

bælte paa, styrmanden, som var tykt klæd, derimot ikke.

Oplæst og vedtatt, hvorefter vidnet fra- traadte.

4de vidne, matros Borg, fremstod og for- klarte sig i fuld overensstemmelse med de foregaaende vidner.

Samtlige vidner fremstod, og kapteinens beretning blev oplæst for dem. De erklærte paa forespørsel, at de intet hadde at bemærke til sammes indhold.

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

Bisidderne finder intet at anmærke.

Forretningen avsluttet.

Waldemar Eckell (sg). H. Stranger Sand (sg).

Joh. K. I. Jacobsson (sg).

D/S »Ingrid 2» (M. J. C. K.) av Kristiania.

Reg. ton br. 1145, last: kul, ødelagt 19de de- cember 1917 paa reise fra Barry til Bayonne. Om- kommet: 10 mand.

Aar 1917 den 28de december avholdtes efter berammelse sjøforklaring paa general- konsulatet i London i anledning av d/s »Ing- rid II«s sænkning ved mine eller torpedo den 19de dennes.

Forretningen administrertes av vicekon- sul Hjalmar Ohlsen, og som bisidderne funger- te fhv. skibsfører H. Stranger Sand og skibs- fører Joh. K. I. Jacobsson, tidligere fører av d/s »Blaatind« av Aalesund.

Da fartoiets fører savnes, fremstod i hans sted skibets 1ste maskinist Hans Niel- sen av Tønsberg og forklarte, at d/s »Ingrid II«, kjendingssignal M. J. C. K., var hjemme- hørende i Christiania. Det var drægtig i 145,33 tons brutto, 669,36 tons netto, byg- get av jern i Sunderland i 1889 og hadde klasse 100 A I i Lloyds Register. Værdi og assurance ubekjendt.

Fartøiet, der tilhørte skibs A/S »Lionel«, bestyrende reder O. Mohn, og som hadde en besætning av 17 mand med føreren, var paa reise fra Barry til Bayonne med ca. 1400 tons kul (værdi og assurance ubekjendt) da det den 19de december klokken 5 efm. sank efter

en voldsim eksplosion, der skyldtes en mine eller torpedo utenfor Trevoise Head. Dep. fremlagde en skriftlig fremstilling av begi- venheten. Denne var saalydende:

S/S »Ingrid II« paa reise fra Barry Dock til Bayonne.

Avgik fra Barry den 15/12 kl. 6 efm. lastet med kul for Bayonne. Veiret var da pent, men frisket utover nat til storm (vest- lig). Nat til mandag frisket vinden til orkan- byger, og vi fik en masse vand ned igjennem maskinskeilet og nedgangen til fyrdørken. Den 17/12 klokken 1.30 fmd. stødte skibet tre paafølgende gange paa noget der gav ef- ter, vi var da efter kapteinens utsagn rundet Rundston Buoy ved Landsend.

Forpiggen peiltes straks og den viste sig at være full av vand. Likeledes peiltes no. 1 ballasttank, men nogen flere lækager kunde ikke mærkes. Idet forpiggen fylldes kom skibet paa bougen 1²/₄, hvilket foraar- saget at alt bundvandet samledes under fyr- dørken som blev slaaet op, og en stor del kul fra bokserne og asken som laa paa dørken faldt ned i skutebunden. (Vi hadde ingen maskintank). Skibet slingret voldsomt. Lens- ning av skibet blev da umulig da alle siler og pumper stoppet op av kul og aske, vi var da 6 mand i arbeide med rengjøring av siler. Vi gik da med avvekslende halv og sagte fart for at avvente dagslyset. Klokken 4.30 form. gik jeg op paa broen til 1ste styrmanden, der da hadde vagt, og sagde at dem maatte gaa full fart for at komme ind i havn hurtigst mulig, da vi ikke kunde holde skibet lens. Der blev da straks slaaet full fart i maskin. Klokken ca. 5.30 form. mistet vi b.b. livbaat, endel av brotrækket, samt no. 3 lukes ydre presenning var slaaet væk av sjøen.

Ankom Penzance klokken 10 fmd. Vi be- gyndte straks med rengjøring av skibsbun- den med hjelp av dæksmandskapet. Ved avholdt skibsraad kom vi til det resultat at vi maatte returnere til Barry Dock for repa- ration og ny livbaat. No. 3 ballasttank blev fylldt for at faa skibet mere paa ret kjøl, og var ved avgangen fra Penzance 6" for dyp.

Avgik fra Penzance den 19/12 klokken 10 fmd. Vi hadde da klart veir med litt ag- terlig vind. Alt gik da bra. Skibets fart var da ca. 8¹/₂ mil. Klokken 5 efm. sat jeg i min

lugar og læste (2den mask. hadde da vagt i maskin), da jeg pludselig hørte et oredevende smeld og brak og alt blev mørkt omkring mig. Jeg var da oppe paa nogen sekunder og kom direkte ut i dragsuget som drog mig ned sammen med en masse av smaat vrakgods. Idet jeg kom op til overflaten saa jeg skibets boug ca. bakkens længde stod ret op. Jeg blev da draget ned igjen, og da jeg atter kom op til overflaten var der intet mer at se av skibet.

Jeg holdt mig da saavidt op til klokken 6 efmd. da et vagtskib kom og tok mig op tillikemed de andre seks mand der var kommet op paa flaaterne som var uskadt. Baade vagtskibet og en flyvemaskin iagttok eksplosionen. Ankom Penzance den 20/12 klokken 2 fmd.

London den 28/12—17.

(sg.) H. Nilzen,

1ste maskinist.

Dep. henholder sig til det i den skriftlige fremstilling anførte og forklarte videre, at kapteinen var paa broen, da skibet den 17de december klokken 1.30 fm. stødte paa noget, som man antok for at være et vrak. Dep. vidste ikke, hvor langt fra land, man befandt sig, men dep. antok at det var 2' å 3' av Runnelstone lysboie ved Landsend. Skibet stødte 3 gange med bougen, hvor skaden opstod. Hadde skibet stødt paa grund, vilde støtene have været kjendt ogsaa agterut. Paa grund av støtet mot vraket, blev der straks slaat stop i maskinen og fuld fart agterover. Ved ankomsten til Penzance blev der holdt skibsraad for at avgjøre, hvad der skulde gjøres. Der var ingen anledning til at komme i land. Man signaliserte til land, men ingen baat kom ut, og det var forbudt at gaa iland i skibets egen baat. Skibsraadet, der bestod av kapteinen, 1ste og 2den styrmand samt dep., fandt, at skibet var tilstrækkelig sjødygtig til at kunne gaa til Barry Dock, hvor det skulde repareres. Med hensyn til skibets sænkning uttalte dep., at denne skyldtes en mine eller torpedo. Skibet blev brukket i to eller tre dele og sank ned med midtskibet først. Dep. laa i vandet en hel time, til han blev tat op av et britisk patroskib, der kom

tilstede. De øvrige 6 mand, der var reddet, opholdt sig den hele tid paa skibets flaater, der var uskadt. Men de kunde ikke komme dep. til hjelp. Følgende mand av besætningen savnes:

1. kaptein Lars Larsen, ca. 34 aar, av Tønsberg.
2. styrmand Albret William Dahl, ca. 32 aar, av Trondhjem,
3. donkeymand Gustav Pettersen, ca. 37 aar, av Christiania.
4. fyrbøter Arnt Ek, ca. 22 aar, av Horten.
5. svensk fyrbøter Karl Satz, ca. 20 aar.
6. hollandsk fyrbøter Kive, ca. 20 aar, av Rotterdam.
7. svensk matros Einar Petterson, ca. 19 aar.
8. svensk matros Elof Johnsson, ca. 22 aar.
9. svensk matros John Nilsson, ca. 37 aar.
10. japansk kok, ca. 32 aar.

Mens dep. laa i vandet, saa han ikke noget til de savnede sjømænd. Han hørte en gang et par skrik i nærheten, men kunde ikke se, hvem det var. Dep. antok, at de fleste av de savnede sjømænd dræptes av eksplosionen. Vagtskibet anstillet undersøkelser paa ulykkesstedet, men der blev intet seet til de omkomne.

Oplæst og vedtat.

Fremstod derpaa som 1ste vidne Fredrik Loven, 29 aar, av Mariehamn, 2den styrmand.

2det vidne, Oscar Hjalmar Adamsson, 24 aar, av Halmstad, matros.

3dje vidne Martinius Thomassen, 22 aar, av Kragerø, 2den maskinist.

4de vidne Aksel Aase Akselsen, 26 aar, av Bergen, stuert.

Vidnerne formanedes til at sige den fulde sandhet og foreholdtes edens betydning, hvorefter de fratraadte med undtagelse av

1ste vidne, 2den styrmand Loven, der forklarte, at han var vakthavende officer, da skibet den 17de december klokken 1.30 fm. stødte paa et vrak. Man var da fire mil øst av Runnelstone lysboie ved Landsend. Der kjendtes tre støt forut. Der blev straks slaat stop i maskinen og fuld fart agterover. Der blev ikke loddet, men vidnet fandt ingesomhelst grund hertil da der var dypt vand paa det sted man befandt sig, ca. 15 favne. Kap-

teinen, der var paa broen saa i kartet og fandt, at man skulde ha fra 15—18 favne vand. Vidnet hadde tidligere passert stedet paa vei til Penzance, og man var i den vanlige led. Skibet laa 15' 4" forut og 16' 6" agterut. Veiret var sigtbart; man kunde godt se lysboien. Da forpiggen fyldtes med vand holdt man sagte fart til ut paa morgensiden, da 1ste maskinisten sagde, at der maatte gis fuld fart, saafremt man vilde naa havn. I Penzance, hvor man laa to dage, forsøkte man bedst mulig at reparere skaden, men efter et avholdt skibsraad, hvorunder vidnet kapteinen, 1ste styrmanden og 1ste maskinisten var tilstede, besluttet man at gaa til Barry Dock for reparation. Skibet var efter vidnets mening sjødygtig nok hertil.

Angaaende sänkningen uttalte vidnet, at han laa tilkøis, da ulykken indtraf. Han sprang straks op og kom øieblikkelig i vandet, da skibet allerede var sunket saa meget, at kun en del av baugen saaes. Vidnet hverken hørte eller saa noget til de savnede sjømand. Han kom op paa den ene av skibets flaater, der var uskadt, og som var utrustet med aarer, proviant og klær. 6 mand ialt reddet sig paa de to flaater. 1ste maskinisten blev seet et stykke borte, men man kunde ikke hjelpe ham. Vidnet kunde ikke uttale sig om, hvorvidt ulykken skyldtes en mine eller torpedo. Vidnet saa skibet gaa helt under. Man opholdt sig paa stedet ca. 1 time.

Oplæst og vedtat.

Fremstod derpaa som 2det vidne, matros Adamsson, der forklarte, at han stod tilrørs, da skibet den 17de december klokken 1.30 morgen stødte paa noget. Om dette var et vrak, kunde vidnet ikke uttale sig om. Der var ialt tre støt. Der blev slaat stop i maskinen og fuld fart agterover. Vidnet saa ingen lysboie fra sin plads, men han stod i et overbygge paa broen, hvorfra man ikke kunde se agtenfor tværs. Men kapteinen og 2den styrmanden kunde nok ha seet lysboien, uten at vidnet paa sin plads vilde ha seet den. Senere gik skibet med sagte fart, saalænge vidnet stod tilrørs til klokken 2. Vidnet var tilkøis, da eksplosionen indtraf. Han kom straks ut og kom i vandet, da skibet allerede var begyndt at synke. Han blev trukket ned med dragsuget, da skibet gik under, men

kom snart op igjen og blev senere tat op paa den ene av flaaterne. Han saa ikke noget til de omkomne. Man opholdt sig paa ulykkesstedet ca. $\frac{3}{4}$ time til et britisk patrolskib kom tilstede og tok de overlevende av besætningen ombord. Vidnet kan ikke uttale noget om, hvorvidt eksplosionen skyldtes en mine eller torpedo. Skibet sank efter knapt et halvt minuts forløp.

Oplæst og vedtat.

Fremstod derpaa som 3dje vidne, 2den maskinist Thomassen, der forklarte, at han var vagthavende officer i maskinen, da skibet den 27de december klokken 1.30 morgen stødte paa noget, som efter vidnets mening maatte være et vrak eller noget andet flytende. Det kjendtes, som om det man stødte paa gav efter. Det var ingen grundstøtning, da vidnet av erfaring kjendte, hvorledes en saadan følte. Der var ialt tre støt. Der blev øieblikkelig signalisert stop i maskinen og fuld fart agterover, en ordre, som vidnet straks fulgte. Senere gik skibet med veksellende fart, til 1ste maskinisten varslet om, at der var blit saa meget vand i skutebunden, at man maatte gaa med fuld fart, saafremt nu vilde tænke paa at komme i havn.

Angaaende eksplosionen forklarte vidnet, at han netop var gaat op fra maskintoppen, da denne indtraf. Han kom straks i vandet, da kappen fyldtes med vand. Han blev trukket under vandet et par gange. Han kom sig tilslut op paa en av flaaterne, hvor han opholdt sig ca. $\frac{3}{4}$ time, til det britiske patrolskib kom tilstede. Han saa ikke nogen av de savnede sjømand. Vidnet saa, at skibet sank efter en ganske kort tid. Vidnet antok, at eksplosionen skyldtes en torpedo, uten at han dog kunde begrunde denne antagelse. Vidnet kjendte, at det lugtet gas efter eksplosionen.

Oplæst og vedtat.

Fremstod derpaa som 4de vidne, stuert Akselsen, der forklarte, at han opholdt sig i sin lugar, da han den 17de december klokken 1.30 morgen kjendte tre støt. Vidnet var sikker paa, at man hadde stødt paa et vrak eller noget andet flytende, da gjenstanden likesom gav efter. Vidnet har flere gange været med paa grundstøtning og vidste, hvordan en

saadan kjendtes. Vidnet gik ikke op paa dæk efterpaa.

Vidnet opholdt sig likeledes i sin lugar, da eksplosionen indtraf. Han sprang straks op trappen. Begge trappedørene slog igjen, men han fik dem op. Paa dækket flot alt omkring, der var kulbiter og røk, saa vidnet skjønte, at livbaaten ikke kunde bli laaret. Han sprang til rækken og hoppet overbord. Han saa mens han laa i vandet, at skibet var brukket i to. Midtskibet sank først og saa bougen og agterskibet, hvor propellen kunde sees op i luften. Han blev tat op paa en av flaatene. Vidnet saa ikke nogen av de savnede sjømand i vandet. Han vidste, at kapteinen sat oppe i sin lugar. Man opholdt sig paa ulykkesstedet ialt ca. $\frac{3}{4}$ time, men intet blev seet av de omkomne. Vidnet saa et blinkfyr langt borte, visende rødt.

Oplæst og vedtat.

Fremstod derpaa samtlige vidner, for hvem den skriftlige beretning oplæstes. De hadde ingen bemerkning at gjøre til sammes indhold.

Vidnerne, hvorav ingen hadde paaørt hinandens forklaringer, blev derpaa edfæstet. Sjøforklaringen avsluttet.

Hjalmar Ohlsen (sg).

H. Stranger Sand (sg).

(sg). Johs. K. I. Jacobsson.

D/S »Noris« (M. B. G. H.) av Kristiania.

Reg.ton br.: 588, last: kul, ødelagt 19de december 1917 paa reise fra Swansea via Cherbourg til Havre. Omkommet: 14 mand.

Kristiania byret

gjør vitterlig:

Aar 1918 den 5te mars blev forhørsret sat i byrettens lokale under ledelse av assessor Winsnes i overvær av de mandtalsførte retsvidner kjøbmand, fhv. matros og fyrbøret Olaf Hellesth og vagtmester, fhv. styrmand Sigurd Nandrup, edfæstede.

Paa retsskriverens vegne tjenstgjorde den med justitarius approbation antagne protokolførere Thor Dahl.

Retsvidnerne gjordes bekjendt med bestemmelsen i straffeproseslovens paragraf 118.

Hvorda blev foretat retsmøte under efterforskning i henhold tilsjøfartslovens § 324 i anledning av d/s »Noris«s forlis paa reise fra Cherbourg til Havre.

Administrator fremla: skr. fra skibsinspektoren i Østenfjeldske distrikt av 28. februar sidstl.

Skibsinspektør Wettergreen møtte.

For Krigsforsikringen møtte adv. Schjelderup og for skibets kaskoassurandør, A/S Norske Lloyd, møtte adv. Fjeld Halvorsen.

Fremstod som vidne Olaf Trygve Slotfeldt, 30 aar gammel, kontorchef hos skibsreder Johs. Leborg, Universitetsgt. 11, bekjendt med vidneansvaret og forklarte, at »Noris« eides av A/S Noris og siden juni 1917 disponertes av Johs. Leborg. Det var et træskib, bygget 1903, 583 register tons brutto og 335 netto, sidste besigtigelse paa skroget november 1916, klasse A I — I L. Aktiekapitalen var 200 000 kroner og den bokførte værdi kr. 238 000. Det var krigsforsikret for kr. 500 000 i Krigsforsikringen plus kr. 150 000 privat, almindelig kaskoforsikring kr. 500 000, interesseforsikring kr. 140 000.

Skibet avgik fra Swansea den 14. december med en kullast paa 674 tons foruten bunkers. Paa forrige tur hadde det hat 700 tons. Besætningen var 14 mand. Skibet skulde til Rouen, men man har senere intet hørt fra det. Angaaende dets videre skjæbne henviser vidnet til følgende dokumenter som han fremlægger:

- 1) Gjenpart av skr. fra Ministere de la Marine til den norske Minister i Paris, dat. 28. januar 1918.
- 2) Avskrift av telegram fra den norske Minister i Paris til Utenriksdepartementet av 30/1 1918.
- 3) Do. av 26/2 1918.

Efter de foreliggende opplysninger maa vidnet gaa ut fra, at der foreligger et krigsforlis.

Oplæst og vedtat.

Retsmøtet sluttet.

Retsvidnerne hadde intet at bemerke.

(sign.) W. G. Winsnes.

(sign.) Sigurd Nandrup.

(sign.) Olaf Hellesæth.