

Sjøforklaringer over krigsforliste norske skibe i 1916.

D/S „Fridthjof Nansen“ (I. R. D. K.)
av Bergen.

Reg.ton br.: 3275, last: 5212 ton superfosfat.
Ødelagt 5te januar paa reise fra Bona, Algier, til
Rotterdam. Omkommet: 3 mand.

Aar 1916 den 8de januar avholdtes
etter berammelse sjøforklaring paa general-
konsulatet i London i anledning av d/s
„Fridtjof Nansen's“ forulykkende den 5te
s. m. Forretningen administrertes av general-
konsul Eckell, og som bisiddere var til-
kaldt fhv. skibsfører H. Stranger Sand og
fhv. skibsfører O. Kverndal.

Kaptein Konrad Meidell av Bergen
remstod og forklarte, at han var fører av
d/s „Fridtjof Nansen“ av Bergen, J. R. D.
K., dr. 3275 tons brutto, 2094 tons netto,
bygget av staal i South Shields i 1897,
klasse 100 A 1. i Lloyds Register, værdi
ca. kr. 1500 000, assurert i norske selskaper,
saa ubekjendt. Fartøiet, som hadde en
besætning paa 24 mand foruten føreren,
var paa reise fra Bona, Algier, til Rotter-
dam med 5200 tons superfosfat, værdi og
assurance ubekjendt. Skibet var i utmerket
stand og forsynet med nationalitetsmerker
saa foreskrevet maate.

Kaptein Meidell fremlagde fartøiets
æksdagbok og et med samme overens-
stemmende utdrag av følgende lydelse:

„Journaluddrag og videre. Fra Deal.
D/S „Fridtjof Nansen“.

Kl. 11.20 fmd. den 5te januar 1916
hivedes ankeret hjem og med lods ombord
styredes farvandets kurser efter lodsens
komando. Kl. 0.20 emd. pass. Gull fyrskib
i NWtW 1' af. Kl. 1.53 pass. Elbow bøie
om styrbord 1' af. Kl. 2.35 emd. pass.
Kentich Knoch fyrskib i WtN 2' af. Kursen
blev da sat til at gaa af Galloper fyrskib
styrende O½N med 0° Deviation. Kl. 3.45
peiltes fyrskibet i NtO ca. 1' af da i samme
øieblik der hørt et forfærdelig smeld som
pludselig efterfulgtes av en explosion med
en saadan styrke at skorstenen heldede
over til bagbord. Midtskibsdækket og
casingen rundt skorstenen revnede og en
røk, steam og kulsøile der varede i ca. 2
minutter blev slynget høit i luften. Alle
mand som da var i live kom øieblikkelig
springende agterover til livbaatene og laa-
rede disse paa vandet.

Det viser sig allerede nu at hele ma-
skinen og fyrrum var fuldt af vand til over
hoveddækket og maskintoppen, der var intet
andet at gjøre eftersom skibet allerede nu
var sunket saa dybt at sjørne allerede
overskyllede hoveddækket, end at forlate
skibet i den synkefærdige forfatning.

Inden vi forlod skibet, blev der af-
flere undersøkt om der fandtes flere mand
i maskinrummet da vi nu bemerkede at
2 mand savnedes. Disse som var paa vakt
blev formodentlig øieblikkelig dræpt paa
stedet. Veiret var da eksplosionen indtraf,

overskyet med frisk kuling fra WSW og da natten var i anmarsch besluttedes at ro opover mod fyrskibet som vi naaede kl. 5.15 emd. Kl. 6 aften signaliseredes til en vestgaaende steamer som viste sig at være en slæpebaat „Costzee“ af Rotterdam. Eftersom mørket allerede var indtraadt og sjøen høi, besluttede kapteinen paa slæpebaaten at vente til næste dags frembrud førend han vovede at ta mandskabet ombord.

Ved 8 tiden morgen den 6te januar blev mandskabet med vore egne livbaater brakt ombord i slæpebaaten. Kursen sattes da for Downs med begge baater paa slæp. Disse blev imidlertid knust og fuldstændig ødelakt af sjørerne. Kl. 1 emd. samme dag ankrede ved vakt skibet i Downs, hvor hele mandskabet der var meget forkommet blev brakt ombord og fik storartet forpleining av mat og klær.

Kl. 5 emd. efter at kapteinen hadde givet komandøren en nøiagtig beretning om det forefaldne blev mandskabet atter brakt ombord i en renews kutter der landede os i Deal hvor autoriteterne tog os under behandling.

Det dræpte mandskab er 3die maskinist Jacob Mikkelsen og svensk fyrbøter Johannesen.⁴

undert. Konrad Meidell, fører.

Dep. henholder sig til journalutdraget og tilføier, at alle effekter gik tapt. Maskindagboken og farts-certifikatet gik ogsaa tapt, mens de øvrige papirer reddedes.

Da ulykken hændte, var Dep. paa broen sammen med lodsens og 1ste styrmand. Baadsmanden stod tilrørs, og en letmatros stod paa utkik paa bakken.

Under hele tiden paa reisen fra Downs hadde man holdt skarpt utkik og hadde flere ganger styrt unda gjenstande, som saaes i vandet. Omkring et minut før eksplosionen hadde Dep. 1/4 strek paa styrbords boug opdaget en mørk gjenstand forut. Den dukket op et par ganger og var da en 3 til 4 tommer over vandflaten, saa Dep. kunde ikke se, hvad det var. Dep. meldte øieblikkelig til lodsens, som komman-

derte haardt styrbord, og roret blev øieblikkelig lagt haardt tilvenstre. Fartøiet svinget, og Dep. er sikker paa, at fartøiet gik klar av gjenstanden. Var det en mine og hadde den rammet fartøiet, maatte eksplosionen været indtruffet hurtigere. Roret blev lagt haardt over den anden vei for at støtte skibet, og Dep. gav styrmanden ordre til at gaa forut og tilholde utkikken at passe godt paa. Styrmanden gik ned av broen, og idet han kom ned paa dækket, skedde eksplosionen, som syntes at finde sted om bagbord, da bagbords side syntes mest beskadiget. Dep. er overbevist om, at eksplosionen var foraarsaget av en mine, da han ikke tror, at en torpedo har en saadan virkning. Lodsens; kapt. J. Davey, Fore Street, East Lose, Cornwall, var engageret i Deal for at lodse skibet til Rotterdam og tilbake til Downs. Han hadde, fortalte han, gjort 12 reiser til Rotterdam og tilbake.

Oplæst og vedtat, hvorefter Dep. fra- traadte.

Vidnerne fremstod, og edens betydning blev fremholdt for dem, hvorefter de fra- traadte undtagen

1ste vidne, styrmand Hans Gresdal, 36 aar, av Sundheim, Herlø, som forklarte, at han ved leiligheten hadde vakt. Der var frisk vest-sydvestlig vind, overskyet og endel sjø. Vidnet var paa broen med kapteinen og lodsens, da de sidstnevnte opdaget noget i vandet klods til fartøiet om styrbord. Roret blev lagt haardt styrbord, og da skuten gjorde en god fart, antar vidnet at den gjenstand, som var set i vandet, (vidnet hadde selv ikke set den), allerede var ca. 3 skibslængder agterut, da eksplosionen indtraf. Vidnet var netop da paa veien ned fra broen for at indskjærpe utkiksmanden, at han maatte passe godt paa. Eksplosionen var forbundet med et frygtelig smeld, ikke skarpt, men dumpt, og en svær søile av røk, damp og kul stod op fra maskinrum og fyrdørk. Skorstenen gik over til bakbord, men blev staaende. Alle kom paa dæk og gik til sine baater. Der var ingen panik ombord. Da man gik fraborde skyllet sjøen over agterdækket, men far-

tøiet var endnu ikke sunket, da man tapte det av syne. Efter en times roning kom man til Galloper fyrskib, som saaes, da eksplosionen indtraf. Der var antagelig en 17—18 favne, hvor ulykken hændte.

Oplæst og vedtat, hvorefter vidnet fra-
traadte.

Som 2det vidne fremstod maskinist Nils Hilland, 40 aar, av Alversund, og forklarte, at han, da eksplosionen indtraf, laa tilkøis i sin lugar, som laa paa styrbords side av maskinen. Vidnet sprang ut og saa, at vandet allerede begyndte at komme op paa dækket, sprang saa til maskindøren, men saa ikke andet end grumset vand, som stod over maskintoppen. Eksplosionen skedde utvilsomt om bagbord. 2den styrmands lugar, som laa der, blev helt ødelagt, og 2den styrmanden selv var halvt som i svime, da han kom paa dæk. Vidnet fik paa sig trøie og sko og hjalp saa med at sætte ut baatene. Maskinen stoppet omtrent øieblikkelig efter smeldet.

Oplæst og vedtat, hvorefter vidnet fra-
traadte.

Som 3dje vidne fremstod baadsmand Konrad Bernhard Solheim, 22 aar, av Isdal pr. Bergen, og forklarte, at han ved leiligheten stod tilrors, hadde kort i forveien tat roret, forat rormanden skulde faa sig kaffe. Lodsens opdaget noget i vandet, saa paa det med kikkerten og gav ordre til hardt styrbord ror, hvilket øieblikkelig blev utført. Styrmanden varskudde lodsens at roret laa haardt over. Vidnet saa ikke gjenstanden i vandet. Kapt. sa til lodsens, han var glad, det ikke var en mine, for da hadde det gaat galt, og ga styrmanden ordre til at gaa ned og skjærpe utkikken litt. Styrmanden var neppe kommet længer end til undre bro, da eksplosionen hændte. Ved eksplosionen steg en røksøile op omkring skorstenen og bredte sig over hele midtskibet. Fartøiet lettet sig, saa vidnet formelig blev hævet op.

Oplæst og vedtat, hvorefter vidnet fra-
traadte.

Som 4de vidne fremstod letmatros Jørgen Jentoft Norum Olsen, 18 aar, av Vega, Helgeland, og forklarte, at han ved

leiligheten netop var kommet paa utkik. Hadde faat ordre av kapteinen til at holde godt utkik, hvad han ogsaa gjorde. Han saa imidlertid intet mistænkelig.

Oplæst og vedtat, hvorefter vidnet fra-
traadte.

Som 5te vidne fremstod derefter dæks-
gut Konrad Jensen, 16 aar, av Bergen, og forklarte, at han hadde været paa utkik, var netop blit avløst av Jørgen Olsen og skulde ind at spise, da eksplosionen fandt sted. Vidnet saa ingenting i vandet, saa-
længe han stod paa utkik, skjønt han passet godt paa.

Oplæst og vedtat.

Samtlige vidner fremstod, og journal-
utdraget blev oplæst for dem. Vidnerne hadde intet at anmerke ved sammes ind-
hold.

Bisidderne har intet at bemærke.

Vidnerne, som ikke hadde paa hørt hin-
andens forklaringer, blev derefter edfæstet.

Forretningen avsluttedes.

undert. Waldemar Eckell, O. Kverndal,

H. Stranger Sand.

D/S „Bonheur“ (H. C. W. N.) av Kristiania.

Reg.ton br.: 1159, last: Trællast, ødelagt den 7de januar paa reise fra Fredrikstad til Garston. Omkommet 2 mand:

Kristiania byret gjør vitterlig:

Aar 1916 den 17de januar blev sjøret sat i byrettens lokale i justisbygningen under ledelse av assessor Lie med de opnævnte sjøretsmedlemmer, skibsreder Krøger og fhv. skibsfører H. Rasmussen.

Hvor da blev foretat sak nr. 23 — 1916 sjøforklaring for d/s „Bonheur“ i anledning av skibets forlis.

Beretning

om ulykken ombord i s/s „Bonheur“ paa reise fra Fredrikstad den 1ste januar 1916 til England.

Den 1ste januar avgik s/s „Bonheur“ fra Fredrikstad med en ladning trællast bestemt for Garston. Reisen foregik under stormfuldt veir. Fredag den 7de pass.