stop til maskinen. Nu blev alle beordret i baatene. Medens vidnet løp agterut, kom nok et skud. Medens man gik i baatene hørte ikke vidnet, at der blev skudt fra U-baaten. Vidnet tror heller ikke, at noget projektil rammede »Kongsli« inden alle var kommet i baatene. Da man var kommet et stykke bort fra skibet, sendte U-baaten to skud ind i »Kongsli«s agterende og like efter begyndte skibet at brænde. Et tredie projektil gik mellem »Kongsli« og livbaatene, temmelig nær vidnets baat. Kuglen tok vandet i forkant av »Kongsli«.

Efter at U-baaten hadde maatte opgive sænkningen av en armeret damper, der optok kampen, kom den tilbake og sænkede »Kongsli« ved kanonild. Damperen var imidlertid allerede da i brand. Vidnet saa »Kongsli« synke. Da vidnet forlod roret før at gaa til baatene saa han det norske flag vaie fra stangen agter. »Kongsli« hadde paa skibssiderne nationalfarverne og navn malet. Da veiret var fuldstændig klart, maatte tyskerne kunne se uten vanskelighed at skibet var norsk.

Vidnet fik absolut intet reddet av sine eiendele ombord. Med mat og vand var det smaat paa turen tillands, saameget mere som vidnets livbaat maatte hjælpe den anden den sidste dag. Alle kom dog ganske godt fra turen. Saavidt vidnet ved, fik ingen noget mén av opholdet i baatene.

Noget andet har vidnet ikke at meddele, naar undtages at U-baaten ingensomhelst signaler gav og at dens chef først talte med »Kongsli«s kaptein efter at skibet var sunket. Oplæst og vedtat.

Bisidderne ønsker ikke at stille vidnet noget spørgsmaal.

Vidnet avtraadte.

Vidnerne foreholdtes Edens betydning. Eden avlagdes.

Sjøforklaringen avsluttedes.

Det Norske Generalkonsulat i Bilbao, 29de August 1917.

(sign.) Johannes K. Sømme.
Generalkonsul.

(sign.) Johan L. Iversen. (sign.) Herman Blix.
Fører d/s „Jotunfjell".

D/S «Eika II» (M. H. K. V) av Skien.

Reg.ton br.: 1268, last: træmasse, ødelagt 19de august 1917 paa reise fra Drammen til Grimsby Omkommet: 1 mand.

Byfogden i Skien

gjør vitterlig:

Aar 1917 den 13. september blev sjøret sat paa Skiens raadhus, administreret av byfogdens edsv. fuldmægtig overretssagfører P. Nærum i h. t. amtets autorisation av 8/8 d. a. under medbetjening av rettens faste, forhen edfæstede medlemmer havneassistent Ole P. Abrahamsen og lods J. Rasmussen.

Hvorda: foretoges ny sak no. 128/1917:

Sjøforklaring

angaaende d/s Eika II's sænkning paa reise fra Drammen til Grimsby den 19. august 1917.

Som rekvirent møtte skibets fører J. H. Hansen, og begjærte forretningen fremmet. Han hadde varslet rederiet om nærværende retsmøte.

Krigsforsikringen var efter meddelelse fra dette varslet for flere dage siden pr. brev.

Skibsinspektør Christophersen var tilstede.

Fremstod derefter:

John Herman Hansen, 49 aar gammel, var fører av d/s Eika II, bosat i Utsigten pr. Brevik, formanedes til at tale sandhet og forklarte, at skibets journal gik tapt ved sænkningen. Han fremla en skreven beretning om ulykken, dateret idag. Rekvirenten oplyste, at denne beretning var utarbeidet paa grundlag av notater, som han hadde gjort i en privat notisebok. M. h. t. de angivne tidspunkter og stedsbetegnelser er beretningen korrekt. Denne som er skrevet av rekvirenten, blev derefter oplæst i retten og i sin helhet vedtat av denne som rigtig. Rekvirenten tilføiet, at veiret var sigtbart. Han saa intet til nogen undervandsbaat og heller ingen miner. Eksplosionen var voldsom, og rekvirenten er mest tilbøielig til at anta, at den skyldes en torpedo. Han tör ikke utelukke muligheten hverken av en mineeksplosion eller en indre eksplosion. Rekvirenten stod selv paa broen paa styrbord side. Sammen med ham stod styrmanden med rormanden midtskibs. (Den fremlagte beretning indtages, saalydende:)

Optegnelser til Sjøforklaring.

Dampskib «Eika II» af Skien lastet med Træmasse for Grimsby afgik fra Drammen kl. 11½ Em. Torsdag den 14de Aug. 1917 med lods ombord.

Den 15de Aug. fik regntykke paa fjorden og pas. Rødtangen kl. 4t Fm. Kystlodsen overtog nu lodsningen.

Thorsdag den 16de Aug. Kl. 3t Em. anløb Haugesund for nermere ordre.

Lørdag den 18de Aug. omtr. kl. 7t Em. fik ordre at møde Convoy ved Holmengraa neste dag kl. 3t em. Gr.t

Søndag den 19de Aug. kl. 3t fm. afg. Haugesund, kl. 2t em. pas. Feie hvor Kystlodsen gik fra borde og vi lagde bi ved Holmengraa for at afvente Convoyen. Omtr. kl. 5t em. fortsatte under Exkort nordover henimod Utvær, senere styredes westover til kl. 8t em. da skibet blev rammet midtskibs om bagbord af en Torpedo eller mine og sank efter vor beregning paa ca: to minutter, bestikket stod da 11 Kvartmile w½s af Utvær.

Ved Explosionen stoppede maskinen. Skibet krængede øieblikkelig over til bagbord og bagbords livbaad viste sig at være slaaet istykker. Styrbords vagt var gaaet ind men kom efterhvert til livbaaden. 2den styrm og Capteinen laarede Styrbords Livbaad og den øvrige besetning gik i den under nedfiringen. Paa grund af sjøgangen blev taljerne huget ut saasnart baaden naaede vandet og baaden blev skaaret ut fra skibet, hvorefter 2den styrm. og Capteinen kastede sig i sjoen og blev strax optaget i Livbaaden.

Det viste sig nu at en mand savnedes næmlig fyrbøter Anders H. Andersson, han var ikke at se noget steds, det blev oplyst at han stod i maskinrummet og vasket sig, paa den tid explosionen foregik.

Efterat Patrolbaaden havde undersögt Ulykkesstedet, blev vi optaget og bragt over til Lerwick hvor vi indkom mandag den 20de Aug. kl. 3t em. De Skandinaviske mandskaber blev hjemsendt efterhvert saasnart der var skibsleilighet.

Skien den 13de Septbr. 1917.

J. H. Hansen.
fører

Fremlagt i Skiens sjøret 13/9-17.

P. Nærum.
edsv.

Eika II var med i en konvoy, bestaaende efter rekvirentens erindring av 7 dampskibe, hvorav Eika II var den forreste i bakbords kolonne.

Der var 17 mands besætning paa Eika II.

Den omkomne fyrbøter Anders H. Andersson som var svensk ar födsel ca 23 aar, blev paamönstret i Drammen, før Eika II's avgang ved sidste reise. Man blev liggende paa ulykkesstedet i 20 min. à ½ time, og var man da den hele tid opmerksom paa, at fyrbøteren savnedes. Man undersøkte, om der var noget at opdage, men fyrbøteren var ikke at se.

Rekvirenten blev forespurgt av skibsinspektøren om, naar man hadde hat baatmanövre. Han svarte hertil, at det var ved Rødtangen efter avgangen fra Drammen ca: kl. 4 om morgenen. Ved avgangen fra Drammen var der med lodsen kommen en fremmed mand ombord, som rekvirenten trodde var en passager, som skulde gaa iland sammen med lodsen. Da skibet kom til Rødtangen og skulde ha baatmanøver fik han vide, at den fremmede mand var en tilsynsmand i skibskontrollen. Rekvirenten hørte, at der under baatmanøvren var endel disput mellem tilsynsmanden og 1. styrmand: men han la ikke merke til, at det var noget videre og tok ingen større notis av affæren. Styrmanden fortalte efterpaa, at uenigheten skyldtes den omstændighet, at tilsynsmanden hadde optraadt for egenmægtig. Kapteinen var forøvrig saa optat med baatens manövrering, at han ikke ofret saken nogen opmerksomhet.

Oplæst og vedtat.

Fremstod som:

1ste vidne, Hartvig Karenius Hansen, 24 aar gl., 1 maskinist paa Eika II, bosat i Porsgrund, formanedes.

Vidnet var i maskinen paa Eika II, den 19de august d. a. kl. 8,05 em., da han hørte en eksplosion. Det var ca. 2 timer, efterat Eika II var gaat ind i konvoyen. Ved eks-

plosionen stoppede maskinen straks, utenat vidnet kan angi nogen speciel aarsak. Vidnet antar, at eksplosionen skyldes en mine eller torpedo, som har rammet skibet forfra. Dette slutter han derav, at lukerne over kulbokserne sprang op, medens han ingen nævneværdig følge av eksplosionen saa i maskinrummet. Aarsaken til, at maskinen stoppet, antar vidnet skyldes, at krumtapakselen er kommet i bend, utenat vidnet dog ved dette.

Ved eksplosionen befandt sig 3 mand i maskinrummet. Deriblandt var den svenske fyrbøter Anders Andersson. Vidnet befandt sig paa styrbord side av maskinen, mens Andersson var gaat over til bakbords side av maskinen (bakenfor) for at vaske sig. Andersson hverken saa eller hørte vidnet siden noget til. Han antar, at denne er dræbt ved eksplosionen. I fyrrummet skulde befinde sig 2 mand. Hele mandskapet med undtagelse av Andersson befandt sig paa dæk da vidnet kom op. Det lykkedes at faa den ene av livbaatene i god behold paa vandet. Den anden var knust ved eksplosionen. Mandskapet blev saa optat av et vagtskib og ført til England. Der blev holdt utkik for at se efter Andersson, likesom vagtskibet flere gange gik frem og tilbake. Han var ikke at se.

Under baatmanøvren ved Rødtangen opholdt vidnet sig i maskinen og la ikke merke til, hvordan denne forløp.

Oplæst og vedtat.

Vidnet edfæstedes og avtraadte.

Fremstod som:

2det vidne Bjarne Haraldsen, 24 aar gammel, var 1ste styrmand paa d/s Eika II bosat paa Bøle i Gjerpen, formanedes og forklarte, at han som vagthavende befandt sig paa broen, da der den 19de august d. a. kl. 8,05 em. fandt en eksplosion sted, hvorefter Eika II snart sank. Foruten vidnet befandt føreren og rorgjængeren sig paa broen. Eksplosionen fandt sted midtskibs paa bakbord side. Vidnet befandt sig paa styrbord side. Skibet krænget straks sterkt over til bakbord, og bakbords livbaat blev knust ved eksplosionen. Vidnet sprang saa til styrbords livbaat, som blev sat paa vandet i løpet av kort tid, antagelig 1 minut. Alle var da i livbaaten med undtagelse av føreren og en anden mand, som førte den paa vandet. Desuten manglet, som det senere viste sig den svenskfødte fyrbøter Anders Andersson. Ham hadde ingen seet efter eksplosionen. Da livbaaten var kommen paa vandet, sprang føreren og den anden mand overbord og blev tat op i livbaaten. Derefter blev besætningen mønstret, og det viste sig at fyrbøter Anders Andersson manglet. Eika II sank straks. Vidnet antar, at der hengik 1½ à 2 minutter fra eksplosionen til skibet sank.

Vidnet antar, at eksplosionen skyldes en torpedo. Paa det sted, som den indtraf er der 190 à 200 favne vand, saa han tror ikke, at miner kunde være forankret paa dette sted. Han anser det ogsaa utelukket, at det var en flytemine, da man hadde utkik paa bakken. Paa spørgsmaal om det kunde være en fra skibets indre stammende aarsak til eksplosionen, siger vidnet, at dette finder han utelukket, da man altid hadde vagt ombord, naar skibet laa iland, og der ikke hadde været fremmede mennesker ombord paa lang tid.

Man blev beordret ombord paa det engelske vagtskib. Livbaaten blev tat paa slæp, men gik tapt allerede samme nat. Man hadde før man gik fra ulykkesstedet, holdt utkik efter Andersson; men han var og blev væk.

Der blev ikke tid til at redde nævneværdig av besætningens tøi eller private eiendele.

Oplæst og vedtat.

Vidnet oplyser paa foranledning, at der efter opfordring av en tilsynsmand Nilsen fra Drammen skulde holdes baatmanøvre, da Eika II efter avgangen fra Drammen paa sin sidste reise befandt sig ved Rødtangen.

Vidnet var da træt og hadde ikke sovet paa nær 24 timer. Han fandt det ubetimelig, at der da skulde holdes baatmanøvre, og fremholdt overfor tilsynsmanden, at det var bedre at holde baatmanøvre i Haugesund end nu, da baaten var under gang. Tilsynsmanden holdt imidlertid paa, at der skulde holdes manøvre, og vidnet lot bakbords livbaad laare paa vandet. Saa forlangte tilsynsmanden, at vidnet skulde ut at ro. Dette nægtet vidnet, saafremt tilsynsmanden skulde være i baaten. Denne sa, at han skulde roes iland, og da gik vidnet ombord paa »Eika II«, medens mand-

skapet rodde manden iland. Vidnet siger, at han ikke behandlet tilsynsmanden paa en helt korrekt maate, og var, siger han, aarsaken hertil dels, at han som nævnt var træt og dels, at han fandt tilsynsmandens forlangende om baatmanøvre ubetimelig. Vidnet fandt sig ikke forpligtet til at være med i baaten for at sætte tilsynsmanden iland.

Opl. og vedtat.

Vidnet edfæstedes og dimittertes.

Rekvirenten begjærte forretningen sluttet.

Retten hævet.

P. Nærum.
edsv.

Ole P. Abrahamsen. J. Rasmussen.

D/S »Ytterøy« (M. N. B. P.) av Kristiania.

Reg.ton br.: 1 112, last: props, ødelagt 19de august 1917 paa reise fra Nantes til Cardiff. Omkommet: 1 mand.

Aar 1917 den 28de august avholdtes efter berammelse sjøforklaring paa generalkonsulatet i London i anledning av d/s »Ytterøy«s sænkning den 19de s. m.

Forretningen administrertes av generalkonsul W. Eckell, og som bisiddere fungerte fhv. skibsfører H. Stranger Sand og fhv. skibsfører Johannes Johannessen.

Kaptein Otto Carlson, av Soon, fremstod og forklarte, at han var fører av d/s »Ytterøy« av Christiania, kjendingssignal M. N. B. P., drægtig 1 112 tons brutto, 648 tons netto, bygget av staal i Helsingør i 1914, klasse, værdi og assurance ubekjendt.

Fartøiet, som tilhørte A/S Øy I, disponenter Klüver & Co., Carl Johans gate 7, Christiania, og som hadde en besætning av 15 mand foruten føreren, var paa reise fra Nantes til Cardiff med ca. 1 500 tons pitprops (værdi og assurance ubekjendt), da det den 19de august ca. 10 kvartmil ost nordost av Ile Vierge sank efter en eksplosion, som antas at skyldes en torpedo. Da journalerne likesom skibets papirer gik tapt, fremlagde dep. en skriftlig beretning av følgende indhold:

Utdrag av S/S »Ytterøy« dagbok.

Dampskibet »Ytterøy« beliggende i Nantes, laster props for Bristolkanalen, blev lastet torsdag den 16de august 1917. Klokken 7.30 em. skiftet skibet op roveret ved hjælp av 2 slæpebaate og lods, for at indta bunkerkul, fortøiet klokken 8.30 em. langs kaien. Fredag den 17de august fik 45 ton bunkerkul.

Dypgaaende agter 15,1, forut 13,7.

Skibet var gjort sjøklart med behørig dækslast surringer, støtter og stræktouger fore og agter. Lørdag den 18de august klokken 6 formiddag fik lods ombord og ved hjælp av 2 slæpebaate svinget skibet rundt i roveret og gik ut samme efter lodsens anvisning. Begge livbaater utsvinget redningsvester utdelt til hver mand ombord, forøvrigt alt iorden for forestaaende reise. Ankom Porthallingen klokken 5 eftermiddag og ankret, fik straks ordre til at fortsætte under conwoy til Bertheaume. Klokken 6 em. lettet anker og fortsatte efter eskortens anvisning, som no. 10 i conwoyen, styret langs kysten efter eskortens anvisning og peilinger av land.

Søndag den 19de august klokken 10.20 fmd. ankret i Bertheaume og fik ordre til at fortsætte klokken 4 em. for Cherbourg. Klokken 3.55 emd. lettet anker og styrte ut La Four Chanal efter eskortes anvisning som no. 5 (sidste baat i conwoyen). Klokken 7.30 em. bagbords vagt paa dæk til avløsning.

Der styrtes med forsjællig fart. Stille med høi N.V.lig dønning. Klokken 9.15 emd. blev rammet av torpedo eller mine men antaes at være torpedo, midtskibs ved fyrdørken om bakbord. Efter eksplosionen krænget skibet sterkt over til bakbord, hvor det blev liggende med brodækket i vandet, bakbords livbaat forsvandt under eksplosionen. Capteinen og 1ste styrmand var paa broen men blev kastet rundt flere gange, styrmanden forslog den ene arm. Styrbords livbaat blev sat paa vandet med besvær, da skibet krænget saa meget over til bakbord. Redningsflaaten der var plaseret paa dækslasten over no. 3 luke gled overbord og 7 mand benyttet samme. 3 mand hoppet overbord hvorav 2 blev tat ombord i livbaaten den 3die fyrbøter Jørgen Henriksen, dansk ca. 25 aar gammel, skrek om hjælp, en av de andre i vandet svarte