

da var død. Stueren derimot kunde ikke findes, og da de fleste var meget utmattet sattes kursen for St. Abbs havn som naaddes kl. 4,50 em. og der blev man straks tat under doktorbehandling og bragt i hus.

Vagthavende ved anledningen var paa dæk 2den styrmanden, Mikkelsen, jungmand Borge og Sigfr. Gustavsen og i maskinen 2den maskinisten, Olsen og fyrbøder Albert Westerlund.

G. Andersen,
Mask.

C. Olsen,
2den mask.

C. Piene,
fører.

L. Borge,
jungmand,

Irettelagt 16de mai 1917.

L. Madsen.

Fremstod 1ste vidne Alf Michelsen, 2den styrmand med «Ringholm», bopæl Skostrædet 11, forberedtes til edfæstelse og forklarte sig paa speciel eksamination overensstemmende med kapteinen hvis forklaring oplæstes og vedtokes.

Fremstod 2det vidne Lars Borge, 16 aar, jungmand med «Ringholm», bopæl Strandgaten 145, Bergen, forberedtes til edfæstelse og forklarte at han stod tilrørs da dampskibet den 20de april kl. 3,05 eftm. blev rammet av en torpedo. Han saa skibet synke med forenden først.

Han har ikke kjendskap til i hvilken tilstand baatene var, heller ikke vet han naar baatøvelser senest blev avholdt, idet han kom ombord like før skibets avgang fra Bergen. Der fandtes ombord redningsflaate og hver mand hadde faat utlevert sig livbelte som de bestandig skulde bære.

Vidnet tilføier at man saa kokken og stueren i vandet efterat de var hoppet overbord, men det var umulig at komme dem tilhjelpe da de laa for langt borte. Sigfried Julius Gustavsen blev hjulpet op paa flaaen. Man macerte ham og gjorde alt mulig for at holde liv i ham, men alt forgjæves. Albert Westerlund omkom i maskinen uten at man saa noget til ham efter eksplosionen. Oplæst og vedtat med tilføiende, at han ikke saa noget av ubaaen, heller ikke periskopet.

Fremstod 3die vidne Gabriel Andersen, 43 aar, 1ste maskinist paa «Ringholm», bopæl

Nils Klims gate 3, forberedtes til edfæstelse og forklarte at han opholdt sig i maskinrummet da eksplosionen fandt sted. Skibet er blit rammet paa St. B. side ved storkjelen som blev sprængt. Der er ingensomhelst tvil om at skibet er rammet av en torpedo og ikke av en mine. Skibet krænget over til B. B. da det blev rammet og V. saa like efter paa St. B. side periskopet av en ubaat som var i sterk fart i NO.-lig retning.

Oplæst og vedtat.

1sle, 2det og 3die vidne edfæstedes.

Retten hævet.

E. Hesselberg.

T. Torgersen.

O. O. Bergh.

D/S „Kongsli“ (W. L. K. D.) av Bergen.

Reg.ton br.: 5822, last: hvete, beskadiget 20de april paa reise fra Portland, Main via Halifax til Rotterdam. Omkommet: 1 mand.

Aar 1917 den 27de april avholdtes sjøforklaring paa det Kgl. Norske Generalkonsulat i Rotterdam i anledning av at D/S «Kongsli» av Bergen mens det var paa reise fra Portland Maine til Rotterdam med en ladning hvete den 20de ds. om aftenen kl. 10 d. a. var forladt i Nordsjøen.

Forretningen bestyrtes av vicekonsul Grüner, som bisittere forrettet kaptein Olsen av Drammen og kaptein Agdesten av Bergen.

Fremstod derpaa kaptein A. Sem Olsen, der forklarte at han var 57 aar gammel og hjemmehørende i Bergen, at han var fører av D/S «Kongsli» av Bergen og fremla:

Utdrag

av D/S «Kongsli»s dagbok paa reise fra Portland Maine til Rotterdam.

D/S «Kongsli» avgik fra Portland Maine lørdag den 31te mars med en ladning hvete bestemt til Rotterdam via Halifax for inspektion.

Ved avgangen var alle luker forsvarlig skalket og skibet forøvrig i fuldt sjødygtig stand. Ankom til Halifax mandag den 2den april og fik tirsdag den 3dje april fortsatte reisen som foregik under vekslende veirforhold.

Onsdag den 18de april kl. 11,40 em. passerte Utsire fyr og kl 3¹/₄ formiddagen 20de april fik man se Syd Dogger Bank fyrskib og da dette ikke var utsat i kortet satte man baat paa vandet for at høre om mulige forandringer. Man fik besked fra fyrskibet at intet var iveien og at man kunde styre paa Terscheeling Bank fyrskib. Fredag den 20de april kl. 6 em. passertes Texel fyr i S.O.—O. ¹/₂O. 14' av og kl. 9,30 em. passertes Umuiden fyr i S.O.—O. ¹/₂O. ca. 16' av kl omtrent 10 em. følte et voldsomt støt og en eksplosion saa hele skibet rystet, antagelig blev rammet av en torpedo eller mine; dækket fyldtes samtidig med vand og «Kongsli» begyndte at krænge over til styrbord. Livbaatene blev straks gjort klar og da man frygtet skibet skulde synke eller bli rammet flere ganger gik alle mand i de to livbaater. Særlig frygtet man at oljetanken agter skulde rammes og eksplodere hvorfor man satte fra skibssiden og laa en stund og drev i læ av «Kongsli» som da krænget mere og mere over til styrbord og saa ut til at ville synke, hvorfor man i livbaatene bestemte sig til at ro mot land. Vinden var frisk N.W. med endel dønning. Styrbords livbaat blev optat av vagtskibet ved Umuiden kl. 8 fm. og bakbords baat optat av samme ca. 20 minutter senere. Efter man kom ombord i vakt skibet opdaget man at 2den styrmand Tormod Hægstad var forsvundet, han var sidst set paa baatdækket ifærd med at gjøre klar styrbords livbaat. Da alle mand gik i baatene trodde man i styrbords baat at han var i bakbords baat og i bakbords baat at han var i styrbords, hvilken baat han tilhørte.

Efter at man hadde landet i Umuiden forsøkte man at skaffe en slæpebaat og gaa ut til ulykkesstedet for at søke efter den 2den styrmand, men da ingen baat kunde skaffes i Umuiden blev der øieblikkelig telegrafert til Rotterdam, hvorfra der straks blev sendt to baater ut for at søke efter 2den styrmand der muligens kunde være tilbake ombord i skibet og saaledes hadde anledning til at bjerge sig i en av de to utsvingte baater.

Kl. 2 em. samme dag avreiste hele mandskapet fra Umuiden til Rotterdam, hvor man av konsulatet blev indkvartert paa forskjellige steder. Kl. 7 aften fik kapteinen underret-

ning av assuranceagenten at skibet var fundet av de to av ham utsendte slæpebaater fra Smit & Co. og var paa vei til Hock van Holland, hvor man antok at det vilde være kl. 2 næste morgen. Forsøkte straks at faa officerer og maskinister samlet, men da disse var uvidende om at skibet var fundet lykkedes det ikke faa samlet disse, hvorfor kapteinen, stuert og assuranceagenten avreiste med slæpebaat kl. 12¹/₂ nat og kom ombord i «Kongsli» ved Hock van Holland kl. 3 fm. og blev skibet straks efter landsat paa den nordlige siden av kanalen imellem Massluis og Hock van Holland; det laa da med styrbords side av dækket i vandet. Ved ankomsten fandtes nogen fiskere ombord fra loggeren «Deik» K. W. 110 K. W. 19 som meldte at de hadde været ombord fra kl. 5 formiddag. Da disse negtet Smits folk at komme ombord og utføre det nødvendige, peilinger av rum etc. blev dette spørsmal tilfredsstillende ordnet av assuranceagenten mot at et bevis blev utfærdiget og overlevert fiskerne.

Med firmaet Smit & Co. blev det arrangert for bjergning paa de vanlige betingelser at bjergelønnen skulde avgjøres ved voldgift i Rotterdam. Ved peilingen av rum og tanker fandtes nr. 2 rum fuldt av vand og de øvrige rum lens og lasten i disse uskadt, da skoddene var tette. Slæpebaater for og agter holdt skibet, der fremdeles laa med styrbords side av dækket i vand i stilling hele tiden. Dykker blev straks sendt ned og fandtes et stort hul i styrbords side midt i nr. 2 rum og da dette ansaaes ufarlig at fortsætte uten at losse lasten forsøkte man om eftermiddagen paa høivand at trække skibet av grunden. Hele mandskapet kom ombord kl. 11 fm. Dampen blev sat op paa to kjeler. Vandet i maskinrummet blev utpumpet og styremaskinen gjort klar. Da man ansaa det umulig at faa skibet flot uten delvis losning blev to kornelevatorer og lægter sendt ned mandag fm. og losning paabegyndt. Kl. 4 em. var ca. 1000 tons løst og da skibet begyndte at rette sig op blev losning stoppet og elevator og lægter fjernet. Med to slæpebaater agter og en forut samt ved bruk av egen maskine blev skibet bragt flot kl. 4¹/₂ em. og fortsatte reisen. Skiftet lodsen ved Massluis kl. 5 og ved Rotterdam kl. 5¹/₂ em., fortoiet i Maashaven kl. 6 em.

Ved undersøkelsen paa dækket fandtes 5 metalstykker som antagelig skriver sig fra en torpedo. Disse blev tatt i forvaring av assuranceagenten. Det bemerkes at det blev senere oplyst at en del av mandskapet hadde set en torpedo passere agtenfor skibet straks efter eksplosionen.

Sammenholdtes med dagboken og fandtes i alt væsentlig at stemme overens dermed. Kompagenten blev tilspurt om han har noget at bemerke til det fremlagte journalutdrag og blev tilholdt om at avgi en saavidt sammenhengende beretning om vedkommende begivenhet og forklarer sig overensstemmende med journalutdraget og svarte derpaa til spørmaalskrift:

Hvor opholdt kapteinen sig da ulykken fandt sted? — Svar: Inde i salonen.

Hvem var vakthavende officer? — Svar: 2den styrmand Hægstad, der opholdt sig paa øvre bro.

Hvem var rormand? — Svar: Ch. Lamson.

Hvem var utkiksmann? — Svar: Connoley.

Paa hvis vakt skede ulykken? — Svar: Paa 2den styrmands vakt.

Var der nogen feil eller mangel ved skibet ved avgangen fra sidste havn? — Svar: Nei, absolut ikke.

Hvordan var veiret, var det disig, hvor langt kunde sees? — Svar: Fyrene kunde sees en 18 à 20 mil, godt sigtbart.

Var det høi sjø? — Svar: Krap dønning, sjø.

Hvorledes var baatene anbragte og utstyrte og med hvilke andre redningsredskaper var skibet forsynt? — Svar: Livbaatene (2) anbragt agterut, 2 andre baater midtskibs utsvingende i daviderne, paa begge sider forresten utstyr efter sjøfartskontorets regler.

Naar var sidste baatmanøvre avholdt? — Svar: Under opholdet i Trinidad for ca. 4 maaneder siden.

Var instrumentene og øvrige utrustning samt bemanning tilfredsstillende? — Svar: Ja, absolut.

Gik skibet med fuld fart da ulykken skede? — Svar: Ja med ca. 10 mil.

Blev der git signal til maskinen for at stoppe, av hvem? — Svar: Ja, av kapteinen efter at eksplosionen hadde fundet sted.

Saa vidnet den 20de april mellem kl. 9 og 11 aften nogen U-baat, hvordan saa den ut, nr, merke, kanoner, periskop, behag beskriv den nøiagtig hvis mulig, hvad nationalitet antar kapteinen den var av? — Svar: Saa ingen U-baat, av 2den styrmand berettet ogsaa at han ikke hadde set nogen; det varte kun et à to minutter til at jeg var oven bro fra salonen.

Blev fartøi den 20de aften kl. 10 gjenstand for en eksplosion foranlediget utenfra? — Svar: Ja.

Følte det som om skibet rantes av en torpedo og følte det som om derefter anslaget mot skibssiden foregik nogen eksplosion midt i skibet, hvor? — Svar: Ja, jeg følte eksplosionen og rystelsen kom like ved smeldet paa s. b. side, skibet kastet sig straks over til s. b.

Saa vidnet luker og andre ting bli slynget i veiret under eksplosionen? — Svar: Kapteinen saa ingen luker bli slynget i veiret og saa da han forlot skibet ingen luker som var flyttet.

Saa kapteinen skibet synke? — Svar: Nei, men med den stilling skibet hadde, vilde det antages at det vilde synke, da vi forlot det, da skandsekl. i s. b. dæk var under vandet.

Antar kapteinen at man fra «Kongsli» kunne ha set flytende miner hvis saadanne hadde befundet sig i farvandet? — Svar: Nei, umulig at se da det var for mørkt.

Har kapteinen set nogen stripe i vandet av en torpedo eller vandbobler stige op? — Svar: Nei.

Har kapteinen paa denne reise set miner, orlogsskib eller U-baater i Nordsjøen, destroyer engelsk? — Svar: Ja, orlogsskibe og en U-baat av ukjendt nationalitet.

Kom nogen tilskade eller er nogen omkommet? — Svar: Ja, 2den styrmand Hægstad savnes.

Hvad gjordes der for at redde vedkommende, naar saaes den forsvundne sidst? — Svar: Henholder mig til journalutdraget, da han sidst saaes paa dæk (baatdækket) ifærd med at sette ut baaten og var da uskadt, 2den styrmands kuffert stod igjen paa agterdækket.

Hørte nogen hans rop om hjælp? — Svar: Nei.

Hvor længe blev livbaatene liggende ved skibet, hvorfor gik man ikke ombord igjen da skibet ikke sank? — Svar: Henholder mig til journalutdraget.

Var redningen forbundet med fare? — Svar: Ja.

Løftedes skibet med baugen eller agterstevn lokalt som om den var foraarsaket ved støt mot nogen mine? — Svar: Krænget øieblikkelig, var med s. b. vandmassen kommer ind over dækket, forskibet laa lavest.

Er der fundet nogen rester av torpedo eller mine ombord i fartøiet? — Svar: Henholder mig til journalutdraget, fundne stykker er levert til marineautoriteten her for at undersøkes: Stykkerne fandtes agtenfor kollisionsstedet midtskibs s. b.

Kjendte kapteinen til blokadebestemmelser i Nordsjøen, saa at skibet ikke var indenfor den tyske eller engelske spærringszone. — Svar: Kapteinen hadde erholdt sine instruktioner i Halifax og holdt disse etterrettelig og hadde siden ikke nogen adgang til at faa opplysning, forresten henholder jeg mig til journalutdraget.

Hvilket nationalitetsmerke første d/s i ulykkesøieblikket, hvor langt kunde disse sees? Var handelsflagget heist? — Svar: To store norske malte flag paa hver side, «Kongsli, Norge» malt mellem disse, der antagelig kunde sees ca. 5 à 6 sjømil. Handelsflagget var heist og opplyst av en elektrisk sollampe, derunder Belgian Relief utstyrs flagge vimpler og seil strækket fra midtskibs til agter disse var ogsaa opplyst av to elektriske sollamper paa hver side.

Har kapteinen noget mere av interesse at bemerke? — Svar: Saa ingen U-baat, men en del av mandskapet erklærer at ha set striper i vandet.

I aviser av den 27de april læses at der da skibet laa alene og ingen ombord, er der forsvundet fra fartøiet 3 trosser, to klokker, et stort antal kniver, skeer, gaffer etc., kjender kapteinen noget dertil? — Svar: Ja, saken er anmeldt for politiet i Rotterdam. Jeg vil dog tilføie at jeg straks ved landstigningen med mit mandskap gjorde foranstaltninger med at faa en baat sendt ut for at søke

etter 2den styrmand og dampskibet, hvilket maaske endnu kunne være flytende og blev dette gjort av vicekonsulen i Umuiden og senere av assuranceagenten, Andersen, den person, der har git mig den bedste assistance for at faa fartøiet ind.

Har generalkonsulen at forespørre noget? — Svar: Nei.

Har bisittere noget at forespørre om? — Svar: Nei.

Har assuranceagenten noget at forespørre om? — Svar: Nei.

Oplæst og vedtat.

(sign.) A. Sem Olsen,
fører.

Fremstod derpaa: 1ste vidne styrmand E. Vold, 30 $\frac{1}{2}$ aar, Trondhjem. 2det vidne 2den maskinist Sten Vogel, 41 aar, Jønkøping. 3dje vidne 3dje maskinist Aug. Trondsen, 35 aar, Bergen. 4de vidne stuert Klaus Hansen, 28 aar, Egersund. 5te vidne donkeymannd William Sørensen, 28 $\frac{1}{2}$ aar, Aarhus. 6te vidne fyrbøter Axel Jensen, 29 $\frac{1}{2}$ aar, København.

Vidnerne, der alle har været tilstede ved oplæsning av journalutdraget blir alvorlig formanet til at forklare sandhet og fuld sandhet paa de til dem givne spørsmåal da de senere vil bli edfæstet samt foreholdt edens høitidelige betydning og den borgerlige straf som de paadrar sig ved at i nogen henseende avvike fra sandheten. Derpaa oplæstes for vidnerne den av føreren avgivne forklaring, hvorpaa hver og en for sig bliver tilspurt om de har noget at tilføie og om denne forklaring forsaavidt hvad den angaar omstændigheter ved ulykken er overensstemmende med hvad vidnerne har set og for dem er bleven oplæst, hvortil de svarer:

2den maskinist Sten Vogel forklarer at der siden hans ankomst ombord de sidste dage av september ingen baatmanøvre har fundet sted.

Angaaende standsningen av maskinen kan meddeles at maskinen blev standset ifølge ordre fra 1ste maskinisten til 3dje maskinisten, da ringte det først i telegrafan fra broen. Hvorvidt baater var utsvingt midtskibs er mig ukjent, men vel agterut to stykker.

Oplæst og vedtat.

(sign.) Sten Vogel.

3dje maskinisten Aug. Trondsen henholder sig til 2den maskinisten Vogels forklaring, Forresten er alt i orden.

Oplæst og vedtat.

(sign.) Aug. Trondsen.

Fyrbøter Axel Jensen forklarer rigtigheden av journalutdraget og kapteinens forklaring men tilføier at han laa nede i sin kahyt og sov da eksplosion fandt sted. Kommen op paa baatdækket ser jeg ca. 1 minut efter eksplosionen en lys stripe passere fra s. b. side til b. b. side agterut fra fartøiet i kort avstand; jeg har tidligere set torpedoer passere fartøiet da jeg var ombord i et engelsk fartøi «Molier» i december maaned.

Oplæst og vedtat.

(sign.) Axel Jensen.

Stuert Klaus Hansen har set 2den styrmand Tormod Hægstad i S. B. livbaat beskjeftiget i den. Hørte han si til nogen paa dækket ved taljerne laar forsigtig slakkedes op i taljerne baaten faldt. 2den styrmand faldt formodentlig ut av baaten og senere ikke set.

Oplæst og vedtat.

(sign.) Klaus Hansen,
stuert.

Har bisittere noget at spørre om? — Svar: Nei.

Har assuranceagenten noget at forespørre om? — Svar: Nei.

Vidnerne blev derpaa edfæstede. Sjøforklaringen avsluttedes.

Rotterdam 27de april 1917.

Fr. Grüner,
vicekonsul.

H. Agdesten,
bisitter.

O. M. Olsen,
bisitter.

Fremstod derpaa den 28de april 1917 følgende:

1ste vidne fyrbøter Arthur Evans, 36 aar, Richmond Virg. 2det vidne dæksmaskinist G. B. Lachance, 33 aar Unterbelt. 3dje vidne wiper J. N. C. Davick, 33 aar, Wallpale Mass. 4de vidne wiper Fr. Robinson, 33 aar, New York. 5te vidne wiper Harry T. Thistle, 24 $\frac{1}{2}$ aar, Boston. 6te vidne wiper Kon-

rad King, 22 aar, Baltimore. 7de vidne kok Percival N. Nevens, 23 aar, Portland. 8de vidne matros Burdette Soutworth, 31 aar, Southport Maine. 9de vidne messegut Welfrid S. Marseille, 22 aar, Montreal. 10de vidne matros Arthur Bure, 26 aar, Montreal. 11te vidne matros Gharles Lamson, 20 aar, Lubeck Mn. 12te vidne matros William Davis, 26 aar, Lubeck Mn. 13de vidne matros William Ford, 28 aar, Boston. 14de vidne matros John Hathome, 32 aar, Mahrhead. 15de vidne matros James Porter, 42 aar, Yarmouth, N. C. 16de vidne matros Georg Waters, 22 aar, St. John, N. Y. 17de vidne matros Harry N. Waters, 24 aar, St. John, N. Y. 18de vidne oljer John Mitchell, 24 aar, Boston. 19de vidne oljer Mich. Sweeney, 25 aar, Boston. 20de vidne messegut J. Suthewise, 23 aar, Boston. 21de vidne 2den kok Manley W. Cole, 22 aar, New Hampton. 22de vidne matros Jarnes Hughes, 27 aar, East Boston. 23de vidne matros Robert Connoley, 32 aar, Boston.

Vidnerne blir nu alvorlig formanet til at forklare sandhet og fuldt sandhet paa de til dem givne spørmaal da de senere vil bli edfæstet samt foreholdt edens høitidelige betydning og den borgerlige straf som de paadrar sig ved at i nogen henseende avvike fra sandheten.

Dette stykke oplæstes for alle i det engelske sprog og gaves følgende spørmaal ogsaa i det engelske sprog:

1) Saa vidnet den 20de kl. 10 aften en U-baat, hvorledes var den merket? — Svar: Nei.

2) Blev fartøiet den 20de kl. 10 aften gjenstand for en eksplosion utenfra? — Svar: Utenfra.

3) Føltet det som om skibet rantes av en torpedo og føltet det som om efter anslaget mot skibssiden foregik en eksplosion inde i skibet? — Svar: Ja.

4) Saa vidnet luker etc. i skibet flyve i luften? — Svar: Nei.

5) Hvor lang tid hengik der fra første skud faldt til skibet sank? — Svar: Saa ikke skibet synke og var ved siden ca. 40 minutter.

6) Saa vidnet under reisen noget tegn til miner, torpedoer, U-baater i Nordsjøen? —

Svar: Nei. John Harthome tilføier at ha set Fredag morgen kl. 7,15 mrg. en U-baat passere baugen av skibet uten at ta nogen hensyn.

7) Saa vidnet nogen stripe i vandet av en torpedo eller vandbobler stige op? — Svar: Nei.

Dæksmaskinist G. B. Lachance tilføier at han har set et lys i vandet s. b. fra livbaaten forenom skibet hadde ikke været længe i livbaaten, lyset ikke lang oppe i vandflaten. jeg kan ikke si hvad slags skib der førte dette lys.

Kok Percival M. Nevens. Et par minutter efter at eksplosionen hadde fundet sted, han var paa dæk, han saa bakved fra s. b. til b. b. en bane av en torpedo — har set en bane av en torpedo tidligere i Virginia og fastholder paa det bestemteste.

Derpaa fremstod matros John Hathome. Har set en lys stripe i vandet like bak skibet 6 fot derfra lige efter eksplosionen har fundet sted. Jeg vet ikke om hvorledes torpedobanen ser ut.

Nedennævnte 5 mand var paa dæk da eksplosionen fandt sted:

1) John Hathome, 2) Robert Connoley, 3) Manley W. Cole, 4) James Porter, 5) Chras Lamson tillikemed 2den styrmand Shonnod Hegstad var de eneste paa dæk.

1) Har intet at tilføie hvad han har forklart.

2) Var i utkiksposten da eksplosionen fandt sted, saa fyret i Umuiden. 15 minutter senere eksplosionen. Jeg hørte et skarpt smeld følte som om skibet stoppet men ikke at det løftedes. Lukerne var av da han kom ned fra utkiksposten, han saa intet paa havet omkring, meget vand paa dækket B. S. ogsaa saa jeg.

3) Manley W. Cole hørte et dump brak, saa intet før eller efter.

4) James Porter hørte et smeld, skibet krænget over til b. b. og senere over til s. b. intet set.

5) Chras Lamson stod ved roret da eksplosionen fandt sted, har intet set.

6) Arthur Evans forklarte at mens eksplosionen var i fyrrummet, at han fik indtrykket av at skibet rammedes av en torpedo saaledes som han i tidligere hadde erfart

han grunder denne mening skibet gjorde i det øieblik.

Der blev derpaa stillet til alle mand spørsmål om de har indtryk om at skibet støtte paa en mine eller rammet av en torpedo, alle svarte at være overbevist om at det var av en torpedo (rammet) da skibet ikke løftedes op i eksplosionsøieblikket; utkiksmand Robert Connoley tilføier at trods det var mørkt vilde han set en mine hvis den hadde været i nærheten av skibet.

Oplæst og vedtat.

(Sign.):

Arthur Evans.	William Davis.
G. B. Lachance.	William Ford.
John M. Davitt.	John Hathome.
Frederik Robinson.	James Porter.
Harry Thistle.	Georg G. Waters.
Howard King.	J. Mitchell.
Percival M. Nevens.	M. J. Sweeney.
Burdette Southnorth.	T. Suthwise.
Wilfred M. Marseille.	Manley Wilson Cole.
A. Bure.	James Hughes.
Charles Lamson.	Robert Connoly.
	Harry V. Waters.

Har bisittere noget at bemerke? — Svar: Nei.

Har herr generalkonsulen noget at bemerke? — Svar: Nei.

Vidnerne blir derpaa edfæstet. Sjøforklaringen sluttetes.

Rotterdam den 28de april 1917.

Fr. Grüner,
vicekonsul.

H. Agdesten, O. M. Olsen,
bisitter. bisitter.

Fremstod derpaa 1ste maskinist Andreas P. Olsen, hjemmehørende i Bergen, 45 aar gammel, for hvem journalutdraget og kapteinens forklaring er bleven oplæst og forklarer sig overensstemmende med hvad deri er skrevet og oplæst.

Oplæst og vedtat.

(sign.) Andr. P. Olsen,
1ste maskinist.

Maskinisten blev derpaa edfæstet. Sjøforklaringen sluttedes.

Rotterdam den 28de april 1917.

Fr. Grüner,
vicekonsul.

O. M. Olsen,
bisitter.

H. Agdesten,
bisitter.

D/S «Peik» (M. G. J. B.) av Sandefjord.

Reg.ton br.: 701, last: stykgods, ødelagt 21de april paa reise fra Tyne til Arendal. Omkommet: ingen.

Aar 1917 den 26de april blev efter berammelse avholdt sjøforklaring ved konsulatet i Newcastle O/Tyne i anledning d/s »Peik»'s sænkning ved torpedo.

Forretningen administrertes av konsul Morgenstjerne.

Som bisiddere fungerte:

- 1) Kaptein Theodor C. Nielsen, North Shields.
- 2) Kaptein Andreas Andresen ex fører av skibet «Sogndal».

Fremstod kapt. Alfred Olsen, 43 aar gammel, hjemmehørende i Kragerø, fører av d/s «Peik». Kapteinen opgav at skibet var 701 tons brutto og 373 netto. Kjendings-signal: M. G. J. B. Klasse 1. A. 1. Norsk Veritas. Han fremla en skriftlig erklæring, da alle skibets papirer var gaat tapt. Kapteinen henholdt sig i alle dele til sin skriftlige fremstilling saalydende: «Lørdag den 21de april kl. 11,30 fmd. avgik d/s «Peik» fra Tyne med kystlods og roverlods ombord paa reise til Arendal med stykgods. Skibet var ved avgangen fuldt bemandet og i sjødygtig stand, med livbaatene utsvinget i daviderne og en flyteflaate paa agterluken. Kl. 11,50 gik roverlods fra borde. Fortsatte reisen, styrende rute erholdt av marinekommandoen. Kl. 3 eftm. passertes Coquet Island 2¹/₂ kvartmil av. Kl. 4,10 eftm., da skibet befandt sig ca. 4 kvartmil av land og 1ste styrmand og lods var paa broen og en mand paa utkik, fik styrmanden pludselig se en hvit stripe i vandet om styrbord side og øieblikkelig efter fulgte en sterk eksplosion i storrømmet. Skibet begyndte straks at synke med forskibet. Styrbords baat blev beska-

diget og mandskabet forlot skibet i bagbords baat. Skibet sank ca. 2¹/₂ minut efter eksplosionen. Ved ulykken blev lodsens ene ben brukket paa to steder, forøvrig ankom mandskapet i god behold til Tyne kl. 7¹/₂ eftm. samme dag med en engelsk fiskedamper. Efterat skibet var sunket saaes periskopet av en undervandsbaat, som styrte bort fra ulykkesstedet. Kapteinen forklarte videre, at der var to norske flag paa hver side av skibet med navn og Norge malet i hvite bokstaver og det norske flag heist agter. Han var i bestiklugaren, da eksplosionen fandt sted, saa han saa ikke torpedoen, men han saa periskopet efterat han var kommet i baaten og efterat «Peik» var sunket. Periskopet var paa S. B. side av «Peik».

Der blev intet varsel git. Besætningen bestod av 15 mand inklusive kapteinen, som alle maatte gaa i en baat sammen med den saarede lods, fordi den anden baat var ødelagt av eksplosionen. Baaten med utstyr og proviant var i fuld overensstemmelse med sjøkontrollens regler og alt funktionerte godt. Full baatmanøvre blev avholdt i Bergen i februar med begge baater og fuld baatmanøvre blev avholdt i Bordeaux i mars med en baat. Der var tilstrækkelig livbelter ombord, som laa paa broen i livbeltekassen. Undervandsbaaten viste sig ikke paa overflaten. Skibet sank med bougen først.

Oplæst og vedtat.

Fremstod som første vidne Thorvald Olsen, 27 aar gammel, hjemmehørende i Skaatø pr. Kragerø, 1ste styrmand ombord i «Peik». Efterat være foreholdt edens betydning, forklarte han, at han hadde vagt paa broen og saa en hvit stripe i vandet komme mot skibet paa S. B. side. Han forstod det var en torpedo, men det var forsent at gjøre nogen manøvre med skibet for at undgaa den. Der hengik bare et øieblik fra han saa den til den traf i agterkant av storrømmet. Det var en voldsom eksplosion, og skibet sank paa 2¹/₂ à 3 minutter med forskibet først. Han kunde tydelig se periskopet da han kom i baaten. Utkiksmanden og lods var i vandet, og da man hadde faat dem op i baaten, sattes kursen mot land. Man var i baaten i ca. 20 minutter.

Oplæst og vedtat.