orden, men en Del Vand trængt ind i Bunkerrummet og Maskinen.

Skibet er endnu tæt i Nr. 1 Last samt fra Kollisionsskottet foran Bunkerrummet og helt agterud, og der er Mulighed for, at det kan bjerges, hvis Vejret holder sig godt.

Ærbødigst

(sign.) *P. Gommesen.*
Fører af S/S. »Minsk«.

Nr. 8/1916. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 24. Januar 1916.

Helland.
Ass.

E. Kopi.

Det forenede Dampskibs-Selskab
Aktieselskab.
S/S. »Minsk« p. t. Hull
den 20. December 1915.

Rapport fra Kaptajn P. Gommesen, S/S »Minsk«.

Herved tillader jeg mig at meddele, at S/S »Minsk« i Dag ved Eftermiddags Højvandet blev taget af Grunden ved Tetney Haven med Assistance af 4 Bugserbaade og med Skibets egen Maskine samt B. B. Bovanker og 105 Favne Kæde ført ud.

Den blev derefter bugseret op til Hull af 3 Bugserbaade og sat paa Grunden paa Earles Shipsbuilding Wharfs Mudderslip; men Nr. 2 og 3 Last løber stadig fuld af Vand ved Højvande. Der losses nu i Lægtere af Hr. Thos Wilsons Folk, og Skibet ventes udlosset den 24. December.

Til Grimsby er losset 18 Fade Vin og 4595 Kasser Appelsiner, hvoraf 200 Kasser er vaade, og der er kastet 2 à 3000 Kasser vaade Appelsiner overbord for at lette Skibet.

Efter at Skibet er sat paa Grunden her, er der fundet endnu flere Huller i Bunden under Nr. 3 Last, som ikke kan tættes, før Skibet kommer paa Slip. Losningen kan kun foregaa, naar det er Højvande fra Mellemdækket og ved Lavvande fra Bunden samt Nr. 1 og 4 Last. Der holdes Damp Dag og Nat for at være klar til at pumpe fra Fyrplads og Maskinrum, hvis Vandet atter skulde trænge derind.

Under Bjærgningen, hvor Skibets Maskine samt hele Besætningen har medvirket, blev Drivskruen beskadiget, et Blad slaaet helt af og af de tre andre er knap Halvdelen tilbage.

Stb. Anker samt 15 Favne Kæde har Bjærgerne stukket fra Skibet, men forsøger nu at fiske det op igen.

Den B. B. Jolle blev tabt fra den Torpedobaad, som hentede den Del af Besætningen, som var optaget af S/S »Omsk«.

Da S/S »Minsk« blev ramt var den, mellem den 2den og 3die Trakbøje fra Spurns F. S. og nordefter. Jeg havde i Eksplosionsøjeblikket den 3die Trakbøje forude ca. 1 Streg om Stb.

Ærbødigst

(sign.) *P. Gommesen,*
Fører af S/S. »Minsk«.

Nr. 8/1916. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 24. Januar 1916.

Helland,
Ass.

For Retten mødte 1. Styrmand Hoegh Dreyer, Tømmermand H. Hansen, Matroserne: E. Jensen, E. Nielsen, M. Madsen, T. Uldall og Colding.

For Rederiet mødte Fuldmægtig Westrup.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

For Krigsforsikringen af Skibe og Varer og Københavns Sø-Assurance Forening mødte Kaptajn Fabricius.

Førerens Rapport oplæstes for og blev gennemgaaet med de mødende og bekræftedes af disse.

Styrmanden forklarede, at han sammen med Kaptajnen var paa Broen, da Eksplosionen skete. Der var Udkig forude paa Bakken, og Baadene var svingede ud. Der havde ikke været Miner synlige, men Minen maa formentlig have ligget dybt nede, da den efter Skadens Beskaffenhed synes at have ramt Slingrekølen. Man saa heller ikke efter Eksplosionen noget til Minen, men efter Skadens Beskaffenhed maa Eksplosionen skyldes en ydre Aarsag.

Skibet havde Lods og styrede den sædvanlige Kurs, og der var ikke givet Advarsler.

Trawlerens Fører meddelte iøvrigt, at han havde strøget efter Miner paa samme Sted for en Time siden.

Besætningen gik straks fra Borde, men Kaptajnen, Styrmanden og Matros Madsen gik efter ½ Times Forløb atter ombord for at undersøge Skaden; efter at have været lidt ombord og bjærget Journal og Regnskabsbøger, maatte de forlade Skibet, da Redningsbaaden ikke kunde holdes langs Skibssiden, og Skibet sank dybere og dybere med Forskibet.

Styrmanden forklarede, at hvis Skibet ikke havde tørnet Grunden, havde det næppe kunnet holdes oven Vande mange Timer.

De følgende Dage blev der kastet overbord af Lasten for at bringe Skibet flot, og det lykkedes endelig den 20. December at faa Skibet af Grunden.

Engelske Officerer, der har besigtiget Skaden, holdt paa, at den skyldes en Mine.

Styrmanden bekræfter den af Kaptajnen og Lodsen for de engelske Myndigheder afgivne Forklaring, der oplæstes for ham.

Matros Colding forklarer, at han havde haft Udkig paa Bakken og varskoet for Bøjer, men ikke set noget til Miner.

Der fremlagdes under F Uddrag af Dampskibet »Omsk«s Dagbog, der oplæstes for de mødende, som bekræftede Rigtigheden af det anførte.

Det under Litra F fremlagte Uddrag af Dampskibet »Omsk«s Dagbog lyder saaledes:

F.

Uddrag af Skibsdagbogen for S/S »Omsk«.

Torsdag den 9. December 1915 Kl. 2,35 Emd. observeredes, at S/S »Minsk«, som da befandt sig ca ½ Sml. foran »Omsk«, ca. 4 Sml. misv. Ø. ¼ N. fra Kilnsea Beacon, stødte paa en Mine. Den drejede Styrbord over og begyndte straks at synke dybere. Alle Mand blev øjeblikkelig kaldt paa Dæk og var klar ved Baadene, medens der styredes hen til »Minsk«. Dette Skibs Mandskab var allerede i Skibets egne Baade, da »Omsk« naaede derhen. Den ene Baads Besætning, som bestod af 9 Mand, kom ombord i »Omsk« Kl. 3 Emd., og Baaden blev hejst. Den anden Baads Besætning gik om Bord i en engelsk Damptrawler, som tilligemed 2 Torpedobaade var ilet til Ulykkesstedet. Da Kaptajnen paa »Omsk« tilbød Assistance, svarede Torpedobaadens Officerer, at der var intet at gøre, hvorefter »Omsk« fortsatte Rejsen.

Da »Minsk« imidlertid syntes at forblive flydende, blev Kursen sat tilbage til samme. Besætningen fra den anden Baad var da gaaet ombord igen fra Trawleren for at afhente deres tilbageblevne Ejendele og gik derefter ombord i Torpedobaadene, hvis Officerer udtalte, at der var absolut intet mere at gøre og »Omsk« fortsatte derefter sin Kurs. Kort efter kom den ene Torpedobaad efter »Omsk« og bad om Resten af Besætningen. Baaden blev da atter firet ned, og de 9 Mand gik fra »Omsk« Kl. 4¼ Emd. ombord i Torpedobaaden. Dennes Officerer erklærede, at de vilde forblive i Nærheden af »Minsk« om Natten, og at der var telegraferet efter Bugserbaade til at slæbe Skibet til Hull, hvorpaa »Omsk« atter fortsatte sin Rejse.

(sign.) *C. Nielsen.*
(Dagbogførerens Underskrift)

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Nr. 8/1916. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 24. Januar 1916.

Helland,
Ass.

Der fremlagdes videre under G. en Fortegnelse over Ladningsmodtagere og -assurandører. Af sidstnævnte var Firmaerne Aug. Borgen og Theo Koch repræsenterede ved Kaptajn Ørum.

Den under Litra G. fremlagte Fortegnelse lyder saaledes:

G.

Modtagere:

Fællesforeningen for Danmarks Brugsforeninger, Njalsgade 15, B.

A/S Københavns Frugtauktioner, Rømersgade 7, K.

A. W. Kirkebye, Ny Toldbodgade 27, K.

Valdemar Andersen, Rømersgade 7, K.

Erik Andersen, Torvegade 19, C.

Olivarius & Christensen, Studiestræde 14 B.

Adolph Trier & Goldschmidt, Amagertorv 8, K.

Frits Th. Fürst, Børsen, K.

Cornelius Stau, Kronprinsessegade 14, K.

Alf Hansen, Frederiksberg Allé 68, V.

Assurandører:

De private Assurandører limiteret, Holmens Kanal 16, K.

Danske Krigs-Søforsikring for Varer, Holmens Kanal 9, K.

Danske Lloyd, Holmens Kanal 4, K.

Fjerde Søforsikringsselskab, Holmens Kanal 24, K.

Den københavnske Sø-Assurance-Forening, Holbergsgade 1, K.

A. N. Grøn & W. Witzke, Kongens Nytorv 6, K.

Det kgl. oktr. Sø-Assurance-Kompagni, Kristiansgade 1, B.

Aug. Borgen, Højbroplads 5, K.

W. Bäncke & Co., Niels Juelsgade 3, K.

Jansen & Co., Amaliegade 29, K.

Theo Koch & Co., Fredericiagade 15, K.

Krigsforsikringen for danske Skibe, Holbergsgade 1, K.

Nr. 8/1916. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 24. Januar 1916.

Helland,
Ass.

Styrmanden forklarer, at Vinden var nordøstlig. Torpedobaaden, paa hvilken Besætningen var kommen ombord, holdt sig i Aftenens Løb ud for Humberens Munding.

»Minsk« drev ned mod Land paa Nordsiden af Humberen. Fra Torpedobaaden holdt de stadig Søgelys paa den, og de beholdt den i Sigte til Kl. 7 om Aftenen, da den kom af Sigte i en Snebyge. Skibet var da flydende paa Nordsiden af Humberens Munding. Senere lykkedes det dem ikke at faa den i Sigte. Torpedobaaden stod da længere til Søs og styrede ud paa Natten ind i Læ af Spurn. Først om Morgenen ved 8-Tiden, da Taagen var lettet, fik man atter Øje paa »Minsk«, og den stod da paa Grund ved Sydsiden af Humber ved Tetney Haven.

De øvrige mødende forklarede, at de sidst saa den om Aftenen ved 7-Tiden og derefter næste Morgen ved 8-Tiden som af Styrmanden forklaret.

Vejret var hele Natten haardt med Snebyger. Da de saa Skibet om Morgenen, var en Slæbedamper i Nærheden af det.

Styrmanden forklarede, at de efter at være komne ombord paa Torpedobaaden tænkte sig Muligheden af atter at gaa ombord i »Minsk«, hvis der kom Fartøjer til Hjælp med Slæbetove. Der var ligeledes Spørgsmaal om at faa Torpedobaaden til at slæbe »Minsk«, men der var intet Sted at gøre Slæbetov fast.

»Minsk«s Redningsbaad blev imidlertid slaaet itu mod Torpedobaaden, og Torpedobaaden nægtede at gøre Forsøg med sine egne Baade, der var smaa.

Vejret blev saa haardt, at man maatte opgive at tænke paa at gaa ombord i »Minsk« igen, og de mødende af Besætningen for-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

klarer, at de alle var enige om, at det ikke kunde lade sig gøre.

Oplæst. Vedtaget.

Søforhøret sluttet.

Retten hævet.

Rump.

O. Tidemand. *H. S. A. Olsen.*

Aar 1916 den 5. Februar Formiddag Kl. 10 blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand: Kriminalretsassessor Rump og dens Medlemmer: Kaptajn Schou og Kaptajn Larsen og foretoges

Nr. 8/1916. Søforhøret reassumeredes.

Der fremlagdes Skrivelse fra Justitsministeriet med 1 Hæfte Bilag, (indeholdende en af Skibets Besætning aflagt Søforklaring for Konsulatet i Hull den 31. December 1916. Udelades her).

Retten bemærkede, at der ikke fandtes Anledning til at foretage videre i Sagen.

Søforhøret paany sluttet.

Retten hævet.

Rump.

J. Chr. Schou. *V. Larsen.*

Aar 1916 den 15. Februar Formiddag Kl. 10½ blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand, Kriminalretsassessor Rump og dens Medlemmer, Kaptajn Larsen og Kaptajn Schou, og foretoges

8/1916. Søforhøret reassumeredes.

Der fremlagdes Skrivelse fra Justitsministeriet af 12. d. M. hvorefter der i den den 5. d. M. fremlagte Udskrift af den for Konsulatet i Hull afgivne Søforklaring forefindes en Skrivefejl i Referatet af Matros Nielsens Forklaring, sidste Stykke, 3die Punktum.

Den fremlagte Skrivelse udelades her.

Søforhøret paany sluttet.

Retten hævet.

Rump.

J. Chr. Schou. *V. Larsen.*

»Minsk«s
Rederi: Det Forenede Dampskibs-Selskab A/S. Kjøbenhavn.
Reg. Tonn. Br.: 1229.
Reg. Tonn. Net.: 708.
Bygningssted: Burmeister & Wain. Kjøbenhavn.
Bygningsaar: 1911.
Materiale: Staal.
Klasse: Bur. Ver. ✠ I. 3/3 G. 1. 1. PR.

---

309. S/S »THERESE« af København.

Beskadiget ved Minesprængning i Biscaya Bugten den 12. December 1915 paa Rejse fra Valencia til Hull med en Ladning Frugt. Ingen Omkomne.

Se Nr. 60, Side 154.

»Thérèse«s
Rederi: A/S. Dampskibsselskabet »Hejmdal«. Kbhvn.
Reg. Tonn. Br.: 1335.
Reg. Tonn. Net.: 806.
Bygningssted: Middelsbro.
Bygningsaar: 1898.
Materiale: Staal.
Klasse: Lloyd's Reg. ✠ 100 A 1.

310. Skonnert »NAJADEN« af Faaborg.

Beskadiget under et Luftbombardement af Leith den 2. April 1916. Ingen Omkomne.

Udskrift af Politiprotokollen for Faaborg Købstad og Salling Herred.

Aar 1916 den 28. April Formiddag Kl. 9½ blev en Søret sat paa Raadhuset og administreret af den ordinære Dommer i Forbindelse med Søretsmedlemmerne, Skibsfører H. Hansen og Købmand Anton Andersen i Overværelse af medundertegnede Retsvidner, hvor da foretoges:

Forhør Nr. 23/1916. Søforklaring i Anledning af, at Skonnerten »Najaden« under et Ophold i Dokken ved Leith er bleven beskadiget under et Zeppelinbombardement.

Der fremlagdes en Anmeldelse fra Mægler Nielsen, en Udskrift af Najadens Dagbog, omfattende Dagene fra den 1.—5. denne Maaned, samt en af Politibetjent Svendsen optagen Rapport af Gaars Dato. Endvidere fremlagdes et Genpart af et optaget Skøn over den Skade, Skonnerten har lidt ved det omtalte Bombardement.

De fremlagte Dokumenter lyder efter hverandre saaledes:

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

I Anledning af at Skonnert »Najaden« af Faaborg har lidt en Del Skade ved Zeppelinbombardementet af Leith den 2. April d. A., ønskes afholdt Søforklaring.

Faaborg den 26. April 1916.

P. A. Nielsen.

Til
Byfogedkontoret, her.

Fremlagt i Faaborg Købstads og Salling Herreds Søret den 28. April 1916.

Skouenborg.

Uddrag af Skonnerten »Najaden« af Faaborg's Skibsdagbog under Opholdet paa Leith Red i April Maaned 1916.

Lørdag den 1. April. Vinden Vest. Fik Lods og Damper, der bragte Skibet ind i Dokken og fortøjede.

Søndag den 2. April. Vinden omløbende; Mandskabet holdt Søndag. Kl. 9 Aften fik Ordre at slukke alle Lys. Kl. 11,40 kom en Bombe; Dørene fløj op, Lampe og Skillerierne knustes. Kahytten reppet og Riggen beskadiget flere Steder, samt Sejl flænget, Storbardonen slaaet af, og Stumper fra Bomben har foranstaltet andre smaa Skader. Skibet tæt, og haaber ikke har taget anden Skade.

Mandag den 3. April. Morgen Kl. 6 forhalede til Kulspout. Kl. 12 var lastet. Mandskabet forbedrer den ituslaaede Rigning, satte ny Pent paa Overtopsejl, som var slaaet af; skalkede Lugerne med dobbelt Presenninger, og gjorde søklar. Skibets Dybtgaaende 11 Fod. Kl. 8 Aften læns og tæt. Skibet fik ikke klareret, da ingen Tilladelse var at faa til at gaa i Land den Dag.

Tirsdag den 4. April. Vinden Vest, frisk. Mandskabet skar nye Fokkebrase i Mellemstagsejlsfald, som var slaaet i Stykker, splejsede Storbardunen og reparerede Overtopsejl saa vi kunde bruge det paa Rejsen. Mellemstagsejl meget beskadiget, samt Skøderne slaaet af. Skibet blev klareret og fik Lods og Damper, der bragte os paa Reden, hvor vi ankom Kl. 8 Aften. Satte Vagten.

Onsdag den 5. April. Vinden N. V. og Nord. Morgen Kl. 6 fik Lods, tilsatte alle Sejl og styrede efter Inchkeit. Kl. 7 kvitterede Lodsen, styrede for alle fulde Sejl O. N. O. efter med god Kending. Kl. 12 passerede Mayn, styrede

E. Andersen. *R. Eriksen.*

Fremlagt i Faaborg Købstads og Salling Herreds Søret den 28. April 1916.

Skouenborg.

Faaborg Politi.

Rapport

Torsdagen den 27. April 1916.

I Anledning af medfølgende Begæring med Bilag om Søforhør angaaende den Skade Skonnerten »Najaden« her af Byen har lidt ved Zeppelinbombardementet af Leith den 2. ds., har undertegnede i Følge Ordre afhørt nedennævnte Personer nemlig: Føreren af bemeldte Skib, Rasmus Havn Eriksen, der forklarede som i medfølgende Uddrag af Skibets Dagbog, at han den paagældende Aften af Politimyndighederne i Leith havde erholdt Ordre til at slukke eller blænde alle Lys ombord i Skibet, hvilket var sket, og han og hans Styrmand var herefter gaaet i Seng. Kl. henad 12 var Komparenten imidlertid vaagnet ved en vældig Eksplosion og han og Styrmanden var da sprunget ud af Køjen, og de havde herefter hørt flere Eksplosioner over Leith og Edingborg, ligesom Komparenten, da han kom op paa Dækket, tydelig saa et Luftskib over Byen og han kunde høre dets Maskiner. Da Faren var ovre, kunde Komparenten nok se at Skibet havde lidt nogen Skade, men først næste Dag, efter at det var blevet lyst, kunde han se i hvor stort Omfang denne var. Skaden bestaar af det, der er anført i Uddraget af Dagbogen, men det er jo meget kortfattet, idet han havde faaet Ordre til at indføre saa lidt som muligt, ligesom det blev ham forbudt at skrive eller telegrafere noget hjem om det passerede. — Der er imidlertid af Retten udmeldt tvende Mænd til at vurdere Skaden paa Skib og Rigning m. v., og Komparenten lovede at medbringe i Morgen i Søretten

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

en skriftlig Beretning om Skaden fra disse Mænd. — Af Mandskab havde Komparenten paa den nævnte Rejse, foruden Styrmanden, Letmatroserne Laurits Petersen og Ejner Sørensen, der begge opholder dem her i Byen, Ungmand Anton Nielsen, der er rejst til sit Hjem i Nærheden af Viborg, og Kok Charles Eriksen, der er Korparentens Søn.

Styrmand Jørgen Ejner Andersen, 22 Aar gammel, har forklaret som Kaptajn Eriksen og han tilføjer, at da han traadte ud af Sengen (Køjen), traadte han med sine bare Fødder i nogle Glasskaar, der hidrørte fra en ved Eksplosionen itusprængt Rude til Kompasrummet i hans Kahyt.

Letmatroserne Niels Ejner Sørensen og Niels Laurits Petersen have enslydende forklaret, at de den paagældende Aften havde været ombord i et paa Siden af deres Skib liggende andet Skib »Argo« af Kallundborg til Kl. var henad 11½. De vare faldne i Søvn, da de vaagnede ved Eksplosionen, og de vare af samme bogstavelig bleven slynget af deres Køjer ud paa Gulvet i Lukafet. Petersen siger, at han desuden først blev kastet op imod Dækket (Loftet i Lukafet) imellem hvilket og hans Køje der er en Afstand af ca. 60 cm. Efter deres Formening varede Bombardementet en halv Timestid og der faldt mindst 15 Bomber over Leith og Edingburg. Fra det sidstnævnte Sted blev der skudt efter Luftskibet. Komparenten kunde ikke tydelig se Luftskibet, men hørte dets Maskiner.

J. P. Svendsen.

Fremlagt i Faaborg Købstads og Salling Herreds Søret den 28. April 1916.

Skouenborg.

I Henhold til retslig Udmeldelse af Faaborg Købstads Ekstraret den 22. April 1916 har vi Undertegnede Kaptajn H. Hansen og Sejlmagermester P. Mogensen af Faaborg i Dag foretaget den i Udmeldelsen omskrevne Besigtigelse-, Skjøns- og Taksationsforretning over den Skade paa Skrog og Rig, som er tilføjet Skonnert »Najaden« af Faaborg ved Zeppelinbombardementet af Leith den 2. April d. A., paa hvilket Tidspunkt omskrevne Skib befandt sig i Leiths Dok.

Vi forefandt efter Skibets Landsætning i Dag følgende Skader, som vi efter bedste Skøn og Overbevisning har Takseret som følger.

Alle faste Skodder i Kahytten ribbet.

Kabyssen beskadiget.

Rufkarmen ribbet.

Stb. Stengebardun sprængt.

Overtopsejl og Mellemstagsejl beskadiget.

Perter og Blokke paa Topsejlsraaen ødelagt.

Mellemstagsejlsfald, Skøder og Fokkebrase sprængt.

Paa det faste Skrog forefandtes følgende: Skroget har som følge af Eksplosionen givet sig saaledes, at en Kalfatring og Eftersyn er nødvendig.

Ovennævnte Skader takserer vi til ca. 1400 Kr.

Faaborg, den 22. April 1916.

Fremlagt i Faaborg Købstads og Salling Herreds Søret den 28. April 1916.

Skouenborg.

For Retten møder Skibsfører Rasmus Horn Eriksen, der godkender Udskriften af Dagbogen og sin Forklaring til den fremlagte Rapport. Der ventedes Angreb af Luftskibe over Leith den 2. ds., og Komparenten havde som anført faaet Ordre til at slukke alle Lys ombord, og da det ligeledes var strengt forbudt at komme i Land, havde han og Folkene ikke andet at gøre, enten at sidde i Mørke eller gaa i Seng. Som anført i Dagbog og Rapport sprang en af Bomberne fra Luftskibet saaledes, at »Najaden« blev stærkt beskadiget og tilføjer han, at en dansk Bark, der laa ved Siden af, fik endnu betydelig mere Skade. Der laa et Par engelske Torpedobaade i Dokken ca. 100 Favne fra »Najaden«, og formentlig var det dem Bomberne var tiltænkt.

Da Komparenten og hans Styrmand var

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

kommen op paa Dækket, saa de flere Bomber falde.

Angaaende Skaden henviser Komparenten til Dagbogen og det optagne Skøn. Som anført i Dagbogen, reparerede de Skaden saa godt de kunde straks paa Stedet, og fik Skibet sat i den Stand, at det kunde føres hjem, men viser det sig nu, da Skibet er kommet op, at Kalfatring er nødvendig. Komparenten erklærer paa det bestemteste, at samtlige de Beskadigelser, der ommeldes i Skønsforretningen hidrører fra Bombesprængningen i Leiths Dok.

Derefter møder Styrmanden Jørgen Ejner Andersen, 22 Aar gammel, født paa Askø. Han godkender for sit Vedkommende Tilførslerne til Dagbogen, som ogsaa er forsynet med hans Underskrift, ligesom han ogsaa godkender Forklaringen til Rapporten. Skibet tog en Del Skade, men efter nogle Reparationer, som de foretog ved egen Hjælp, kunde Skibet føres hjem. Skibet er nu sat i Land, og Komparenten har haft Lejlighed til nærmere at se Beskadigelserne, hvorimod han ikke har overværet Skønsforretningen og ikke haft Lejlighed til at se, hvad denne lyder paa. Den fremlagte Skønsforretning faar han derefter Lejlighed til at gennemgaa, og erklærer han, at alle de deri ommeldte Beskadigelser hidrører fra Bombardementet i Leith Dok.

Derefter møder Letmatros Niels Ejner Sørensen, 20 Aar gammel og født i Odense og forklarer i Overensstemmelse med sin Forklaring til den fremlagte Rapport. Det var sikkert den første Bombe, Luftskibet kastede, der ramte »Najaden«, og var Lufttrykket saa stærkt, at en Jernskuffe fra »Argo« fløj over paa »Najaden«. Den følgende Morgen viste det sig, at Skibet havde faaet forskellige Beskadigelser, som Mandskabet reparerede saa godt det lod sig gøre. I saa Henseende kan han ganske tiltræde Tilførslerne til Skibsdagbogen.

Dernæst møder Letmatros Niels Laurits Petersen, 21 Aar gammel og født her i Faaborg. Han kan ganske henholde sig til sin Forklaring til Rapporten og med Hensyn til de Beskadigelser, Skibet fik ved Bomben, kan han tiltræde Tilførslerne til Dagbogen, der oplæses for ham.

Dernæst møder Kok Charles Eriksen, 14 Aar gammel, Søn af Skibsføreren. Han forklarer, at han sov i Folkenes Lukaf, men blev vækket ved Eksplosionen og kom op paa Dækket og saa mange Bomber falde rundt omkring. Den Bombe, hvis Eksplosion vækkede dem, havde gjort forskellig Fortræd paa »Najaden« og et Skib, der laa ved Siden af.

Søforklaringen sluttet.

Søretten hævet.

Skouenborg.

Anton Andersen. *H. Hansen.*

Retsvidner:

A. Sørensen. *M. Hansen.*

»Najaden«s
Rederi: (Akties.) H. P. Knudsen. Faaborg.
Reg. Tonn. Br.: 149.
Reg. Tonn. Net.: 126.
Bygningssted: Faaborg.
Bygningsaar: 1875.
Materiale: Eg.
Klasse: Bur. Ver. ✠ 16-2. 5/6 G. 1. 1.

---

311. Bark »ARGO« af Kalundborg.

Beskadiget ved Luftbombardement af Leith den 2. April 1916. Ingen Omkomne.

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn gør vitterligt:

Aar 1916, den 8. Maj Kl. 10 Formiddag, blev Ekstraret sat af Rettens Formand, I. Koch, og dens Medlemmer, Kommandør Bræstrup og Direktør Schmidten, og foretoges:

Nr. 68/1916. Søforhør i Anledning af, at Barken »Argo« af Kallundborg er beskadiget under et Luftbombardement i England samt i Anledning af, at Skibet forinden har lækket.

Af Besætningen mødte Kaptajn J. A. Jacobsen, Styrmand Alfred Clausen, Jungmand Charles Petersen.

Skibets Mæglere Petersen, Møller & Hoppe mødte ved Skibsmægler Vilh. Thøyer.

For Krigsforsikringen for danske Skibe mødte Kaptajn Fenger.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

For Kaskoassurandørerne, Forsikringsselskabet »Wolga«, mødte Firmaet Theo Koch & Co. ved Kaptajn Brink.

Skibsdagbogen var tilstede.

Der fremlagdes Uddrag deraf, der fandtes overensstemmende med Dagbogen, oplæstes for og godkendtes af de mødende af Besætningen, der henholdt sig til Uddraget, som i et og alt rigtigt.

Det fremlagte Uddrag lyder saaledes:

Skib »Argo«,
beliggende i Edingburg Dock, Leith.

Natten mellem Søndag den 2. April og Mandag den 3. April 1916 Kl. ca. 10 Aften kom Ordre fra Land, at alle Lys skulde slukkes eller dæmpes, thi der var et Zeppeliner Angreb i Vente. Kl. ca. 12 hørtes Lyden af Zeppelinerne i Nærheden. Kl. ca. 0,30 faldt den første Bombe, og det mærkedes som hele Skibet løftedes, og vi forstod, at Bomben var eksploderet i umiddelbar Nærhed af »Argo«. Alle Mand tørnede straks ud, og nu paafulgte den ene Eksplosion efter den anden. Kl. ca. 2 holdt Kanonaden op. Ombord i »Argo« er næsten alle Skylightglassene knuste. Fotografier, som hang oppe, faldt ned. Barometret ødelagdes. Lampekuplerne agter i Stykker, Dørlaasen til Messen ødelagt, den ene Side af Jollen knust og Jollen fyldtes med Vand. Hele Kahytten, Messe og Kamrene agter fyldtes med Glasstumper, fire Stykker af Bomben har splintret udenbord agter Rorkæden brækket, Mesanskøder brækket flere Steder. Agterlugerne er slaaet af og Laasegrejerne trukket op af Dækket. Mesan Bommen er truffen seks Steder. En Mesanskødeblok tre Steder. Styrebænken ødelagt, Kompashuset ødelagt, Gelænderet om Styrb knust, en hel Del Smaahuller i Mesan, et større og to smaa Huller i Mesanmast, tre Spænd Vant i Bb. Mesanrig brækket, Stb. Røjlbardun i Mesanrig brækket. Gaffelgærder Flagline og en Mængde løbende Ender er ligefrem kappet over flere Steder. Kappen agter er knust, en Møllevinge splintret, begge Redningsbaadtallier er fuldstændig ødelagt. Stb. agterste Stængebardun i Storriggen er truffen og ligeledes en Vejviser højere oppe paa samme Side, Ferskvandstanken i Bb. Redningsbaad er knust, hele Agterhuset har taget Skade samt Mesanmasten, Bb. store Brambrase er brækket, Mesan Gaffeltopsejl og Storsejl har ogsaa faaet flere smaa Huller.

J. A. Jacobsen.
Fører.

Nr. 68/1916. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 8. Maj 1916.

Krarup Jørgensen.
fg.

Paa Forespørgsel af Kaptajn Fenger forklarer Kaptajnen, at der ingen Besigtigelse fandt Sted i Leith. Autoriteterne forbød Kaptajnen og Mandskabet at gaa i Land, og saa vidt Komparenten forstaar, har de engelske Myndigheder tilbageholdt de Telegrammer og Breve, Vidnet vilde sende afsted til Rhederiet. Efter nogle Dages Forløb fik Vidnet et Brev fra Assurandørernes Repræsentant i Newcastle, P. Madsen, hvori denne bad Vidnet selv foreløbig reparere Skaderne og se snart at komme til Norge (Madsen mente fejlagtig, Skibet skulde til Norge; det skulde til Sverrig) og der underkastes permanent Reparation.

Kaptajn Fenger bemærkede, at han har hørt, at Skibet var kommet i læk Tilstand ind til England, og at han derfor maatte ønske Klarhed over, hvorledes Skibets Tilstand var før Bombardementet.

Forhøret udsat til senere Foretagelse.

Nr. 68/1916. Der fremlagdes et af Kaptajnen i sin Tid afgivet forkortet Udtog af Skibsdagbogen for Tiden fra 2. December 1915.

Det fremlagte Udtog lyder saaledes:

Uddrag af Dagbogen Bark »Argo« af Kallundborg fra Arendal til Granton.

Den 2. December 1915 Kl. 9½ Fm. gjorde Fortøjningerne los i Arendal og slæbte til Søs med Damper og Lods. Vinden N. O. jævn Brise overtrukken. Kl. 12 Middag pejl. Ydre Torungen F. T. i N. N. O. 6 Kml. af.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Den 3. December havde fint Vejr og N. V.lig Vind, styrede som Dagbogen udviser.

Lørdag den 4. December. Skibet begynder at trække Vand, fint Vejr og lidt Sø, styrede som Dagbogen udviser.

Søndag den 5. December. Intet at bemærke, holdt læns ved Pumpen.

Mandag den 6. December. Vinden omskiftende fra V. N. V. til O. S. O. tiltagende fra Styrke 2 til Sø 4 til 10—11. Kl. 8 Fm. lagde Skibet til Vinden for Stor Undermerssejl. Ungmand Charles faldt overbord fra Klyverbommen, men det lykkedes at faa ham bjærget ombord igen. Skibet tager svære Overhalinger og en Del af Dækslasten skylles overbord. Skibet trækker meget Vand, Kl. 12 havde slingrelens.

Tirsdag den 7. December. Holdt gaaende ved Pumperne for at holde Skibet læns. Kl. 12 hele K. Forskoddet af Overbygningen slaaet i Stykker og en Del af Dækslasten skyllet overbord. Kl. 12 Midnat. Hele Kahytten oversvømmet med Vand, hvorved en Del Proviant ødelagdes. Øste Vand op hele Vagten. De følgende Vagter ligeledes og pumpede med Vindmøllen.

Pumpede hele Tiden for at holde læns.

Onsdag den 8. December. Fortsatte med Pumpningen. Eftersaa og forbedrede for Skamfiling og skiftede Fore Stagsejl, som var revnet. Havde en Damper, som hele Vagten sejlede rundt om en tremastet Skonnert, som laa uden Sejl til, havde dem til Luvart.

Torsdag den 9. December. Vinden N. V.lig orkanagtige Byger. Fortsatte med Pumpningen og øste Vand op af Kahytten. Skibet arbejder haardt i den høje Sø og Dækslasten midtskibs blev skubbet over i Læ, hvorved Skibet fik en Del Slagside og en Del af Lasten skylledes overbord, øste Vand op af Kahytten Kl. 5 Morgen. Da vi ligger paa ret Køl, findes Vandet ved Pumpen at være fire Fod. Pumpede og øste Vand op af Kahytten. Kl. 11,30 fik Længden af S/S Vesta af København 3° 5′ øst Lgd. De tre Møllevinger blæste af i en Byge. Pumpede med de andre Pumper.

Fredag den 10. December. Satte en Del Sejl og ordnede Dækslasten, havde en 3 og 3½ Fod Vand. Kl. 12 til 4 Midnat. Pumperne i Uorden, reparerede Pumperne og pumpede væk Kl. 4—8.

Pumperne fulde af Grus. Kunde ikke pumpe.

Kl. 8—12. Pumpede igen, Vindstyrke 8, Sø 9.

Reparerede paa Møllen, men den brækkede igen. Kl. 12 pejledes 36″ Vand.

Lørdag den 11. December. Fra Kl. 2—4. Pumpede uden læns. Kl. 4—8 pumpede uden læns. Kl. 8—12 30″ Vand ved Pumpen.

Kl. 12—4. Pumpede hele Vagten.

Kl. 4—8. Pumpede og lavede en ny Vinge til Møllen, pumpede med Møllen. Julpumperne i Uorden. Der pejledes 3 Fod Vand ved Pumpen. Kl. 8 kom Vinden S. V.lig.

8—12. Pumpede hele Vagten med Møllen.

Kl. 12 pejledes 3 Fod Vand ved Pumpen.

Søndag den 12. December. Kl. 12—4 fastgjorde Sejlene og lagde Skibet N. N. V. over. Kl. 3 kom Vinden N. Ø. med en orkanagtig Byge. Kl. 4 pejl. 4 Fod Vand i Lasten.

Kl. 4—8 Em. Orkanagtige Byger. Vindstyrke 11, Sø 11, halsede S. O. t. O. over og laa for Stor Undermerssejl. Skibet arbejder haardt, og Dækslasten skylles fra den ene til den anden. 4½ Fod Vand ved Pumpen.

Kl. 8—12. Orkanagtige Byger. Vindst. 10. Sø 11. Kl. 10 fik en Sø over agter, der slog Skylightet i, hvorved en Del Vand kom i Kahytten. Bandt Sejldug rundt om Skylightet. Kl. 12—4. Stormen i Aftagende. Skibet arbejder haardt. Kl. 4—8. Jager og Forestagsejl blæst i Stykker. 5 Fod v. Lasten. Mesan og Gaffelabe blæste i Stykker. Kl. 8—12. Haarde Byger. Vindst. 11, Sø 11. Kl. 8,30 saas Land i misv. V. N. V. Pumpede med Møllen.

Søndag Formiddag 12. December 1915 Kl. 8 M. pejl. Pumpen og 7½ Fod Vand. Storm fra N. N. O. til N. N. V. og en voldsom brydende Sø. Det kan godt mærkes

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

paa Skibet, at der er meget Vand i det, manøvrerer meget daarligt og arbejder meget tungt i Søen. Omtrent hele Dækslasten er nu los og slingrer fra den ene Side til den anden. Pumperne var ikke i Orden. Møllen gaar uafbrudt for de to Vinger, men Vandet vokser stadig i Skibet.

Kl. 9 saas en Del engelske Minefiskere, satte Signal Y. E. (Behøver Hjælp) og straks efter kom Damperne ned ved os og fik Grunden at vide, nemlig at vi havde 7 à 8 Fod Vand i Skibet. Fra den ene af Damperne spurgtes, om vi ønskede Bugserhjælp, hvortil vi svarede ja. Efter en Del Besvær fik vi en Vire ombord fra en af Damperne. Viren gjordes fast med Runddtorn om Palstøtten og derfra fast til Fokkemasten. Skibet tog lang Tid for at falde af for Vinden, men Kl. 11,30 begyndte Slæbningen ind mod Land.

Under disse Forhold er det det eneste, som er at gøre for at bjærge Skib og Ladning.

Mandag den 13. Styrede efter Slæbedamperen Nr. 64. Vinden nordlig. Storm med Haglbyger. Kl. 4 pejl. 7¾ Fod Vand i Lasten. Kl. 3 Em. tog Skibet en Braadsø over midtskibs, hvorved Ruffet led en Del Skade og Finkenettet om Styrbord sloges ind.

Kl. 4—8 styrede fremdeles efter Damperen ned mod Land. Vinden N. N. V. Storm med Byger. Kl. 6½ brækkede Slæberen afventende at Damperen skulde komme laa Skibet ind mod Land, afbrændte flere Blaalys, men uden Resultat. Kl. 8 vilde halse rundt, men Skibet nægtede. Pumpede hele Vagten. 8 Fod Vand ved Pumpen. Afst. fra Land gis 6 Kml.

Kl. 8—12 laa N. O. t. O. hele Vagten efter at have halset rundt. Pumpede Kl. 12, pejl. 8 Fod Vand ved Pumpen.

Kl. 12—4 laa til Vinden hele Vagten. Vinden N. V. med Byger, halede Klyveren ned. Blæste i Stykker ved Nedhalingen. 8 Fod Vand i Lasten.

Pumpede fremdeles, og Kl. 12 Middag fik 6½ Fod Vand.

Tirsdag den 14. December. Pumpede hele Vagten. Høj N. N. O. Sø. Kl. 4 6 F. V. v. P. Kl. 4—8 byget Luft og høj Sø. Kan ikke faa Julpumperne til at fungere. Kl. 8 6 F. Vand ved Pumpen. Satte Sejl og styrede sydover.

Kl. 8—12. Holdt af for Spurn. Kl. 12 6 Fod Vand ved Pumpen.

Kl. 12 til 4 satte nyt Gummi til Møllepumpen. Pumpede hele Vagten. Kl. 4 pejl. 5 Fod 8 Tom. ved Pumpen.

Kl. 4 til 8. Halsede Kl. 6, da Vinden kom S. V. Pumpede hele Vagten. Kl. 8 5 Fod og 9 Tom.

Kl. 8—12. Stadig pumpede. Møllepumpen i Uorden, giver ikke saa godt Vand som før. Kl. 12 Landkending ved Sunderlands Havnepier, styrede nordover. 6 Fod Vand i Lasten.

Em. antog Slæbebaad for at slæbe Skibet ind til River Tyne, da ingen Slæbebaad kunde opdrives til at slæbe Skibet til Granton, fordi de havde ikke Kul nok. Gjorde Sejlene fast og gjorde alt klart til at gaa i Havn. Kl. 1½ fik Lods ombord ved Tyne Pier, styrede og manøvrerede efter Lodsens Kommando ind til South Shields og fortøjede i Bøjerne for og agter, klarede op paa Dækket og satte Ankerlanterne. Letmatros Axel Nielsen som Vagtsmand. Der pejledes 6 Fod Vand i Lasten.

Det skal bemærkes, at de tre haarde Storme, vi har haft paa Rejsen, har taget haardt paa Skibet, man har rigtig kunnet mærke, hvorledes det har givet sig over det hele, men især agter. En Del Brædder og Planker er skyllet overbord og en Del slaaet i Stykker. Samt Kort og en Del Kort er blevne ødelagte af Vand.

J. A. Jacobsen.
Skibsfører.

A. Clausen. Styrmand. *J. P. Jørgensen.* Matros.

Nr. 68/1916. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 8. Maj 1916.

Krarup Jørgensen.
fg.

Kaptajn Fenger og Kaptajn Brink bemærkede, at de havde gennemgaaet Journalen og fundet det forkortede Udtog at

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

være et rigtigt og tilstrækkeligt Udtog til Fremlæggelse i Retten.

Skibets Reder, Ingeniør V. Henckel af Kallundborg, var nu mødt.

Paany mødte Kaptajn Jacobsen, Styrmand Clausen og Jungmand Petersen, der henholdt sig til den fremlagte Ekstrakt af Dagbogen, hvortil de henholdt sig i et og alt.

De tilføjede, at Skibet i Leith fik en foreløbig Reparation, hvorved Skibet bl. a. blev kalfatret paa Siderne, men ikke i Bunden.

Kaptajnen tilføjer paa Anledning, at Skibet blev slæbt fra Tyre til Granton Red for 75 Pd. Sterling. Det blev forbudt af Board of Trades Folk at sejle uden Slæbebaad. Besigtelsen kom ombord i Leith, uden at Komparenten havde vidst det i Forvejen, hvorfor Komparenten ikke havde tilkaldt nogen Repræsentant for Assurandørerne. Besigtelsesmændene var vistnok antagne af Rederen. Reparationerne i Leith var kun midlertidige.

Oplæst og godkendt.

Søforhøret sluttet.

Retten hævet.

J. Koch.

C. Bræstrup. *Schmidten.*

»Argo«s
Rederi: V. Henckel. Kalundborg.
Reg. Tonn. Br.: 678.
Reg. Tonn. Net.: 628.
Bygningssted: Bjørneborg.
Bygningsaar: 1873.
Materiale: —
Klasse: Norske Ver. B. 1-3 N.

---

312. M/S »SAMSØ« af Kjøbenhavn.

Beskadiget ved Beskydning af en tysk Undervandsbaad i Nordsøen den 21. Juli 1916 paa Rejse fra Halmstad til Hull med en Ladning Træ. Ingen Omkomne.

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn gør vitterligt:

Aar 1916, den 20. September, blev Ekstreret sat af Rettens Næstformand, Kriminalretsassessor Rump, og dens Medlemmer, Kommandør Maegaard og Kaptajn Tidemand, og foretoges:

Nr. 136/1916. Søforhør i Anledning af, at M/S »Samsø« er bleven beskadiget ved Beskydning af en tysk Undervandsbaad.

Af Besætningen mødte:
Kaptajn Jensen,
1. Styrmand Johs. Borch.
Maskinpasser Alb. Christensen.
Baadsmand Jens P. Jensen.
Letmatros Chr. Jensen.

For Rederiet mødte: Kaptajn Berendsen.

For Grøn & Witzke mødte: Kaptajn Gabe.

For Krigsforsikringen mødte: Kaptajn Fenger.

Der fremlagdes Rapport fra Kaptajnen, der oplæstes for og godkendtes af de mødende.

Der fremlagdes Genpart af Udskrift af Søforklaring aflagt for den danske Konsul i Hull, der blev gennemgaaet med og vedstaaet af de mødende.

Den fremlagte Rapport fra Kaptajnen og Genpart af Udskrift af Søforklaring aflagt for den danske Konsul i Hull lyder efter hinanden saaledes:

Søforhør for M/S »Samsø«

ønskes afholdt i Anledning af, at Skibet paa en Rejse fra Halmstad til Hull med en Ladning Planker og Battens, den 21. Juli 1916 blev beskudt af en tysk Undervandsbaad, hvilket havde til Følge, at Skibet delvis sank, men senere flydende paa Lasten blev bragt ind til Tyne. Efter at være foreløbig repareret i N. Shields afsejlede derfra til Hull, hvor Ladningen blev udlosset, hvorefter Skibet indtog en Ladning Kul i Blyth til København og ankom hertil den 17. ds.

Søforklaring er afholdt paa Det kongelige danske Konsulat i Newcastle den 25. Juli d. A.

København, 18. September 1916.

J. S. Jensen.
Fører.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Uddrag af M/S »Samsø« Skibsdagbog.

Efter Afsejling fra Halmstad den 17. Juli 1916 kom »Samsø« styrende d/v V. S. V. ½ V.—d/v S. 70 V., da vi Kl. 12,30 Md. fik en U-baad i Sigte. Skibet skulde da efter Bestik være 15—20 miles af Coquet Isl. I Troen, at det var en engelsk U-baad, fortsattes Kursen, og ingen Signaler var at se, da et Skud blev løsnet, hvoraf Projektilet gik over Skibet, der drejedes da op efter U-baaden ca. V. t. N. d/v. Skibets Kendingsbogstaver hejsedes (dansk Flag har været ført hele Rejsen) og der stoppedes ca. 200 Fv. fra U-baaden. Jollen blev sat ud, og jeg gik om Bord med Papirerne til den kommanderende Officer paa U-baaden.

De medbragte Papirer var Maalebrev, Konnossement, Erklæring fra svensk Toldvæsen, Folkeliste samt engelsk Rundrejseblanket. Officeren saa knapt paa Papirerne, men spurgte hvoraf Ladningen bestod, hvilket blev meddelt, han syntes at have været meget ukyndig med Hensyn til Trælast, thi han spurgte sin Besætning, hvad Planks & Battens var, hvilket blev ham rigtigt meddelt, han spurgte mig, hvormange Gange vi havde været ovre med Kontrabande, hvortil jeg svarede, at det havde vi endnu ikke været og havde det heller ikke denne Gang; han beordrede mig da at gaa om Bord og fire alle Sejl, stoppe Motoren, tage vore Sager og komme tilbage snarest muligt, saa skulde de slæbe os op til nogle hollandske Fiskere. Skibet skulde sænkes. Papirerne beholdt han. Kl. 2 Em. kom vi tilbage til U-baaden, og Officeren tog yderligere af Papirerne, hvad han vilde have, det vil sige alt, ogsaa Logbog og Kladde, men gav mig tilbage mine og Folkenes Papirer og Regnskabsbøger; der blev da skudt 9 Skud ind i St. B. Side, samt 2 fra agter og 1 i Lukafet, hvorefter vi slæbtes til Hollænderne og kom der om Bord Kl. 3 Em.

Kl. 3,15 Em. kom en engelsk Torpedobaad i Sigte, U-baaden gik da under Vandfladen. Torpedobaaden satte Folk om Bord i Samsø, som flød paa Lasten, og tog senere hele Besætningen fra »Samsø« om Bord. Kl. 9,30 Em. var om Bord i »Samsø« et Øjeblik, der hejsedes to røde Lys, og vi forlod Skibet.

Lørdag 22. Juli 1916 Kl. 9 Fm. blev vi alle landsatte i N. Shields, hvor vi i Løbet af Formiddagen blev registreret og senere fik Besætningen indlogeret paa Sailors Home, hvorimod Skipper, Styrmand og Motorpasser indlogeredes paa Hotel, da Forholdene paa Sailors Home var meget daarlige. Dansk Konsuls Sekretær kom om Eftermiddagen til Shields, og der blev truffet Aftale om, at Besætningen skulde komme til Newcastle om Mandagen, hvorimod vi tre andre forblev i N. Shields.

Modtog 15 Pd. Sterling til at købe nogle mindre Genstande for.

Søndag 23. Juli 1916 var Skibet blevet slæbt ind til Tyne og blev efter at være frigivet af den engelske Regering foreløbig repareret, for at kunne fortsætte Rejsen til Hull og senere via Blyth til København, hvor Skibet ankom den 17. ds.

J. S. Jensen.
Fører.

Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 20. September 1916.

Halvor Christensen.
fg. Ass.

Udskrift af Protokollen ved Kgl. Dansk Konsulat i Newcastle upon Tyne.

Søforklaring.
Motorskibet »Samsø« af København.
Aar 1916.

Den 25. Juli Kl. 12,30 Efm. optoges efter forudgaaende Berammelse paa Det Kongelige Danske Konsulat i Newcastle upon Tyne Søforklaring i Anledning af, at Motorskibet »Samsø«, Kaptajn Jensen af København, undervejs fra Halmstad (Afgangsdag 17. Juli 1916) til Hull med en Ladning Planker og Battens den 21. Juli 1916 ved Beskydning havde taget Skade paa Skrog og Ladning.

Konsulen fremlagde Kaptajnens Anmeldelse, hvorimod de sædvanlige Udskrifter af Skibsdagbøgerne savnedes, da Skibsdagbogen saavel som andre Dokumenter

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

var taget i Forvaring af Chefen paa den tyske Undervandsbaad, der beskød »Samsø«. Konsulen bemærkede, at han til Forklaringen havde varslet den i Anmeldelsen af Kaptajnen som muligvis interesserede, resp. med Oplysninger indesiddende Person her, nemlig Hr. Fr. Madsen som Repræsentant for Dansk Regerings Krigsforsikrings Assurance. Assurandørerne af Ladningen saavel som Kaskoassurandørerne var Kaptajnen ubekendte.

Skibet maaler 290,60 R T N og er bygget af Staal i Frederikshavn i Aaret 1914 samt har Kendingsbogstaverne N. T. B. P., dets Klassifikationscertifikat samt Nationalitetscertifikat var taget i Besiddelse af Chefen paa Undervandsbaaden. Skibet havde Klassen A. I. i Bureau Veritas. Den ovenfor som varslet nævnte Herr Fr. Madsen var mødt. Mødt var endvidere Kaptajnen og hele Besætningen.

Fremstaar Kaptajn Jensen, der under Henvisning til den eventuelle Edsaflæggelse og til Lovens strenge Straf for Mened behørigt formanes til Sandhed og navnlig derved ogsaa gøres opmærksom paa, at det er hans uvægerlige Pligt intet at fordølge, som kan tjene til Oplysning. Kaptajnen fremviser sit Næringsbevis som Skibsfører, dat. Svendborg, November 1912. Kaptajnen forklarer:

at hedde Jørgen Sophus Jensen;
at være født i Thurø den 29. August 1888;
at hans Bopæl er i Gøteborg;
at han hverken har været straffet eller tiltalt;
at han har ført Skibet fra i November Maaned 1914.

Uddrag af Skibsdagbogen kunde af ovenanførte Grunde ikke fremlægges.

Paa Foranledning forklarer Kaptajnen:

1. At han ikke kan tænke sig andre herboende end den af ham opgivne, der selv eller som Repræsentant for Tredjemand er interesseret i Sagen.

2. At Skibet ved dets Afgang fra Halmstad ikke blot var i fuld sødygtig, men ogsaa i fortrinlig Stand, og da laa 9' 6" for og 11' 0" agter (engelsk Maal).

3. At Skibet ved Tildragelsen ingen Lods havde ombord.

Yderligere udspurgt af Konsulen endvidere:

4. Hvorledes var Vejret den 21. Juli? Sv. Diset Luft, næsten Vindstille og ingen Sø.

5. Hvor og hvornaar bemærkede De først Undervandsbaaden? Sv. Vi saa den Kl. 12,30 Middag forude ca. 30 miles O. N. O. for Tynen.

6. Rejsen var indtil dette Tidspunkt forløbet normalt? Sv. Ja, særdeles godt.

7. Beskriv hvad der da tildrog sig. Sv. Kl. ca. 12,45 sendte U-baaden, der da var i en Afstand af ca. 2 miles, en Kugle ret over os, ikke ret højt over Skibet, vi hørte den tydeligt; jeg forandrede da straks og styrede henimod U-baaden og stoppede i en Afstand af 2—300 Favne. Jollen blev sat ud, og jeg begav mig med Skibets Papirer ombord i U-baaden; Kl. var da ca. 1,30. Kaptajnen, en ung Mand paa ca. 25 Aar, spurgte mig paa tysk, om jeg havde medbragt Skibets Papirer, hvortil jeg svarede ja, og overleverede dem til Eftersyn. Kaptajnen besaa kun Konnossementet, der angav, at Ladningen var Planker og Battens; han forhørte sig hos en af U-Baadens Besætning om hvad Battens var, og erholdt som Svar, at det var smalle Planker. Herefter spurgte Chefen mig om, hvor mange Gange vi havde været i England med Kontrabande, og om der ikke fandtes Grubenholz i Lasten; jeg svarede nej, vi har endnu aldrig været i England med Kontrabande og har det heller ikke denne Gang; Ladningen bestaar af, hvad Konnossementet angiver, og der findes ikke Grubenholz ombord. Chefen svarede, at dette havde ikke noget at sige og beordrede os til at gaa ombord efter vort Tøj og alle vore Sager og hurtig komme tilbage til U-baaden, hvorefter vi vilde blive bugseret til nogle hollandske Fiskere, som laa ca. 4 miles N. O. for os; han beordrede os at fire ned alle Sejl og stoppe Maskinen. Jeg protesterede igen imod, at vi havde Kontrabande ombord, hvortil intet Hensyn toges, og jeg bemærkede da, at der jo intet

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

andet var for det end at efterkomme Befalingen og begav mig ombord, firede alle Sejl og stoppede Maskinen og satte ud Redningsbaaden, hvori vi anbragte vore Sager, medtog Logbogen og Resten af alle Papirerne og forlod Skibet med begge Baadene; Kl. var da lidt før 2. Kl. 2 var vi ved U-Baaden. Chefen tog Logbogen og Resten af Papirerne i Besiddelse, kun overladende mig Søfarts- og Afregningsbøgerne. »Samsø« var da kun i 30—40 Favnes Afstand, og U-baaden paabegyndte straks Beskydningen; 12 Skud affyredes der vistnok, alle ramte; Agterskibet begyndte at synke ret hurtigt, hvorefter U-baaden fjernede sig og bugserede os op imod de hollandske Fiskere. I en Afstand af ca. ½ mil fra disse lod han Fangelinen gaa, hvorefter vi roede hen til Hollænderne, der tog os ombord Kl. 3 Eftm. U-baaden returnerede til »Samsø«. Kl. 3,15 viste en engelsk Torpedojager sig, og U-baaden forsvandt under Havfladen og viste sig ikke mere; Kl. 3,50 gik jeg ombord i Torpedojageren, der senere aftog Resten af Besætningen og indbragte os til Shields.

8. Er de det tyske Sprog mægtigt? Sv. Ja, nogenlunde, i hvert Fald er jeg sikker paa klart at have forstaaet alle de fremsatte Spørgsmaal og tror ogsaa, at man har forstaaet mine Svar.

9. Var der foruden Konnossementet iblandt de Chefen overgivne Papirer noget Dokument, der udviste hvad Lasten bestod af? Sv. Ja, der fandtes en Erklæring fra Toldvæsenet i Halmstad, som angav, hvoraf Lasten bestod, og som tillige specielt fremsatte, at der ikke fandtes Props, Splitved eller anden Kontrabande ombord.

10. I hvilket Sprog var denne Erklæring affattet? Sv. Erklæringen havde svenske og tyske Rubrikker, hvoraf den tyske var udfyldt.

11. Henledte de Chefens Opmærksomhed paa denne Erklæring? Sv. Jeg overleverede ham den tilligemed Konnossementet.

12. Vilde han intet Hensyn tage til disse Papirer? Sv. Han saa et Øjeblik paa Konnossementet og udspurgte en af sine Folk som ovenanført, hvorefter vi beordredes tilbage til »Samsø«, antagelig har Chefen i Mellemtiden nærmere gennemset de ham overleverede Papirer; i hvert Fald blev Skibets saavel som alle med Ladningen forbundne Papirer straks overleveret, da jeg først kom ombord paa U-baaden.

13. Var Konnossementet paa Lasten udstedt til Ordre eller var Modtagerens Navn angivet? Sv. Konnossementet var udstedt til det Svenske Trævare Kompagni i Hull.

14. For hele Lastens Vedkommende? Sv. Ja, der var kun denne Modtager.

15. Syntes Chefen slet intet Hensyn at tage til, at de ham overrakte Papirer konstaterede, at der ingen Kontrabande Last fandtes i Skibet? Sv. Nej, han værdigede dem næppe Opmærksomhed, lige saa lidt som min Protest, at vi ikke havde og aldrig havde haft Kontrabande; hans hele Optræden gav mig det Indtryk, at han havde besluttet at sænke os, førend jeg betraadte U-baaden.

16. Er De i Stand til at opgive Chefens Navn eller U-baadens Nr.? Sv. Nej, jeg saa kun et Mærke paa b.bords Bov, en kulørt Cirkel med et Slags Blad af en anden Farve indeni.

17. Affordrede De ikke Chefen hans Navn eller en Erklæring for hans Fremfærd. Sv. Nej.

18. I hvilken Tilstand var »Samsø«, da De sidst saa Skibet ude i Nordsøen? Sv. Den flød paa Lasten med Forskibet ca. 12′ over Vandet og Rælingen paa Agterskibet 2 à 3′ under Vandet.

19. Er det Dem bekendt, hvilke Foranstaltninger der blev truffet for at bjerge »Samsø« ind i Tynen? Sv. Ja, Kaptajnen paa Torpedobaaden meddelte mig, at han havde sendt en traadløs Ordre om at udsende 2 Bugserdampere.

20. Hvornaar gensaa De atter »Samsø«? Sv. Søndag Morgen den 23. ds. i Tynen.

21. Og i hvilken Tilstand? Sv. Skibet flød paa Lasten, lidt dybere agter end da jeg sidst saa det i Søen.

22. Hvad blev der foretaget med det? Sv. Besætningen gik ombord Søndag Aften

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Kl. 8 efter Ønske fra Chefen paa Vagtskibet og ydede Assistance til at sætte Skibet paa Grund paa den anviste Plads.

23. Har De senere haft Anledning til at underkaste det nærmere Undersøgelse? Sv. Ikke nøjere. Jeg har set Dykkeren i Arbejde med at tætne Hullerne i Skibet.

24. Tillader Autoriteterne Dem at foretage noget med Skibet? Sv. Nej, ikke for Øjeblikket, man afventer Instruktion fra London.

25. Lagde De ombord paa U-baaden Mærke til Uniformer eller andet, hvorved De yderligere kan konstatere, at den var tysk? Sv. Jeg bemærkede, at en af Besætningen havde et Baand om sin Hue, hvorpaa der stod »Hocksceflotille«.

Oplæst. Godkendt. Aftraadt.

Konsulen bemærker, at heller ikke han kender andre Interesserede her end den af Kaptajnen opgivne.

Fremstaar Styrmand Borch, som ved Tildragelsen som Vagthavende havde opholdt sig paa Dækket sammen med Kaptajnen, der under Henvisning til den eventuelle Edsaflæggelse og til Lovens strenge Straf for Mened behørigt formanes til Sandhed og navnlig derved ogsaa gøres opmærksom paa, at det er hans uvægerlige Pligt intet at fordølge, som kan tjene til Oplysning. Komparenten fremviser sit Næringsbevis som Styrmand, dat. Københavns Nordre Birk, Februar 1916.

Komparenten forklarer:

at hedde Johannes Borch;
at være født i København den 13. November 1894;
at hans Bopæl er i Skovshoved;
at han hverken har været straffet eller tiltalt;
at han har faret med Skibet som Styrmand fra 14. Juli 1916.

Anmeldelsen og Kaptajnens Forklaring gennemgaas Punkt for Punkt med Komparenten, der Punkt for Punkt fastholder, resp. tiltræder samme og intet ved at tilføje; dog bemærker han ad Kaptajnens Forklaring under 7, at han, der var i Jollen med 4 Mand, var kommen ombord i en anden hollandsk Trawler end Kaptajnen og den øvrige Besætning, og derfra saa Periskopet af U-baaden, hvilket imidlertid derefter ganske forsvandt, samt at han intet kan udtale hensynlig Kaptajnens Samtale med Chefen paa U-baaden, da han forblev i Kommando ombord paa »Samsø«.

Yderligere udspurgt af Konsulen endvidere:

1. Saa De noget Mærke eller Flag paa U-baaden? Sv. Intet Flag, kun det af Kaptajnen beskrevne Mærke.

2. Kom De personlig i Berøring med Chefen eller nogen af Besætningen paa U-baaden? Sv. Nej, jeg var dels ombord paa »Samsø« og dels i Jollen.

3. Hørte De, hvad Sprog der taltes paa U-baaden? Sv. Nej, jeg var ikke nær nok.

4. Var De tilstede i Halmstad under hele Lastens Indlastning? Sv. Nej, jeg ankom fra København den 14. om Morgenen, en Del af Lasten var da indtaget.

5. Fandtes der saavidt Dem bekendt andet end Planker og Battens i Lasten? Sv. Nej.

6. Har De set eller undersøgt Skibet siden dets Indbringelse til Tynen? Sv. Ja, og jeg samstemmer i Kaptajnens Beskrivelse.

Forelæst. Godkendt. Aftraadt.

Fremstaar paany Kaptajnen, der paa Anledning udtaler sig i nøjeste Overensstemmelse med Styrmanden som ovenfor.

Forelæst. Godkendt. Aftraadt.

Fremstaar Baadsmand, Matros Jensen.

Komparenten forklarer:

at hedde Jens Peter Jensen;
at være født i Rønne, Bornholm, den 29. Oktober 1882;
at hans Bopæl er i København;
at han hverken har været straffet eller tiltalt;
at han har faret med Skibet som Baadsmand fra i Juli Maaned 1916.

Paa Foranledning forklarer Komparenten:

1. Hvorledes var Vind og Vejr den 21. ds.? Sv. Lidt diset, men ellers fint Vejr og Vandet smult.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

2. Hvornaar saa De først U-baaden? Sv. Lidt efter Middagstid.

3. Hvad skete der da? Sv. Han sendte en Kugle, som vi hørte synge, ret over os.

4. Roede De Kaptajnen til U-baaden? Sv. Ja.

5. Hørte De hvad Sprog der blev talt? Sv. Der taltes tysk.

6. Forstaar De tysk? Sv. Ja, lidt.

7. Saa De noget Mærke eller Flag paa U-baaden? Sv. Kun Flagsignaler til at stoppe; paa U-baaden lagde jeg ikke Mærke til noget; den var lysegraa.

8. Saa De noget Mærke paa Besætningens Uniformer eller Huer? Sv. Nej, kun en af Officererne havde en Kokarde af gullig Farve.

9. Hvorledes saa »Samsø« ud, da De sidst saa Skibet i Søen? Sv. Skibet var sunket betydeligt agter med Agterdækket i Vandet og Forenden løftet op.

10. Var De tilstede i Halmstad under hele Lastens Indlastning? Sv. Ja.

11. Saa De andet end Planker og Battens blive taget ombord? Sv. Nej.

12. Kender De Pitprops og Jernbanesveller? Sv. Ja.

13. Er De ganske sikker paa, at intet fandtes af disse ombord i »Samsø«. Sv. Ja, aldeles sikker, jeg paasaa Lastningen hele Tiden.

Forelæst. Godkendt. Aftraadt.

Fremstaar Rorsmanden, Letmatros Jensen.

Komparenten forklarer:

at hedde Kristian Frederik Jensen;
at være født i Næstved den 28. August 1900;
at hans Bopæl er i Næstved;
at han hverken har været straffet eller tiltalt;
at han har faret med Skibet som Letmatros fra i Juli 1916.

Paa Foranledning forklarer Komparenten:

1. Var De tilstede i Halmstad under hele Indlastningen? Sv. Ja.

2. Saa De noget andet end Planker og Battens blive taget ombord? Sv. Nej.

3. Kender De Pitprops og Sveller? Sv. Ja.

4. Fandtes noget af disse ombord paa »Samsø«? Sv. Nej, ingen.

Forelæst. Godkendt. Aftraadt.

Fremstaar Maskinmester Christensen.

Komparenten forklarer:

at hedde Hans Alfred Viggo Christensen;
at være født i Fredericia den 19. Oktober 1892;
at hans Bopæl er i Fredericia;
at han hverken har været straffet eller tiltalt;
at han har faret med Skibet som Enc-Mester fra i Juli Maaned 1916.

Paa Foranledning forklarer Komparenten:

1. Kan De oplyse noget hensynlig Angrebet af U-baaden? Sv. Nej, jeg befandt mig i Maskinen, hvor jeg forblev, indtil jeg fik Ordre til at stoppe denne og komme op og hurtigt gaa i Baaden med det nødvendigste Tøj, hvilket jeg efterkom.

2. De saa Beskydningen af Skibet? Sv. Ja.

3. Og hvad var Resultatet deraf? Sv. At Agterdækket og Lønningen sank ned til Vandfladen og forblev saaledes flydende paa Lasten.

4. Kan De udtale Dem noget om den Skib og Maskine tilføjede Skade? Sv. Nej, kun at Maskinrummet staar fuld af Vand.

Forelæst. Godkendt. Aftraadt.

Paa Konsulens Spørgsmaal til den som interesseret mødte, og til Kaptajnen, der nu gjordes bekendt med foranstaaende Forklaringer, om yderligere Spørgsmaal ønskes rettet til de alt afhørte, svarer begge benægtende.

Konsulen mener det ikke i Undersøgelsens Interesse nødvendigt at afhøre flere af de af Besætningen mødte, og heri er saavel den interesserede som Kaptajnen enige.

Samtlige Deponenter, der var bleven afhørt enkeltvis, fremtræder nu samlede og bekræfter, efter samlet at være bleven behørigt formanet til Edsaflæggelse, hver for sig deres Forklaring med Lovens Ed.

Konsulen henleder endnu Kaptajnens

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Opmærksomhed paa hans Forpligtelse til i sin Tid i Danmark at melde sig til Søforhør.

Søforklaringen sluttet Kl. 6,15.

(Underskrift.)
Konsul.
Kgl. Dansk Konsulat i Newcastle upon Tyne.

Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 20. September 1916.

Halvor Christensen.
fg. Ass.

Kaptajnen forklarede, at Lasten forblev i Skibet under Reparationen, hvorefter Skibet sejlede til Hull og lossede Ladningen der som bestemt. Den engelske Torpedobaads Fører meddelte, at han havde telegraferet i Land efter Bugserbaade til at bugsere Skibet til Land. Skibet var allerede i Shields blevet foreløbig repareret, at det havde faaet Sødygtighedsattest til at gaa til Hull og derfra til Blyth for at indtage en Ladning Kul hertil. Det var meget vanskeligt at faa Skibet repareret i Shields, og hvis en endelig Istandsættelse skulde have været foretaget der, maatte Skibet have ventet meget længe. Der blev derfor kun foretaget en foreløbig Reparation der, og den endelige Reparation skal foregaa her i Landet. Skibet blev besigtet i Hull, saa at Vurderingen kan foretages paa Grundlag heraf. Ladningens Værdi kender Kaptajnen ikke.

Alle de mødende bekræftede, at Skibet ved Udlosningen, som de overværede, viste sig kun at have Planker og Battens ombord.

Baadsmand Jens P. Jensen forklarede, at han ved Losningen i Hull i Forlasten fandt 2 Stykker af en Granat, som han foreviste, hvoraf den ene sad fast i en af Plankerne i Lasten i Styrbords Side, og den anden laa løst i Nærheden, og den ene Stump var mærket Tallet 2523. Lastrummet var tomt og rent, da Lasten indtoges, og Granatstykkerne hidrører sikkert fra Beskydningen.

Søforhøret sluttet.

Retten hævet.

Rump.
Maegaard. *Tidemand.*

Udskrift af Søforhørsprotokollen ved Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn.

Aar 1917, den 12. Februar Kl. 12, blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand, Kriminalretsassessor Rump, og dens Medlemmer, Kaptajn Tidemand og Kommandør Maegaard, og foretoges:

Nr. 136/1916. Søforhør i Anledning af, at M/S »Samsø« er blevet beskadiget ved Beskydning af en tysk Undervandsbaad.

Søforhøret reassumeredes.

Kaptajn Jensen mødte.

For Krigsforsikringen mødte Kaptajn Michelsen.

Kaptajnen forklarer paa Anledning, at han ikke husker, at han til Undervandsbaaden har afleveret andre end de tidligere nævnte Papirer: Maalebrev, Folkeliste, Konnossement, Erklæring fra det svenske Toldvæsen samt engelsk Rundrejseblanket.

Det er sikkert, at Erklæringen fra det svenske Toldvæsen om, at Ladningen bestod af Battens og Planker, og at der ikke var nogen Kontrabande i Lasten, var iblandt de afleverede Papirer; Komparenten gjorde ikke særlig opmærksom paa dette Papir, men Komparenten erklærede udtrykkeligt, da der fra Undervandsbaadens Side blev spurgt, om de før havde været i England med Kontrabande, at det havde de aldrig, og at det heller ikke nu var Tilfældet, og at de ikke havde andet i Lasten end hvad Papirerne lød paa. Chefen for Undervandsbaaden erklærede, at det kom ud paa eet, og at Komparenten skulde skynde sig om Bord for at faa Besætningen og deres Sager fra Borde. Der var ingen engelske Orlogsfartøjer i Sigte, hvad Komparenten heller ikke havde set paa den tidligere Del af Rejsen, og der kom heller ikke engelske Orlogsfartøjer i Sigte før den i Søforklaringen omtalte engelske Torpedobaad Kl. 3¼; der var kun en svensk Damper og nogle hollandske Fiskere og andre Sejlskibe i Sigte. Der blev heller ikke fra Undervandsbaadens Side udvist noget Forhold, der tydede paa, at der var fjendtlige Fartøjer i Nærheden. Undervandsbaaden gav sig god Tid med at beskyde »Samsø«, og efter at den var færdig

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

hermed, tog den begge »Samsøes Baade paa Slæb 15—20 Minutter henimod de hollandske Fiskere, og Undervandsbaaden vendte derefter paany tilbage henimod »Samsø«.

Oplæst og vedstaaet.

Søforhøret sluttet til Beskrivelse.

Retten hævet.

Rump.

»Samsøes
Rederi: Det Østasiatiske Kompagni A/S. Kjøbenhavn.
Reg. Tonn. Br.: 388.
Reg. Tonn. Net.: 291.
Bygningssted: Frederikshavn.
Bygningsaar: 1914.
Materiale: Staal.
Klasse: Bur. Ver. ✠ I $^{3}/_{3}$ A. 1. 1.

---

313. S/S »MARGRETE« af Kjøbenhavn.

Beskudt af en tysk Undervandsbaad i Nordsøen den 31. Oktober 1917 paa Rejse fra Kjøbenhavn til Lerwick i Ballast. 4 Omkomne.

Søretten i Vejle Købstad gør vitterligt:

Aar 1917, den 29. November Eftermiddag Kl. 3, blev Vejle Købstads Søret sat paa Raadhuset af den ordinære Dommer i Forening med Søretsmedlemmerne Dampskibsekspeditør Otto Hansen og Havnefoged Gadeberg, hvor da foretoges:

Nr. 191/1917. Søforklaring og Søforhør i Anledning af forskellige Søulykker, der er tilstødt Dampskibet »Margrete« af København, ført af Kaptajn Jens Kusk Jensen paa Rejse fra København til Methil i Oktober Maaned d. A.

I Retten fremlagdes under:

A. en af Mægler Holm paa Skibets Vegne indgiven Begæring om Søforklaring, dateret 27. ds.;
B. en Begæring fra Skibets Fører, Kaptajn Jens Kusk Jensen, dateret 26. ds.;
C. Uddrag af Skibets Dagbog;
D. en Liste over Mandskabet ved Skibets Afgang fra København.

Det fremlagte indlemmes saalydende:

A.

Vejle, den 27. Novbr. 1917.

Hr. Borgmester P. Th. Madsen, R. af D.
Vejle.

Dampskibet »Margrete« af København, Kaptajn Jens Kusk Jensen, der igaar indkom hertil fra Methil med en Ladning Kul til Firmaerne Thisted & Warrer og Bertelsen & Smaakjær A/S., har paa Rejsen fra København til Methil lidt Havari, idet Dampskibet den 28. Oktober, da det laa opankret paa Bergens Red, under haard Storm drev med Ankrene og derved kolliderede med Dampskibene »Brattingsborg« og »San Lucars«.

Paa Rejsen fra Bergen til England den 31. Oktober under stormende Kuling og Sø »6—7« blev Dampskibet beskudt af en Undervandsbaad, hvorfor Mandskabet maatte gaa i Baadene, hvorved 4 Mand druknede.

I Anledning heraf tillader jeg mig herved paa Kaptajn Jens Kusk Jensens Vegne at begære Søforklaring optaget. En Udskrift af Dagbogen og Liste over Mandskabet vedlægges.

Ærbødigst.

C. Holm.
Mægler.

Fremlagt i Vejle Købstads Søret den 29. November 1917.

P. Th. Madsen.

B. Vejle 26. Novbr. 1917.

Til
højærværdige Søret, Vejle.

Undertegnede anmoder herved om Tilladelse til at maatte aflægge Søforklaring sammen med de overlevende af Mandskabet paa Dampskib »Margrete« af København angaaende Ulykker, der er indtruffen paa sidste Rejse fra København til Methil.

Vedlagt følger Skibets Logbog og en Afskrift af samme samt Maskindagbogen.

Grunden til, at Søforklaring ikke er aflagt tidligere, er denne, at den danske Konsul i Lerwick erklærede, at han ikke var bemyndiget til at modtage samme og i

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Methil udstedes der kun Pas med Landgangstilladelse til Skibsføreren.

Ombord den 26. November 1917.

Ærbødigst

Jens Kusk Jensen.
Skibsfører.

Fremlagt i Vejle Købstads Søret den 29. November 1917.

P. Th. Madsen.

C.

Uddrag af Logbog for Dampskib »Margrete« af København, 1277 Brutto Tons 787 26/100 Netto. N. T. L. B. Skibsfører Jens Kusk Jensen. Paa Rejse fra København til Methil via Bergen og Lerwick Oktober—November 1917 med Vandballast.

Oktober 1917:

Lørdag den 20. Kl. 2,07 Eftm. afgik fra Flydedokken (i København) med Lods ombord. Kl. 5,10 passerede Lappegrunden.

Tirsdag den 23 Kl. 8 Form. fik Lods og afgik fra Kobbervik. Kl. 4,13 Eftm. ankrede paa Bergens Red.

Fredag den 26. Vinden S. V. haard Storm med Hagelbyger. Form. Kl. 10 lettede og afgik fra Bergen med Lods ombord.

Stoppede og ventede Ordre ved Marsten.

Kl. 3,35 Eftm. kom Lodsen atter ombord, paa Grund af Storm og høj Sø vendte Konvojen atter tilbage til Bergen.

Kl. 5,25 ankrede paa Bergens Red for begge Ankre. 70 Favne Kæde. 42 Favne Vand.

Søndag den 28. S. V. t. V. Haard Storm med Regn.

Kl. 3,15 Eftm. drev Skibet med begge Ankere, stak mere Kæde paa begge Ankere, men uden Resultat. Drev derved ind med B. B. Side paa S/S »Brattingsborg«s Bov og fik derved Lønningen og Skandseklædningen samt Lønningsstøtterne bøjet ind paa Forkant af Overbygningen. Gik frem med Maskinen. Agterste David til B. B. Redningsbaad brækkede, kom atter klar af S/S »Brattingsborg« og fik St. B. Anker hevet ind og gik op til Luvart og lod det falde. Skibet faldt med 90 Favne Kæde St. B. over, hvorved det tørnede imod en norsk Damper »San Lucar«s Anker, der frembragte en Bule paa ca. 1½ ″ Dybde i Skjærgangen agten for Overbygningen nedenfor Sideklydset; begyndte at hive ind B. B. Kæde. Skibet faldt B. B. over og drev med St. B. Anker og trods Maskinens Hjælp. Forsøgte at sejle klar af S/S »Brattingsborg«, men tørnede dennes Stævn med B. B. Laaring ved Agterkant af Nr. 3 Luge. Skandseklædningen, Skjærgangen og Dækksstøtterne bøjedes ind. Bakkede agterefter for at komme klar af S/S »Brattingsborg«, men dennes Bov trykkede B. B. Lønning ind ved Agterkant af Overbygningen. Kom langs Siden af S/S »Brattingsborg« og fik fortøjet til denne. Hev begge Ankere op og gjorde Fortøjningerne los og bakkede agtenfor »Brattingsborg«. Forsøgte at ankre agten for to andre Dampere for begge Ankre med 100 Favne Kæde paa hver, men Ankrene holdt ikke, hev Ankrene op og styrede nærmere ind til Land og ankrede med St. Anker 100 Favne Kæde uden at det holdt. Hev Ankrene op igen og gik tæt ind under Land og ankrede for begge Ankre og 90 Favne paa hver uden at faa Holdegrund. Hev Ankrene ind og stod nærmere over imod Laxevaag Siden og ankrede med begge Ankre 100 Fvn. Kæde paa hver. 70 Favne Vand. Ankerspillet blev stærkt medtaget af den voldsomme Hiven.

Tirsdag den 30. Kl. 10 Form. afgik fra Bergen med Lods ombord. Hurtig tiltagende Storm. Kl. 3 passerede Marsten. S. S. Ø. 8. Sø 8. Overtrukken. Om Natten S. S. Ø. orkanagtig Storm. Regntyk. Sø 11.

Onsdag den 31. 5—8 Form. Stormende Kuling. Sø 6—7. S. S. Ø. (60° 08 N. Brd. 1° 42 Ø. Lgd.) Kl. 7,30 Form. saas en Genstand i Vandet, der lignede Taarnet af en Undervandsbaad ca. 1 Kml. om St. B. Gav Maskinmesteren Ordre til at forcere Farten mest mulig. Et Kvarterstid efter blev der skudt efter »Margrete« fra Undervandsbaaden. Satte Redningsbaadene i Vandet. Ved Firingen af St. B. Baad blev Fortaljen uklar, og Baaden fyldtes med Vand, inden den

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

var helt affiret. I Baaden befandt sig 7 Mand og saavel Skibets som Mandskabets Papirer. Ved Skibets stærke Slingring kæntrede Baaden, hvorved følgende 4 Mand druknede:

2. Styrmand Georg Reinecke Jørgensen, født 27. April 1892 i Horsens.

Hovmester Harald Bernhard Laur. With, født 11. April 1875 paa Romø.

Fyrbøder Christian Wilhelm Boye, født i Marstal.

Fyrbøder Carl Oscar Carlson, født 1897 i Skøfde i Sverige.

2. Mester Rasmussen klattrede op ad Taljen og kom op paa Skibet igen og over i B. B. Baad. De to sidste, der sad paa Kølen af St. B. Baad blev senere taget op af B. B. Redningsbaad. Roede op imod Søen for at komme uden for Skudlinie og saa ca. 8,30 en engelsk Krydser og Torpedojager G 18 stævne ned imod Skibet, samtidig ophørte Skydningen, og Undervandsbaaden forsvandt. Søgte forgæves at henlede Krigsskibenes Opmærksomhed paa os. Der kom senere en tredie til. Roede efter den, men de fortsatte østover, hvorimod det tredie stævnede ned imod »Margrete«. Da Søen imens havde lagt sig saa meget, at der kunde roes tværs i den, roedes ned efter »Margrete« og Krigsskibet, der stadig sejlede rundt om den. Der blev vinket fra Krigsskibet, og vi roede derhen og kom ombord i det. Chefen meddelte, at »Margrete« tilsyneladende var uskadt, og at han havde sendt Mandskabet ombord for at fyre op igen. Han ønskede, at vi skulde gaa ombord igen, men da et Forsøg paa at hugge Redningsbaadene endte med, at den fyldtes med Vand, brækkede Fangelinen og drev bort, nægtede Mandskabet at gaa ombord, fordi Skibet ingen Redningsbaade havde og i Følge deres Udsagn i Krigsskibet, var der Skade paa Maskinen. Kun Skibsføreren og 1. Mester Lange blev af Krigsskibets Baad sat ombord i »Margrete« Kl. 3 Eftm. for at være behjælpelig med at bringe Skibet i Havn. Kl. 3,30 var der saa megen Damp, at der kunde gaas frem med Maskinen, og Rejsen fortsættes til Lerwick, hvor det ankom Kl. 12 Middag den 1. November.

Hans Peder Hansen. 1ste Styrmand. *Jens Kusk Jensen.* Skibsfører.

Fremlagt i Vejle Købstads Søret den 29. November 1917.

P. Th. Madsen.

D.

Liste over Mandskabet ombord i Dampskibet »Margrete« af København.

Skibsfører Jens Kusk Jensen, født 8. Februar 1866 i Vester Assels.

1. Styrmand Hans Peter Hansen, født 14. Marts 1862 Sønderho.

2. Styrmand Georg Reinicke Jørgensen, født 27. April 1892 Horsens; druknet 31. Oktober 1917.

1. Maskinmester Carl Johan Eggert Lange, født 19. Januar 1890 København.

2. Maskinmester Hans Christian Rasmussen, født 9. Februar 1887 Svendborg.

Maskinassistent Johannes Juul Salomon Mikkelsen, født 26. Juni 1893 Bjerreby.

Hovmester Harald Bernhard With, født 11. April 1875 Romø; druknet 31. Oktober 1917.

Kok Søren Carl Sørensen Hedegaard, født 28. Marts 1895 Thisted.

Messedreng Egvind Vilhelm Christensen, født 13. Januar 1903 København.

Tømmermand Johannes Davidsen, født 21. December 1891 Viborg.

Matros Marius Petri Jespersen, født 29. Maj 1890 Kjerteminde.

Matros Carl Jønsson, født 8. Januar 1893 Orkened, Sverige.

Matros Heinrich Carl Wilhelm Bandholtz, født 18. August 1895 København.

Letmatros Hans Hansen, født 30. Maj 1899, Skelskør.

Letmatros Wilhelm Hammerberg, født 8. Oktober 1895 Horsens.

Fyrbøder Christian Wilhelm Boye, født 1883, Marstal; druknet 31. Oktober 1917.

Fyrbøder Carl Oscar Carlsson, født 1897 Skøfde, Sverige; druknet 31. Oktober 1917.

Fyrbøder Oscar Emanuel Andersson, født 2. Marts 1889 Viby, Ørebro, Sverige.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Fyrbøder Oluf Persson, født 11. Juli 1888 Øraslov.

Fyrbøder Hans Theodor Gundersen, født 17. August 1894 Skien.

Vejle, den 27. Novbr. 1917.

C. Holm.

Fremlagt i Vejle Købstads Søret den 29. November 1917.

P. Th. Madsen.

For og med Kaptajnen mødte Mægler Holm, der oplyste, at han gennem Rederiet har foranlediget alle interesserede underrettet om Søforklaringen. Endvidere var mødt Kaptajn A. L. Fabricius, Ekspert for Krigsforsikringen for danske Skibe og Det kgl. oktr. Søassurance-Kompagni, cand. juris I. K. Berner som befuldmægtiget for Aktieselskabet Christiansholms Fabriker i København, der er Redere af Skibet, samt Kaptajn Bertelsen, her af Staden, der er Parthaver i den her til Havnen førte Kulladning.

Fuldmagten for cand. Berner fremlagdes under Litra E. og er saalydende:

Gunnar Sally
Overretssagfører.
Kjøbenhavn K., Pilestræde 36.

Fuldmagt.

Som Formand i Bestyrelsen for Aktieselskabet »Christiansholms Fabriker«, København, og tillige dettes juridiske Konsulent befuldmægtiger jeg herved Hr. cand. jur. J. H. Berner til paa Aktieselskabets og mine Vegne at give Møde for Søretten i Vejle Torsdagen den 29. ds. til Damperen »Margrete«s Søforhør.

København, den 28. Novbr. 1917.

Gunnar Sally.

Fremlagt i Vejle Købstads Søret den 29. November 1917.

P. Th. Madsen.

Kaptajn Jensen oplyste, at samtlige Skibspapirer og Mandskabets Papirer er gaaet tabt med Undtagelse af Skibsdagbogen og Maskindagbogen. De førstnævnte Papirer henlaa alle i en Kuffert, der er gaaet tabt ved Kæntring af den Baad, i hvilken de var bleven medbragt, medens Dagbøgerne opbevaredes andetsteds i Skibet, hvor de fandtes, da de atter kom ombord i dette. Kaptajnen har fremskaffet Udskrift af Skibsregistret, der akteres under Litra F., samt Duplicat af en over Skibet den 17. Oktober d. A. afholdt Synsforretning, hvilken sidste tilbageleveredes ham. Han bemærkede derhos, at de i Synsforretningen omhandlede Mangler blev afhjulpne inden Skibets Afgang fra København. Mandskabslisten er udarbejdet ved Hjælp af Mandskabet selv. Han bemærker, at de to sidste paa Listen opførte først er paamønstret Skibet i Methil.

Kaptajn Jensen fremstillede derefter sit Mandskab, de paa Listen opførte Mænd, med Undtagelse af de tvende i Methil forhyrede og Maskinassistent Johs. Mikkelsen samt Fyrbøder Oskar Emanuel Anderson, der af Hensyn til Losningen ikke har kunnet undværes i Skibets Tjeneste, og endvidere Tømmermand Johannes Davidsen, der har Orlov, men ventes at komme til Stede inden Søforklaringens Afslutning.

Samtlige de mødende blev forberedte til Vidneforklaringen ved Formaningstalens Oplæsning.

Uddraget af Dagbogen blev derefter oplæst for samtlige tilstedeværende og samtidig sammenholdt med Dagbogen, med hvilken det fandtes i Overensstemmelse.

Mandskabet forlod derefter Retslokalet, hvorefter separat fremstod:

1. Skibets Fører, Kaptajn Jens Kusk Jensen, der oplyser, at Skibet tilhører A/S Christiansholms Fabriker, hvis Bestyrelses Formand er Overretssagfører Gunnar Sally. Skibets Registreringsbogstaver er N. T. L.B., og det er maalt til 1277,26 Brutto Register Tonnage og 787,26 Netto Register Tonnage; iøvrigt henvises til Udskriften af Skibsregistret. Skibet var paa Rejsen fra København til Methil ballastet. Skibet er krigsforsikret i »Krigsforsikringen for danske Skibe«, antagelig for 750,000 Kr.; endvidere er det

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

almindelig forsikret i »Det kgl. octr. Søassurancekompagni«, vistnok for 650,000 Kr.

Med Hensyn til de Skibet overgaaede Ulykker henholder Kaptajnen sig til Uddraget af Dagbogen, som han i et og alt godkender. Der blev i Bergen foretaget en Besigtigelsesforretning over de Skibet tilføjede Beskadigelser paa Bergens Red, hvilken Forretning blev foretaget af Kaptajn Fenger paa Kasko-Assurandørernes Vegne og af Kaptajn H. O. Sonne som Repræsentant for Fragtnævnet. Der blev foretaget de nødvendige Reparationer, og Skibet fik derefter Sødygtigheds-Attest til at fortsætte Rejsen og til at indtage en Ladning Kul i Methil. Til Oplysning herom foreviste Kaptajn Fabricius Afskrift af den paagældende Besigtigelsesforretning, der er dateret Bergen den 29. Oktober 1917, og hvoraf en Genpart vil blive taget som Bilag til Søforklaringen under Litra G.

Bilaget indlemmes saalydende:

G.

Afskrift.

Undertegnede har Dags Dato besigtiget S/S »Margrete« af København for at konstatere den Skade, Skibet har lidt paa Ballastrejse fra København til Methil ved at kollidere med Dampskibene »Brattingborg« og »St. Lucas« paa Bergens Red den 28. Oktober d. A. Kollisionen skete ved, at »Margrete« under haard Storm drev for sine Ankre og tørnede imod ovennævnte 2 Skibe.

Se iøvrigt Journaluddraget, dat. 29. Oktober 1917, vedrørende de nærmere Omstændigheder, da Uheldet indtraf.

Da Besigtigelsen fandt Sted, laa »Margrete« tilankers paa Bergens Red.

Skaden andrager:

Kollisionen med »Brattingsborg«: Bagbords Side:

Udfor Agterkant af Nr. 3 Luge og Agterspillet er Jernlønningen bøjet ind ca. 12′ Længde, Skandseklædnings-Pladen er bøjet ind, og der er en Bule i øverste Plade under Skanddækket. Stringerpladen med Vinkel samme Sted er hugget, og enkelte Nagler i Stringer og Vinkel er startede.

Lønning, Skandseklædnings-Plade og agterste Plade paa Brodækket er bøjet noget ind.

Den agterste David til Redningsbaaden er brækket.

Lønning og 2 Lønningsstøtter paa Fordækket og Faconpladen ved Forkant af Brodækket er noget bøjede.

Kollisionen med »St. Lucas«: Styrbords Side:

Lige under Sideklydset agtenfor Brodækket er en mindre og krap Bule i Samlingen mellem 2 Plader 1. og 2. under Skandækket.

Der er ingen synlig Brud i ovennævnte Plader og Vinkler.

Baaddaviden blev bragt iland til Bergens mekaniske Værksted og sveiset.

Over Bulen og de startede Nagler i Stringerpladen paa Agterdækket blev der bygget en Kiste af Planker og istøbt Cement, saa at det beskadigede Sted er forsvarligt tættet.

Naglerne i de bulede Plader under Dækket er prøvede og befundne at være faste.

»Margrete« er saaledes nu i god og forsvarlig Stand til at fortsætte Rejsen og til at indtage en Ladning Kul i Methil.

Bergen den 29. Oktober 1917.

sig. *H. O. Sonne.*
Repræsentant for Fragtnævnet.

sig. *Fenger.*
for Kasko Assurandørerne.

C. Lange.
1ste Mester.

Hans Hansen.
1ste Styrmand.

Jens Kusk Jensen.
Fører.

Afskriftens Rigtighed bekræftes.

Vejle Byfogedkontor, den 29. Novbr. 1917.

P. Th. Madsen.

Fremlagt i Vejle Købstads Søret den 29. November 1917.

P. Th. Madsen.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Kaptajn Jensen oplyser, at de to Skibe, hvormed »Margrete« kolliderede, ikke tog nogen Skade.

Med Hensyn til, hvad der passerede Onsdag den 31. Oktober forklarer Kaptajnen yderligere, at han ikke har kunnet faa nærmere oplyst, naar den druknede Fyrbøder Christian Vilhelm Boye var født, men han ved med Vished, at han var født i Marstal, men boede vistnok i Svendborg. Yderligere Oplysninger om Fyrbøder Carl Oscar Carlson end, at han er født i Skøfde i Sverige 1897, og at han er paamønstret Skibet i Gøteborg omkring 15. Oktober d. A., kan han ikke give. 2. Styrmand Jørgensens Moder bor i Horsens, og Hovmester Withs Enke bor i Nordby paa Fanø. I den kæntrede Baad var foruden de 4 druknede 2. Mester Rasmussen, hvem det lykkedes at klatre op ad Taljen paa Skibet og derfra at komme over i Bagbords-Baaden, samt Letmatros Hans Hansen og Messedrengen Ejvind Vilhelm Christensen, der efter Baadens Kæntring reddede sig op paa Kølen, hvorfra de blev bjergede af Bagbords-Baaden. Som forklaret gik Bagbords-Redningsbaaden tabt, da de fra denne blev bjergede ombord i det engelske Krigsskib. Mandskabet fra Krigsskibet forklarede, at der stod Vand i Nr. 1 og 2 Lasten af »Margrete«, og dette i Forbindelse med, at begge dennes Redningsbaade var gaaet tabt, var Grunden til, at Mandskabet vægrede sig ved at lade sig sætte ombord i Skibet igen. Ved Komparentens og 1. Mester Langes Tilbagekomst til Skibet fandtes senere en Granatstump og Mærker af, at Skibet var blevet strejfet af et Skud fra en Undervandsbaad; men anden Skade var ikke tilføjet Skibet. Der fandtes noget Vand i Stor-Lasten men det hidrørte fra Vandballasten paa Dækket, hvilket var gaaet gennem Presenningen. Der var fra det engelske Krigsskib G. 33 bleven sat 12 Mand ombord, og ved disses Hjælp lykkedes det at faa Skibet ind til Lerwick Havn. Der var tilstrækkelig Redningsbælter ombord, idet der var 2 til hver Mand; Kapokredningsbælterne, hvoraf der var et til hver Mand, var overgivet til hver især til Opbevaring, hvorimod Korkbælterne var fordelt med $^1/_3$ i hver af Baadene og $^1/_3$ paa Kommandobroen. Han mener, at alle, der gik i Styrbords-Redningsbaaden, var forsynet med Redningsbælter med Undtagelse af 2. Styrmand Jørgensen, der efter Kokkens Udsagn ikke havde taget sit Bælte paa. Som det fremgaar af Uddraget, blev Fortaljen uklar ved Nedfiringen af Styrbordsbaaden, og Baaden blev fyldt med Vand; desuagtet gik de 7 Mand ned i Baaden, der kort efter kæntrede, vistnok forønlediget ved, at Slingrekølen har faaet fat i Baadens Korkbælte. Som oplyst lykkedes det 2. Mester at klatre op paa Skibet, hvorimod de andre 2 blev reddede af Bagbords-Baaden. Skibet slingrede voldsomt, og medens det lykkedes 2. Mester at faa fat i Taljen, mener Komparenten, at de andre under Forsøg paa det samme er bleven slaaede ind mod Skibssiden og sandsynligvis derved har mistet Bevidstheden. Det menes, at den ene af de druknede, Fyrbøder Carlson, er bleven under den kæntrede Baad.

Paa Anledning fra Kaptajn Fabricius Side oplyser Komparenten, at der ikke efter Besigtigelsen i Bergen er bleven funden andre Beskadigelser hidrørende fra Kollisionerne paa Bergens Red end de i Dagbogsuddraget anførte. Der er ikke under Komparentens Ophold i England til ham stillet Forlangende om nogen Godtgørelse for den af det engelske Krigsskib ydede Hjælp; tværtimod blev der fra den engelske Admirals Side udvist stor Velvilje med Hensyn til at faa Skibet sat i sødygtig Stand igen; det samme var Tilfældet med den danske Konsul i Lerwick.

Hele Mandskabet er paamønstret under fuld Forsikring overensstemmende med Loven og senere indgaaede Overenskomster.

Oplæst. Vedtaget. Aftraadt.

2. Styrmand Hans Peter Hansen født i Sønderho den 14. Marts 1862, der oplyser, at han har ført Dagbogen og følgelig kan indestaa for Rigtigheden af samme. Med Hensyn til, hvad der passerede den 28. Oktober paa Bergens Red, forklarer han, at Kaptajn Jensen hele Tiden var paa Kom-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

mandobroen og Komparenten ligeledes. Der blev fra Skibets Side gjort, hvad der kunde, for at afværge Kollisionerne. Paa Anledning fra Kaptajn Fabricius Side oplyser Komparenten, at medens Skibet var i Dok for ca. 1 Aar siden i København blev saavel Anker som Kettinger besigtede og befundne i foreskreven Stand.

Med Hensyn til Ulykken hvorved de 4 Mand druknede, kan Komparenten ikke give yderligere Oplysninger, idet han var beskæftiget med Bagbords-Redningsbaaden. Der var tilstrækkelig Redningsbælter ombord, fordelte dels i Baadene, dels paa Kommandobroen, hvorhos hver Mand havde sit Kapokbælte.

Efter at alle var kommen i Bagbords-Baaden og kommen fra Skibet, fik de Øje paa den anden Baad med 2 Mand ridende paa Kølen, hvorfor de styrede hen til denne, hvorfra det lykkedes dem at redde begge. Skuddet fra Undervandsbaaden blev sendt efter dem uden nogensomhelst forudgaaet Advarsel, og som Skik og Brug er, tyede de straks til Redningsbaadene efter det første Skud. Han mener, at der i det hele blev sendt 12 à 14 Skud efter Skibet; der blev senere funden Granatstykker ombord, der enten maa hidrøre fra et Strejfskud eller en tæt ved Skibet sket Eksplosion.

Paa Anledning oplyser Komparenten yderligere, at der paa det Tidspunkt, da de reddede de to paa Kølen ridende Mand, ikke var noget som helst at se til de 4 omkomne, og der var overhovedet paa det Tidspunkt ikke videre at gøre, idet de døjede tilstrækkelig med at holde deres egen Baad op mod Søen, der var i høj Grad oprørt. Grunden til, at Mandskabet ikke atter vilde gaa ombord i »Margrete« var den, at Redningsbaadene var gaaet tabt, og at der af Folk paa Krigsskibet blev sagt, at der var Skade paa Maskinen, samt endelig, at de ikke kunde faa bestemt Besked paa, hvorvidt Krigsskibet vilde eskortere Skibet til en Havn.

Oplæst. Vedtaget. Aftraadt.

3. 2. Maskinmester Hans Christian Rasmussen, født i Svendborg den 9. Februar 1887, der forklarer med Hensyn til Ulykken den 31. Oktober, at Baaden, inden den var helt affiret, fyldtes med Vand, idet Fortaljen blev uklar. I Baaden var som nævnt 7 Mand, og de 3 Mand, der havde besørget Nedfiringen, skulde ligeledes have været med i Baaden, men forinden kæntrede denne som Følge af, at Baaden slingrede mod Skibet. Han mener med Bestemthed at kunne sige, at Fyrbøder Carlsen blev under Baaden, idet han intet som helst saa til denne. Selv havde han lige faaet fat i Baaden for at klatre op paa Kølen, da det samtidig lykkedes ham at faa fat i den agterste Talje et godt Stykke oppe paa Taljen, idet Redningsbaaden af Søen var løftet tilvejrs, og herved slap han op paa Skibet. Styrmand Jørgensen havde ligeledes fat i Taljen, men helt nede paa denne, men det lykkedes ham ikke at komme op paa Skibet, og han blev slaaet haardt imod dette. Det sidste Komparenten saa Fyrbøder Boye, havde han fat i den forreste Talje, og Hovmester With havde fat om Halsen paa Boye; men begge er det sikkert gaaet paa samme Maade som Jørgensen, at de er blevne slaaede haardt ind mod Skibssiden. Da Komparenten kom op paa Dækket, saa han kun Kaptajnen, der antagelig var i Færd med at skære Surringen over paa Redningsflaaden, medens den øvrige Del af Besætningen var gaaet i Bagbords-Redningsbaaden. Komparenten kom derefter ned i denne, og da de i denne naaede hen til den forulykkede Redningsbaad, hvorfra de reddede Letmatros Hansen og Skibsdrengen, var der intetsomhelst at se til de 4 forulykkede.

Oplæst. Vedtaget. Aftraadt.

4. Letmatros Hans Hansen, født i Skelskør den 30. Maj 1899, der i Tilslutning til Dagbogsuddraget forklarer, at det, efter at Baaden var kæntret, lykkedes ham og Messedreng Christensen at kravle op paa Kølen, hvor de holdt dem fast, indtil de blev reddede af den anden Baad. Han saa Styrmand Jørgensen have fat i Taljen og 2 af de andre, vistnok With og Boye, i Vandet; men hvad de foretog sig, kan han ikke forklare. Han havde et Kapokbælte med, men mistede det, før han fik det paa, og af

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Redningsbælterne i Baaden kunde han ikke faa noget fat, fordi den var bleven fyldt med Vand. Han ved, at Styrmand Jørgensen ikke havde noget Redningsbælte paa. Kapokbælterne havde hver Mand under egen Forvaring, medens de andre Bælter var opbevarede i Baadene og paa Kommandobroen.

Oplæst. Vedtaget. Aftraadt.

5. Messedreng Ejvind Vilhelm Christensen, født i København den 13. Januar 1903, der forklarede, at han havde sit Kapokbælte paa, hvilket holdt ham oppe, da Baaden kæntrede, og det lykkedes ham derefter at klatre op paa Baadens Køl; han ved, at Hovmester With havde baade Kapokbælte og Korkbælte paa, men hvorledes de øvrige var blevne forsynede, kan han intet forklare om. Han saa, at nogle af de forulykkede havde fat i Taljerne; men kun en af dem lykkedes det at komme op paa Skibet.

Oplæst. Vedtaget. Aftraadt.

6. 1. Maskinmester Carl Johan Eggert Lange, født i København den 19. Januar 1890, der med Hensyn til Uddraget erklærede, at det ham bekendt intet urigtigt indeholder. Da han hørte til Bagbords-Redningsbaad, kan han ingen direkte Oplysninger give med Hensyn til Ulykken ved Styrbords-Baaden.

Da han sammen med Kaptajnen fra Krigsskibet blev sat ombord i »Margrete«, havde Krigsskibets Besætning allerede Fyr under Kedlerne, men af Ukendskab til Maskineriet og paa Grund af et mindre Havari (Beskadigelse af en Ventil) lykkedes det først ved Komparentens Hjælp at faa Maskineriet i Gang, og Skibet kunde ved egen Hjælp, omend lidt langsomt, naa ind til Havn.

Oplæst. Vedtaget. Aftraadt.

7. Hovmester (tidligere Kok) Søren Carl Sørensen Hedegaard, født i Thisted den 28. Marts 1894 (ikke 1895), der forklarer, at han hørte til Bagbords-Redningsbaad og derfor intet direkte kan forklare med Hensyn til Ulykken. Han havde sit Olietøj (sin Regnfrakke) i Hovmester Withs Kammer og var gaaet derind for at hente sit Tøj, i hvilket Ærinde ogsaa With var gaaet ind i Kammeret, som Komparenten først forlod uden senere at se noget til With. Saasnart Komparenten blev varskoet om, at Undervandsbaaden var i Sigte, iførte han sig sit Kapokbælte, hvoraf hver Mand ombord havde ét. Korkbælterne var i Baadene, men han fik ikke Tid til at tage noget saadant paa. Kort efter at Undervandsbaaden var bleven varskoet, talte han med 2. Styrmand Jørgensen, der paa det Tidspunkt ikke havde noget Redningsbælte paa.

Oplæst. Vedtaget. Aftraadt.

8. Matros Marius Petri Jespersen, født i Kerteminde den 29. Maj 1890, der forklarede, at han sammen med Matros Carl Jønsson firede Styrbords-Redningsbaaden ned; da de saa, den blev fyldt med Vand, gik han over til Bagbords-Baaden for at meddele Styrmanden dette og blev saa af ham beordret til at gaa i Bagbords-Baaden. Da Komparenten forlod Styrbords-Siden, flød Baaden endnu paa Vandet, og de ombordværende var i Færd med at øse den; Taljerne var paa det Tidspunkt huggede ud. Først da de var kommen i Bagbords-Baaden og kommen bort fra Skibet, saa han den anden Baad flydende med to Mand paa Kølen.

Af Søretsmedlem Gadeberg foreholdtes det Komparenten, at han, saafremt han var bleven paa sin Post, vilde kunne have kastet en Line ud til de forulykkede og derved mulig have reddet dem. Han havde hertil kun at sige, at der fra Styrmanden, der opholdt sig i Bagbords-Siden, var bleven raabt til ham, at han skulde søge over i Bagbords-Baaden, og da Tiden var knap, maatte han skynde sig.

Oplæst. Vedtaget. Aftraadt.

9. Matros Carl Jønsson, født i Sverige den 8. Januar 1893, der forklarer, at han sammen med forrige Komparent var med til at nedfire Baaden, og da han saa, at denne var ved at fyldes med Vand, hentede han to Pøse, som han fik praktiseret ned i Baaden, hvor de derværende gav sig til at øse med dem. Paa den Tid var Baaden endnu ikke kæntret, og Komparenten fik nu enten

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

af Styrmanden eller Kaptajnen Ordre til at søge til Bagbords-Baaden.

Oplæst. Vedtaget. Aftraadt.

10. Tømmermand Johannes Davidsen, født i Viborg den 21. December 1891, der nu er kommen til Stede og oplyser, at han tidligere har været med til at afgive Søforklaring og derfor er bekendt med sine Pligter i saa Henseende. Komparenten hørte til Bagbords-Redningsbaad og kan intet særligt oplyse med Hensyn til Ulykken, der passerede med Hensyn til Styrbords-Redningsbaaden.

Oplæst. Vedtaget. Aftraadt.

11. Matros Heinrich Carl Vilhelm Bandholtz, født i København den 18. August 1895, og

12. Letmatros Vilhelm Hammerberg, født i Horsens den 8. Oktober 1895, der begge forklarer, at de hørte til Bagbords-Redningsbaads Lag og derfor intet direkte kan oplyse med Hensyn til Ulykken med den anden Baad. Efter deres bedste Vidende kan de udtale, at Uddraget af Dagbogen intet urigtigt indeholder.

Oplæst. Vedtaget. Aftraadt.

Derefter fremstod samtlige Deponenter og bekræftede de af dem afgivne Forklaringer med Lovens Ed, dog med Undtagelse af den kun 14 Aar gamle Messedreng Christensen.

Fuldmægtig Berner bemærkede, at han fandt Anledning til at udtale Rederiets Paaskønnelse af den fra engelsk Side ydede Assistance.

Søforklaringen og Søforhøret sluttet.

Søretten hævet.

P. Th. Madsen.

Otto Hansen. *C. Gadeberg.*

»Margrete«s
Rederi: A/S. Christiansholms Fabriker. Kjøbenhavn.
Reg. Tonn. Br.: 1277.
Reg. Tonn. Net.: 787.
Bygningssted: W. Gray & Co. W. Hartlepool.
Bygningsaar: 1897.
Materiale: Staal.
Klasse: Lloyd's Reg. ✠ 100 A 1.

314. M/S »ABDON« af København.

Beskudt og opbragt i Kattegat den 28. Februar 1918 paa Rejse fra Kjøbenhavn til Rouen med 510 Tons Kryolith. Ingen Omkomne.

Sø- og Handelsretten i København gør vitterligt:

Aar 1918 den 14. Marts Eftermiddag Kl. 3,20 blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand: Overretssasessor Riise og dens Medlemmer: Kommandør Maegaard og Kaptajn Wrisberg og foretoges:

Nr. 29/1918. Søforhør i Anledning af, at M/S »Abdon« er bleven beskudt og opbragt.

Af Besætningen mødte:
Kaptajn Jens Jørgensen.
Styrmand K. K. J. M. Christiansen.
Maskinmester Th. Rosentrætter.
Hovmester N. O. Mørch.
Baadsmand Ch. E. Larsen.
Matros Anton J. Rasmussen.
Matros N. M. A. Jensen.
Letmatros V. W. Jensen.
Letmatros Rob. W. Christensen.
Smører Karl Laurits Thorup.

For Krigsforsikringen mødte Overretssagfører Winther og Kaptajn Fabricius.

For Rederiet mødte Kaptajn Rasmussen.

Kaptajnen bemærker, at »Abdon« maalte 296,52 netto Tons.

Der fremlagdes 1 Rapport som oplæstes for og bekræftedes af de mødende.

Den fremlagte Rapport er saalydende:

Copy.

Uddrag af 4/m Motorskonnert »Abdon«s Skibsdagbog.

Torsdag den 28. Februar 1918 Kl. 8 Fm. afgik fra København bestemt til Rouen med en Ladning Cryolit 510 Tons, med Lods ombord, styrede efter Lodsens Anvisning Sundet nordud. Vinden N. Ø. 1. Klart. 11,15 kvitterede Lodsen ved Helsingør. Satte Sejlene. 11,45 passerede tæt om Lappens F. S. Log 0. Styrede forskellige Kurser inden for svensk Søterritorium. Kl. 4 Em. passerede Baaken paa Wivenen

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

0,5 Kml. Afst. Log 30. Styrede da N. t. O. div. Div. 0 Misv. V. 9°.

Kl. 5,30 begyndte der at skydes paa Skibet, hvorfor Kursen straks blev forandret ret paa Tylo Fyrtaarn, senere viste det sig at være en armeret Trawler, der kom sydfra. Mellem 10 og 15 Skud bleve affyret mod Skibet uden at ramme, men dog i temmelig Nærhed af Skibet. Ca. 5,50 traf en Granat Stormasten ca. 10 Fod over Dæk; samme knækkede og faldt ned over Overbygningen midtskibs, Maskinen blev da stoppet, Redningsbaaden firet i Vandet, Besætningen gik i Baaden og roede bort fra Skibet. — Den armerede Trawler nærmede sig med forceret Fart Skibet og fortøjede paa Siden, hvorefter det tyske Marineflag straks blev sat. Kl. 6,10, da Trawleren var langs Siden roede Redningsbaaden tilbage til Skibet. Kaptajnen gik straks ombord i Trawleren og protesterede imod Skydningen, da der efter udløbet Dist. og Pejl. skulde være inden for svensk Søterritorium. — Da Redningsbaaden forlod Skibssiden viste Log 43. Kommandoen blev overtaget af Prisemandskabet og Trawleren slæbte Skibet sydpaa, der ankredes ved Hveen.

Fredag den 1. Marts. Ved Dagens Frembrud fortsattes Slæbningen sydpaa. Kl. 10 Fmd. kom en anden Trawler til Afløsning. Prisemandskabet blev afløst med en Officer og to Marinesoldater. Officeren forlangte Skibets Besætning til at udføre Skibsarbejde, uanset det tyske Marineflag var oppe. Trawleren fortsatte straks Slæbningen sydpaa. Vinden N. Ø. 2. Maskinen havde været i Gang fra 8,15 Fmd. til 8,45 Fmd., men maatte stoppes paa Grund af Pakningen paa begge Cylindre var utætte. Der blev beordret fra Trawleren at sætte Sejl, hvorfor Klyver og Krydssejl blev satte, da Stampestaget under Slæbningen var knækket, Skonnertsejlet gennemhullet af Granatstumper og Bommen faldet ned, kunde der ikke sættes flere Sejl. Vinden friskede mere op og Dønningen tiltog. Paa Nr. 1 Luge havde en Granatstump slaaet Hul, hvilket blev stoppet med Sejldug. Kl. 2 Emd. sprang begge Slæberne, hvoraf den ene en 2½ Wire tilhørte Skibet. Trawleren fik da Skibets Slæber ombord og der kom en ny Wire fra Trawleren. Kl. 2,30 fortsattes Slæbningen. Vinden stadig tiltagende og Skibet slingrede meget og tager stadig Vand over Dæk og Luger. Kl. 10 Emd. løftede en Sø Redningsbaaden saaledes, at den forreste Talje hugede ud og Baaden blev hængende i den agterste Tallie, men sloges i Stykker af Søen imod Skibssiden.

Lørdag den 2. Marts. Vinden O. N. O. 7, 7. Haglbyger. Skibet slingrer meget og tager stadig Masser af Vand over Dæk og Luger. Ved Dagens Frembrud viste det sig, at Varpeklampen paa Bakken var bøjet. Kl. 10 Fmd. fik Lods ombord og styrede ind til Swinemünde og fortøjede paa anvist Plads Kl. 10,45 Fm. Under Manøvreringen i Havnen knækkede Vaterstaget af Slæberen fra Trawleren.

Swinemünde, den 2. Marts 1918.

(sign.) *J. Jørgensen.*
Ass.

(sign.) *C. Christansen.* Styrmand. (sign.) *A. Jensen.* Matros.

Nr. 29/1918. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 14. Marts 1918.

Blum,
Ass.

De øvrige mødende tiltraadte alle det oplæste Uddrag, idet Baadsmand Larsen bemærker, at efter hans Mening var der affyret 22 Skud mod Skibet.

Kaptajnen bemærker, at det ombord paa Trawleren blev sagt, at der var affyret 22 Skud.

Kaptajnen forklarer, at han, da Beskydningen begyndte, var 5 Kvartmil fra Land, medens han, da Skibet blev ramt og Stormasten knækkede, var ca. 2½ Kvartmil fra Land. Han har beregnet dette efter Loggen, som han aflæste, da han gik fraborde, og efter Pejling. I Priseretten blev det angivet, at Skibets Position, da Trawleren opbragte det, var 56° 37′ 7″ nordlig Bredde,

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

12° 37′ østlig Længde, hvilket vil give en Afstand af ca. 3½ Kvartmil fra Land, men Kaptajnen og Styrmanden erklærer sig sikre paa, at deres egen Bestemmelse er den rigtige.

Kaptajnen tilføjer, at han har regnet 1¼ Kvartmil modgaaende Strøm i de første 1½ Time og for de efterfølgende 20 Minutter en lille halv Kvartmil. Retningen har han opgivet efter sin Kurs mod Land, som var misvisende N. O. t. O.

Styrmand Christiansen bemærker, at da han kom ombord i Skibet igen, saa han, at Loggen stod paa 45, da han bjærgede Loguret.

Kaptajnen forklarer, at han selv stod til Rors, da han sejlede ind mod Kysten. Han havde Ordre til at styre inden for 3 Kvartmils Grænsen. Denne Ordre var givet ham skriftlig af Rederiet for den foregaaende Rejse. Naar han er gaaet udenfor Grænsen, er Grunden den, at han mente, at han inde i Laholmsbugten saa Is. Det viste sig at bero paa en Fejltagelse, idet det, man havde anset for Is, var blegt Vand.

Styrmand Christiansen tiltræder denne Bemærkning, idet han tilføjer, at det var ham, der var paa Vagt, der gjorde Kaptajnen opmærksom paa Is i Bugten. De brugte Kikkerten og mente med den at konstatere dels fast Is, dels Sjapis.

Kaptajnen tilføjer, at de ogsaa ved at gaa tværs over Bugten sparede Tid, og de kunde dengang intet se, som kunde være til Hinder for at gaa tværs over Bugten.

Samtlige Skibspapirer og Ladningspapirer beholdt Priseofficeren. Der har ikke været anden Last ombord end Kryolitladning. Der var ingen fremmede Søfolk. Kaptajnen har gennem Konsulen i Swinemünde aflagt Protest mod Opbringelsen.

Specielt har han protesteret med Hensyn til forskellige Effekter, som er opførte paa 2 Fortegnelser, han fremlægger og som formenes stjaalne.

De fremlagte 2 Fortegnelser lyder efter hinanden saaledes:

Nedennævnte Genstande er bortkomne under (?) Slæbningen den 28. Februar og 1. Marts 1918.

Skibet:

1 Logline, 1 dansk Flag, 2 Korkfendre, 1 Vævlinetrosse, ca. 5 kg fersk Kød, 2 Sække Kartofler à 50 kg.

Styrmand Christiansen:

½ kg Skraatobak.

Baadsmand Larsen.

2 Par Uldunderbenklæder.
1 Uldtrøje.
2 Skjorter.
2 Par Uldsokker.
1 Brystnaal, Værdi 13 Kr.
1 Lommeur.
1 kg Røgtobak.

Matros Rasmussen:

¼ kg Skraatobak.

Letmatros Christensen:

1 Par Uldsokker.

Nr. 29/1918. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 14. Marts 1918.

Blum.
Ass.

M/S. »Abdon«.

Nedennævnte Genstande er forsvundne fra Skibet i Tiden fra Skibet blev taget som Prise og til Skibets Ankomst til Swinemünde:

Tilhører Mesteren:

1 mørkegraa Overfrakke.
1 Par blaa serges Benklæder.
1 Par Snørestøvler.

Tilhører Skibet:

1 amerikansk Boremaskine.
1—8 Pund Mukkert.
1—2 Pund Loddebolt.
1 Staaltommestok.

Swinemünde, 2. Marts 1918.

Th. Rosentrætter.
Maskinmester.

Nr. 29/1918. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 14. Marts 1918.

Blum,
Ass.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Det bemærkes, at Skibets Position, da det træffende Skud faldt, var 56° 37′ 2″ nordlig Bredde, 12° 40′ 5″ østlig Længde.

Oplæst. Vedstaaet.

Kaptajn Jørgensen og Styrmand Christiansen, der erklærede sig bekendte med Edens Betydning, bekræftede derefter deres Forklaring med Lovens Ed.

Søforhøret sluttet.

Retten hævet.

Riise.

C. F. Maegaard. *Wrisberg.*

»Abdon«s
Rederi: Aktieselskabet »Alfa«. Kjøbenhavn.
Reg. Tonn. Br.: 388.
Reg. Tonn. Net.: 297.
Bygningssted: Frederikshavn.
Bygningsaar: 1914.
Materiale: Staal.
Klasse: Bur. Ver. ✠ I. 3/3 A. 1. 1.

315. Fiskerfartøj »MAGDA« af Skagen.

Beskadiget ved Minesprængning under Fiskeri i Nordsøen den 10. Juli 1918. Ingen Omkomne.

Udskrift af Lemvig Købstads og Skodborg Vandfuld Herreders Ekstraretsprotokol.

Aar 1918 den 15. Juli Eftermiddag Kl. 2 blev Søretten sat paa Raadhuset og i Formandens Fraværelse betjent af Fuldmægtig Kaas med Søretsmedlemmerne Kaptajn Christensen og Konsul L. Kier, hvor da foretoges:

Nr. 10/18. Søforklaring og Søforhør i Anledning af, at Fiskekutteren Magda af Skagen er bleven minesprængt i Nordsøen den 10. Juli 1918.

Der fremlagdes Rapport af 12. ds. fra Købstadens Politi saalydende:

Lemvig Købstads Politi.

Rapport

Fredagen den 12. Juli 1918.

I Anledning af, at der er begæret optaget Søforhør til Oplysning om Kutteren »Magda« af Skagen, der er bleven minesprængt under Fiskeri i Nordsøen den 10. ds., har undertegnede efter Ordre foretaget Afhøring til Oplysning i Sagen.

Fremstod Skipper paa Kutteren »Sine« af Esbjerg Hans Otto Jensen Tvilling af Skagen, født den 14. April 1883, Strandby, Elling Sogn, der forklarer, at han med Kutteren »Sine«, der ejes af Fiskeeksportør Oscar Vilhelmsen, Esbjerg, tog paa Fiskeri i Nordsøen Onsdag den 10. 8—9 Kvartmil N. V. af Lyngvig Fyr. De begyndte Fiskeriet Kl. 10 Fm. og havde fisket ca. 3000 Pd. Kuller til sidst paa Eftermiddagen. De havde lige lettet Anker for at gaa til en anden Fiskeplads, da Komparenten pludseiig saa en høj Vandsøjle stige op ved Kutteren »Magda«, der laa og fiskede ca. 800 Favne til N. Ø. De satte straks Kursen mod N. Ø. idet de var klar over, at »Magda« var minesprængt. De naaede »Magda« efter ca. 10 Minutters Forløb, men da var Mandskabet allerede gaaet i Baaden og var paa Vej henimod dem, og de fortalte, at »Magda« var stærk læk. »Magda« havde hejst Nødsignal. De løse Dele fra »Magda«s Dæk blev bragt over paa »Sine«. »Magda«s Besætning, samt 2 Mand af Komparentens Besætning gik nu om Bord i »Magda« og der blev pumpet og øset paa fuld Kraft, hvorefter Kursen sattes ret mod Land Ø. S. Ø. med »Magda« paa Slæb. Eftersom »Magda« tog Vand, var alle klar over, at »Magda«s Besætning ikke alene kunde holde den flydende, og selv ved Hjælp af de to Mand fra »Sine« vilde det maaske have været vanskeligt at have holdt den flydende til Land, dersom de ikke havde faaet anden Hjælp. De havde vel sejlet ca. 1 Time, da de observerede en lille Fiskerbaad (Sejlbaad) og ved at bruge Raaberne fra begge Kutterne fik de prajet Baaden, der lagde op til dem. Komparenten underhandlede nu med Baadens 5 Mands Besætning om Assistance og de blev enige om, at 3 af Baadens Besætning skulde gaa om Bord i »Magda« og hjælpe til med at holde den flydende ved Pumpning, medens de andre 2 Mand hurtigst mulig skulde sejle til Land og telefonere til Thyborøn efter Assistance fra Redningsdamperen. For denne Assistance lovede Komparenten de

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

3 Mand 100 Kr. hver. Kursen sattes derefter i Retning N. til Ø. for at gaa til Thyborøn Kanal, og de 9 Mand, der nu var om Bord i »Magda« pumpede og øste uafbrudt. Det var fint Vejr. Kl. ca. 1 Nat blev de observeret ud for Bjerrehuse af Redningsdamperen »Vestkysten« der nu tog »Magda« paa Slæb. Komparenten fulgte med med sin Kutter, hvorpaa han ikke havde andet Mandskab end Kokken. Det var nødvendigt at det øvrige Mandskab blev paa »Magda« for at holde denne flydende. De kom i Havn Torsdag den 11. ds. i Lemvig, og Komparenten anmeldte det passerede paa Herredskontoret.

Oplæst. Vedtaget.

Fremstod dernæst Mandskabet paa Kutter »Sine« Thorvald Emil Pedersen f. i Strandby den 27. April 1898, Niels Sund Jensen, f. i Skagen den 3. November 1898 og Søren Nikolaj Peder Bertelsen, f. i Skagen den 5. Juni 1901. Disse forklarede hver for sig om det passerede overensstemmende med hvad Skipperen foran har forklaret. Det var de to førstnævnte der kom om Bord paa »Magda« og hjalp til med at holde den flydende.

Fremstod dernæst Skipperen paa Kutter »Magda S 188« af Skagen Frederik Aksel Frederiksen, f. den 20. Oktober 1883 i Asdal Sogn, boende i Skagen. Komparenten forklarer, at Kutter »Magda« er 27,15 Tons Brutto, den ejes af Komparenten og er forsikret i Frederikshavn Skibsassurance. Summens Størrelse husker Komparenten ikke.

Komparenten tog paa Fiskeri fra Thyborøn Tirsdag den 9. ds. om Aftenen og begyndte Fiskeriet Kl. 7 Onsdag Morgen paa Fiskepladsen ca. 27 Kvartmil S. V. til S. for Boubjerg. Kl. ca. 6½ om Eftermiddagen fik Tovene fat i noget, som de troede var et Anker, da det stod fast paa Bunden. De halede nu ud og forsøgte at rykke Tovene løs, men det var umuligt, de halede saa hen, saa Tovene kom til at staa lodret, og Komparenten sad og rykkede i Tovene. I det samme skete en Mineeksplosion og Vandet stod højt i Vejret. Hele Mandskabet var paa Dækket, og Komparenten løb straks til Forenden og sammen med Mandskabet fik han Skibsbaaden sat ud. Han gik derefter ned i Maskinrummet, Maskinen gik endnu 3—4 Minutter efter Eksplosionen, men Vandet var allerede trængt ind i saa store Mængder, at Drivhjulet og Friktionsskiven gik i Vand, og der var øjeblikkelig 1½ Alen Vand i Rummet. Der blev straks taget fat paa Øsning og Pumpning, og inden Motoren gik istaa, blev der pumpet med Lænspumpen, der trækkes af Maskinen. Skønt der arbejdedes med Haandpumpe og med Spande, steg Vandet, og man hejsede derpaa Nødflag og gik i Baaden, hvor Skibspapirerne og de nødvendigste Ting blev taget med. Man satte Kursen hen mod Kutter »Sine«, der imidlertid straks var kommen til Stede. Komparenten blev nu enig med Skipperen paa Kutter »Sine« om Assistance, og fik 2 Mand af »Sine«s Besætning om Bord i »Magda« til at hjælpe til med at pumpe og øse. Hvad derefter passerede forklarer Komparenten i Overensstemmelse med den af Skipper Tvilling afgivne Forklaring.

Straks da Komparenten kom i Havn, telegraferede han til Forsikringsselskabet om den skete Skade.

Oplæst. Vedtaget.

Fremstod dernæst Besætningen paa Kutter »Magda«. Chr. Frederiksen, f. 26. Oktober 1886 i Asdal, Otto Theodor Frederiksen, f. 22. April 1891 i Asdal og Gudmund Christensen, f. 7. Februar 1898 i Lønstrup, der hver for sig forklarer overensstemmende med den af forrige Komparent afgivne Forklaring.

P. S. Jomsgaard.
PB.

Nr. 10/18. Fremlagt i Lemvig Købstads og Skodborg-Vandfuld Herreders Søret den 15. Juli 1918.

Kaas,
cst.

Paa Krigsforsikringen for danske Skibes Vegne mødte Skibskaptajn Georg Fribo Michelsen af København. For Kutter Sines

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Reder, Fiskeeksportør Vilhelmsen af Esbjerg mødte Inspektør i det nævnte Selskab H. Trolle.

For Retten mødte Føreren af Kutteren »Sine«, Hans Otto Jensen Tvilling, der behørig forberedt ved Formaningstalens Oplæsning vedtog sin ham forelæste Forklaring til den fremlagte Rapport. Komparenten tilføjer, at Kutteren »Sine« er 32 Reg. Tons Brutto. Han forklarer, at han den paagældende Dag kun saa en Mine, men den gik mod Land, og det kan saaledes ikke være den der har sprængt Kutter »Magda«. Naar Komparenten fulgte med til Lemvig efter at Kutter »Magda« var taget paa Slæb af »Vestkysten«, var dette nødvendigt, da han som forklaret kun havde 1 Mand om Bord. Han har ikke afsluttet nogen almindelig Aftale med Føreren af Kutter »Magda« om Vederlag for Bjergningen.

Oplæst. Vedtaget.

For Retten mødte Fisker Thorvald Emil Pedersen, der behørig er forberedt, vedtog sin ham forelæste Forklaring til den fremlagte Rapport. Komparenten saa ingen Miner den paagældende Dag.

Oplæst. Vedtaget.

For Retten mødte derefter Fisker Niels Sund Jensen, der behørig forberedt vedtog sin ham forelæste Forklaring til den fremlagte Rapport.

Oplæst. Vedtaget.

For Retten mødte Fisker Søren Nikolaj Peder Bertelsen, der behørig forberedt vedtog sin ham forelæste Forklaring til den fremlagte Rapport. Han tilføjer, at han slet ikke var om Bord i »Magda«, han var alene paa »Sine« sammen med Skipperen efter at »Vestkysten« var kommen til Stede.

For Retten mødte derefter Skipper paa Kutter »Magda«, Frederik Aksel Frederiksen, der forklarer behørig forberedt, blandt andet ved Formaningstalens Oplæsning, vedtog sin ham forelæste Forklaring til den fremlagte Rapport. Komparenten tilføjer, at han 4 à 5 Gange paa Fiskeri under Krigssitutationen har været i Kollission med Miner, som har siddet fast i Garn eller Tove, men naar han ved de paagældende Lejligheder strammede Tovene, gik de op, medens det ved den her omforklarede Lejlighed var umuligt at faa den Genstand, som Tovene hang fast i, til at røre sig ud af Stedet. Han var derfor aldeles sikker paa, at det ved den paagældende Lejlighed ikke var en Mine han var i Kollission med, men nærmest et Anker der stod paa Bunden, han var paa 13 Favne Vand. Naar Minen ikke fulgte med op som ved tidligere Lejligheder, maa Grunden formentlig være den, at den har siddet fast paa et eller andet paa Havbunden. Komparenten tilføjer, at Kutteren formentlig er forsikret for 31 eller 32 000 Kr., Kutteren er bygget i 1916 og løb af Stabelen i Oktober 1916. Da Kutteren blev bygget stod den til Takst 25 000 Kr., men afvigte Vinter blev den omtakseret og kom til at staa til Takst 31 000 Kr. Paa Anledning tilføjer Komparenten, at han havde en Last paa 1400 kg Kuller. Denne Fangst gik til Tyskland som sekunda Varer, begrundet i at den var blevet overhældt med Petroleum, idet Rørene til Petroleumstanken var gaaet i Stykker ved Sprængningen og Petroleumen var flydt ud i Lasten, han har endnu ikke faaet Afregning paa den paagældende Last. Han tilføjer, at han ved Sprængningen mistede en Del Fiskeredskaber der var sat ud, nemlig 800 Favne Tov, 1 Snurrevaad, Ankeret, 15 Favne Kæde, 25 Favne Line, 30 Favne Wire, 2 Bøjer og en Blære. Han anslaar Værdien fra 12 til 1500 Kr. Efter hvad han har hørt skal de paagældende Redskaber dog være bjerget af Kutterfører Morten Akselsen af Frederikshavn (Kutter Skandia).

Paa Anledning tilføjer Komparenten, at Kutter »Sine« begyndte at slæbe i »Magda« en halv Snes Minutter over 6½, og vedblev hermed indtil Vestkysten overtog Kutteren. Hvad Klokken var den Gang ved Komparenten ikke. Der blev ikke truffet nogen som helst Aftale mellem Komparenten og Føreren af Sine om Betaling for den ydede Assistance. I Arbejdet deltog om Bord paa »Magda« foruden Komparenten og hans Mandskab tillige 2 Mand fra

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

»Sine« og 3 Mand fra den lille Baad. Bjergningen foregik efter Konference mellem de to Førere, og Komparenten sagde til Føreren paa »Sine«, hvis vi ikke kan holde »Magda« paa Pumperne, saa skal vi sætte den paa Land. Da de kom ind til Lemvig, havde de tre Alen Vand i Lasten. »Vestkysten« hjalp først med at pumpe efter at »Magda« var kommen i Havn. Da Komparenten sammen med sit Mandskab stødte paa »Sine« sagde han til dennes Fører, at hvis han kunde faa et Par Mand, saa vilde han prøve om det kunde lade sig gøre at holde »Magda« gaaende paa Pumperne, og »Sine« lagde saa hen til »Magda«, og Komparenten og to Mand af »Sine«s Besætning gik om Bord i »Magda«, ligesom ogsaa »Magda«s øvrige Besætning, der var i Skibsbaaden. Komparenten tilføjer sluttelig, at efter hans Formening havde det været umuligt at klare sig uden Assistance.

Oplæst. Vedtaget.

For Retten mødte derefter Chr. Frederiksen, der behørig forberedt vedtog sin ham forelæste Forklaring til den fremlagte Rapport, og afgav nøjagtig samme Forklaring som forrige Komparent, efter at dennes Forklaring var gennemgaaet med ham. Han tilføjer, at han ikke hørte noget til hvem der forhandlede med Kystbaaden om Assistance, om det var Føreren paa »Magda« eller paa »Sine«.

Oplæst. Vedtaget.

For Retten mødte Fisker Otto Thedor Frederiksen, der vedtog sin ham forelæste Forklaring til den fremlagte Rapport, og afgav nøjagtig samme Forklaring som Føreren paa »Magda«, hvis Forklaring blev ham foreholdt. Han tilføjer, at det var Føreren paa »Sine« der traf Aftale med Kystbaadens 3 Mand om Assistance, men hvad Akkorden nærmere gik ud paa, fik Komparenten ikke fat i. »Sine« slæbte »Magda« fra Fiskepladsen saaledes at »Sine« var foran og »Magda« agter. Slæben var ca. 10 Favne.

Oplæst. Vedtaget.

For Retten mødte derefter Fisker Gudmund Christensen, der vedtog sin ham forelæste Forklaring til den fremlagte Rapport, og afgav iøvrigt nøjagtig samme Forklaring som Føreren, efter at dennes Forklaring var gennemgaact med ham. Han tilføjer. at han ikke saa bestemt ved om der blev truffet nogen Aftale med Kystbaadens Mandskab, og blev nogen Aftale truffet, har det formentlig været Føreren af »Sine«, som har truffet Aftalen.

Oplæst. Vedtaget.

Samtlige Komparenter mødte derefter og efter at deres Forklaringer vare oplæste for dem bekræftede de hver for sig deres Forklarings Rigtighed med Lovens Ed og aftraadte.

Medlem af Søretten, Kaptajn J. C. Christensen, der er Fører af den i Sagen omforklarede Redningsdamper »Vestkysten«, bemærker, at Klokken var ca. 12¾ Torsdag Morgen, da han begyndte at slæbe i »Magda«, og han naaede Lemvig Havn Kl. 7 om Morgenen.

Sluttet.

Søretten hævet.

Kaas,
Ass.

L. Kier. *J. C. Christensen.*

»Magda«s
Rederi: F. A. Frederiksen, Skagen.
Reg. Tonn. Br.: 27.
Reg. Tonn. Net.: 11.
Bygningssted: Skagen.
Bygningsaar: 1916.
Materiale: Eg og Bøg.
Klasse: —

———

316. 3m Skonnert »CONSTANCE« af Marstal.

Beskadiget ved Beskydning af en tysk Undervandsbaad i Atlanterhavet den 11. September 1918 paa Rejse fra Gøteborg til Lissabon med en Ladning Træ. Ingen Omkomne.

Sø- og Handelsretten i København gør vitterligt:

Aar 1918 den 27. September Eftermiddag Kl. 3 blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand: Overretsassessor Riise og dens Medlemmer: Kaptajn Larsen og Kaptajn Tidemand og foretoges

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Nr. 102/1918. Søforhør i Anledning af, at 3mastet Skonnert »Constance« er sænket.

For Krigsforsikringen for danske Skibe mødte Kaptajn Fabricius.

For Petersen, Møller og Hoppe mødte Assistent Knud Jensen.

Af Besætningen mødte:
Styrmand Peter Kristian Johansen.
Matros Ivan Alexander Nielsen.
Letmatros Emond Herman Monsen.
Kok Johannes Charles Arnold Madsen.
Skibsdreng André Knud Sonnichsen.
Der fremlagdes en Rapport.

Den fremlagte Rapport er saalydende:

Rapport for
3m. Skonnert »Constance« af Marstal paa Rejsen fra Gøteborg til Lissabon med en Ladning Tømmer.

Den 27. August 1918 forlod vi Gøteborg bestemt for Lissabon med en Ladning, bestaaende af 118 Stdr. Tømmer.

Onsdag den 11. September Middag var Skibet paa 62° 40′ giss. N. Brd., 62° 29′ obs. N. Brd., 0° 35′ V. Lgd., Vinden N. N. V., flout, styrede bidevind Vest over. Kl. 2 Eftmd. vendtes Nord over, og ca. 10 Minutter senere opdagedes en Undervandsbaad i ca. 2½ Sømils Afstand, hvilken straks derefter aabnede Ilden paa Skibet. Der blev straks braset Bak, og de lette Sejl blev bjergede, Baaden sattes i Vandet og Mandskabet forlod Skibet. Undervandsbaaden affyrede ca. 10 Skud efter Skibet, dog uden at træffe. Baaden roedes i Retning af Undervandsbaaden og lagde kort efter langs Siden af samme. Chefen for Undervandsbaaden, der benyttede en dansk talende af Besætningen som Tolk, hævdede overfor Kaptajnen, at Skibet befandt sig i Farezonen, hvorimod Kaptajnen protesterede, men efter at Papirerne vare undersøgte, erklæredes Ladningen for Kontrabande og bestemt til at sænkes. Forinden tillodes det Skibets Besætning sammen med 4 Mand fra Undervandsbaaden at gaa om Bord i Skibet og tage tilstrækkeligt med Tøj og Proviant for at naa Land. Redningsbaaden sendtes derefter tilbage til Undervandsbaaden med Mandskabet, medens Undervandsbaadens Mandskab brugte Skibsjollen som blev lastet med Proviant og andre Genstande og forlod Skibet efter at have halet Flaget ned og anbragt 2 Bomber under Skibet, hvilke Bomber eksploderede ca. 10 Minutter senere. Undervandsbaaden affyrede derefter ca. 30 Skud mod »Constance«.

Paa Opfordring lovede Undervandsbaadens Chef at slæbe Redningbaaden til Færøerne. Kl. 5 T. 30 M. Eftmd. begyndte Slæbningen, men efter at Undervandsbaaden havde slæbt os 42 Sømil, sprang Slæberen Kl. 10 Aften, hvorefter Undervandsbaaden fortsatte og lod os tilbage. Vinden nordlig, flout. Vi vare da ca. 100 Sømil fra Shetlandsøerne, som vi satte Kursen efter og landede i Norwich Bay Kl. 12 Middag den 13. September, hvor Redningsbaaden blev slæbt paa Land.

Fra Norwich Bay bleve vi af et engelsk Marinefartøj førte til Lerwich og videre med Damper til Aberdeen, hvorfra vi fortsatte til Bergen.

Ved Ankomsten til Bergen henvendte vi os til den danske Konsul, af hvem vi erfarede, at »Constance« var bleven bjerget ind til Bergen. Kaptajnen blev derfor tilbage i Bergen for at varetage Rederiets Interesser.

København, 27. September 1918.

Kristian Johansen.
Styrmand.

Nr. 102/1918. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 27. September 1918.

Sv. Bærentsen,
fg. Ass.

Den fremlagte Rapport blev oplæst for og gennemgaaet med de mødende, der vedtog den og erklærede sig villige til at bekræfte dens Rigtighed med deres Ed.

De forklarer, at Skibets Kendingssignaler er N. R. W. G., det var bygget i Svendborg 1912, 170 Nettotons og tilhørte Erik Boje Kroman i Marstal.

De forklarer, at der ikke har været anden Last om Bord end Trælasten.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Sænkningsstedet var nordligere end den i Rapporten nævnte Middagsplads den 11. September. Redningsbaaden har den danske Konsul i Lerwich taget sig af.

Styrmand Johansen forklarer, at Skibets Middagsplads formentlig er indført i Journalen; efter Kl. 12 Middag den 10. September styrede de for N. N. V. Vind, Styrke 2 vestover paa Styrbords Halse og laa paa denne Kurs til henad Kl. 2 Eftermiddag med 2 Mils Fart. Derpaa vendte de nordover, og ca. 10 Minutter senere opdagede de Undervandsbaaden. De vendte nordover for ikke at komme Farezonen nærmere, og han er sikker paa, at de var uden for Farezonen. De har sidst haft Landkending paa Holmegraa Fyr Tirsdag den 10. September Kl. 4 Morgen; i alt Fald ved Styrmanden ikke af, at de har haft Landkending senere; de kunde se Norges Kyst indtil Kl. ca. 3 Eftermiddag den 10.; de styrede Nordvest Tirsdag Eftermiddag og Natten til Onsdag.

Styrmanden mener, at der om Bord har været et Toldpas, udstedt i Gøteborg, og at dette er blevet forevist Undervandsbaadens Chef forinden Angrebet.

Oplæst. Vedtaget.

Søforhøret sluttet.

Retten hævet.

Riise.

V. Larsen. *O. Tidemand.*

Udskrift af Søforhørsprotokollen ved Sø- og Handelsretten i København.

Aar 1918 den 28. Oktober Formiddag Kl. 10¾ blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand: Overretssasessor Riise og dens Medlem: Kaptajn Olsen og foretoges

Nr 102/1918. Søforhør i Anledning af, at 3mastet Skonnert »Constance« er sænket.

Forhøret reassumeret.

Mødt var Kaptajn H. Christensen.

For Petersen, Møller og Hoppe mødte Korrespondent E. Philipson.

For Krigsforsikringen mødte Kaptajn Fenger.

Den tidligere fremlagte Rapport og det i Søforhøret den 27. f. M. passerede blev oplæst for Kaptajnen, der bekræftede Rigtigheden deraf med den Bemærkning, at han Tirsdagen den 10. September Kl. 4 Morgen havde Pejling af Holmegraa Fyr. Derefter styrede de N. til V. ½ V. til Kl. 12 Middag, derpaa styrede de N.—N. V. til Kl. 8 Aften, da Kursen blev forandret til N. N. V. ½ V. Denne Kurs styrede de til Kl. 12 Midnat og forandrede den da til N. V. til N., efter hvilken Kurs de styrede indtil henimod Middag den 11. September, da det næsten var stille. De laa paa Kursen indtil Kl. ca. 2 Eftermiddag, da de vendte for ikke at komme for nær ved Farezonen.

Middagspladsen den 11. September var den i Rapporten nævnte. De var uden for Farezonen, da Undervandsbaaden begyndte at skyde, og da Kaptajnen kom om Bord paa Undervandsbaaden, hævdede han dette men fik, efter at Chefen havde eftersset Skibets Papirer, det Svar, at det var ligegyldigt, fordi Lasten skulde til Portugal.

Kaptajnen forsøgte, da han kom tilbage til »Constance«, at faa Journalen, men Bordet, i hvis Skuffe, den laa, var væltet, og han kunde ikke faa Skuffen op. Under Forsøget herpaa blev han varskoet, at han straks skulde forlade Kahytten, og han maatte derfor opgive at faa Journalen med sig. Da han i Bergen kom om Bord i »Constance«, viste det sig, at Kahytten og dens Indhold var ødelagt af en Granat.

Kaptajnen tilføjer, at han den 14. September gjorde Optegnelser over, hvad der var passeret fra 11. September Middag. Disse Optegnelser, der stemmer med Rapporten, blev tiltraadte af Besætningen.

Styrmanden har i et Brev af 5. d. M. af egen Drift tilskrevet Kaptajnen, at han under Søforhøret har husket forkert af de Kurser, de styrede Tirsdag den 10., og oplyst, at Kurserne var de af Kaptajnen i Dag angivne.

Kaptajnen erklærede, at han havde sædvanligt Toldcertifikat for Ladningen, og at der deri stod, at denne ikke var Krigskontrebande, hvad han gik ud fra.

Undervandsbaadschefen beholdt Certifikatet, der var udfærdiget paa Tysk.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Kaptajnen erklærer, at han antager, at de i Løbet af Tirsdagen har sejlet 30 Kvartmil i Vagten.

Oplæst. Vedtaget.

Søforhøret paany sluttet.

Retten hævet.

Riise. *H. S. A. Olsen.*

»Constance«s
Rederi: E. B. Kromann. Marstal.
Reg. Tonn. Br.: 199.
Reg. Tonn. Net.: 170.
Bygningssted: Svendborg.
Bygningsaar: 1912.
Materiale: Eg.
Klasse: Bur. Ver. ✠ 16 $^3/_3$ G. 1. 1.

3m. Skonnert »Constance« blev senere bjerget af Inspektionsskibet »Beskytteren« og indslæbt til Bergen.

317. 3m Skonnert »CHR. H. RASMUSSEN« af Marstal.

Beskadiget ved Beskydning af en tysk Undervandsbaad i Atlanterhavet den 20. September 1918 paa Rejse fra Gibraltar til Fuglefjord paa Færøerne med en Ladning Salt. Ingen Omkomne.

Udskrift af Østerø Syssels Politiprotokol.

Aar 1918 den 26. Oktober Eftermiddag Kl. 6 blev en Søret sat paa Sysselmandskontoret i Fuglefjord og i Sorenskriverens Sted betjent af den konstituerede Sysselmand for Østerø Syssel tilligemed Søretsmedlem Jens Pauli Poulsen af Fuglefjord. Tilstede som Retsvidner var Fiskekoger Elieser Mohr og Koldsmand F. Eliasen, begge af Fuglefjord.

Mødte Kaptajn paa Skonnert »Chr. H. Rasmussen« af Marstal, Ingeberg Andersen af Bogø, 28 Aar gammel, fremviste Skibsdagbogen og forklarer følgende:

»Chr. H. Rasmussen« sejlede fra Gibraltar Lørdag den 14. September d. A. med en Saltlast til Fuglefjord. — Fredag den 20. September Kl. 12¼ Eftermiddag paa 39° 27′ n. Br., 12° 51′ v. L. hørte Rorsmanden, Edv. Jensen, at der blev skudt og varskoede Styrmanden og Komparenten, der dengang begge var nede at spise til Middag. Styrmanden og Komparenten gik straks op paa Dækket, saa en Undervandsbaad ca. 2 Sømil til Luvart, braste bak og firede Storsejl for at faa Faldet til Redningsbaaden. Medens der blev arbejdet med at sætte Redningsbaaden ud, sprang en Granat i Læ og to til Luvart, den nærmeste ca. 2 Favne fra Skibet. Hele Besætningen gik derefter i Redningsbaaden, der var firet ned. Ved Udsætningen af Redningsbaaden stødte denne paa Grund af Skibets Slingren mod Storbommen, hvorved Stævnen blev beskadiget. Umiddelbart efter at Besætningen var kommet i Baaden, og medens Redningsbaaden endnu laa ved Skibssiden, sprang en Granat neden under Klyverbommen. Baaden roede derefter med Skibspapirerne hen til Undervandsbaaden; denne Rotur tog ca. 40 Minutter. Komparenten, Styrmanden og Letmatros Edv. Jensen gik derefter ombord i Undervandsbaaden. Komparenten afleverede Skibspapirerne til Chefen for Undervandsbaaden. Undervandsbaaden var at dømme efter det Sprog, der taltes, tysk; der saas ingen Nummer eller andre Mærker. Chefen læste Papirerne igennem, hvorefter han atter gav dem til Komparenten, idet han sagde, at Komparenten og Besætningen kunde vende tilbage til Skibet og fortsætte Rejsen.

Da Komparenten atter var kommet tilbage til Skibet, saa han, at der ved de fire førnævnte Skud var tilføjet Sejl og Rigning samt Jagerbommen betydelig Skade, idet Bagbord Storvant, Mellemstaget, Klyver og Jagerlægder, Agterhalerkæde, Fingnetstok, Jagerbardun og Perder, Jagerbom og 2 Kæder til Undertopsejlskødet og Skonnertspringskøde var skudt over, Styrbordslanternen med tilhørende Bræt var bortskudt, en stor Del af den løbende Rig var gennemskudt og Jagersejl, Klyversejl, For- og Stagsejl, Overtopsejl, Undertopsejl og Mellemstagsejl var gennemhullet, og Skonnertsejlet var beskadiget paa Overliget.

Skaden blev udbedret saa godt, som det var muligt, hvorefter Rejsen fortsattes.

Mandag den 7. Oktober tog Skibet en Braadsø, der knuste Jollen, samt en Del af

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Skanseklædningen og Skonnertbom. Det var den Dag en orkanagtig Storm.

Rejsen fortsattes til Fuglefjord, hvor Skibet ankom Mandag den 21. ds.

Det tilføjes, at Vejret var godt, fin Brise, men dog en Del Sø, dengang Mødet med Undervandsbaaden fandt Sted. Edv. Jensen har fortalt Komparenten, at han ikke saa noget til Undervandsbaaden før denne skød første Gang.

Oplæst. Vedtaget.

Derefter mødte Styrmand ombord i »Chr. H. Rasmussen«, Andreas Hans Knudsen af Marstal, 49 Aar gammel, der forklarer i Overensstemmelse med Kaptajnen, dog at han ikke bestemt kan angive, hvorvidt Skudet under Klyverbommen faldt efterat Besætningen var kommet ombord i Redningsbaaden eller før, og ikke kan angive Afstanden mellem Skibet og det Sted, Skudene faldt i Vandet. Han mener, at to af Skudene ramte Skibet. — Kaptajnens Forklaring blev derefter oplæst for ham og han fandt intet at bemærke i Anledning heraf.

Oplæst. Vedtaget.

Derefter mødte Letmatros Edv. Jensen af Bodilsker, Bornholm, 18 Aar gammel, der forklarer i væsentlig Overensstemmelse med Kaptajnen. Dog forklarer han, at Letmatros Hans Jørgensen, dengang Komparenten stod til Rors, gjorde ham opmærksom paa noget mørkt i ret betydelig Afstand fra Skibet. Komparenten tog Skibskikkerten og saa, at der var noget der dampede og varskoede Kaptajnen og Styrmanden, der straks kom op. Der faldt et Varselsskud fra Undervandsbaaden lige efter at Komparenten havde set denne i Kikkerten. Om Kaptajnen dengang var kommet paa Dækket, kan Komparenten ikke sige. Den af Kaptajnen afgivne Forklaring oplæstes derefter for Komparenten. Komparenten mindes ikke hvorvidt han har udtalt sig til Kaptajnen, som af denne anført.

Oplæst. Vedtaget.

Derefter mødte Letmatros Hans Jørgensen, Kerteminde, 18 Aar gammel, der forklarer i væsentlig Overensstemmelse med Kaptajnen, dog at han forklarer ligesom Edv. Jensen med Hensyn til at Undervandsbaaden blev iagttaget før den skød. Komparenten mener, der blev givet to Varselskud før der blev skudt med skarpt.

Oplæst. Vedtaget.

Mødte derpaa paany Kaptajn Andersen. De afgivne Forklaringer oplæstes for ham. Komparenten fandt ikke Anledning til at tilføje noget eller ændre noget i sin Forklaring. Skibets Besætning bestaar foruden af de i Retten mødte af Kokken, Karl Otto Petersen af Odense, 16 Aar gammel.

Oplæst. Vedtaget.

Retten hævet.

C. R. Eye,
kst.

Joen P. Poulsen Elieser Mohr. N. F. Elieser.

»Chr. H. Rasmussen«s
Rederi: F. M. Eriksen. Marstal.
Reg. Tonn. Br.: 110.
Reg. Tonn. Net.: 95.
Bygningssted: Marstal.
Bygningsaar: 1903.
Materiale: Eg.
Klasse: Bur. Ver. ✠ 16 $^3/_3$ G. 1. 1.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Søforklaringer over minesprængte og krigshavarerede danske Skibe i Aarene 1919—1920.

318. S/S »CARMEN« af København.

Minesprængt i Skagerak den 2. Februar 1919 paa Rejse fra Kjøbenhavn til Tyne i Ballast. 17 Omkomne.

Sø- og Handelsretten i København gør vitterligt:

Aar 1919 den 6. Februar Eftermiddag Kl. 1 blev Ekstraret sat af Rettens Næstformand: Overretsassesosr Glarbo og dens Medlemmer: Direktør A. M. Petersen og Kaptajn Schou og foretoges

Nr. 14/1919. Søforhør i Anledning af, at Dampskibet »Carmen« er minesprængt.

Af Besætningen fra »Halfdan« mødte:

Kaptajn C. L. Christensen.

Styrmand P. L. Bastholm.

Matros J. K. Jacobsen (Udkig).

Matros P. M. C. Pedersen (Rorgænger).

For »Halfdan«s Rederi mødte E. R. Zesler.

For Krigsforsikringen mødte Kaptajn Friis Rasmussen.

Der fremlagdes et Uddrag af »Halfdan«s Journal, som var tilstede i Retten.

Det fremlagte Uddrag er saalydende:

Uddrag af
Skibsdagbogen for Skruedampskibet »Halfdan«, hjemmehørende i København, Kaptajn C. L. Christensen.

Mandag den 3. Februar 1919 Formiddag Kl. 7,5 observeredes om S. B. i en Afstand af ca. 1 Kml. en flydende Genstand hvorpaa der syntes at være Bevægelse. Drejede straks Skibet rundt i Genstandens Retning og viste det sig at være en Redningsbaad med Bunden i Vejret, hvorpaa der sad en Mand. Stoppede Skibet firede Jollen i Vandet, roede hen og bjærgede Manden ombord. En Redningsbaad mere med Bunden opad observeredes og en havareret Redningsflaade samt Masser af Vragstumper. Krydsede igennem disse og søgte efter flere Folk fra det minesprængte Skib. Kl. 8,30 fortsatte Rejsen. Satte Log viste 359. Senere oplystes det at Manden var dansk og hed Petersen fra S/S »Carmen«, som den foregaaende Aften var stødt paa en Mine og sank.

P. L. Bastholm.

Nr. 14/1919. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 6. Februar 1919.

Blum,
Ass.

Det fremlagte Uddrag oplæstes for de mødende og konfereredes med Dagbogen samt fundet overensstemmende med den.

De mødende vedstod Indholdets Rigtighed og erklærede sig villige til at bekræfte det med Ed.

For Retten fremstod Matros Hans Peter Pedersen.

Der fremlagdes en Rapport samt en Skrivelse fra Marius Nielsen & Søn tilligemed 1 Fortegnelse over »Carmen«s Besætning.

De fremlagte Dokumenter lyder efter hverandre saaledes:

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Undertegnede Matros H. P. Pedersen, der var forhyret med den danke Damper »Carmen« af København paa dens Rejse fra København i Ballast til Tynen, kan meddele følgende angaaende samme Skibs Minesprængning i Skagerak, ca. 28 Kv. Mil syd for Lister.

Jeg laa i min Køje, da Ulykken skete ca. Kl. 11 om Natten mellem den 2. og 3. Februar og blev vækket ved at Vandet strømmede ind i Lukafet. Jeg løb straks ud paa Dækket for at komme til Redningsbaadene, men blev stoppet af Materiel, der ved Sprængningen var kastet hen over Forskibet. Der var da intet andet for mig at gøre end at springe over Bord. Jeg fik fat i en Planke og efter at have været i Vandet ca. 20 Minutter kom jeg op paa en kæntret Redningsbaad. — Nogen Tid efter saa jeg en Luge komme drivende, hvorpaa der laa en Presenning; jeg sprang da ud i Vandet igen for at sikre mig denne til at skærme mig for Kulden, hvorefter jeg atter klavrede op paa Redningsbaaden. Ca. 9 Timer efter Katastrofen kom S/S »Halfdan« af København til Stede og tog mig op.

Hvad angaar den øvrige Besætning, da er det mig umuligt at opgive, hvorvidt nogen af dem er kommet i Redningsbaadene, da det kun varede ca. 2 Minutter inden Skibet forsvandt.

Da jeg sad paa Redningsbaaden saa jeg flere af Besætningen svømme rundt omkring og var bl. a. i Forbindelse med Kaptajn Iversen, der anmodede mig om at hjælpe til med at rette en Redningsbaad, men var det mig umuligt at føre Baaden, hvorpaa jeg sad, frem til ham. Det sidste jeg hørte til Mandskabet var en Fløjte, som sandsynligvis har hidrørt fra een af Styrmændene, der har været i Besiddelse af en Fløjte.

Efter min Opfattelse er vist ingen af det øvrige Mandskab reddet.

Jeg kan iøvrigt meddele, at Redningsmateriellet var i fuldkommen Orden samt at Baadene var udsvingede.

Dette er, hvad jeg kan opgive om S/S »Carmen«s Minesprængning.

København, den 5. Februar 1919.

H. P. Pedersen.
Matros.

Nr. 14/1919. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 6. Februar 1919.

Blum,
Ass.

Marius Nielsen & Søn.

— — — - — — —

København Ø., 6. Februar 1919.
Østbanegade 3. Torsdag.

Til
Sø- og Handelsretten, Holmens Kanal 2, K.

I Anledning af Søforhøret, som vi har faaet Meddelelse om skal afholdes i Dag Kl. 1, angaaende S/S »Halfdan«s Bjergning af en Matros H. P. Pedersen fra S/S »Carmen«, — hvilken Damper, efter de Oplysninger vi har faaet, er stødt paa en Mine og sunket i Skagerak den 2. Februar om Aftenen, — tillader vi os herved at meddele Dem, at S/S »Carmen« afgik her fra København den 1. Februar om Formiddagen paa Rejse til Tynen for at indtage en Kulladning til København.

»Carmen« var bygget i 1915 ved Københavns Flydedok og Skibsværft og lastede ca. 1980 Tons inklusive Bunkers. Brutto Tonnagen var 1206 og Netto Tonnagen 736 Tons. Skibet var klassificeret i Lloyds Register ✠ 100 A. 1. og det var krigsforsikret for 1,188,000 Kr.

Vi har givet samtlige interesserede Parter fornøden Underretning om Afholdelsen af Søforhøret, og Dampskibs Aktieselskabet »Progress« repræsenteres ved dette af vor Hr. Nielsen junior.

Vi vedlægger en Afskrift af Mandskabslisten fra S/S »Carmen« i 2 Eksemplarer samt en Rapport fra Matros H. P. Pedersen i 3 Eksemplarer.

Med Højagtelse

p. p. *Marius Nielsen & Søn.*

H. M. Nielsen. *H. Rasmussen.*
Indl.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Nr. 14/1919. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 6. Februar 1919.

Blum.
Ass.

Fortegnelse over Besætningen i S/S »Carmen« ved Afgang fra (Havn) København den 1. Februar 1919.

1. Styrmand A. Jeppesen, Nordby, Fanø, gift.

2. Styrmand N. A. Pedersen, Nordby, Fanø, gift.

1. Mester J. C. Berthelsen, Nordre Frihavnsgade Nr. 99, 2., København, Ø., gift.

2. Styrmand V. P. V. Sørensen, St. Annagade 33, Helsingør, gift.

Assistent A. S. Helleman, Blaagaardsgade Nr. 14 B., København N., ugift.

Hovmester N. Nielsen, Skolegade, Esbjerg, ugift.

Matros E. G. Jensen, Paulsgade 52, 1., Aarhus, ugift.

Matros L. E. M. Larsen, Søndergade 6, Ringkøbing, gift.

Matros H. P. Pedersen, Adr.: H. Chr. Pedersen, Mern Station, ugift, reddet.

Matros V. A. Rasmussen, Klipsmark, Gramrode, Horsens, ugift.

Matros H. K. A. O. Mortensen, Absalonsgade 37, 1., København B., ugift.

Fyrbøder Otto Hansen, Revvej 81, Korsør, gift.

Matros S. V. Pedersen, Rødkærgade 4, Esbjerg, gift.

Matros J. C. Lauritzen, Møllestien 4 B., 3., Aarhus, gift.

Matros S. K. Sørensen, Adr.: Ledvogter C. Sørensen, Birkerød, ugift.

Koksmat A. M. V. Pedersen, Islands Brygge 33 St., København K., ugift.

Messedreng S. P. T. Rasmussen, Brammersgade 38, 1., Aarhus ugift.

Kaptajn N. Iversen, Nordby, Fanø.

Nr. 14/1919. Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 6. Februar 1919.

Blum,
Ass.

For Rederiet mødte Hr. Nielsen jun.

Den fremlagte Rapport blev oplæst for og gennemgaaet med Matros Pedersen, der i et og alt henholdt sig til det heri angivne.

Han tilføjer, at han straks, efter at han var kommen i Vandet, saa en Damper, der gik i østlig Retning. Medens Kaptajnen laa i Vandet, bad han Komparenten praje Damperen. Komparenten raabte saa højt han kunde, til han blev hæs, men dette hørtes ikke paa Damperen. Han mener, at denne var ca. 3 Kvartmil borte uden dog at kunne udtale sig bestemt herom. Komparenten anser det for givet, at det maa være en Mine, der har foraarsaget Ulykken.

Komparenten erklærer sig villig til at bekræfte sin afgivne Forklaring med Ed.

Ingen af de mødende begæredes yderligere adspurgt.

Søforhøret sluttet.

Retten hævet.

N. H. Glarbo.

A. M. Petersen. *J. Chr. Schou.*

»Carmen«s
Rederi: Dampskibsselskabet »Progress«, Kjøbenhavn.
Reg. Tonn. Br.: 1206.
Reg. Tonn. Net.: 736.
Tons DW.: 1960.
Bygningssted: Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.
Bygningsaar: 1915.
Materiale: Staal.
Klasse: Lloyd's Reg. ✠ 100 A 1.
Assurance: Kr. 1,188,000. Krigsforsikringen for danske Skibe.

319. Fiskerfartøj »LEIF« af Esbjerg.

Minesprængt under Fiskeri i Nordsøen den 4. Februar 1919. 4 Omkomne.

Udskrift af Esbjerg Købstads, Skads Herreds og Fanø Birks Justitsprotokol.

Aar 1919 den 7. Februar Kl. 10 blev Esbjerg Købstads, Skads Herreds og Fanø Birks Ekstraret sat og holdt paa Tingstedet i Esbjerg, administreret af den ordinære Formand med Søretsmedlemmerne Kaptajn P. N. Degn og Skipper Ole J. Kristiansen, hvor da foretoges

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Ekstraretssag Nr. 5/1919. Søforhør til Oplysning om Fiskekutter af Esbjerg E 387 »Leif«s Forlis.

Der fremlagdes:

Rapport af 5. ds. med Kontinuation af 6. s. M.

Det fremlagte er saalydende:

Esbjerg Politistation.

Rapport.

Onsdagen den 5. Februar 1919.

Fiskeskipper Kjeld Madsen, 38 Aar gammel, Kirkegade Nr. 125, Esbjerg, der er Fører af Hajen »Helga« E 71, indfandt sig i Dag her paa Politistationen og meddelte, at Hajen »Leif« af Esbjerg i Gaar Eftermiddag mellem Kl. 12 og 1 er forulykket ved Minesprængning i Nordsøen ca. 35 Kvartmil N. V. for Ringebjerg Kost.

Anmelderen kender ikke de nærmere Omstændigheder ved Ulykken, men han formener, at Mandskabet paa Kutteren »Magda«, der befandt sig i Nærheden af Ulykkesstedet, er i Stand til at give nøjagtige Oplysninger om Ulykken.

Oplæst. Godkendt. Aftraadt.

Saa mødte Føreren af Kutteren »Magda« E 84 Fiskeskipper Thomas Christian Bruun, 33 Aar gammel, og ikke straffet, boende i Nørregade Nr. 99 i Esbjerg, der forklarede at han og hans Mandskab paa Kutteren »Magda« Fisker Peder Jensen, Fisker Johannes Anthonsen og Fiskerdrengen Søren Thom Sørensen i Gaar Eftermiddags i Tiden mellem Kl. 12 og 1 blev Vidne til, at Hajen »Leif« forulykkede i Nordsøen ved Minesprængning og gik til Bunds med Mand og Mus.

Med Hensyn til Begivenheden forklarer Komparenten, at han paa det paagældende Tidspunkt laa paa Fiskeri med Kutteren »Magda« ca. 35 Kvartmil N. V. for Ringebjerg Kost paa ca. 15 Fv. Vand. Det var halv Kuling fra N. V. og Søen var en Del oprørt. Ca. 500 Fv. N. V. for Kutteren »Magda« laa Hajen »Leif« ligeledes paa Fiskeri og havde Voddet ude i Øst. I det Øjeblik, Hajen »Leift« lettede sit Anker for at gaa ud og frigøre Voddet, der tilsyneladende havde haget sig fast i et eller andet, hørte Komparenten et voldsomt Knald og saa en stor Vandsøjle paa flere Meters Højde slaa op fra »Leif«. Da Vandsøjlen faldt tilbage, saa Komparenten Vragstumper samt Sejlene fra »Leif« falde ned i Vandet, men selve Fartøjet var forsvundet med Mand og Mus.

Komparenten kappede straks sit Vodtov og sejlede med fuld Kraft hen til Ulykkesstedet, hvor han var i Løbet af ca. 8 Minutter.

Der flød kun nogle Vragstumper af »Leif« paa Vandet, men af Mandskabet var der ingen, der kom til Syne, saa de maa alle være forulykkede ved Minesprængningen. Der flød noget Petroleum paa Vandet, hvor »Leif« havde ligget, og Komparenten holdt sig med sit Fartøj i Nærheden af Ulykkesstedet i ca. 15 Minutter og holdt Udkig med, om nogen af de forulykkede skulde komme op i Vandskorpen, men da ingen af dem viste sig der, sejlede Komparenten hen for at tage sine Grejer op, hvilket dog ikke lykkedes.

Komparenten satte derefter Kursen mod Esbjerg, hvor han kom i Havn i Dag ved 12-Tiden. Han meldte straks til Havnepolitiet, at »Leif« var forulykket ved Minesprængning. Havnepolitiet henviste ham saa her til Politistationen for at afgive Forklaring.

Komparenten oplyser, at der paa Fiskepladsen, hvor Ulykken skete, laa flere Miner under Vandskorpen, og Komparentens Grejer havde fat i 2 Miner. Det lykkedes dog Komparenten og hans Mandskab at frigøre en Del af Grejerne og undgaa, at der skete en Ulykke.

Paa det Sted, hvor »Leif« forulykkede, laa 2 Miner nogle faa Fod under Vandet.

Hajen »Leif« førtes af Fiskeskipper Martinus Nielsen her af Esbjerg og foruden Skipperen var, saavidt Komparenten ved, 3 andre Fiskere ombord i »Leif«, og disse er alle forulykkede. Komparenten ved ikke, hvem de 3 Fiskere var.

Komparenten lover at lade sit Mand-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

skab møde her paa Stationen i Morgen Formiddag Kl. 10 for at afgive Forklaring.

Oplæst. Godkendt. Aftraadt.

H. Jørgensen. Obt. *G. Petersen.* P. B. 7.

Con af 6. Februar 1919.

Efter Ordre har vi afhørt efternævnte Personer, der alle er forhyret med Fiskekutteren »Magda«.

Fremstod Fiskerdrengen Søren Thim Sørensen, 15 Aar gammel, og ikke straffet, Nørregade Nr. 99, Esbjerg, der forklarede, at han har sejlet med »Magda« i ca. ½ Aar og var med paa den sidste Fisketur, da de fra »Magda«s Dæk observerede, at Hajen »Leif« blev minesprængt.

Med Hensyn til Begivenheden forklarer han ganske overensstemmende med Skipperen Thomas Christian Bruun. De laa med »Magda« paa samme Fiskeplads som »Leif« og kun ca. 500 Fv. fra »Leif«, da Ulykken indtraf. De saa, at der slog en Vandsøjle op fra »Leif« og hørte et Knald og observerede videre, at Vragstumper fra Leif fløj rundt omkring i Luften. Da Vandsøjlen var faldet, var »Leif« forsvundet fra Vandets Overflade. De gjorde straks »Magda« klar og sejlede hen til Ulykkesstedet for eventuelt at bringe de forulykkede Hjælp. Der var imidlertid ingen af de forulykkede at se, og efter at de havde ligget paa Ulykkesstedet i ca. 1 Kvarters Tid, uden at nogen af dem kom op, forlod de Stedet og sejlede til Esbjerg med »Magda«.

Oplæst. Godkendt. Aftraadt.

Saa fremstod Fisker Peter Jensen, 44 Aar gammel, og ikke straffet, boende ombord i Kutteren »Magda«, med hvilket Fartøj han har sejlet i ca. 8 Maaneder. Han var med paa den sidste Fisketur, da de fra »Magda«s Dæk observerede, at Hajen »Leif« der laa paa samme Fiskeplads, blev minesprængt. Med Hensyn til Begivenheden forklarer Komparenten ganske overensstemmende med Skipperen Thomas Christian Bruun, hvis Forklaring derefter blev forelæst for ham og vedtaget af ham som sin egen. Det er rigtigt, at der laa 2 Miner nogle Fod under Vandskorpen i Nærheden af Ulykkesstedet. Det er ogsaa rigtigt, at »Magda«s Redskaber havde fat i 2 Miner. Da de kom hen til Ulykkesstedet med »Magda«, var der kun Forstavnen og en Del af Spanterne, der var synlig i Vandskorpen. Af Mandskabet paa »Leif« var der ingen at se, saa disse er sikkert alle forulykkede.

Hajen »Lejf« tilhørte A/S »Forenede Havfiskerier«, der repræsenteres af Christian Boye i Esbjerg.

Oplæst. Godkendt. Aftraadt.

Saa mødte Fisker Johannes Antonsen, 32 Aar gammel, og ikke straffet, boende i Vesterhavsgade Nr. 44, der forklarede, at han har sejlet med Kutteren »Magda«, siden den 20. f. M. og var med paa den sidste Fisketur, da de fra »Magda«s Dæk observerede, at Hajen »Leif«, der laa paa den samme Fiskeplads, blev minesprængt. Kutteren »Magda« befandt sig kun ca. 500 Fv. fra »Leif«, da Ulykken indtraf, og de sejlede straks hen til Ulykkesstedet for at yde Hjælp. Der var kun nogle Vragstumper af »Leif« at se, da de kom til Stedet. Mandskabet paa »Leif« saa de ikke noget til, og de er sikkert alle forulykkede.

Med Hensyn til Begivenheden forklarer han iøvrigt ganske overensstemmende med Skipperen Thomas Christian Bruun, hvis Forklaring derefter forelæstes ham. Han vedtog Forklaringen som sin egen.

Det er rigtigt, at »Magda«s Redskaber havde fat i 2 Miner, men de fik Redskaberne frigjort, uden at der indtraf nogen Ulykke. Nogle af Redskaberne gik dog tabt, da de maatte kappe et Stykke af Vodtovet.

Komparenten oplyser, at Hajen »Leif« førtes af Fiskeskipper Martinus Nielsen, og at der foruden Skipperen var ombord Fiskerne Krabbenhøft, Carl Pedersen og Magnus Thuesen, alle af Esbjerg. De nævnte Fiskere er sikkert alle omkomne ved Ulykken.

Oplæst. Godkendt. Aftraadt.

Saa mødte Reder for A/S »Forenede Havfiskerier« Christian Ingvard Olesen Boye, 32 Aar gammel, boende i Finlandsgade Nr. 54, der forklarede, at Hajen »Leif« E. 387

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

tilhørte det Aktieselskab, som Komparenten er Reder for. »Leif« havde en Værdi af ca. 35,000 Kr., men var ikke forsikret for mere end 29,000 Kr.

Forsikringen er tegnet i 1917 i Forsikringen af danske Sejlfartøjer til Fiskeribrug, hvilket Selskab her i Esbjerg repræsenteres af N. H. Anthonisen.

Som Fører af Hajen »Leif« var antaget Fisker Martinus Nielsen, Jyllandsgade Nr. 63 og foruden Føreren var ombord Fiskerne Carl Pedersen, Grønnegade 17 og Krabbenhøft, boende paa Esbjerg Havn samt Fiskerdrengen Magnus Thuesen, Vesterhavsgade, Esbjerg.

Martinus Nielsen og Krabbenhøft var gifte, medens Carl Pedersen og Thuesen var ugifte.

Rederiet har faaet Meddelelse om, at »Lejf« er forulykket ved Minesprængning, og at Mandskabet er omkommet, men noget nærmere om Forholdet kender Komparenten ikke.

Komparenten blev foreholdt den af Skipperen paa »Magda«, Thomas Christian Bruun afgivne Forklaring, hvorimod han intet fandt at indvende.

H. Jørgensen. Obl. *G. Petersen,* P. B. 7.

Fremlagt i Esbjerg Købstads, Skads Herreds og Fanø Birks Søret den 7. Februar 1919.

Esmann.

Kaptajn Anthonisen af Esbjerg mødte som Repræsentant for Forsikringen af danske Sejlfartøjer til Fiskeribrug og bemærkede, at Kutteren »Leif« var forsikret for 22,273 Kr. og vurderet til 29,617 Kr., medens den ikke var krigsforsikret.

Komparenten mødte tillige som Repræsentant for Rederiet A/S Forenede Havfiskerier.

Derefter mødte Føreren af Kutteren »Magda« Thomas Christian Bruun, der blev forelæst sin Forklaring til Rapporten, som han godkendte . Han bemærkede, at Vesten for »Lejf« i en Afstand af ca. 1000 Fv. laa Kutterne »Thora Margrethe« og »Verner«, men disse sejlede ikke hen til Ulykkesstedet.

Komparenten lagde Mærke til flere Miner paa hans Fiskeplads, og om Morgenen havde han haft flere Miner i Voddet, saaledes at han havde været nødt til at sprænge Voddet. Det var forankrede Miner. Drivende Miner saa han ikke.

Han antager, at Ulykken er sket paa den Maade, at »Lejf«, som man plejer at gøre, har halet Voddet agten ind og maaske bakket samtidig, saaledes at Minen, der har været i Voddet, er bleven ramt af Skruen.

Paa Ulykkesstedet var der ikke Spor at se af Mandskabet. Han lagde Mærke til, at Masten, som blev slynget i Luften, var omtrent hel, medens Sejlene var splittet ad.

Naar han til Rapporten har forklaret, at der paa Ulykkesstedet laa 2 Miner nogle faa Fod under Vandet, er dette mindre rigtigt, idet han ikke kan udtale sig om, hvor dybt Minerne laa.

Det Vod og de Grejer, som han maatte kappe for at komme til Hjælp havde en Værdi af ca. 2000 Kr., og Kutteren og Grejerne tilhører A/S »Jylland«. Kutteren er ikke krigsforsikret, men er, saavidt Komparenten ved, ulykkesforsikret, dog kender han ikke Selskabet.

Han tilføjer, at af Vragstumperne var Forskibets Sidestykker nogenlunde ubeskadigede, men Dækket var sprængt fra, og Lukafet var borte, saaledes at han med Sikkerhed kan sige, at der ikke har ligget noget af Mandskabet herinde.

Oplæst. Vedtaget.

Derefter mødte Fiskedreng Søren Thim Sørensen, 15 Aar gammel, der godkender sin Forklaring til Rapporten og afgiver samme Forklaring som forrige Komparent, dog at han ikke kan udtale sig om, hvorvidt der kan have ligget nogen af Mandskabet i Forskibet. Han saa ingen Miner, men om Morgenen havde de selv Miner i Voddet, hvorved dette gik i Stykker.

Oplæst. Vedtaget.

Derefter mødte Fisker Peder Jensen, 44 Aar gammel, der godkender sin For-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

klaring til Rapporten, idet han tilføjer, at foruden Skipperen Martinus Nielsen bestod »Lejfs« Besætning af Fisker Krabbenhøft, Carl Pedersen og Skibsdrengen Magnus Thuesen, alle af Esbjerg.

Komparenten tilføjer, at han selv paa Ulykkesstedet eller et Stykke derfra saa en mørk Genstand under Vandfladen, som han antog for en Mine, men hvor dybt den laa, ved han ikke.

Komparenten ved nok, at det er den almindelige Antagelse, at Minerne ligger i 10 à 12 Fods Dybde, men da han i Sommer var interneret i Cuxhaven, fortalte Kaptajnen paa en af de tyske Minestrygere ham, at de sidst udlagte Miner ikke laa mere end gennemsnitlig 4 Fod under Vandfladen.

Forøvrigt kan han tiltræde Skipperens Forklaring.

Oplæst. Vedtaget.

Derefter mødte Fisker Johannes Anthonsen, 32 Aar gammel, der godkender sin Forklaring til Rapporten og tiltræder Skipperens Forklaring, der blev oplæst for ham.

Oplæst. Vedtaget. Aftraadt.

Søforhøret sluttet.

Retten hævet.

Esmann.

P. N. Degn. *Ole J. Kristiansen.*

»Leif«s
Rederi: A/S. »De forenede Havfiskerier«. Esbjerg.
Reg. Tonn. Br.: 22.
Reg. Tonn. Net.: 9.
Bygningssted: Nyborg.
Bygningsaar: 1917.
Materiale: Eg og Bøg.
Klasse: —
Assurance: Kr. ca. 29,000. Forsikringen af danske Sejlfartøjer til Fiskeribrug.

---

320. S/S »JAN« af Kjøbenhavn.

Beskadiget ved Minesprængning i Nordsøen den 8. Februar 1919 paa Rejse fra Blyth til Lissabon med en Ladning Kul. Ingen Omkomne.

Søforklaring 25. Februar 1919.

D/S »Jan«.

Aar 1919 den 25. Februar Kl. 10½ Fm. optoges efter forudgaaende Berammelse og i Følge Opfordring af Kaptajn C. K. Kurtzhals paa Generalkonsulatet i London Søforklaring i Anledning af, at D/S »Jan«, hjemmehørende i København, ført af Kaptajn C. Kurtzhals undervejs fra Blyth til Lissabon med en Ladning Kul omtrent 3 Sømil Øst for Dungeness Fyr den 8. Februar 11,15 p. m. stødte paa en Drivmine, der eksploderede og beskadigede Styrbords Bov.

Søforklaringen blev afgivet til den fungerende Generalkonsul i London, F. J. Hansen, i Følge Generalbemyndigelse for Generalkonsulen til at modtage beedigede Søforklaringer af danske Skibes Besætninger.

Fremlagt blev skriftlig Anmodning fra Kaptajn Kurtzhals om Søforklaringens Afholdelse.

Af Besætningen blev alle reddede, kun Jungmand Arthur Christensen blev let saaret i Armen som Følge af Eksplosionen.

Til at overvære Søforklaringen var varslet Skibets Agenter, Mr. Chas. Gee, 17 Gracechurch Str., London E. C., som dog ikke gav Møde.

Fremstaar Kaptajn Carl Kurtzhals, der under Hensyn til den eventuelle Edsaflæggelse og til Lovens strenge Straf for Meneed behørig formanes til Sandhed og navnlig ogsaa derfor gøres opmærksom paa, at det er hans uvægerlige Pligt intet at fortie, som kan tjene til Oplysning.

Komparenten forklarer at hedde som anført, at være født i Vinde Helsinge den 29. November 1868, at han hverken har været straffet eller tiltalt, at han har Bevis som Skibsfører, udstedt i København ca. 1901, at han har været Kaptajn for D/S »Jan« siden 20. Januar 1919, at have fast Bopæl Strandvej 138 C., København.

Paa Foranledning forklarer Kaptajnen, at D/S »Jan« afgik fra Blyth den 5. Februar 1919 Kl. 4,30 p. m. med en fuld Ladning Kul bestemt til Lissabon. Skibet var ved Afgangen i fuld sødygtig Stand og lastet i Følge de danske Fribordsmærker. Skibet var fuldt bemandet ialt 18 Mand foruden Kaptajnen. Alt Redningsmateriale var i fuldstændig Orden, Baadene udsvingede og tilstrækkelige Redningsbælter dels i Baadene og dels i en Kasse paa Broen.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Baadmanøvre var foretaget og Mandskabet fuldstændig instrueret i Tilfælde af Forlis. Kaptajnen modtog ved Afsejlingen fra Blyth Sejlinstruktioner fra Admiralitetet, ligesom Kaptajnen anløb Tynen for at tage Nordsølods ombord. Denne blev landsat i Yarmouth den 7. Februar Kl. 1,50 p. m. og Trinity Lodsen tog Kommandoen. Den udpegede Kurs blev nøjagtig fulgt. Kl. 7 samme Aften bestemte Kaptajnen sig til at ankre for at tætte Pakningen paa Højtrykscylindren S. t. V. for Offordnes. Sigtbart Vejr og østlig Vind.

Næste Formiddag lettede man Anker og Rejsen fortsattes. Kl. 9 samme Aften passerede man Dungeness, hvor Lodsen skulde have været landsat, da sidstnævnte opgav, at Lodsdamperen var stationeret der. Denne var imidlertid ikke paa Station. Man styrede forskellige Kurser V. for Dungeness for at eftersøge den. Medens man var optaget med at søge efter Lodsbaaden, stødte Skibet mod en Mine Kl. 11,15 p. m., som eksploderede med stor Voldsomhed. Kursen var da N. O. t. O. Den vagthavende Officer var 2. Styrmand Aage Nielsen, til Rors Letmatros Petersen og Udkig Jungmand Christiansen, der var paa Broen, da Skibet tog Søen over forude.

Vind østlig, Kuling 5 med tilsvarende Sø. Kaptajnen havde imidlertid været paa Broen fra Tid til anden og var netop gaaet ned i Bestiklukafet og kom øjeblikkelig paa Dækket. Da Kaptajnen kom paa Dækket, var Mandskabet allerede i Færd med at sætte Baadene ud og Bagbords Baad var allerede paa Vandet. Da Kaptajnen øjensynlig kunde se, at Skibet ikke vilde synke hurtigt, pejlede man Lasterne og det viste sig, at Vandet steg i Styrbords Side af Forlasten til en Højde af 3—4 Fod. Pumperne blev straks sat i Gang og en Nagle blev udhugget i Skoddet til Maskinrummet for at undersøge, om der var Vand over Garneringen. Det viste sig, at der intet Vand var der. Da Vandet yderligere steg i Pejlrøret og Skibet fik stærk Styrbordsslagside, bestemte Kaptajnen i Samraad med Lodsen at sætte Skibet paa Grund for at bjerge Skib og Ladning og man gik for fuld Kraft efter Lodsens Anvisning mod Land. Paa Vejen blev Nødsignaler affyret og ligeledes benyttedes Dampfløjten, men uden at nogen Hjælp tilbød sig. Maskinen blev standset Kl. 1. a. m. og ved Lodding fandtes 3½ Favne Vand. Man besluttede at ankre, men førend dette kunde ske, stødte Skibet paa Kanten af Roarbank og huggede gentagne Gange i Grunden, der var Sandbund. Tidevandet var ca. 2 Timers Flod. Efter at man havde ladet Ankret falde og stukket 15 Favne Kæde ud, toges Forlugen af og man gik ned i Lasten med Lanterner for at undersøge Skaden. Det viste sig, at Pladerne havde aabnet sig i Samlingerne ca. 1 Favn paa Styrbordsside i Vandgangen og flere Spanter brækket. Man tætnede Lækken saa godt som mulig og der blev atter pejlet, hvorefter det viste sig, at Skibet kunde holdes paa Pumperne. Imidlertid var det blevet Højvande og Skibet var flot og det besluttedes derfor at søge ind til London som Nødhavn. Kl. 4 om Morgenen lettede man Anker og fortsatte efter Lodsens Anvisning til Gravesend, hvortil man ankom den 9. Februar Kl. 2,30 p. m. Samtidig med at Ankret blev lettet fyldte man Tank Nr. 5 i Bagbords Side Agter og Agter Pig Tank med Vand for at lette Skibet forude og faa Lækken over Vandlinien. Skibet trak stadig Vand men kunde holdes læns paa Pumperne. Kaptajnen henvendte sig straks efter Ankomsten til Skibets Agenter, Mr. Chas. Gee, og Assuranceselskabet. Mandag den 10. Februar afholdtes Survey af en Surveyor, engageret af Mr. Chas. Gee.

Han beordrede Part af Lasten udlosset, hvorfor Skibet gik til Purefleet, hvor 1389 Tons Kul blev losset i Lægtere. Derefter gik Skibet til Folley House Bøjer for der at afvente yderligere Instruktioner fra Redere og Assurandører. Kaptajnen er absolut af den Formening, at det var en Drivmine, Skibet kolliderede med.

Jungmand Christiansen blev som Følge af sit Saar indlagt paa Gravesend Hospital, hvor han stadig ligger.

Oplæst. Godkendt.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Fremstaar Styrmand Aage Herman Nielsen, der under Hensyn til den eventuelle Edsaflæggelse og Lovens strenge Straf for Mened behørig formanes til Sandhed og navnlig gøres opmærksom paa, at det er hans uvægerlige Pligt intet at fortie, som kan tjene til Oplysning.

Komparenten forklarer at hedde som anført født i København 22. December 1894, at have Bopæl Esromgade 20, København, at han hverken har været straffet eller tiltalt, at han har sejlet ombord i D/S »Jan« siden 20. Januar 1919.

Kaptajnens Forklaring gennemgaaes Punkt for Punkt med Komparenten, der intet finder at bemærke dertil.

Han tilføjer, at han i Eksplosionsøjeblikket havde Vagt og befandt sig paa Bagbords Side af Broen sammen med Lodsen og at han ikke havde set nogetsomhelst mistænkeligt flydende paa Vandet, før Skibet stødte paa Minen.

Lige før Kollisionen saas en klar Lanterne for om Styrbord, som Lodsen antog for at være Lodsbaaden.

Eksplosionen var saa voldsom, at begge Kompasserne blev løftet ud af Bøjlerne og faldt ned i Nathuset.

Folkene gik straks til deres respektive Baade.

Oplæst. Godkendt.

Fremstaar 2. Maskinmester, Ole Kjøller, der under Hensyn til den eventuelle Edsaflæggelse og Lovens strenge Straf for Mened behørig formanes til Sandhed og navnlig gøres opmærksom paa, at det er hans uvægerlige Pligt intet at fortie, som kan tjene til Oplysning. Komparenten forklarer at hedde som anført, at være født 20. Maj 1872 paa Bornholm, at have fast Bopæl Bredegade 28, København, at have sejlet med D/S »Jan« siden den 20. Januar 1919, at han hverken har været straffet eller tiltalt.

Kaptajnens og Styrmandens Forklaring gennemgaaes Punkt for Punkt med Komparenten, der intet finder at bemærke dertil.

Han tilføjer, at han i det Øjeblik, Ulykken skete, havde Vagt i Maskinen og at Skibet gik fuld Kraft frem. Efter Eksplosionen stoppede han straks Maskinen og modtog straks telegrafisk Ordre fra Broen om at stoppe. Den vagthavende Fyrbøder gik straks op paa Dækket og Komparenten gik ogsaa straks op. Efter at have overbevist sig om, at Skibet ikke øjeblikkelig vilde synke, begav han sig sammen med Fyrbøderen ned og satte Pumperne i Gang.

Oplæst. Godkendt.

Fremstaar Letmatros Johannes Carl Petersen, der under Hensyn til den eventuelle Edsaflæggelse og Lovens strenge Straf for Mened behørig formanes til Sandhed og navnlig gøres opmærksom paa, at det er hans uvægerlige Pligt intet at fortie, som kan tjene til Oplysning.

Komparenten forklarer at hedde som anført, at være født 19. November 1897 i Kolding, at have fast Bopæl i Strand Husene pr. Kolding, at han hverken har været straffet eller tiltalt, at han har været med D/S »Jan« fra den 20. Januar 1919.

Kaptajnens, Styrmandens og 2. Maskinmesters Forklaring gennemgaaes Punkt for Punkt mod Komparenten, der intet finder at bemærke dertil.

Han tilføjer, at han kom til Rors Kl. 11 Aften, da Ulykken skete, og fik Kursen opgivet af sin Forgænger som N. O. t. O. Et Kvarter efter skete Eksplosionen, der var saa voldsom, at den rystede hele Skibet. Straks efter forlod han Roret for at tage sin Plads i Styrbords Redningsbaad. Komparenten bemærker, at han lige før Eksplosionen saa en Lanterne forude men kan ikke sige, om den var klar eller paa hvilken Bov, den viste sig. Tre Køjer blev slaaet ud i Mandskabets Lukaf og en Del af hans Klæder blev derefter beskadigede.

Oplæst. Godkendt.

Fremstaar Matros Carl Ferdinand Børløs, der under Hensyn til den eventuelle Edsaflæggelse og Lovens strenge Straf for Mened behørig formanes til Sandhed og navnlig gøres opmærksom paa, at det er hans uvægerlige Pligt intet at fortie, som kan tjene til Oplysning. Komparenten forklarer, at hedde som anført, at være født

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

24. September 1886 i Aarhus, at have fast Bopæl Badevej 4, Aarhus, at han hverken har været straffet eller tiltalt, at han har sejlet med D/S »Jan« siden 20. Januar 1919.

Kaptajnens, Styrmandens, 2. Maskinmesters samt Letmatros Petersens Forklaringer gennemgaas Punkt for Punkt med Komparenten, der intet finder at bemærke dertil.

Han tilføjer, at han forlod Roret Kl. 11 Aften for at gøre Tjeneste paa Dæk og at han intet mistænkeligt saa eller hørte, førend Eksplosionen skete. Ejheller havde han set nogen Lanterne forude.

Straks efter Eksplosionen var han behjælpelig med at affire Bagbords Redningsbaad.

Oplæst. Godkendt.

Samtlige Deponenter fremtræder nu samlede og bekræfter, efter at være behørigt formanede til Edsaflæggelse, hver for sig deres Forklaring med Lovens Ed.

Generalkonsulen henleder endnu Kaptajnens Opmærksomhed paa hans Forpligtelse til sin Tid i Danmark at melde sig til Søforhør.

Kgl. Dansk Generalkonsulat, London, 25. Februar 1919.

(sign.) *F. J. Hansen.*

Byfogden samt By- og Raadstueskriveren i Kallundborg Købstad gør vitterlig:

Aar 1919 den 29. Juli Eftermiddag Kl. 4 blev Kallundborg Købstads Søret sat og holdt paa Raadhuset i Kallundborg og i den ordinære Dommers Fraværelse beklædt af Fuldmægtig Fabritius Tengnagel i Henhold til Amtets Konstitution af 18. ds., hvor da i Overværelse af nedentegnede Vidner foretoges:

Nr. 62/1919. Søforhør efter Begæring af Føreren af S/S »Jan« af København, C. Kurtzhals.

Der fremlagdes Begæring fra Mægler Omøe af 22. ds. og Uddrag af Dagbogen.

Føreren var mødt og opgiver sit fulde Navn at være Lars Christian Ulrich Kurtzhals, 51 Aar gammel. Han udtaler, at Mandskabet er afmønstret straks efter Ankomsten hertil, og begærer Søforhør optaget her, idet det er den første danske Havn, Skibet anløber efter Minestødningen.

Han gennemlæste Udtoget, som han i et og alt ratihaberer, idet han tilføjer, at han i London har aflagt Søforklaring for den danske Konsul, der blev forevist Skibets Dagbog, og har indsendt Udskrift af Søforklaringen til de danske Myndigheder.

Andet kan han ikke oplyse.

Oplæst og vedtaget. Komparenten dimitteret.

Søforhøret sluttet.

Den fremlagte Begæring er saalydende:

Stpl. 1 Kr. Til Byfogedkontoret, Kallundborg.

Den 8. Februar d. A. paa Rejse fra Blyth til Lissabon stødte S/S »Jan« af København paa en Drivmine i den engelske Kanal og Skibet blev bugseret til en engelsk Havn for Reparation.

Søforklaring blev afholdt i det engelske Konsulat i London, hvor Dagbogen blev forevist. Skibet er ankommen til Kallundborg med en Ladning Bomuldsfrøkager og Kaptajnen anmoder nu om at han i Anledning af det passerede maa blive underkastet Søforhør. Det er første Gang Skibet anløber dansk Havn efter Havariet.

Ærbødigst

O. L. Omøe.

Fremlagt i Kallundborg Købstads Søret den 29. Juli 1919.

Fabritius Tengnagel,
cst.

Uddraget af Dagbogen er saalydende:

Rapport.

S/S »Jan« paa Rejse fra Blyth til Lissabon efter Dagbogen.

Den 5. Februar 1919 afsejlede S/S »Jan« fra Blyth med Kulladning bestemt til Lissabon. Skibet havde Lods ombord.

Den 8. Februar Kl 9 passeredes Dungeness, hvor efter Lodsens Udsagn, Lodsdamperen var stationeret. Da Lodsdam-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

peren ikke fandtes Vest for Dungeness styredes forskellige Kurser omkring Dungeness for at eftersøge den.

Den 9. Februar Kl. 11,15 blev Skibet ramt af en Drivmine med paafølgende Eksplosion om Stb. ca. ud for Forlugen. Paa Broen var Lodsen og 2. Styrmand Nielsen. Til Rors Letmatros Petersen og Udkig Ungmand Christiansen. Kaptajnen befandt sig paa underste Bro. Vinden var da østlig Kuling og Sø (5—5) med klar Luft.

Mandskabet beordredes til Baadene. Da Skibet imidlertid ikke syntes at ville synke ret hurtigt, pejledes Lasterne, dette godtgjorde at Vandet steg i Lasterne (For-Lasten) trods at der pumpedes fra samme. En Nagle blev hugget ud i Skoddet for at undersøge om der var Vand i Lasten og skaffe Afløb til Rendestenen i Maskinen, men der fandtes ingen Vand. Da Vandet yderligere steg i Pejlerøret og Skibet tog en betænkelig Slagside til Styrbord besluttedes at sætte Skibet paa Grund for muligt at bjærge Skib og Ladning, der styredes derefter med fuld Kraft efter Lodsens Anvisning mod Land.

Kl. 1 blev Maskinen stoppet og ved Lodningen fandtes 3½ Fv. Vand. Der besluttedes at ankre, men før dette lod sig gøre, tog Skibet Grunden paa Roar Bank, lod dog Ankeret falde og stak ud til 15 Fv. Kæde.

Forlugen aabnedes nu, og der fandtes en større Bule med Lækage i Pladesamlingerne og Nitter om Stb. Gik øjeblikkelig igang med at tætte Lækagen saa godt det lod sig gøre med Trækiler og Værk. Det viste sig nu at Skibet kunde holdes paa Pumperne, og da den imidlertid var bleven flydende ved den indtrædende Højvande, besluttedes at søge Nødhavn i London for Reparation. Kl. 4 lettede Ankeret og stod klar af Banken; samtidig fyldtes den agterste Dobbelt-Tank om Bb. for at hæve Lækagen mest muligt og A Peak paa samme Maade og samme Øjemed.

Der styredes derpaa Farvandet af Themsen op til Gravesend, hvor der ankredes Kl. 2,30 Eftm. Søndag den 9. Februar.

Ved gentagne og flittig Pejling af Lastrummene viser det sig at Skibet trækker Vand, men ikke mere end at den kan holdes paa Pumperne.

Ved Eksplosionen blev Ungmand Christiansen ramt i højre Underarm af et Metalstykke. Ved Ankomsten til Gravesend blev han tilset af en Læge, der beordrede ham indlagt paa Hospitalet i Gravesend.

Det bemærkes, at der styredes N. Ø. t. Ø., da Minen ramte Skibet.

A. Nielsen,
2den Styrmand.

A. Jacobsen.
1ste Styrmand.

C. Kurtzhals,
Fører.

Fremlagt i Kallundborg Købstads Søret, den 29. Juli 1919.

Fabritius Tengnagel,
cst.

Retten hævet.

Fabritius Tengnagel,
cst.

Vidner:

A. Riehn. Jørgensen *Dan Lund.*

»Janes
Rederi: Dampskibsaktieselskabet »Myrene«. Kjøbenhavn.
Reg. Tonn. Br.: 1739.
Reg. Tonn. Net.: 1036.
Bygningssted: Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.
Bygningsaar: 1918.
Materiale: Staal.
Klasse: Bur. Ver. ✠ I. 3/3 A. 1. 1. PR.

---

321. Fiskerfartøj »KIRSTINE MARIE« af Esbjerg.

Minesprængt i Nordsøen den 8. Oktober 1919. 5 Omkomne.

Udskrift af Retsbogen for 86. Retskreds, Esbjerg Købstad m. v.

Aar 1919 den 15. Oktober Eftermiddag Kl. 2 blev Retten sat paa Tinghuset og administreret af Dommer Esmann med Søretsmedlemmerne, Kaptajnerne Degn og Rosenkilde, hvor da foretoges:

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Nr. 11/1919. Søforklaring og Søforhør i Anledning af Kutter af Esbjerg »Kirstine Marie« E. 305's Minesprængning.

Formanden fremlagde Rapport af 9. ds. og bemærkede, at Hotelejer Valdemar Anthonius Hansen som Medejer af det forulykkede Fartøj havde begæret Søforklaring. Han forklarer, at Kutteren var forsikret i »Forsikringen af danske Sejlfartøjer til Fiskeribrug« for 20,480 Kr.

Kutterens Tonnage var 16,71 Brutto Tons, og den er bygget i Middelfart i 1907 af Eg og Bøg og var i sejldygtig Stand.

Den fremlagte Rapport er saalydende:

Esbjerg Politistation.

Rapport.

Tirsdag d. 9. Oktbr. 1919.

Havnemester Voigt anmeldte Dags Fm. telefonisk, at Kutteren »Kirstine Marie« E. 305 i Gaar Em. ved 12½ Tiden er forulykket ved Minesprængning i Nordsøen. Ulykken blev iagttaget af Besætningen ombord i Fiskekutteren »Lykkens Prøve« E. 53, der befandt sig i Nærheden af Ulykkesstedet. Sidstnævnte Kutter er i Nat indkommen i Havnen her.

I Anledning af den skete Anmeldelse blev Besætningen fra Kutteren »Lykkens Prøve« E. 53 Dags Em. foranlediget tilstede paa Politistationen for at afgive Forklaring til Oplysning om Ulykken.

Fremstod Skipperen Niels Peter Nielsen, 42 Aar gl., boende i Finlandsgade 47, der forklarede, at han afvigte Lørdag Morgen ved 5-Tiden forlod Esbjerg Havn med sit Fartøj for at gaa paa Fiskeri i Nordsøen. Samtidig afsejlede Kutteren »Kirstine Marie« E. 305, og de fulgtes ad til Fiskepladsen og fiskede i Nærheden af hinanden, indtil det i Gaar Morges ved 9-Tiden blev Kuling, saa de ikke kunde fiske. Paa det nævnte Tidspunkt raabte Skipperen fra »Kirstine Marie« over til Komparenten, der laa med sit Fartøj i umiddelbar Nærhed af »Kirstine Marie«, om de ikke skulde begive dem paa Vej hjem paa Grund af det daarlige Vejr, hvilket Komparenten ogsaa syntes, hvorefter de sejlede mod Esbjerg. Komparenten sejlede foran, og »Kirstine Marie« fulgte efter i ca. 100 Favnes Afstand og et Par Favne paa Styrbords Side.

Ved 12½-Tiden i Gaar Em., da Fartøjerne befandt dem ca. 60 Kvartmil V. N. V. af Dybet, hørte Komparenten og hans Mandskab en voldsom Eksplosion og saa en høj Vandsøjle staa til Vejrs paa det Sted, hvor »Kirstine Marie« sejlede, ligesom de observerede, at der fløj Vragstykker fra Kutteren højt i Luften. De var straks klar over, hvad der var sket, nemlig at Fartøjet var løbet paa en Mine, idet der faldt et Sprængstykke af Minen ned paa Dækket til dem. Komparenten, der stod i Styrehuset, lagde straks Roret »Bagbords« og sejlede hen til Ulykkesstedet, men de fandt kun mindre Vragstumper tilbage af det forulykkede Fartøj, og Mandskabet var ikke at se til. Komparenten blev liggende med sit Fartøj paa Ulykkesstedet i ca. ½ Time, men da der stadig intet Spor fandtes af Mandskabet, sejlede han mod Esbjerg Havn, hvortil han ankom i Nat Kl. ca. 1. Han meldte straks Ulykken til Havnepolitiet.

Komparenten oplyser, at der paa Ulykkesstedet er en Vanddybde af ca. 22 Favne.

Da Ulykken indtraf, var Vejret uroligt med Kuling fra N. N. V. med Regnbyger. Det var nogenlunde sigtbart Vejr. Søen var urolig, begge Fartøjer førte Storsejl og benyttede derhos Maskinkraft. De sejlede med en Fart af ca. 6 Kvartmil i Timen.

Ombord i det minesprængte Fartøj var 5 Mands Besætning. Skipperens Navn var Niels Lauersen. Han er gift og hans Bopæl er Helgolandsgade 12. Komparenten kender ikke den øvrige Besætning.

Det forulykkede Fartøj ejes af Skipperen Niels Lauersen og Hotelejer Valdemar Hansen, Grand Hotel. Komparenten har intet Kendskab til Assuranceforholdene.

Komparenten bemærker, at han og hans Mandskab ikke saa den Mine, som ramte »Kirstine Marie«, og han maa derfor formode, at det har været en fast Mine, som har ligget skjult under Vandet.

Paa Hjemvejen, efter at Ulykken var sket, observerede Komparenten og hans

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Mandskab en Drivmine, der flød i Vandoverfladen i Nærheden af Horns Rev. Iøvrigt saa de ingen Miner.

Det forulykkede Fartøj havde efter dets Mandskabs Udsagn ca. 1500 kg Kuller ombord.

Saa fremstod Komparentens Mandskab:

Fiskerne Henrik Breer, 33 Aar gl., boende Cort Adelersgade 15 B., Niels Jessen Nielsen, 37 Aar gl., boende Finlandsgade 49, Niels Peter Edvard Nielsen, 25 Aar gl., boende Helgolandsgade 14,

der blev forelæst Skipperens Forklaring, som de i et og alt godkendte.

Komparenterne aftraadte.

Saa mødte Medejer af det forulykkede Fartøj, Hotelejer Valdemar Antonius Hansen, 33 Aar gl., boende Strandbygade 43, der forklarede, at Kutteren »Kirstine Marie« ejedes af ham og Skipperen i Fællesskab.

Fartøjet var forsikret i et Forsikringsselskab, for hvilket Kaptajn Anthonisen er Repræsentant. Komparenten kender ikke Selskabets Navn. Forsikringssummen er omkring ved 23,000 Kr., men Komparenten ved heller ikke noget bestemt i saa Henseende, da Policen beroede hos forulykkede Niels Laursen.

Fartøjets Besætning var paa 5 Mand, nemlig:

Skipper Niels Lauersen,
Fisker Bakken Pedersen Jensen,
Fisker Niels Nielsen,
Fisker Julius Krabbenhøft og
Fisker Henningsen.

Hele Besætningen var hjemmehørende her i Esbjerg med Undtagelse af Henningsen, der var fra Hjerting. Saavidt Komparenten bekendt er de paagældendes Familier underrettet om Ulykken.

Fartøjet var paa 17,71 Tons Brutto og bygget for ca. 10 Aar siden. Fartøjet var i god og sejldygtig Stand.

Oplæst. Godkendt. Aftraadt.

G. Petersen. P. B. 7. *Vald. Berg.* P. B. 9.

Continuation s. Dag.

Ved Henvendelse til Afdøde Lauersens Hustru, Johanne, født Petersen, Helgolandsgade 12, oplyste denne, at Afdødes fulde og rette Navn er Niels Lauridsen, og at han er født den 26. September 1870 i Husby Klit, Husby Sogn, i Ringkjøbing Amt. I Ægteskabet er 4 Børn i Alderen fra 18 til 13 Aar.

Afdøde Bakken Petersens Hustru, Augusta Sofie Marie født Krabbenhøft, Islandsgade 54, har oplyst, at hendes afdøde Mands fulde og rette Navn er Bakken Peter Pedersen, og han er født den 20. Marts 1893 i Hjerting, Guldager Sogn. I Ægteskabet er 2 Børn paa henholdsvis 4 Aar og 11 Maaneder.

Afdøde Niels Nielsens Hustru, Margrethe født Jensen, Finlandsgade 38, har oplyst, at hendes afdøde Mands fulde og rette Navn er Niels Nielsen, og at han er født den 22. Marts 1885 i Søndervig, Ny Sogn, Ringkøbing Amt. I Ægteskabet er ingen Børn.

Afdøde Krabbenhøfts Moder, Enke Marie Krabbenhøft, født Ankersen, boende i D. F. D. S.s gl. Kontorbygning paa Havnen, har oplyst, at hendes afdøde Søns fulde og rette Navn er Julius Ankersen Krabbenhøft, og han er født den 8. Juli 1901 i Esbjerg. Afdøde var ugift og havde Bopæl hos Moderen.

Afdøde Svenningsen var som anført hjemmehørende i Hjerting og er en Søn af Toldopsynsmand Svenning Svenningsen, dersteds.

Vald. Berg. P. B. 9. *G. Petersen.* P. B. 7.

Tilstilles Dommerkontoret i Esbjerg.

Politimesteren i Esbjerg m. v. 10. Okt. 1919.

Fritsche.

Fremlagt i Esbjerg Købstads og Skads Herreds samt Fanø Birks Ret den 15. Oktober 1919.

Esmann.

Som Repræsentant for Forsikringsselskabet mødte Kaptajn Anthonisen.

Føreren af »Lykkens Prøve« E. 53, Niels Peter Nielsen, var mødt og fremstillede sit i Rapporten nævnte Mandskab, der blev

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

gjort bekendt med deres Pligter som Vidner, hvorefter de aftraadte.

Niels Peter Nielsen blev forelæst sin Forklaring til Rapporten, som han godkender. Fiskepladsen laa ca. 90 Mil V. N. V. af Graadyb, og de havde altsaa sejlet ca. 25 Kvartmil udefter, da Sprængningen fandt Sted. Hverken Komparenten eller hans Mandskab havde set noget til forankrede Miner eller faaet dem i deres Vod; men de var paa det rene med, at de var inde over Minefeltet, idet Stykket, der er renset, kun har en Bredde af ca. 15 Kvartmil. De saa ikke nogetsomhelst til Kutterens Mandskab, og selve Kutteren var sprængt i Smaastumper. Hvem, der stod til Rors i »Kirstine Marie«, da Ulykken skete, ved Komparenten ikke.

Oplæst. Vedtaget. Aftraadt.

Derefter mødte Henrik August Frederik Breer, 33 Aar gl., der blev gjort bekendt med forrige Komparents Forklaring, som han i et og alt kan tiltræde.

Oplæst. Vedtaget. Aftraadt.

Derefter fremstod Niels Jessen Nielsen, 37 Aar gl., og Niels Peter Edvard Nielsen, 25 Aar gl. De blev gjort bekendt med Skipperens Forklaring, som de i et og alt kan tiltræde.

Hotelejer Hansen fremstod paany og forklarer, at Besætningen ombord paa »Kirstine Marie« bestod af 5 Mand, nemlig de i Rapporten nævnte, af hvilke de fire første var hjemmehørende i Esbjerg og den sidste i Hjerting.

Baade Skipper og Mandskab var ulykkesforsikrede i »Ulykkesforsikringsselskabet for de danske Handels- og Fiskefartøjer«, hvis Repræsentant her er Christen Laursen Thuesen.

Oplæst. Vedtaget. Aftraadt.

Sagen sluttet.

Retten hævet.

Esmann.

P. Rosenkilde. *P. M. Degn.*

»Kirstine Marie«s
Rederi: V. Hansen. Esbjerg.
Reg. Tonn. Br.: 17.
Reg. Tonn. Net. 6.
Bygningssted: Middelfart.
Bygningsaar: 1907.
Materiale: Eg og Bøg.
Klasse: —
Assurance: Kr. 21,480. Forsikringen af danske Sejlfartøjer til Fiskeribrug.

---

322. S/S »KARNIO« af Kolding.

Beskadiget under Beskydning af Riga i Dagene 10. til 26. Oktober 1919. Ingen Omkomne.

Udskrift af Retsbogen for Retskreds Nr. 45 Kolding Købstad med Kolding, Jerlev, Andst og Slaugs Herreder forsaavidt Søforhør og tilhørende Søforklaringer angaar.

Aar 1919 den 12. November Form. Kl. 9½ blev Retten for Kolding Købstad samt Kolding, Jerlev, Andst og Slaugs Herreder sat paa Tingstedet af den ordinære Kriminaldommer, med tilkaldte af Vejle Amt beskikkede Søretsmedlemmer, nemlig fhv. Skibshandler, Synsmand H. P. Clausen Hansen og Havnefoged C. Fink, hvor da foretoges:

Nr. 137/1919. Søforhør og Søforklaring efter Begæring af Skibsreder Damkier-Petersen, Kolding, vedrørende S/S »Karnio« af Kolding.

Der fremlagdes:

Rekvisition af 8. d. M. fra Skibsmægler J. E. Damkier-Petersen som korrespondende Reder for Rederi-Aktieselskabet »Kolding«, hvorefter Søforhør anmeldes og i Forbindelse dermed Søforklaring ønskes optaget i Anledning af, at den nævnte Rederi tilhørende S/S »Karnio«, medens den i forrige Maaned henlaa i Riga Havn, er blevet beskudt.

Rekvirenten mødte og foreviste:

Skibets Dagbog, autoriseret i Kolding den 15. September d. A. og siden ført til den 8. d. M.

Han fremlagde derhos:

Liste over Mandskabet og foreviste Skibets originale Rulle.

Endvidere fremlagde han:

Udtog af Skibsjournalen forsaavidt angaar Tiden fra 26. September d. A. da Fartøjet afgik fra Præstø til Riga, og indtil den

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

8. d. M., da det ankom til Kolding efter at have været i Middelfart fra den 6. s. M., samt

Auszug aus dem Aktenbuche des Libauer Notars, Friedrich Rudolphs Sohn Johswich für das Jahr 1919, Seiten 34 und 35 Nr. 20.

Af Retten fremlagdes en ved dennes Foranstaltning paa Rekvirentens Bekostning tilvejebragt autoriseret Oversættelse af nævnte Protokoluddrag.

For Befragteren, Grosserer Gottlieb af København, var mødt Hans B. Bruun, sammesteds, og for Krigsforsikringen for danske Skibe Fuldmægtig H. Rasmussen.

Mægler Damkier-Petersen oplyser, at Skibets Navn ifølge Maalebrev, som han foreviser, er »Karnio«, at det er Skrueskib af 200 4/100 Register Tons, bygget i Frederikshamn i Finland i 1918, ikke klassificeret. Det er forsikret i »Dansk Assurancekompagni« for 220 000 Kr. Grosserer Bruun oplyser, at den Ladning, som Fartøjet skulde indtage i Riga, var forsikret i »Baltica«, hvor Forsikring i al Fald var aabnet.

Mødt var Skibets Fører, Kaptajn Hans Christian Jensen, 45 Aar gl. Han har ført »Karnio« siden 6. Juni d. A.

Han oplyser paa Forespørgsel af Dommeren, at han straks ved Ankomsten her til Landet, nemlig til Middelfart den 6. ds., lod sine Papirer bringe i Land og henviste til Paategningen af 7. ds. i Skibsdagbogen, hvorved af Dommeren i Middelfart Købstad m. m. attesteres, at bemeldte Dagbog er indleveret i rette Tid. Han mener saaledes at have opfyldt Paabudet i Sølovens § 40.

Det fremlagte Udtog af Skibsjournalen blev oplæst og samtidig af Retten konfereret med Journalen, hvormed det fandtes stemmende.

Kaptajn Jensen godkender samme og forklarer, at han selv fører Dagbogen. Han har kun den Tilføjelse at gøre, at Fartøjet ikke lækkede mere end sædvanlig paa Vejen til Riga og ejheller i denne Havn, hvor det laa i 16 Dage uden Pumpning. Paa Hjemrejsen har det imidlertid lækket mere end sædvanlig, og mener han, at det er taget en Smule til i de sidste Dage. Han erklærer, at det under den første Del af Beskydningen var ganske umuligt for ham at komme bort med Fartøjet, idet han de første 10 Dage overhovedet ikke kunde komme i Land. Han havde bestemt Følelsen af, at hvis han overhovedet naaede at komme i Land, kom han ikke ombord igen, og den Mand, som han havde ombord, vilde saa blive skudt ned, hvorefter alt vilde blive stjaalet, ifølge den Fremgangsmaade, som ellers fulgtes i Riga. Tiden fra den 21. til den 26. Oktober hengik med Forhandlinger for at komme af Sted, og derved frelse Skibet fra at blive skudt i Sænk.

Fartøjet laa lige i Skudlinien, saaledes at det til Stadighed var udsat for Beskydning fra begge Sider. I Land var der en lettisk Skyttegrav fuld af lettiske Soldater ca. 15 Meter fra Fartøjet.

Paa Anledning af Fuldmægtig Rasmussen forklarer Kaptajn Jensen, at han, da han var i Land Lørdag den 25. og Søndag den 26. f. M. henvendte sig til Rederiets Repræsentant, Etatsraad Bornholdt, der udtalte, at han ganske rolig kunde afsejle. Han fulgtes nu med den danske Konsul omkring til forskellige Kontorer, idet han blandt andet ogsaa skulde have noget Proviant. Da han kom til Byens Kommandant, spurgte denne, om han var klar til at gaa og gjorde ham opmærksom paa, at han skulde have Tilladelse til at afgaa. I den paafølgende Tid var han, nemlig hele Lørdagen, sammen med Konsulen og om Søndagen alene, omkring paa de forskellige Kontorer, saasom Krigsministeriet, Havnekommandaturen, Havneforvaltningen og Toldboden, og endelig fik han Søndag Eftermiddag af Havneforvaltningen gennem Krigsministeriet Tilladelse til at sejle. Samtidig blev der telegraferet til de lettiske Tropper, der laa paa Dünas østlige Bred, om at lade Fartøjet passere. Derimod maatte han selv klare, hvorledes han vilde komme forbi Tyskerne, der laa paa den anden Bred. Fra tysk Side blev der iøvrigt ikke skudt paa Fartøjet, da de sejlede ud, udover at han hørte en enkelt Riffelkugle. Saavidt ham bekendt, blev der

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

ikke i den 10 Dages Periode fra den danske Konsuls eller fra Bornholdt Side gjort Forsøg paa at faa Fartøjet til at sejle bort og komme udenfor Skudlinien, men han anser ogsaa saadanne Forsøg for at have været udelukkede, idet det var umuligt at komme ombord.

Paa Anledning af Mægler Damkier-Petersen blev Kaptajn Jensen spurgt, om der i det Tidsrum, da Forbindelse med Skibet overhovedet var mulig, nemlig fra den 22. til den 26., overhovedet blev ydet ham nævneværdig Assistance fra Etatsraad Bornholdts Side, hvilket han besvarer benægtende med Tilføjende, at han selv maatte klare det hele, dog at han havde Assistance fra den danske Konsuls Side, navnlig ved at denne fulgte ham fra det ene Kontor til det andet.

Kaptajn Jensen forklarer yderligere, at han er temmelig sikker paa, at hvis han ikke havde faaet Fartøjet bort, saa snart det var ham muligt, saa vilde det være blevet skudt ned. Den amerikanske Mission skulde nemlig Lørdag den 25. og Søndag den 26. eller i Dagene deromkring over med Levnedsmidler til den lettiske Befolkning, og saa snart dette var sket, vilde Tyskernes Bombardement være blevet meget voldsommere. Dette ved han dog kun fra, hvad der er fortalt ham.

Mægler Damkier-Petersen bemærkede, at det var efter Samraad og i fuld Forstaaelse med »Krigsforsikringen for danske Skibe«, at han ved Telegram til Bornholdt beordrede Fartøjet bort fra Riga.

Den fremlagte Afskrift af den for Notaren i Libau den 1. d. M. optagne Protestakt blev oplæst for Kaptajn Jensen, der intet havde mod samme at bemærke, og i et og alt godkender dens Indhold.

Oplæst. Vedstaaet.

Kaptajn Jensen erklærer, at han om fornødent er villig til at bekræfte sin i Dag afgivne Forklaring med Lovens Ed, hvorefter han aftraadte.

Nu mødte 1. Styrmand Christian Herman Petersen, 63 Aar gl. Donkeymand Jens Christian Hansen, 51 Aar, Steward Max Emil Heinrich Poulsen, 42 Aar gl., Matros Theodor Marius Mikkelsen Hvid, 27 Aar gl., Letmatros Niels Christian Valdemar Knudsen, 18 Aar gl., Fyrbøder Nis Fallesen Nissen, 22 Aar gl., samt Fyrbøder Marius Frederik Jeppesen, 23 Aar gl. Endvidere mødte Maskinmester Boye Johannes Hay, 38 Aar gl.

De paagældende erklærer, at de udgør hele Besætningen paa S/S »Karnio«, at de alle har været med paa Rejsen til og fra Riga, samt at der under eller efter denne ingen er paa- eller afmønstret.

Det fremlagte Uddrag af Skibsjournalen blev oplæst for de mødte, som hver for sig erklærede, at dette stemmer. De bemærker dog alle, med Undtagelse af Matros Hvid, at de kun kender, hvad der passerede ombord i det Tidsrum, der ligger før og efter, at de opholdt sig i Land.

Med Hensyn til den Maskindel, som ifølge Journaltilførselen den 9. f. M. blev bragt i Land til Reparation, oplyser Maskinmester Hay, at det var en Reparation, der ordinært kun vilde tage 3—4 Timer. Efter at han var gaaet i Land, forsøgte han flere Gange at gaa ombord, men naaede kun ned i Nærheden af Skibet og maatte da trække sig tilbage, da de lettiske Soldater, som laa i Skyttegraven, truede med at skyde paa ham.

Fyrbøderne Jeppesen og Nissen var med.

Oplæst. Vedstaaet.

De mødte erklærede sig rede til at beedige deres Forklaring, hvorefter samtlige aftraadte med Undtagelse af Styrmanden, Maskinmesteren og Matros Hvid.

Kaptajn Jensen mødte paany, og bad Mægler Damkier-Petersen ham spurgt, om der, efter at den første Prams Indhold af Træ var indladet i Fartøjet, var flere Pramme med Last langs Fartøjets Side eller Last til Indladning fra Kajen.

Dette Spørgsmaal besvarer saavel Kaptajn Jensen som Styrmand Petersen benægtende, idet Kaptajn Jensen tilføjer, at da han kom i Land efter de 10 Dages Forløb, talte han med Repræsentanten, Etatsraad Bornholdts, Prokurist og spurgte, hvor-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

for der ikke var kommen mere Last, hvortil denne svarede, at der havde ikke kunnet bringes mere Last hen til Fartøjet paa Grund af Kugler.

Oplæst. Vedstaaet.

Kaptajn Jensen aftraadt.

Den fremlagte Oversættelse af den i Libau optagne Notarialprotest blev oplæst for Styrmand Petersen, Maskinmester Hay og Matros Hvid, der alle godkender samme og paa ethvert Punkt vedstaar dens Indhold.

Oplæst. Vedstaaet. Aftraadt.

Søforhøret og Søforklaringen sluttet.

Retten hævet Kl. 11 Formiddag.

Will. E. Nielsen.

H. P. C. Hansen. *C. A. Fink.*

De fremlagte Bilag lyder efter hverandre saaledes:

J. E. Damkier Petersen.

— — — — —

Kolding, den 8. November 1919.

Til
Kriminaldommeren i Kolding.

S/S »Karnio«, Kaptajn Jensen af Kolding, er Dags Dato ankommen hertil fra Middelfart, hvor den har losset en Partiladning Trælast fra Riga.

Efter at Skibet i Riga havde indtaget ca. 35 Stdr. Træ, begyndte et Bombardement paa Byen, og alt Arbejde standsedes. Mandskabet, med Undtagelse af Kaptajnen og en Matros, flygtede i Land og henvendte sig til det danske Konsulat, der — som Krigsflygtninge — anviste dem Opholdsrum i Byen. I 16 Dage blev Skibet beskudt, og adskillige Kugler rundt omkring paa Fartøjet vidner endnu om Bombardementets Heftighed. Først efter de 16 Dages Forløb lykkedes det Kaptajnen ved Konsulatets Hjælp af faa Mandskabet ombord, og da der fremdeles ikke var mere Ladning til Skibet, hverken fra Kaj eller Pram, og de i Certepartiet stipulerede Liggedage og Overliggedage forlængst var overskredne, gav jeg, efter Samraad med »Krigsforsikringen for danske Skibe«, i hvilken Institution Skibet er krigsforsikret, Kaptajnen telegrafisk Ordre til, hvis muligt, at se at slippe bort fra Riga og afgaa til Libau for Ordre, for derved at frelse Mandskab og Skib.

I den Anledning anmeldes herved Søforhør, og anmoder jeg om, at der i Forbindelse med Søforhøret maa blive optaget Søforklaring til Belysning af forskellige Spørgsmaal, bl. a. i Anledning af det Erstatningskrav, jeg ønsker at gøre gældende overfor Befragteren, Hr. Svend Gottlieb, for Dødfragt af 155 Stdr. efter en Fragtrate af 110 Kr., samt for Liggedagspenge etc. i Henhold til Certepartiet.

Jeg vedlægger Uddrag af Skibsdagbogen samt Journalen, Fortegnelse over Mandskabet, Certepartiet og Skibets Maalebrev.

Damperen tilhører Rederiaktieselskabet »Kolding«, for hvilket Selskab jeg er korresponderende Redei.

Deres ærbødige

J. E. Damkier Petersen.

Endvidere fremsendes Uddrag af den i Libau afholdte Søforklaring.

Fremlagt ved Søforhør og Søforklaring i Kolding Købstads samt Kolding, Jerlev, Andst og Slaugs Herreders Ret 12. Novbr. 1919.

Will. E. Nielsen.

Uddrag af S/S »Karnio«s Folkeliste.

Fører Hans Christian Jensen, født 1874. Dansk.

1. Styrmand Christian Hermann Pedersen, født 1856. Dansk.

1. Mester Boje Johannes Hay, født 1881. Dansk.

Donkeymand Jens Christian Hansen, født 1868. Dansk.

Steward Max Emil Heinrich Paulsen, født 1877. Dansk.

Matros Theodor Marius Mikkelsen Hvid, født 1892. Dansk.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Letmatros Niels Christian Valdemar Knudsen, født 1901. Dansk.

Fyrbøder Niels Fallesen Nissen, født 1897. Dansk.

Fyrbøder Marius Frederik Jeppesen, født 1895. Dansk.

Fremlagt ved Søforhør og Søforklaring i Kolding Købstads samt Kolding, Jerlev Andst og Slaugs Herreders Ret 12. Novbr. 1919.

Will. E. Nielsen.

Udtog af Skibsjournalen.
S/S »Karnio«.

Fredag den 26. Septbr. Kl. 3 afgik fra Præstø assisteret af Lods og Slæbedamper, gik ud af Bugten, svajede Skibet rundt. Fik Kompasset korrigeret.

Kl. 5 færdig. Fortsatte Rejsen.

Lørdag den 4. Oktbr. Kl. 6,20 Fm. fik Lods ombord, lettede med det samme og stod op imod Riga. Kl. 7,50 ankom til Riga, fortøjede paa anvist Plads assisteret af Slæbedamper. Repræsentanter fra Hr. P. Bornholdt ombord, som medtog Manifest og Konossement. Paa Forespørgsel af Kaptajnen, hvornaar Skibet kunde begynde at losse, da alt fra Skibets Side var klar til at begynde med det samme, blev der svaret, at Papirerne over Ladningen først kunde blive klar, saa Losningen tidligst kunde begynde Mandag Morgen. Toldvæsenet, Havnepolitiet og Kommandanturen ombord til Eftersyn og Revision.

Søndag den 5. Oktbr. Helligdag. Vagtsmand for Natten.

Mandag den 6. Oktbr. Lossede fra Kl. 8 Fm. til Kl. 5 Em. Havde Spilmand fra Land og Mand til at stoppe af i Nr. 1, da Motorspillet ikke kunde hive med Wire. Lossede ialt 812 Fade Olie og Petroleum samt 10 Jerndrums i Land. Vagtsmand for Natten.

Tirsdag den 7. Oktbr. Lossede fra Kl. 8 Fm. til Kl. 4¼ Em., da Lasten var ude; havde ialt losset 1,280 Fade Olie, 260 Fade Petroleum og 10 Drums Benzin alle i ubeskadiget Stand. Kl. 5½ forhalede fra Toldboden til anvist Lasteplads assisteret af Lods, Slæbedamper og Baadmand, færdig Kl. 7 Em. Havde 1 Spilmand fra Land og 1 Mand til at stoppe af i Nr. 1, da Motorspillet ikke kunde hive med Wire.

Onsdag den 8. Oktbr. Meldte Skibet lasteklar Kl. 9 Fm., der blev svaret, at der muligvis ingen Last kom langs Siden i Dag, da Afladeren ifølge Skik og Kotume i Riga havde 24 Timers Frist, efterat Skibet var meldt lasteklar. Kl. 8½ Em. kom en Pram med Planker langs Siden.

Torsdag den 9. Oktbr. Bragte en Maskindel i Land til Reparation. Lastede Planker fra aaben Pram fra Kl. 8 Fm. til Kl. 5 Em. (4,502 Stk.), Prammen færdig, ca. 35 Stdr. Afladeren var ombord og forklarede, at næste Morgen før Arbejdstid skulde der være en Pram langs Siden med Planker og Brædder.

Fredag den 10. Oktbr. Kl. 8 Fm. begyndte en meget hæftig og vedvarende Beskydning af Byen, saavel med Maskin- som sværere Skyts. Granater eksploderede paa begge Sider af Skibet og foranfor og agterfor samme. Kugler fra Maskinskytset ramte Overbygningen og det Opstaaende og gik igennem, saa det begyndte at være livsfarligt at opholde sig ombord. Hver Mand af Besætningen fik sin Søfarts- og Afregningsbog udleveret. Kl. 10 Fm. flygtede Styrmanden i Land, han turde ikke være ombord længere. Skydningen vedvarer. Kl. 3 flygtede Resten af Besætningen i Land med Undtagelse af Føreren H. C. Jensen og Matros Theodor Hvid. Det var nu livsfarligt at opholde sig ombord. Kuglerne peb igennem Overbygningen midtskibs, samt Skorstenene og Luftrørene, den staaende og løbende Riggning, Girde og Hangerblokke, Masterne, Lossebommene og Lossehangerne blev mere eller mindre ramponeret og beskadiget af Kugleregnen. Mandskabet, som var flygtet i Land, fik Anvisning til at søge den danske Konsul. Skibs- og Maskindagbogen samt Regnskabsbøgerne blev bragt i Land til den danske Konsul for Opbevairng. Føreren og Matros Hvid gik ned i Lasten og opholdt sig der samt sov der om Natten. Gjorde Lasten saa

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

skudsikker som mulig med Planker. Holdt det danske Flag hejst baade Dag og Nat. Ingen Lastning paa Grund af fjendtlig Aktion.

Lørdag den 11. Oktbr. Opholdt sig i Lasten hele Dagen og Natten. Ingen Lastning paa Grund af fjendtlig Aktion. Meget hæftig Skydning; en Kugle gik igennem St. B. Baad og Styrehuset. Det danske Flag hejst baade Dag og Nat.

Søndag den 12. Oktbr. Fik Kugler igennem Dækhuse og Skanseklædningen for. Opholdt os i Lasten det meste af Dagen, sov der om Natten. Hæftig Skydning. Det danske Flag hejst baade Dag og Nat.

Mandag den 13. Oktbr. Hæftig Skydning. Opholdt os i Lasten det meste af Dagen, sov der om Natten. Ingen Lastning paa Grund af fjendtlig Aktion. Det danske Flag hejst baade Dag og Nat.

Tirsdag den 14. Oktbr. Hæftig Skydning. Fik flere Kugler igennem Overbygningen. Opholdt os i Lasten det meste af Dagen, sov der om Natten. Kl. 8 Em. kom 2 lettiske Soldater ombord og vilde skyde fra Skibet, de blev straks vist i Land igen. Ingen Lastning paa Grund af fjendtlig Aktion. Fortøjningerne ramponeret af Kugler. Det danske Flag hejst baade Dag og Nat. Storsejlet er ogsaa beskadiget af Kugler.

Onsdag den 15. Oktbr. Opholdt os i Lasten og under Overbygningen, sov i Lasten om Natten. Ingen Lastning paa Grund af fjendtlig Aktion. Det danske Flag hejst baade Dag og Nat.

Torsdag den 16. Oktbr. Opholdt os under Overbygningen og i Lasten om Natten. Skydningen var ikke saa hæftig. Ingen Lastning paa Grund af fjendtlig Aktion. Det danske Flag hejst baade Dag og Nat.

Fredag den 17. Oktbr. Som foregaaende Etmaal.

Lørdag den 18. Oktbr. Som foregaaende Etmaal.

Søndag den 19. Oktbr. Som foregaaende Etmaal.

Mandag den 20. Oktbr. 1. Mester og Donekymanden kom ombord med Maskindelen, som havde været i Land til Reparation. Opholdt os under Overbygningen, sov i Lasten om Natten. Ingen Lastning paa Grund af fjendtlig Aktion.

Tirsdag den 21. Oktbr. 1. Mester og Donkeymanden kom ombord og blev ombord. De samlede og gjorde Maskinen i sejlklar Stand. Maatte opholde os under Overbygningen. Alle Mand sov i Lasten om Natten. Ingen Lastning paa Grund af fjendtlig Aktion.

Onsdag den 22. Oktbr. Opholdt os i Lasten og under Overbygningen om Dagen, sov i Lasten om Natten. Var i Land hos den danske Konsul samt hos Hr. Bornholdt. Havde 2 danske Flag hejst baade Dag og Nat. Ingen Lastning paa Grund af fjendtlig Aktion.

Torsdag den 23. Oktbr. Var i Land hos den danske Konsul samt hos Bornholdt. Forespurgte om det ikke vilde være bedre at søge at bringe Skibet til Windau, og om der ikke fandtes en Ladning til Skibet der. Der blev svaret, at i Windau fandtes ingen Last at faa. Sov i Lasten om Natten. Ingen Lastning paa Grund af fjendtlig Aktion. Havde 2 danske Flag hejst baade Dag og Nat.

Fredag den 24. Oktbr. Var i Land hos den danske Konsul og hos Bornholdt. Fik igennem Bornholdt telegrafisk Ordre fra Rederiet at afgaa til Libau. Forespurgte Besætningen, som nu opholdt sig hos den danske Konsul, om de turde gaa med Skibet til Libau; lidt efter lidt turde de nok gaa med. Der blev lovet dem, at Hyren skulde faa Lov til at dreje for den Tid, de havde været i Land.

Lørdag den 25. Oktbr. Om Formiddagen kom Besætningen ombord. Var hos den danske Konsul og med denne rundt i de forskellige Krigs- og Handelsdepartementer og Kommandanturen for at faa Tilladelse til, at Skibet kunde afsejle fra Riga samt faa Proviant ombord til Rejsen til Libau. Ingen Lastning paa Grund af fjendtlig Aktion. Havde 2 danske Flag hejst baade Dag og Nat.

Søndag den 26. Oktbr. Da der trods

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Forespørgsler ingen Last kom langs Siden, og Liggedagene og Overliggedagene var udløbne, blev det besluttet at bringe Skibet bort fra Riga og dermed frelse det fra at blive skudt i Sænk. Var i Land for at faa Tilladelse til at afgaa fra Riga, fik denne Kl. 1½ Em. fra Havnekommandanturen. Havde 2 danske Flag hejst. Kunde hverken faa Lods til Bolderaa eller Minelods til Minefelterne i Rigabugten. Ingen Konossementer undertegnet i Riga. Kl. 1,45 afgik fra Riga uden Lods. Kl. 2½ hejste Lodsflaget for Lods ved Bolderaa. 2,45 stoppede ved Bolderaa, manøvrerede rundt der til Kl. 3,25, men der kom hverken Lods eller Havnepoliti ombord. Prajede en engelsk Krydser, og der blev svaret, at vi godt kunde afsejle. Fortsatte Rejsen med det samme. 5,25 pass. den yderste Minebøje tæt om St. B., satte Loggen og Lanternerne.

Tirsdag den 28. Oktbr. Fortøjede paa anvist Plads i Libau Havn. Havde Havnepolitiet og Toldvæsenet ombord. Blev indklareret. Var i Land og telegraferede til Rederiet. Meldt Skibet lasteklart. Begærede at aflægge Protest hos Notarius publicus Den danske Konsul var nærværende. Der var ingen Last at faa i Libau.

Onsdag den 29. Oktbr. Ingen Last. Om Eftermiddagen kom Repræsentant fra Hagen Jørgensen ombord og meddelte, at Skibet skulde laste til København fra Hagen Jørgensen.

Torsdag den 30. Oktbr. Var i Land og forespurgte, om Lastningen snart kunde begynde. Der blev fra Hagen Jørgensens Repræsentant svaret, at den endelige Ordre angaaende Indladningen af Træet endnu ikke var ankommet.

Fredag den 31. Oktbr. Fik samme Svar som foregaaende Dag angaaende Indladningen af Træ, stadig ingen Last at faa. Meddelte Hagen Jørgensens Repræsentant, at Skibet vilde afgaa fra Libau senest Søndag Formiddag, hvis der til den Tid ingen Ordre var ankommen for Indladningen af Træet.

Lørdag den 1. Novbr. Kl. 12,30 Em. var Føreren H. C. Jensen, Styrmanden C. Petersen, 1. Mester B. Hay og Matros Th. Mikkelsen Hvid til Søforklaring og Protest hos Notarius Publicus angaaende Skaden, Skibet havde lidt i Riga, Opholdet der, Tidsspildet, forøgede Udgifter o. s. v. Den danske Konsul og Vidne var tilstede ved Søforklaringen. Ingen Ordre for Indladningen.

Søndag den 2. Novbr. Var i Land hos Hagen Jørgensens Repræsentant. Ingen Ordre for Indladningen. I Samraad med Bornholdts blev det bestemt, at Skibet skulde afgaa fra Libau, da der ingen Last fandtes. Engelsk Officer ombord for Eksamination. 11,30 afgik fra Libau med Lods ombord assisteret af Baadmand. Løb langs en engelsk Destroyer, fik Tilladelse til at sejle. Skibet slingrer voldsomt og tager svære Overhalinger.

Torsdag den 6. Novbr. Kl. 10 ankom til Middelfart, blev indklareret, meldte Skibet losseklar.

Fredag den 8. Novbr. Kl. 12,20 afgik fra Middelfart uden Lods. Kl. 2½ ankom til Kolding og fortøjede paa anvist Plads.

Kolding, den 10. Novbr. 1919.

H. C. Jensen.
Fører.

Fremlagt ved Søforhør og Søforklaring i Kolding Købstads samt Kolding, Jerlev, Andst og Slaugs Herreders Ret 12. Novbr. 1919.

Will. E. Nielsen.

Oversættelse.

Stempel 6 Rubler.

Udskrift
af Notar i Libau Friederich Rudolphs Søn Johswichs Protokol for Aaret 1919. Siderne 34 og 35 Nr. 20.

I Aaret 1919 den 1. November mødte hos mig, Notar i Libau Friederich Rudolphs Søn Johswich, i mit Kontor, beliggende i Ungerstrasse Nr. 8, Kaptajnen paa den danske Damper »Karnio«, Hans Christian Christians Søn Jensen, første Styrmanden Christian Herman Jørgens Søn Pedersen,

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

første Maskinmester Boje Johannes Carls Søn Hay og Matrosen Theodor Marinus Mikkelsen Peters Søn Hvid fra samme Damper, mig personlig ubekendte, ledsaget af de mig personlig bekendte Vidner, som skal bekræfte disses Identitet og lovlige Retsevne til at fuldbyrde retslige Handlinger: den danske Undersaat, dansk Konsul i Libau Alfred Johans Søn von Hadeln og Borger Johann Ewalds Søn Bicke, bosiddende i Libau, von Hadeln i Baderstrasse Nr. 49 og Bieke i Nikolajstrasse Nr. 4, med den Erklæring, at de, Søfolkene, paa Grundlag af Skibsjournalen og støttende sig paa den hos mig, Notaren, den 28. Oktober d. A. af Kaptajnen kundgjorte Anmeldelse af en Søprotest, ønsker at afgive en notarial, formel Søforklaring angaaende Begivenhederne paa Rejsen fra Præstø til Riga med en Ladning Petroleum og Petroleumsolie, i Riga og paa Rejsen fra Riga til Libau med en partiel Ladning Træ, af følgende Indhold under Eds Aflæggelse:

»Den 26. September Aar 1919 havde vi i Præstø lastet 1,239 Tønder Petroleum og Petroleumsolie i Lasten og 300 Tønder Petroleum og Petroleumsolie og 10 Jern Drums Benzin paa Dækket. Ladningen var behørig stuvet og fastgjort saavel i Lasten som paa Dækket, og Skibet var i sødygtig Stand. Vi forlod Præstø Kl. 3 Efterm. og tiltraadte Rejsen til Riga. Vi havde sydlig Vind. Den 30. September fik vi en Lods ombord og ankrede op indenfor Bølgebryderen ved Windau Kl. 12 Middag. Da Stormen senere steg til en Styrke af 10, gik vi ind i Havnen. Den 2. Oktober forlod vi Windau med en Minelods ombord Kl. 5 Morgen, og den 3. Oktober ankrede vi om Aftenen Kl. 7 paa Reden ved Bolderaa. Den 4. Oktober gik vi videre til Riga, hvor vi ankrede op Kl. 7,50 Morgen. Den 6. Okt. begyndte vi at losse og havde den 7. Okt. losset hele Ladningen i ubeskadiget Stand, forhalede til Ladepladsen og var Kl. 7 Aften rede til at modtage Ladning. Den 9. Okt. lastede vi fra Kl. 8 Morgen til 5 Efterm. fra en Pram 4,502 Planker eller ca. 35 Stdrt. Den 10. Okt. Kl. 8 Morgen begyndte en hæftig Beskydning af Byen, saavel med Maskingeværer som ogsaa med sværere Skyts. Granaterne exproderede fra alle Sider tæt ved Skibet. Maskingeværernes Kugler traf Overbygningen og slog igennem, saa at det var livsfarligt at blive ombord. Hver Mand af Besætningen fik sin Søfarts- og Afregningsbog udleveret. Kl. 10 Morgen flygtede Styrmanden i Land. Beskydningen vedvarede. Kl. 3 Efterm. flygtede Resten af Besætningen med Undtagelse af Kaptajnen og Matrosen Hvid. Det var nu livsfarligt at blive ombord. Kuglerne gik nu gennem Overbygningen midtskibs, gennem Skorstenen, gennem Luftrørene og igennem overalt og beskadigede Skibet betydeligt. Det flygtede Mandskab blev anvist at opsøge den danske Konsul, ligeledes blev Skibsjournalerne og Regnskabsbøgerne bragt til Konsulatet. Kaptajnen og Matrosen Hvid opholdt sig i Skibslasten. Vi havde det danske Flag hejst Dag og Nat. En Lastning kunde ikke finde Sted. Fra den 11. til den 19. Okt. uforandret. Skydningen blev fortsat, ingen Lastning. Den 20. Okt. bragte Maskinmesteren og Donkeymanden en Maskindel, som var blevet bragt i Land til Reparation, tilbage. Ingen Lastning. Den 21. Okt. blev Maskinen istandsat, ellers uforandret; første Maskinmester og Donkeymanden blev ombord. Den 22. og 23. Okt. alt uforandret, ingen Lastning. Kaptajnen var gaaet i Land til Konsulatet og Mægleren, hvor han erfarede, at der ikke var nogen Ladning at faa i Windau. I Riga blev der stadig ingen Ladning givet. Den 24. Okt. var Kaptajnen atter gaaet i Land, og vi fik fra Rederiet telegrafisk Ordre til at gaa til Libau. Den 25. Oktober kom Besætningen tilbage, stadig ingen Lastning. Den 26. Okt. fik vi Kl. 1,30 Efterm. takket være den danske Konsuls Hjælp, Tilladelse til at forlade Riga. Vi gjorde alt rede til at afgaa, dog kunde vi hverken faa Lods til Bolderaa eller Minelods til Riga-Bugten. Kl. 1,35 Efterm. forlod vi Riga uden Lods. Vi stoppede ved Bolderaa, dog kom hverken Lods eller Havnepoliti ombord. Vi signaliserede til en engelsk Krydser, som med-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

delte os, at vi kunde sejle, og saa afsejlede vi straks. Under Beskydningen havde vi først hejst et Flag og senere to Flag. I Riga blev der ikke undertegnet noget Konossement. Den 27. Okt. passerede vi Runø og gik den 28. Okt. Kl. 11,30 Morgen ind i Libaus Havn, hvor Skibet Kl. 12,10 Efterm. blev fortøjet ved Kajen. Paa Grundlag af det ovenfor anførte protesterer vi hermed mod samtlige Omkostninger, Skade, Tidstab og saa videre, som er tilføjet os og opstaaet for os og endnu kan opstaa for os og henholdsvis Damperen eller dennes Rederi ved de ovennævnte Omstændigheder, og forbehølder os alle ved Loven sikrede Rettigheder. Indholdet af denne Akt blev oplæst for de nævnte Søfolk i Overværelse af de ovennævnte Vidner og efter Godkendelse af denne og den Erklæring, at de af fri Villie under Edsaflæggelse ønsker at fuldbyrde denne Akt og forstaar sammes Mening og Betydning, blev denne indført i Protokollen, af hvilken den paa ny i samme Orden blev oplæst. Udskriften paa et med Stempelskat til et Beløb af 6 Rubler betalt Papir skal udleveres Kaptajnen Hans Christian Christians Søn Jensen og Afskrifter til alle i Sagen interesserede Personer.

Hans Christian Jensen.

Christian Herman Pedersen.

Boje Johannes Hay.

Theodor Marinus Mikkelsen Hvid.

Jeg undertegnede, Præst for den ev-lut. hellige Trefoldighedskirke i Libau bevidner hermed, at de i denne Akt omtalte Søfolk til Bekræftelse af det ovenanførte i Dag er blevet taget i Ed af mig.

Pastor *Wilhelm Grass.*

Herved fungerede vi som Vidner og bekræfter de ovennævnte Søfolks Identitet og lovlige Retsevne til at foretage retslige Handlinger.

Borger *Johann Ewalds Søn Bieke.*
Dansk Undersaat, dansk Konsul i Libau.

Alfred Johans Søn von Hadeln.

Notar *Fr. Johswich.*

Paa den første Side er Ordet »Ladung« (Ladning) overstreget, paa anden Side er Ordet »dänische« (danske) forbedret og paa tredie Side er Ordet »Dänischer« (dansk) forbedret.

Denne Udskrift, Ord for Ord overensstemmende med Original-Akten, er indført i Registeret for Aaret 1919 under Nummer 1419 og udleveret Kaptajnen paa den svenske Damper »Karnio« Hans Christian Christians Søn Jensen den 1. November 1919.

Notar *Fr. Johswich.*

L. S.

Ovenstaaende attesteres at være en nøjagtig Oversættelse af Originalen i det tyske Sprog, der har været mig forelagt.

Ingrid Boss.
Kgl. aut. Translatrice og Tolk.

Kolding 11. Nov. 1919.

Fremlagt ved Søforhør og Søforklaring i Kolding Købstads samt Kolding, Jerlev, Andst og Slaugs Herreders Ret 12. Novbr. 1919.

Will. E. Nielsen.

»Karnio«s
Rederi: J. Damkier-Petersen. Kolding.
Reg. Tonn. Br.: 267.
Reg. Tonn. Net.: 200.
Bygningssted: Wiborg.
Bygningsaar: 1917.
Materiale: Fyr.
Klasse: —

---

323. 2m. Fiskerfartøj »ELIEZER« af Esbjerg.

Minesprængt i Graadyb den 23. Oktober 1919. 4 Omkomne.

Udskrift af Retsbogen for 86. Retskreds, Esbjerg Købstad m. v.

Aar 1919 den 3. November Formiddag Kl. 10 blev Retten sat paa Tingstedet i Esbjerg, administreret af Dommer Esmann med Søretsmedlemmerne, Lodsoldermand *S. H. Ibsen* og Kaptajn *P. M. Degn,* hvor da foretoges:

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Nr. 30/1919. Søforklaring og Søforhør i Anledning af, at Kutter af Esbjerg E. 249 »Eliezer« er minesprængt den 23. Oktober 1919.

Retsmødet var offentligt.

Kaptajn Jens Jørgensen Petersen mødte som Reder for Fiskeri A/S »Graadyb«, der var Ejer af E. 249 og begærede Søforklaring afholdt.

Han fremlagde Rapport af 24. f. M.

Rapporten er saalydende:

Esbjerg Politistation.

Rapport.

Fred. d. 24. Okt. 1919.

Forretningsfører Ejner Petersen, 25 Aar gl., boende Strandbygade 23, indfandt sig D. Em. Kl. 2½ her paa Stationen og anmeldte, at Fiskekutteren »Eliezer« E. 249 af Esbjerg rimeligvis er forulykket.

Anmelderen forklarer nærmere, at han støtter sin Formodning om Ulykken i den Omstændighed, at et Stykke af Fartøjets Skanseklædning er drevet i Land ved Hjerting, hvor Anmelderen har opfisket Stykket og bragt det hjem. Paa dette Stykke findes der Brudstykker af Bogstavet »E«, Tallene »2« og »4«, hvorfor Anmelderen ikke er i Tvivl om, at dette Stykke er en Del af Fartøjets Nummerbrædt. Endvidere er der af Fisker Mads Sørensen af Hjerting opfisket en Søfartsbog af Vandet tilhørende Fisker Marinus Sørensen, der er forhyret med Fartøjet. Der kan derfor ikke være nogen Tvivl om, at Fartøjet er forulykket, og Anmelderen formoder, at dette er sket ved en Minesprængning.

Formeldte Mads Sørensen har forklaret for Anmelderen, at han i Aftes ved 11 Tiden saa en Ildsøjle i Farvandet mellem Skallingen og Fanø, og straks derefter hørte han en Eksplosion, hvorfor han antog, at der da skete en Minesprængning.

»Eliezer« er gaaet fra Esbjerg Havn afvigte Onsdag Morgen for at gaa paa Fiskeri i Nordsøen, og den er i Aftes iagttaget af Mandskabet paa Kutteren »Bethel« E. 202 udfor Skallingen antagelig for indgaaende.

Den forulykkede Kutter føres af Fiskeskipper Petersen af Svendborg. Anmelderen ved dog intet i Øjeblikket om paagældendes nærmere Bopæl og Familieforhold. Foruden Skipperen havde Kutteren en Besætning paa 3 Mand.

Kutteren ejes af Rederiet »Graadyb« med Fiskecksportør Petersen som Reder.

Anmelderen, der er ansat som Forretningsfører for Rederiet, lover at skaffe nærmere Underretning om, hvem der var forhyret med den forulykkede Kutter.

Anmelderen oplyser, at den forulykkede Kutter er krigsforsikret for 9,700 Kr. i »Krigsforsikring for danske Skibe«, for hvilket Selskab Kaptajn Anthonisen, Tordenskjoldsgade, er Repræsentant.

Anmelderen afleverede den opfiskede Søfartsbog, der vedlægges.

Vald. Berg.
P. B. 9.

Kontinuation af s. D.

Dags Eftermiddag Kl. 5¼ mødte Arbejdsmand Jesper Hansen Richardsen, 39 Aar gl. og ikke straffet, boende Jyllandsgade 65, der forklarede, at han med et Arbejdshold paa 5 Mand har arbejdet paa Skallingen for Vandbygningsvæsenet, ved hvilket han er ansat. De sejlede i Morges med Havnens Motorbaad til Arbejdsstedet og observerede da i Farvandet mellem Skallingen og Fanø en Drivmine. Minen var nærmest ved Skallingen ca. 25 Meter fra Land. Denne Begivenhed har Komparenten indberettet til Stationsofficeren.

I Middagspavsen gik Komparenten Kl. 12,20 en Tur paa Stranden sammen med en Arbejdskammerat, og de opdagede da ca. 100 Meter fra Land lidt syd for Ruinen af Skallingens gamle Fyrtaarn noget Vragtømmer, der flød paa Vandet. De gik saa i Havnens Motorbaad og sejlede ud til Stedet, hvor de fandt en Mast, der var i to Stykker, og Gaflen til et Storsejl, 2 Kæser og en Slingrebom, der var bunden til Mastestumperne og en Trævl af en gammel Fok, samt et Stykke af en Skanseklædning, hvorpaa fandtes Brudstykkerne af Bogstavet »E«, derefter et Punktum, et Brudstykke af

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

et Total, og et Brudstykke af Stammen paa et 1-, 4- eller 7-Tal. Til Vragstykkerne var befæstet noget Tovværk og nogle Blokke. De slæbte det hele med Motorbaaden ind i Skallinghul og bjergede det op paa en Flaade, hvor det nu beror med Undtagelse af Brudstykket af Skanseklædningen, som Komparenten har bragt med her til Esbjerg og medbringer her til Politistationen. Komparenten kan ikke sige noget om, til hvilket Fartøj de foran omforklarede Vragstykker hører, men da han efter Ankomsten til Esbjerg Havn har hørt om Kutteren »Eliezer«s Minesprængning, er han ikke i Tvivl om, at det Vragstykke, de har fundet, hidrører fra dette Fartøj.

Paa det Sted, hvor Vragstykkerne laa, var der ca. 5 Meter Vand, og Strømmen var paa det Tidspunkt, da de fandt det, for Indgaaende.

Komparenten saa ingen Lig i Nærheden og kan iøvrigt ikke give yderligere Oplysninger.

Oplæst. Godkendt. Aftraadt.

Vald. Berg.
P. B. 9.

Kontinuation d. 25. Oktober 1919.

Dags Fm. mødte Fiskeskipper Lauge Eli Nielsen, 35 Aar gl. og ikke straffet, boende Vesterhavsgade 11, der forklarede, at da han i Gaar Fm. ved Tiden ankrede med sit Fartøj »Eva Marie« E. 339 ca. ¼ Sømil fra Land syd for Ruinen af det gamle Skalling Fyr, fik han en Del Vraggods i Ankeret, saaledes at han havde Besvær med at faa det løs. Da han fik Ankeret op, viste det sig, at det var et Vod, der havde faaet fat i Ankeret. Imellem Voddet og noget Tovværk, der hængte ved dette, var der en Vragstump. Han var derfor klar over, at der paa dette Sted laa et Vrag. Han tog Voddet med sig ind til Esbjerg Havn, hvor han ankom i Gaar Em. ved 2½ Tiden, og da han hørte om »Eliezer«s Forlis, viste han Voddet til Fiskeexportør Pedersens Søn, og denne mener i Voddet at genkende »Eliezer«s Vod. Han har endnu Voddet ombord i sit Fartøj. Natten mellem Torsdag og Fredag laa han til Ankers ca. 1 Sømil fra det Sted, hvor han fandt Voddet, men han har ikke hørt nogen Explosion. Han sov dog haardt, og der kan godt være sket en Explosion, uden at han har hørt det.

Oplæst. Godkendt. Aftraadt.

Saa mødte Fisker Johannes Ager, 24 Aar gl. og ikke straffet, boende Jernevej Nr. 4. Han forklarede, at han sammen med forrige Komparent var ombord paa »Eva Marie«, da de fandt Voddet. Iøvrigt forklarer han overensstemmende med forrige Komparent, og vedtager dennes Forklaring som sin egen.

Oplæst. Godkendt. Aftraadt.

Saa mødte Fiskeskipper Hans Boel, 39 Aar gl. og ikke straffet, boende Niels Julsgade 6, der forklarer, at han er Fører af Fiskekutteren »Bethel« E. 202.

Torsdag Em. Kl. ca. 3, da han befandt sig ca. 15 Kvartmil S. V. S. af Graadyb, prajede han Kutteren »Eliezer«, der hører til samme Selskab som Komparentens Fartøj. Komparenten spurgte Føreren paa »Eliezer«, som han iøvrigt ikke kender, om de kunde tage nogen Fisk paa det Sted, hvor de befandt sig, og hertil svarede Føreren, at de havde haft 20 Torsk i et Træk og 10 i et andet. Komparenten besluttede sig imidlertid til at gaa ind efter Esbjerg, og da han havde sejlet ca. 2 Kvartmil, saa han, ogsaa »Eliezer« lettede og sejlede ind efter. Han saa derefter, at »Eliezer« ankrede op ca. 1 Kvartmil syd for Ruinen af det gamle Skalling Fyr. Komparenten fortsatte Sejladsen til Esbjerg Havn, hvor han ankom Kl. 6 Torsdag Em.

Han ved intet om, hvor stor en Last »Eliezer« havde ombord.

Oplæst. Godkendt. Aftraadt.

Saa mødte Fisker Marius Gregersen, 17 Aar gl. og ikke straffet, boende Jyllandsgade 43. Han forklarede, at han er forhyret med »Bethel«, hvorefter han afgav en med forrige Komparent samstemmende Forklaring, som han vedtager som sin egen.

Oplæst. Godkendt. Aftraadt.

Saa mødte Fiskeskipper Johannes Jensen, 44 Aar gl. og ikke straffet, boende

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Havnegade 116. Han forklarede, at han Torsdag Em. ved 5½ Tiden med sit Fartøj passerede Graadyb. Ca. 1 Kvartmil syd for Ruinen af det gamle Skalling Fyr havde Kutteren »Eliezer« ankret op. Inden de kom hen til »Eliezer« vinkede Føreren paa »Eliezer«, der er en Svoger til Komparenten, om at komme hen til dem, hvorfor Komparenten med sit Fartøj sejlede hen til dem. Komparentens Svoger fortalte saa, at han havde fisket 200 kg Torsk, og at han næste Morgen vilde ud paa det samme Sted for at fortsætte Fiskeriet. Komparenten, der havde Last ombord, sejlede ind til Esbjerg Havn, hvor han ankom ved 6½-Tiden, og han har ikke senere set eller hørt noget til »Eliezer«. Han har i Gaar hørt om Ulykken, og er klar over, at det er »Eliezer«, der er minesprængt Torsdag Aften ved 11-Tiden.

Komparenten oplyser, at Føreren paa »Eliezer« er hans Svoger. Hans fulde Navn er: Frans Pedersen, han er gift og har Bopæl i Cort Adlersgade 15 A.

Iøvrigt kan Komparenten ingen Oplysning give om det øvrige Mandskab.

Oplæst. Godkendt. Aftraadt.

Saa fremstod Fisker Ingel Marius Hansen, 33 Aar gl. og ikke straffet, boende Cort Adlersgade 15. Han forklarede, at han er forhyret med forrige Komparents Fartøj, hvorefter han afgav en med forrige Komparent samstemmende Forklaring, som han vedtager som sin egen.

Oplæst. Godkendt. Aftraadt.

Saa mødte Anmelderen, Forretningsfører Ejner Pedersen, der forklarede, at han er kommen i Besiddelse af det forulykkede Fartøjs Maalerbrev. Det er funden mellem noget inddreven Vraggods ved Hjérting Strand og derefter overleveret til Komparenten. Han afleverede det paagældende Maalerbrev, der toges i Bevaring ved Rapporten.

Komparenten oplyser, at han nu har faaet konstateret, hvem der var ombord i den forliste Kutter, nemlig:

1. Fiskeskipper Frans Pedersen, Cort Adlersgade 15 A.

2. Fisker Torsten Hansen Bech, Vardevej 3.

3. Fisker Valdemar Schmidt, H. C. Ørstedsgade 8.

4. Fisker Marinus Sørensen, Norgesgade 21.

1. og 2. vare gifte, medens 3. og 4. ugifte.

1. Jeg har derefter henvendt mig til de forulykkedes Familie. Fiskeskipper Frans Pedersens Hustru, Margrete Pedernille f. Jensen, oplyste, at hendes Mands fulde og rette Navn er som anført, og at han er født den 23. September 1890 i Svinø, Kjøng Sogn. De blev gift den 24. Januar 1919, men der er ingen Børn i Ægteskabet.

2. Fisker Torsten Hansen Bechs Hustru, Karna f. Nielsen, oplyste, at hendes Mands fulde og rette Navn er som anført, og at han er født den 21. Februar 1873 i Gjesing Brøndum Sogn. I Ægteskabet er 11 Børn i Alderen fra 26 til 5 Aar, hvoraf 5 ukonfirmerede.

3. Fisker Valdemar Schmidts Fader, Arbejdsmand Vilhelm Schmidt, oplyste, at hans Søns fulde og rette Navn er Valdemar Schmidt, og at han er født den 14. Marts 1901 i Esbjerg. Han var ugift.

4. Jeg har derefter henvendt mig til Fisker Marinus Sørensens Logisværtinde, Frk. Oline Sørensen, 46 Aar gl., der forklarer, at Fisker Marinus Sørensen har boet hos hende i ca. 3 Maaneder. Hun kender ikke hans Slægt, men ved dog, at hans Moder er Enke og bor i Holstebro. Sørensen har efterladt sig en Kuffert og noget Tøj, men en Kammerat af ham, som Komparenten ikke kender, men som har lovet at underrette Sørensens Moder, har lovet at sende Sørensens Tøj hjem.

Paagældende Sørensens Søfartsbog, der er vedlagt Rapporten, udviser, at hans fulde Navn er Marinus Sørensen, og at han er født den 11. Februar 1892 i Maabjerg. Han var ugift.

Købmand Peter Svarrer Ankersen, 52 Aar gl. og ikke straffet, boende i Kongens gade 100, har oplyst, at han har faaet det forliste Fartøjs Maalerbrev overgivet af

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Strandkontrolløren i Hjerting. Hvorledes det er kommen denne i Hænde ved Komparenten ikke. Han har overgivet Maalerbrevet til Anmelderen.

Vald. Berg.
P. B. 9.

Tilstilles Dommerkontoret Esbjerg til videre Foranstaltning, hvorom Underretning imødeses. Politimesteren i Esbjerg m. v. 20. Oktbr. 1919.

Fritsche.

Fremlagt i Esbjerg Købstads, Skads Herreds samt Fanø Birks Ret, den 3. November 1919.

Esmann.

Han oplyser, at Kutteren er forsikret i »Forsikringen for danske Sejlfartøjer til Fiskeribrug« for 10,800 Kr. Den var bygget i 1889 og havde en Tonnage af 27 Brutto og 14,70 Netto.

Kutteren forlod Esbjerg Havn Onsdag d. 22. f. M. for at gaa paa Fiskeri i Nordsøen, og var da i fuld sødygtig Stand. Dens Besætning bestod af

Fiskeskipper Frans Petersen,
Torsten Hansen Bech,
Valdemar Schmidt, og
Marinus Sørensen,

der alle maa antages at være omkomne ved Minesprængningen. Ejerne har forsøgt at hæve Vraget, der ligger paa 5 Favne Vand udfor Nordspidsen af Fanø ligeoverfor Hobodybet og sønden for det egentlige Sejlløb. Dykkeren har konstateret, at Bagbordsboug er sprængt fra, men det har ikke været ham muligt at komme ind i Kutteren, og det er ikke lykkedes at hæve Vraget, men der arbejdes derpaa.

Oplæst. Vedtaget. Aftraadt.

Derefter mødte Fisker Mads Sørensen af Hjerting, der forklarer, at han Torsdag Aften den 23. Oktober stod nede ved Stranden ved Hjerting, da han ved 11-Tiden saa en Ildsøjle i Farvandet mellem Skallingen og Fanø og straks derefter hørte han en Eksplosion. Ildsøjlen viste sig paa det Sted, hvor »Eliezer«s Vrag ligger. Næste Formiddag fandt han ude paa Strømmen udfor Hjerting en Søfartsbog, lydende paa Marinus Sørensens Navn.

Iøvrigt kan han ikke give nogen Forklaring om Minesprængningen.

Oplæst. Vedtaget. Aftraadt.

Formanden bemærkede, at Repræsentanten for Forsikringsselskabet, Kaptajn Anthonisen, var tilsagt, men ikke mødt.

Derefter mødte Arbejdsmand Jesper Hansen Richardsen, der godkendte sin Forklaring til Rapporten, idet han tilføjede, at en af Mandskabet paa Minebaaden, som saa de to Kæser, kunde kende den ene som hørende til »Eliezer«.

Oplæst. Godkendt. Aftraadt.

Fiskeskipper Hans Boel var tilsagt, men ikke mødt.

Derefter mødte Fiskeskipper Johannes Jensen der godkendte sin Forklaring til Rapporten og bemærkede, at han senere har været ude paa Ulykkesstedet og genkendt forskellige Vragstumper som hørende til »Eliezer«. Selve Kutteren kunde han ikke se, og han har ikke set noget til Ligene eller hørt, at de var kommen til Stede.

Oplæst. Vedtaget. Aftraadt.

Sagen sluttet.

Retten hævet.

Esmann.

S. H. Ibsen. *P. M. Degn.*

»Eliezer«s
Rederi: J. J. Petersen. Esbjerg.
Reg. Tonn. Br.: 27.
Reg. Tonn. Net.: 15.
Bygningssted: Frederikshavn.
Bygningsaar: 1887.
Materiale: Eg.
Klasse: —
Assurance: Kr. 10,800. Forsikringen for danske Sejlfartøjer til Fiskeribrug.

324. Fiskerfartøj »KAREN« af Esbjerg.

Minesprængt under Fiskeri i Nordsøen den 20. April 1920. 1 Omkommen.

Udskrift af Retsbogen for 86. Retskreds Esbjerg Købstad m. v.

Aar 1920 den 4. Maj Eftermiddag Kl. 3 blev Retten sat paa Tinghuset i Esbjerg,

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

administreret af Dommer Esmann med Søretsmedlemmerne P. M. Degn og N. H. Anthonisen, hvor da foretoges:

Nr. 111/1920. Søforhør til Oplysning om, at Kutteren E. 234 af Esbjerg »Karen« er minesprængt.

Der fremlagdes Rapport af 22. f. M. samt Rapport af 29. f. M., hvorefter Frits Laas endnu ikke kan give Møde i Retten.

Den fremlagte Rapport er saalydende:

Rapport.

Torsdag d. 22. April 1920.

I Anledning af, at Fiskefartøjet »Karen« E. 234 Tirsdag den 20. ds. er bleven minesprængt i Nordsøen, hvorved Skipperen Hans Baun omkom, har vi undertegnede efter Ordre anstillet Undersøgelse og afhørt efternævnte Personer.

1. Blikkenslager Alfred Forsberg, 42 Aar gl., boende i Skolegade Nr. 74, var mødt efter Tilsigelse for at afgive Forklaring til Oplysning om Ulykken.

Komparenten forklarer, at han, der for Tiden ernærer sig ved Fiskeri med Motorjollen »Perfektor« E. 500, Tirsdag den 20. ds. om Morgenen ved 9-Tiden, da han med sit Fartøj var paa Vej til Fiskepladsen, passerede Fiskefartøjet »Karen«, der paa det paagældende Tidspunkt laa paa Fiskeri ca. 3,000 Favne vest til Nord for Indløbet til Esbjerg.

Komparenten kastede Anker ca. 1,000 Favne nord for »Karen« og begyndte Fiskeriet. Han kunde se, at Mandskabet paa »Karen« havde Fiskeredskaberne ude, og at de var kommen i »Hold« med disse. Ved 9¾-Tiden om Formiddagen hørte Komparenten og hans Medhjælper en voldsom Explosion, og da han saa hen mod Stedet, hvor »Karen« laa, observerede de, at Fartøjet sprang i Luften samtidig med, at der stod en stor Vandsøjle i Vejret rundt om Stedet, hvor Fartøjet havde ligget. Komparenten, der i Øjeblikket havde Maskinen klar, styrede straks med fuld Kraft hen til Ulykkesstedet for at se, om der var nogen af Mandskabet fra det minestødte Fartøj, som kunde reddes. Han var ved Ulykkesstedet i Løbet af ca. et Kvarter. Paa Ulykkesstedet drev en Del Vragstumper og inde imellem disse fik Komparenten og hans Medhjælper Øje paa en af Mandskabet fra det forulykkede Fartøj, som laa i Vandet og holdt sig oppe ved en Redningsvest. Komparenten kastede en Tovende ud til ham, og han var ikke mere medtaget, end at han kunde gribe fat i Tovet. Komparenten og hans Medhjælper fik ham hurtig halet indenbords og fik ham ned i Maskinrummet, da han var en Del forkommen og klagede over Smerter i Benene. De afpatrouillerede straks Farvandet omkring Ulykkesstedet for om muligt at finde Skipperen Baun, men han var ikke til at se. Den Reddede forklarede, at han straks efter at Ulykken var sket, havde set Baun ligge og flyde paa Maven i Vandet, men udover dette var han ikke i Stand til at give nærmere Forklaring om Ulykken. Efter at Komparenten havde opholdt sig paa Ulykkesstedet i ca. 20 Minutter og var fuldstændig klar over, at Baun var gaaet til Bunds, satte han Kursen mod Esbjerg, for at den Reddede kunde komme under Lægebehandling hurtigst muligt. Ved 11½-Tiden samme Formiddag naaede Komparenten i Havn her, og den Reddede blev i en rekvireret Sygevogn transporteret til det kommunale Sygehus.

Komparenten oplyser, at der paa Ulykkesstedet var ca. 3½ Favn Vand. Det var klart og sigtbart Vejr, da Ulykken skete. Vinden var N. O. og det var let Søgang.

Komparenten bemærker sluttelig, at han observerede en Drivmine i ca. 400 Favnes Afstand N. V. for Ulykkesstedet.

Komparenten kan ikke erklære sig om de nærmere Omstændigheder ved Ulykken, men han formoder, at Mandskabet paa »Karen« har haft en Mine i deres Redskaber, som er kommen til at støde imod Fartøjet, hvorved Explosionen er fremkommen.

Komparenten bemærker sluttelig, at hans Medhjælper, Arbejdsmand Chr. Madsen, har forladt Esbjerg, og at Komparenten ikke ved, hvor han nu opholder sig.

Oplæst. Vedtaget. Aftraadt.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Vi indfandt os derefter paa det kommunale Sygehus, hvor Overlægens Tilladelse blev indhentet til at afhøre den Reddede.

Denne, der blev antruffen sengeliggende, erklærede sig stærk nok til at kunne taale en Afhøring.

Han navngiver sig Fritz Laas og oplyste, at han er født den 12. Maj 1890 Wolverstedt i Tyskland. Han er tysk Undersaat er gift og har Bopæl Jagtvejen 32, Jerne.

Han forklarer, at han har fisket med det minesprængte Fartøj »Karen« siden i Efteraaret 1919. Fartøjet ejedes af Forulykkede, Fiskeskipper Hans Baun.

Fartøjet var en mindre Haj paa ca. 6 Tons og var forsynet med en 6 H. Houmøller-Motor. Fartøjet var iøvrigt i god sødygtig Stand.

Mandag den 19. ds om Eftermiddagen ved 3-Tiden tog Forulykkede og Komparenten ud paa den sidste Fisketur med Fartøjet. De ankrede op ved »Skallingen« om Natten, og Tirsdag Morgen ved 8-Tiden lettede de Anker og sejlede ud til Fiskepladsen ca. 3,000 Favne V. t. N. af Indløbet til Esbjerg. Ved 9-Tiden satte de Redskaberne ud, men da de skulde have det første Træk ind, sad Redskaberne fast i noget, muligvis en nedskudt Mine. De kastede Ankeret los og begyndte ved Hjælp af Motorspillet at gøre Forsøg paa at hive Redskaberne ind, men der var stadig væk Hold i disse, de gik derfor begge hen i Bagstavnen i den Hensigt at kappe det ene af Tovene for paa den Maade at forsøge at faa Redskaberne løs, men forinden de fik det udført, skete Explosionen, og denne var saa voldsom, at Fartøjet splintredes i Stumper og Stykker. Komparenten kom under Vandet, men han blev ved Bevidstheden og arbejdede sig straks op, saa han fik Hovedet over Vandet. Han fik fat paa en Redningsvest, som laa og flød mellem Vragstumperne, og ved denne holdt han sig oppe, indtil Hjælpen kom. Han saa forulykkede Baun ligge og flyde i Vandet med Ansigtet nedad inde mellem Vragstumperne, men han var øjensynlig død. Komparenten kunde ikke se, hvorvidt han var saaret, og efter et Øjebliks Forløb gik han til Bunds. Komparenten laa kun 3 à 4 Meter fra ham, men han havde nok at gøre med at klare sig selv og var ikke i Stand til at foretage noget for at bjerge Forulykkede.

Komparenten kan ikke give nogen nærmere Forklaring om Ulykken, og han saa ikke Minen, som sprængte Fartøjet, men sandsynligvis har denne været fast i Redskaberne og er bleven bragt til at explodere ved Rykket i disse.

Komparenten er nu udenfor Fare, og den eneste Læsion, han har paadraget sig, er, at han har faaet det venstre Ben brækket mellem Ankelen og Knæet.

Komparenten oplyser, at han er ulykkesforsikret, og det var Forulykkede ligeledes.

Forulykkede var iført: blaa Sweater, sorte uldne Arbejdsbenklæder og Snørestøvler med Træbunde. Han var ca. 37 Aar gl., ca 175 cm. høj, havde lyseblond Haar og lyst Overskæg. Han var derhos skaldet oven i Hovedet.

Oplæst. Vedtaget.

G. Pedersen. P. B. 7. *Chr. Schmidt.* P. B.

Kontinuation af s. D.

Efter Tilsigelse var mødt Forulykkedes Hustru, Christine Marie Baun f. Falk, 45 Aar gl., boende Jerne, Mellemvangs Allé Nr. 2, der forklarer, at hun har været gift med Forulykkede i ca. 3 Aar. Ægteskabet er barnløst, men Forulykkede havde adopteret Komparentindens 4 Børn af første Ægteskab. De paagældende Børn, der er i Alderen fra 13 til 6 Aar, opholder dem alle i Hjemmet.

Hun oplyser, at Forulykkedes fulde og rette Navn var Hans Peter Baun, og han var født den 10. Marts 1884 her i Esbjerg. Forulykkede ejede det minesprængte Fartøj, der var forsikret for en Sum af 3,000 Kr. Fartøjet var imidlertid ikke krigsforsikret, og Komparentinden faar saaledes ingen Erstatning for det.

Forulykkede var livsforsikret for en Sum af 3,000 Kr. Han var derhos ulykkesforsik-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

ret, men hun ved ikke, for hvor stort et Beløb.

Oplæst. Godkendt. Aftraadt.

G. Petersen.
P. B. 7.

Fremlagt i Esbjerg Købstads og Skads Herreds samt Fanø Birks Politiret den 4. Maj 1920.

Esmann.

Blikkenslager Alfred Forsberg var mødt og blev forelæst sin Forklaring til Rapporten, som han godkender.

Han saa, idet han drejede Hovedet ved Drønet, en Vandsøjle paa en 10 Alen af meget stort Omfang, maaske en halv Snes Alen i Diameter, og inden i denne hvirvlede noget sort omkring. Det maa have været Fartøjet, og da han kom hen til Ulykkesstedet, viste det sig, at Vragstumperne var sprængt saa fuldstændig fra hinanden, at der ikke saas nogen Stump over en Kvadratalen i Omkreds.

Han antager, at Kølen og Bunden er blevet trukket ned med Maskinen, men han saa ikke noget til Sejl eller Mastestumper.

Frits Laas, der laa i Vandet og holdt sig oppe ved en Redningsvest, var ganske fortumlet og ude af Stand til at give nogen fornuftig Forklaring. Først da han havde faaet noget varm Kaffe, kom han til sig selv og spurgte efter Skipperen.

Komparenten mener, at der laa et Fiskerfartøj i en Afstand af ca. 3 Sømil, men Sandpumperen »Graadyb« laa kun ca. 3,000 Favne derfra.

Komparenten er imidlertid i Tvivl om, at Besætningen paa »Graadyb« overhovedet har mærket noget til det passerede, da der ikke blev sendt Baad ud eller paa anden Maade gjort Mine til at hjælpe.

Søforhøret udsat.

Retten hævet.

Esmann.

P. M. Degn. *N. H. Anthonisen.*

Aar 1920 den 17. Juni Eftermiddag Kl. 2 blev Retten sat paa Tingstedet i Esbjerg, administreret af Dommer Esmann med Søretsmedlemmerne P. M. Degn og N. H. Anthonisen, hvor da fornævnte Sag blev fortsat.

Retsmødet var offentlig.

Politimesteren bemærkede, at Frits Laas indtil nu har henligget paa Sygehuset, ude af Stand til at afhøres.

Han var nu mødt og forklarer, at hans fulde Navn er som anført.

Han godkender sin Forklaring til Rapporten, der blev oplæst for ham.

Ligeledes godkender han Alfred Forsbergs Forklaring, der blev oplæst for ham.

Han forklarer, at Vaaddet hales ind agterude, og de havde endnu 100 Favne Reb ude, inden de naaede Vaaddet, men da de kunde mærke, at der var noget, der holdt Styrbordsrebet tilbage, gik de helt agterud og stod og talte om, hvad de skulde gøre for at faa Rebet løs, men inden de endnu var begyndt at hale igen, sprængtes Skibet. Komparenten mærkede kun et stærkt Lufttryk og blev slynget til Vejrs. Han var ved Bevidstheden hele Tiden og arbejdede sig hurtig op til Overfladen. Medens han laa i Vandet, mærkede han ikke Smerter i Benet.

Han antager, at Bruddet er fremkommet ved, at en haard Genstand er sprængt imod Benet, men forøvrigt var der ikke aabent Saar.

Søforhøret sluttet.

Retten hævet.

Esmann.

N. H. Anthonisen. *P. M. Degn.*

»Karenes
Rederi: H. P. Baun, Esbjerg.
Reg. Tonn. Br.: 16.
Reg. Tonn. Net.: 5.
Bygningssted: —
Bygningsaar:
Materiale: —
Klasse: —
Assurance: Kr. 3,000. —

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

B. Samlet Tab af Skibe og Menneskeliv ved uopklarede Forlis i Aarene 1914—1918.

Maaned [1]	Damp- og Motorskibe				Sejlskibe [2]				Samlet Tab af Skibe og Menneskeliv			
	Antal Skibe	Brutto Tonnage	Netto Tonnage	Antal Omkomne	Antal Skibe	Brutto Tonnage	Netto Tonnage	Antal Omkomne	Antal Skibe	Brutto Tonnage	Netto Tonnage	Omkomne Antal
December 1914	2	3 729	2 378	40	—	—	—	—	2	3 729	2 378	40
Ialt 1914	2	3 729	2 378	40	—	—	—	—	2	3 729	2 378	40
April 1915	1	3 538	2 224	27	—	—	—	—	1	3 538	2 224	27
November	—	—	—	—	1	235	199	6	1	235	199	6
Ialt 1915	1	3 538	2 224	27	1	235	199	6	2	3 773	2 423	33
Januar 1916	—	—	—	—	1	99	79	4	1	99	79	4
Februar	—	—	—	—	1	43	14	5	1	43	14	5
April	1	1 134	673	15	—	—	—	—	1	1 134	673	15
Juni	—	—	—	—	1	89	89	15	1	89	89	15
August	—	—	—	—	1	40	33	2	1	40	33	2
September	—	—	—	—	4	683	597	25	4	683	597	25
Oktober	—	—	—	—	4	622	540	23	4	622	540	23
November	1	840	517	16	3	267	223	16	4	1 107	740	32
December	—	—	—	—	2	1 431	1 323	26	2	1 431	1 323	26
Ialt 1916	2	1 974	1 190	31	17	3 274	2 898	116	19	5 248	4 088	147
Marts 1917	—	—	—	—	1	173	142	6	1	173	142	6
April	—	—	—	—	1	64	51	4	1	64	51	4
Maj	—	—	—	—	1	135	118	6	1	135	118	6
Juni	—	—	—	—	1	412	367	10	1	412	367	10
September	—	—	—	—	2	61	46	5	2	61	46	5
Oktober	—	—	—	—	1	383	342	10	1	383	342	10
December	1	349	161	8	—	—	—	—	1	349	161	8
Ialt 1917	1	349	161	8	7	1 228	1 066	41	8	1 577	1 227	49
Januar 1918	—	—	—	—	1	37	31	2	1	37	31	2
Februar	1	838	444	26	1	242	213	7	2	1 080	657	33
Maj	—	—	—	—	1	93	80	4	1	93	80	4
Juli	—	—	—	—	1	36	12	5	1	36	12	5
August	—	—	—	—	1	18	10	2	1	18	10	2
September	—	—	—	—	1	222	195	7	1	222	195	7
Oktober	1	1 229	760	?	1	207	185	7	2	1 436	945	7
December	—	—	—	—	1	80	67	4	1	80	67	4
Ialt 1918	2	2 067	1 204	26	8	935	793	38	10	3 002	1 997	64
Ialt 1914—1918	8	11 657	7 157	132	33	5 672	4 956	201	41	17 329	12 113	333

[1]) ɔ: den Maaned, hvori Skibets sidste Rejse er paabegyndt. — [2]) Herunder ogsaa Sejlskibe med Hjælpemotor og Fiskerfartøjer.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

A.

Samlet Tab af Skibe og Menneskeliv ved Krigsforlis.

Maaned	Damp- og Motorskibe															Sejlskibe [1])									
	Sænket					Minesprængt					Torpederet eller Minesprængt					Sænket				Minesprængt				Torpederet eller	
	Antal Skibe	Brutto Tonnage	Netto Tonnage	Tons D. W.	Antal Omkomne	Antal Skibe	Brutto Tonnage	Netto Tonnage	Tons D. W.	Antal Omkomne	Antal Skibe	Brutto Tonnage	Netto Tonnage	Tons D. W.	Antal Omkomne	Antal Skibe	Brutto Tonnage	Netto Tonnage	Antal Omkomne	Antal Skibe	Brutto Tonnage	Netto Tonnage	Antal Omkomne	Antal Skibe	Brutto Tonnage
1914.																									
August	—	—	—	—	—	2	6 361	3 924	10 236	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	235	199	3	—	—
September	—	—	—	—	—	1	1 270	740	2 515	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
November	—	—	—	—	—	1	580	344	950	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
December	—	—	—	—	—	1	2 458	1 572	4 369	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ialt 1914	—	—	—	—	—	5	10 669	6 580	18 070	7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	235	199	3	—	—
1915.																									
Maj	2	4 217	2 587	6 896	—	3	7 784	4 957	12 385	—	1	1 182	724	1 865	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Juni	1	1 669	1 002	2 665	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	250	211	—	—	—	—	—	—	—
Juli	1	214	134	230	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	563	478	—	—	—	—	—	—	—
August	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	453	388	—	—	—	—	—	—	—
September	1	1 220	742	1 460	—	—	—	—	—	—	1	1 875	1 185	3 020	2	1	143	126	—	1	82	67	—	1	58
Oktober	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	14	5	1	—	—
Ialt 1915	5	7 320	4 465	11 251	—	3	7 784	4 957	12 385	—	2	3 057	1 909	4 885	2	10	1 409	1 203	—	2	96	72	1	1	58
1916.																									
Februar	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	137	121	—	—	—	—	—	—	—
Marts	1	1 697	1 066	2 698	3	2	2 709	1 364	3 158	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
April	2	3 407	2 099	5 610	—	2	1 633	944	2 548	1	—	—	—	—	—	2	341	300	—	—	—	—	—	—	—
Maj	—	—	—	—	—	1	787	443	1 200	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Juni	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	135	117	—	—	—	—	—	—	—
Juli	1	1 324	797	2 000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
August	3	5 183	3 226	8 060	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	34	29	—	—	—
September	3	4 778	2 892	7 790	—	—	—	—	—	—	1	1 426	890	2 350	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Oktober	4	3 909	2 330	6 050	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	1 057	880	—	—	—	—	—	—	—
November	6	10 585	6 285	16 300	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	433	397	—	—	—	—	—	—	—
December	10	14 710	9 046	22 890	2	2	2 890	1 790	4 950	4	—	—	—	—	—	7	2 346	2 133	—	1	90	76	1	—	—
Ialt 1916	30	45 593	27 741	71 398	5	7	7 719	4 541	11 856	5	1	1 426	890	2 350	—	17	4 449	3 948	—	2	124	105	1	—	—
1917.																									
Januar	11	16 286	10 121	24 848	—	1	768	468	1 127	—	—	—	—	—	—	2	412	367	—	—	—	—	—	—	—
Februar	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1 460	926	2 456	17	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Marts	3	6 361	4 021	9 733	34	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	183	158	—	—	—	—	—	—	—
April	14	19 198	11 463	27 319	13	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	18 [2])	12 227	11 353	24	2	938	853	15	—	—
Maj	4	5 365	3 287	8 050	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	18	4 213	3 740	2	—	—	—	—	—	—
Juni	9	13 534	8 404	19 913	12	1	2 086	1 283	3 050	—	2	2 998	1 860	4 885	1	5	764	644	—	1	11	4	2	—	—
Juli	9	13 970	8 389	20 696	12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7	2 192	1 942	—	1	18	7	—	—	—
August	6	6 939	4 215	10 854	3	—	—	—	—	—	1	689	424	950	7	3	779	678	1	—	—	—	—	—	—
September	2	3 843	2 418	5 775	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	1 410	1 269	11	—	—	—	—	—	—
Oktober	4	4 755	2 760	6 668	—	—	—	—	—	—	3	5 284	3 347	7 609	22	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
November	3	4 009	2 498	5 493	1	—	—	—	—	—	1	1 112	675	1 097	2	1	225	192	—	—	—	—	—	—	—
December	4	5 166	3 210	7 810	15	—	—	—	—	—	2	2 404	1 454	3 022	11	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ialt 1917	69	99 426	60 786	147 159	95	2	2 854	1 751	4 177	—	10	13 947	8 686	20 019	60	57	22 405	20 343	38	4	967	864	17	—	—
1918.																									
Januar	3	4 060	2 411	5 615	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	63
Februar	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	118	98	—	—	—	—	—	—	—
Marts	3	7 809	4 951	12 110	44	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1 613	1 505	—	—	—	—	—	—	—
April	1	1 858	1 135	2 500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Maj	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	324	172	500	9	5	1 853	1 585	—	—	—	—	—	—	—
Juni	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	843	699	—	2	293	229	4	—	—
Juli	1	2 486	1 610	3 700	14	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	661	543	5	—	—	—	—	—	—
August	3	9 554	6 037	16 115	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	1 233	1 081	12	—	—	—	—	—	—
September	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	217	191	—	—	—	—	—	—	—
Oktober	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	7	4	4	—	—
November	—	—	—	—	—	1	1 975	1 205	2 799	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ialt 1918	11	25 767	16 144	40 040	62	1	1 975	1 205	2 799	1	1	324	172	500	9	19	6 538	5 702	17	3	300	233	8	1	63
Ialt 1914—1918	115	178 106	109 136	269 848	162	18	31 001	19 034	49 287	13	14	18 754	11 657	27 754	71	102	34 801	31 196	55	12	1 722	1 473	30	2	121

[1]) Herunder ogsaa Sejlskibe med Hjælpemotor og Fiskerfartøjer. — Dødvægtstonnagen kan ikke opgives. — [2]) Heraf er et Skib senere indbjerget og repareret.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Samlet Tab af Skibe og Menneskeliv ved Krigsforlis.

og Motorskibe								Sejlskibe [1])												Samlet Tab af Skibe og Menneskeliv ved Krigsforlis			
linesprængt			Torpederet eller Minesprængt					Sænket				Minesprængt				Torpederet eller Minesprængt							
Netto Tonnage	Tons D. W.	Antal Omkomne	Antal Skibe	Brutto Tonnage	Netto Tonnage	Tons D. W.	Antal Omkomne	Antal Skibe	Brutto Tonnage	Netto Tonnage	Antal Omkomne	Antal Skibe	Brutto Tonnage	Netto Tonnage	Antal Omkomne	Antal Skibe	Brutto Tonnage	Netto Tonnage	Antal Omkomne	Antal Skibe	Brutto Tonnage	Netto Tonnage	Antal Omkomne
3 924	10 236	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	235	199	3	—	—	—	—	3	6 596	4 123	4
740	2 515	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1 270	740	—
344	950	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	580	344	6
1 572	4 369	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	2 458	1 572	—
6 580	18 070	7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	235	199	3	—	—	—	—	6	10 904	6 779	10
4 957	12 385	—	1	1 182	724	1 865	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	13 183	8 268	—
—	—	—	—	—	—	—	—	2	250	211	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	1 919	1 213	—
—	—	—	—	—	—	—	—	4	563	478	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	777	612	—
—	—	—	—	—	—	—	—	3	453	388	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	453	388	—
—	—	—	1	1 875	1 185	3 020	2	1	143	126	—	1	82	67	—	1	58	48	3	5	3 378	2 168	5
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	14	5	1	—	—	—	—	1	14	5	1
4 957	12 385	—	2	3 057	1 909	4 885	2	10	1 409	1 203	—	2	96	72	1	1	58	48	3	23	19 724	12 654	6
—	—	—	—	—	—	—	—	1	137	121	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	137	121	—
1 364	3 158	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	4 106	2 430	3
944	2 548	1	—	—	—	—	—	2	341	300	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	5 381	3 343	1
943	1 200	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	787	443	—
—	—	—	—	—	—	—	—	1	135	117	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	135	117	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1 324	797	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	34	29	—	—	—	—	—	4	5 217	3 255	—
—	—	—	1	1 426	890	2 350	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	6 204	3 782	—
—	—	—	—	—	—	—	—	5	1 057	880	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9	4 966	3 210	—
—	—	—	—	—	—	—	—	1	433	397	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7	11 018	6 682	—
1 790	4 950	4	—	—	—	—	—	7	2 346	2 133	—	1	90	76	1	—	—	—	—	20	20 036	13 045	7
4 541	11 856	5	1	1 426	890	2 350	—	17	4 449	3 948	—	2	124	105	1	—	—	—	—	57	59 311	37 225	11
468	1 127	—	—	—	—	—	—	2	412	367	—	—	—	—	—	—	—	—	—	14	17 466	10 956	—
—	—	—	1	1 460	926	2 456	17	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1 460	926	17
—	—	—	—	—	—	—	—	1	183	158	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	6 544	4 179	34
—	—	—	—	—	—	—	—	18 [2])	12 227	1 353	24	2	938	853	15	—	—	—	—	34	32 363	23 669	52
—	—	—	—	—	—	—	—	18	4 213	740	2	—	—	—	—	—	—	—	—	22	9 578	7 027	6
1 283	3 050	—	2	2 998	1 860	4 885	1	5	764	644	—	1	11	4	2	—	—	—	—	18	19 393	12 195	15
—	—	—	—	—	—	—	—	7	2 192	942	—	1	18	7	—	—	—	—	—	17	16 180	10 338	12
—	—	—	1	689	424	950	7	3	779	678	1	—	—	—	—	—	—	—	—	10	8 407	5 317	11
—	—	—	—	—	—	—	—	2	1 410	269	11	—	—	—	—	—	—	—	—	4	5 253	3 687	12
—	—	—	3	5 284	3 347	7 609	22	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7	10 039	6 107	22
—	—	—	1	1 112	675	1 097	2	1	225	192	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	5 346	3 365	3
—	—	—	2	2 404	1 454	3 022	11	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	7 570	4 664	26
1 751	4 177	—	10	13 947	8 686	20 019	60	57	22 405	2 643	38	4	967	864	17	—	—	—	—	142	139 599	92 430	210
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	63	56	—	4	4 123	2 467	2
—	—	—	—	—	—	—	—	1	118	98	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	118	98	—
—	—	—	—	—	—	—	—	1	1 613	505	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	9 422	6 456	44
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1 858	1 135	—
—	—	—	1	324	172	500	9	5	1 853	585	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	2 177	1 757	9
—	—	—	—	—	—	—	—	3	843	399	—	2	293	229	4	—	—	—	—	5	1 136	928	4
—	—	—	—	—	—	—	—	3	661	543	5	—	—	—	—	—	—	—	—	4	3 147	2 153	19
—	—	—	—	—	—	—	—	5	1 233	981	12	—	—	—	—	—	—	—	—	8	10 787	7 118	14
—	—	—	—	—	—	—	—	1	217	191	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	217	191	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	7	4	4	—	—	—	—	1	7	4	4
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1 975	1 205	1
1 205	2 799	1	1	324	172	500	9	19	6 538	402	17	3	300	233	8	1	63	56	—	36	34 967	23 512	97
19 034	49 287	13	14	18 754	11 657	27 754	71	102	34 801	3 996	55	12	1 722	1 473	30	2	121	104	3	264	264 505	172 640	334

tstonnagen kan ikke opgives. — [2]) Heraf er et Skib senere indbjerget og repareret.

C. Krigshavarerede danske Skibe i Aarene 1914—1918.

Maaned	Damp- og Motorskibe				Sejlskibe [1]				Samlet Antal af Skibe og Omkomne			
	Antal Skibe	Brutto Tonnage	Netto Tonnage	Antal Omkomne	Antal Skibe	Brutto Tonnage	Netto Tonnage	Antal Omkomne	Antal Skibe	Brutto Tonnage	Netto Tonnage	Antal Omkomne
Ialt 1914	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Marts 1915	1	1 115	676	—	—	—	—	—	1	1 115	676	—
Juni	1	1 185	713	—	—	—	—	—	1	1 185	713	—
December	2	2 564	1 514	—	—	—	—	—	2	2 564	1 514	—
Ialt 1915	4	4 864	2 903	—	—	—	—	—	4	4 864	2 903	—
April 1916	—	—	—	—	2	827	754	—	2	827	754	—
Juli	1	388	291	—	—	—	—	—	1	388	291	—
Ialt 1916	1	388	291	—	2	827	754	—	3	1 215	1 045	—
Oktober 1917	1	1 277	787	4	—	—	—	—	1	1 277	787	4
Ialt 1917	1	1 277	787	4	—	—	—	—	1	1 277	787	4
Februar 1918	1	388	297	—	—	—	—	—	1	388	297	—
Juli	—	—	—	—	1	27	11	—	1	27	11	—
September	—	—	—	—	2	309	265	—	2	309	265	—
Ialt 1918	1	388	297	—	3	336	276	—	4	724	573	—
Ialt 1914—1918	7	6 917	4 278	4	5	1 163	1 030	—	12	8 080	5 308	4

[1]) Herunder ogsaa Sejlskibe med Hjælpemotor og Fiskerfartøjer.

D. Minesprængte og krigshavarerede danske Skibe i Aarene 1919 og 1920.

Maaned	Damp- og Motorskibe				Sejlskibe [1]				Samlet Antal af Skibe og Omkomne			
	Antal Skibe	Brutto Tonnage	Netto Tonnage	Antal Omkomne	Antal Skibe	Brutto Tonnage	Netto Tonnage	Antal Omkomne	Antal Skibe	Brutto Tonnage	Netto Tonnage	Antal Omkomne
Februar 1919	2	2 945	1 772	17	1	22	9	4	3	2 967	1 781	21
Oktober	1	267	200	—	2	44	21	9	3	311	221	9
Ialt 1919	3	3 212	1 972	17	3	66	30	13	6	3 278	2 002	30
April 1920	—	—	—	—	1	16	5	1	1	16	5	1
Ialt 1920	—	—	—	—	1	16	5	1	1	16	5	1
Ialt 1919 og 1920	3	3 212	1 972	17	4	82	35	14	7	3 294	2 007	31

[1]) Herunder ogsaa Fiskerfartøjer.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK