

journalen er fapt oplyses følgende: Alt i maskinen var i bedste orden, maskinens omdreininger var 72 vacuum 25, trykket 160 u. 2den-maskinisten var vagthavende. Det var stop kl. 9,20 fm., igang igjen kl. 9,40 fm. Skibet støtte paa en mine eller torpedo kl. 12,45 em., der blev slaat stop i telegrafens øieblikkelig efter stødet, blev avstængt først med trollehændelen, siden blev manøverventilen stængt, derefter blev Viftmaskin avstængt. Maskinpersonalet blev saa beordret paa dæk, gik til sine pladse i baatene.»

(sign.) Aksel Andresen,  
1ste maskinist.

Da eksplosionen fandt sted befandt vidnet sig paa dæk i agterkant av midtskibet. Det følte som om skibet skulde løftes op, straks efter sank det ned med baugen. Vidnet sprang straks ned i maskinen og stængte den av; der var gaat fuld fart for 160 pounds tryk. Trykket var sat ned fra 180 til 160, da man ventet at bli praiet. Vidnet holdt sig i maskinen til der blev slaat stop for godt. Det var mørkt paa fyrdørken. Vidnet hørte styrmanden rope, at alle skulde gaa i baatene og sprang saa op efter at ha forvisset sig om, at hele maskinbetjeningen var oppe. Kommen i livbaaten saa vidnet en skarp kant (platerne utbøiet) paa bagbords side fra dækket og ned i vandlinjen forenom kjedelrummet, ved tverskibs kulbunke. Paralelt hermed var 3 eller 4 dæksplanker brukket op og stod mot hverandre i vinkel. Flere ombord i den trawler, som vidnet først kom ombord i, sa, at de hadde set en torpedo komme mot «Salerno». Begge baater fra «Salerno» styrte først henimot en torpedobaat (eller jager), som laa paa styrbords side. Styrbords baat naadde først frem, men de ombordværende i samme var neppe komne ombord i torpedobaaten, da denne satte fuld fart paa og gik i zikzak flere ganger. Senere, efter at torpedobaaten allerede hadde sendt styrbordsbaatens folk ombord i et andet fartøi, blev vidnet og de øvrige fra bagbordsbaat ført over til torpedobaaten. Det blev da fortalt, at grunden til, at torpedobaaten første gang var gaat sin vei, var den, at utkikken ombord hadde meldt, at han saa en undervandsbaat. Torpedobaaten landsatte dem i Chatham.

Oplæst og vedtat, hvorefter vidnet fraadte.

Som 6te vidne fremstod derefter matros Lars Nilsen, 19 aar, av Engelsviken pr. Fredriksstad, og forklarte, efter at være foreholdt edens betydning, at han ved leiligheten stod tilrørs. Da eksplosionen indtraf saa han en del av luken til no. 1 rum bli kastet i veiret og svart røk komme op litt paa styrbords baug midt imellem stevnen og riggen. Vidnet var i styrbords livbaat. De var snøt kommen ombord i torpedobaaten, før denne begynte at gaa noksaa fort, stadig i forskjellige retninger og holdt paa saa en god stund.

Oplæst og vedtat.

Alle vidner undtagen 1ste fremstod atter. Journalutdraget og maskinistens beretning oplæstes for dem. De hadde intet at bemerke til samme.

Bisidderne har intet at anmerke.

2det til 6te vidne, hvorav ingen hadde paa hørt de andres forklaringer, blev derefter edfæstet.

Forretningen avsluttet.

(sign.) Waldemar Eckell.

(sign.) H. Stranger Sand. (sign.) O. Kverndal.

D/S «Selma» (M. D. B. R.) av Kristianssand.

Reg.ton br.: 1655, last: jern, ødelagt 25de oktober paa reise fra Middlesbrough til Nantes. Omkommet: 18 mand og 1 kvinde.

Aar 1915 den 3dje november blev sjøret sat paa Kristianssands raadhus, adm. av byfogdens edsv. fuldm. cand. jur. Norem under medbetjening av sjørettens faste medlemmer skibsreder P. A. Gunnufsen og skibsfører Emil Thorkildsen, begge tidligere edfæstede.

Hvorda foretokes:

Sjøforklaring vedk. D/S «Selma», der paa reise fra Middlesbrough til Nantes med en ladning jern, var utsat for en eksplosion med den følge at skibet gik under.

Skibsinspektøren i Søndenfjeldske distrikt møtte.

Som 1ste vidne fremstod Osmund Thomassen Øresland, 1ste maskinist ombord i «Selma», 33 aar gammel, bopæl Kjøstvedt, Høvaag, vidnet har ingen aktier hat i skibet.

Vidnet formanedes til sandhet og foreholdtes straffen for uriktig forklaring for retten.

Vidnet forklarer, at «Selma» avgik fra Middlesbrough den 23de oktober kl. 5 eftm. Skibet var lastet med jern til Nantes. Vidnet meddeler at lasten var paa ca. 2 300 ton. Skibet hadde 200 ton bunkers inde. Skibet var saaledes fulldlastet. Reisen forløp normalt til den 25de oktober kl. 4 morgen. Skibet blev da lagt paa vinden til kl. 1 efm. Der blev loddet ombord og et fyrskib, som man søkte efter, fandt man paa denne tid, saavidt vidnet vet. Reisen fortsattes fra kl. 1 md. til kl. 7 aften, da man svinget til vinden. Vinden var O.N.O., ved denne tid hadde man North Foreland ret agterut. De saa fra skibet fyret. Da skibet dreiet til vinden, blev der slaat halv fart. Kapteinen fortalte vidnet, at han heller vilde holde sig ute i frit farvand indtil tidevandsskiftet og til veiret muligens bedaget sig end at bære ned og muligens bli tvunget til at ankre. Ved leiligheten var der kuling og høi sjø av O.N.O. Vidnet kjender ikke strømmen. Man gik nu med halv fart indtil kl. ca. 11 aften. Vidnet befandt sig ved denne tid i maskinen. Han hørte her et ikke særlig øredøvende, men samtidig intens smeld. Straks efter smeldet begyndte maskinen at løpe. Vidnet var klar over at det var en eksplosion, som hadde fundet sted, og han antar at akslen var brutt over eller at propellen var gaat. Herav slutter vidnet at eksplosionen skedde agterfor maskinen. Vidnet stoppet av egen drift maskinen og hørte samtidig vandet komme fossende i tunnellen. Vidnet, der var alene i maskinen, sprang øieblikkelig paa dæk. Vidnet sprang direkte til b.b. livbaat, idet han skjønnte det gjaldt livet. Her traf vidnet letmatros Einar Isaksen, der holdt paa med at kappe baatsurringerne. Skibet gik, saa at si, øieblikkelig ned til vandet var jevnt med brodækket. Der kom da en sjø, der løftet vidnet op i baaten og samtidig blev baaten av samme sjø huket ut av taljerne. Einar Isaksen var da oppe i baaten. Vidnet og Isaksen fik rodd bort før skibet gik helt ned. Baaten brak stevnen i ca. 4—5 tommer ved løsgjørelsen fra skibet. Natten var [mørk, saa vidnet saa ingen, derimot hørte han stuerten rope paa sin kone.

Iste styrmand hadde antagelig vakt paa broen, da dette skedde. Hverken vidnet eller Isaksen fik reddet mere end han gik og stod i. Vidnet kunde ikke observere noget brudd paa skibet. Det sank med agterenden først. Det sidste vidnet saa var baugen. Vidnet har personlig den tro at skibet gik paa en mine og ikke er rammet av torpedo-skud. Vidnet begrunder dette dermed at han vanskelig kan tænke sig at undervandsbaater kunde operere i den høie sjø og samtidig blev den franske dampbaat, hvori vidnet efter 11 timer kom ombord, av de tilstedeværende patruljebaater advaret mot miner, likesom man fra den franske dampbaat observerte 2 drivende miner. Skibet laa paa jevn kjø. Vidnet kan tænke sig at skibets agterende er løftet op av sjøen og bliit presset ned paa en mine, der imidlertid kan være dreven under den. Propellen var kort før eksplosionen ofte over vandet. Efterat livbaaten var kommet los fra «Selma» kastet de ut drivankret og laa herfor 1 times tid, da fylldtes baaten. Drivankret blev nu kappet, men baaten fløt paa tankerne. Alle løse gjenstande ombord som aarer, mast m. v. blev lempet overbord og fortoiet i læ av baaten, saa sjøen ikke skulde kaste dem frem og tilbake og skamfere baaten. 2 av lufttankerne i baaten gik løs og tapt. Dette hadde sin grund i at stevnen var bliit beskadiget, da baaten kom klar. De laa og drev til dagslyset kom. Sjøen hadde da bedaget sig endel og de fik lænsset baaten ved hjælp av en pøs. Der blev derpaa sat op en klyver som seil- og nødsignal, idet de styrte baaten med agterenden først. De observerte 2—3 dampskibe, som ikke iagttok dem. Det blev ved  $\frac{1}{2}$ 10 tiden om formiddagen observert av den franske dampbaat «Leoville», der tok dem op. Bjergningen var ikke forbundet med nogen risiko fra skibets side. Ombord blev de begge behandlet paa en utsøkt elskværdig maate og blev landsat i Grimsby, hvortil skibet var bestemt. Efterat vidnet var kommet i baaten, saa han intet til mandskapet, og da det blev lyst om morgenen observerte han heller ikke noget.

Vidnet forklarer paa foranledning, at kostholdet ombord var bra og rikelig. Det var almindelig god skibskost. Vidnet har

aldrig hørt nogen klage over kosten. Forholdene ombord var gode. En trønder og en svenske rømte fra skibet i Barry. Nærmere kjender vidnet ikke til grunden herfor, men han tror det var for at faa høiere hyre.

Vidnet anførte, saa godt han kunde, efter erindringen, hvilke personer der var omkommet. Han fremla i retten et notat herom.

Notatet indtages her saalydende:

- «1. Abraham Hjelsæth, kaptein.
2. 1ste styrmand Torjus Bragdø.
3. 2den — Ingvald Isaksen.
4. Stuert Malvin Nilsen } Stavanger. Gamle
5. Hustru Marie Nilsen } eieren.
6. Matros Thomas Eilertsen, Stavanger. Ant. fra gamle eieren.
7. Matros John Bevre, Kristianssund N. Ant. fra gamle eieren?
8. Matros Julius Tuuvik, Rusland ved Riga?
9. Letm. Henrik Vygrylainen, Finland. Var med gamle eieren.
10. Matros Gunnar Gustavsen, Vennesla, paam. Kristianssand.
11. Letm. Otto Storløs, Trondhjem, paam. i Trondhjem.
12. 2den mask. Øisten Vennersten, Moss. Kom ombord i Aalesund 29de august 1915.
13. 3dje mask. Ole Jakobsen, Agerøen, Kristianssand.
14. Fyrb. Arild Hansen, Kristiania, paam. Sunderland for ca. 2 maaneder siden.
15. Fyrb. Felix? spanioler, paam. M.brough denne tur 22de oktober 1915.
16. Fyrb. Alf Storløs, Trondhjem, paam. Trondhjem.
17. Lemper Thorleif Hansen, Trondhjem, paam. Trondhjem.
18. Lemper Isak Hiski, Vadsø. Kom ombord 25de august i Løddingen.
19. Messegut Tormod Jensen, Vennesla, paam. Kristianssand S.»

Vidnet antar at ulykken fandt sted ca. 25 minn. O.N.O. for North Foreland. Hverken lods eller minelods var ombord. Skibet har gaat en tur i samme rute før. Man hadde da lods ombord for nedgaaende. Kapteinen fortalte vidnet før reisen paabegyndtes, at han ikke hadde faat nogen ny ordre av de engelske myndigheter med hensyn til kur-

sen. Det er en given ting at eksplosionen er skedd utenfra, men om det har været en engelsk eller tysk mine tør ikke vidnet si.

Oplæst og vedtat.

Vidnes avtraadte.

Som 2det vidne fremstad Einar Georg Isaksen, 16 aar gammel, letmatros ombord i «Selma», bopæl Randøesund. Uinteressert i rederiet. Vidnet formanedes til sandhet og foreholdtes straffen for uriktig forklaring for retten.

Vidnet forklarer at han hadde været ombord i skibet 1 maaned og 10 dage. Vidnet hadde frivakt den 25de oktober om efterm. og kom paa dæk kl. 7,10. Det var frisk bris og høi sjø fra O.N.O. Vidnet stod tilrørs til kl. var vel 9. 1ste styrmand hadde da vakt ombord. Der blev styret O.N.O. med halv fart. Skibet laa paa veiret. Vidnet gik ned fra kl. 9 til 1/211, da han hadde fri. Kl. 1/211 derimot blev han sat paa utkik paa broen. Der var ingen paa utkik forut, antagelig paa grund av sjøen. Det var det almindeligste at det var utkik paa broen, men det hændte enkelte ganger at utkikken blev holdt paa bakken. Ved 11-tiden om aftenen hørte vidnet et smeld, der ikke var saa særlig sterkt. Vidnet fik øieblikkelig ordre av styrmanden om at purre ut alle mand og vidnet sprang for at gjøre dette. Vidnet fik purret 2den styrmanden, men rak ikke mere, idet skibet sank. Da vidnet kom til baaten var dækket allerede jevnt med med vandet. Vidnet saa, da eksplosionen skedde, at vandspruten stod omkring skibet ved luke nr. 3. Det var som vandet kokte rundt omkring. Vidnet antok der gik et minut fra eksplosionen fandt sted til skibet sank. Natten var mørk, saa vidnet observerte ikke noget før eksplosionen. Da baaten kom klar av skibssiden blev agterstevnen skadet ca. 5 tommer ned. Vidnet forklarer sig med hensyn til driften i livbaaten som foregaaende vidne. Vidnet hørte intet til den øvrige del av mandskapet. Vidnet tror styrmanden gik til styrbords livbaat.

Vidnet foreholdtes 1ste vidnes notat med hensyn til mandskapet, som han antok var rigtig, idet han bemerket at nr. 11, Otto Storløs, var dæksgut og ikke letmatros.

Vidnet forklarer at kosten ombord var

tilstrækkelig og raastoffene var gode, men det kunde undertiden skorte paa tillavningen. Vidnet har forøvrig intet at utsætte paa behandlingen ombord. Vidnet hørte styrmanden like før eksplosionen si at de hadde 2 dages reise igjen til Nantes, hvis de fik taalelig veir.

Oplæst og vedtat.

Vidnerne edfæstedes.

Stray tilføiet at baaten sidst den gik ned langs østkysten av England, gik for rederiets egen regning. Kaptein Hjelsæth tok dengang lods. Da baaten sidste tur gik i timecharter for Messrs. Stevens & Co., Edinburgh, var rederiet uten direkte økonomisk interesse i hvorvidt der tokes lods eller ikke. Naar kapteinen ikke tok lods, var det formentlig fordi han nu ansaa sig kjendt i farvandet. Muligens i forbindelse med at lods ikke var at faa i Middlesbrough, hvorom kapteinen har latt falde en uttalelse til maskinisten, efter hvad maskinisten hadde meddelt ham (Stray). Han trodde ikke at det var almindelig at bruke lods naar man gik utenom bankerne. Kapteinen hadde ingen instruktioner fra rederiet med hensyn til lods eller til navigeringen i det hele, utenom de av Krigsforsikringen givne.

Oplæst.

Da ingen hadde yderligere at bemerke, blev sjøforklaringen sluttet.

Skibsinspektøren bad sig tilstillet utskrift av det idag forhandlede.

Joh.s Norem,            Emil Thorkildsen.  
edsv.

P. A. Gunnufsen.

D/S „Eidsiva“ (J. Q. F. G.) av Bergen.

Reg.ton br.: 1092, last: kul, edelagt 31te oktober paa reise fra Tyne til Rouen. Omkommet: ingen.

Aar 1915 den 3dje november avholdtes efter berammelse sjøforklaring paa generalkonsulatet i London i anledning av S/S «Eidsiva»s forlis den 31te oktober 1915.

Forretningen administrertes av generalkonsul Eckell, og som bisittere fungerte fhv. skibsfører H. Stranger Sand og maskiningenior Bjørn Kverndal.

Kaptein Harald Bruun-Hansen av Bergen fremstod og forklarte, at han var fører av D/S «Eidsiva» av Bergen (J. Q. F. G.), dr. 1092 tons brutto og 676 tons netto, klasse 1 A. 1 i Norsk Veritas, antagelig værdi kr. 500000,00, antagelig assurert i Bergens Assuranceforening for ubekjent beløp. Fartøiet, som hadde 15 mands besætning foruten kapteinen, var paa reise fra Tyne til Rouen med 1585 tons kul. Kapteinen fremla fartøiets dagbok samt en med samme overensstemmende utskrift av følgende lydelse:

«Journalutdrag. D/S «Eidsiva» av Bergen avgik fra Tyne Dock kl. 4,40 em. 27de oktober 1915 med en ladning av ca. 1585 tons kul bestemt til Rouen. Kl. 5,50 em. passertes Pierhoderne og kvitterte lodsen. Reisen fortsattes nedover kysten styrende de forskjellige kurser. Den 30te oktober 1915. Litt nord for Gull fyrskib kom vakthavende paa patruljebaaten ombord og visiterte. Kl. 5,50 em. gik lodsen fraborde. Kl. 6,10 em. ankredes paa Deals Road for at avvente dagens frembrud og for bedre at kunne holde utkik efter mulige flytende miner. Den 31te oktober 1915. Kl. 6,30 lettet man anker og styrte efter kapteinens anvisning igjennem Downs — efter de av patruljebaatens officer oppgivne kurser. Kl. 7,25 fm. passertes South Goodwin fyrskib tæt ved om b. b. Herfra styrtes SWt.W pr. kompas med  $\frac{1}{4}$  streks østlig deviation = misv. kurs SWt.W  $\frac{1}{4}$ W. Kl. 7,45 fm. stødte skibet paa en mine der eksploderte meget voldsomt. Nr. 1 luke gik i luften og rummet saaes fuldt av vand. Alle mand gik straks i baatene og stødte fra siden kl. 7,55 fm. — Kl. 8 fm. sank skibet, Hele mandskapet blev nogen minutter senere optat av vaktbaaten. Alle mand var saaledes reddet, hvorav lemperen og en letmatros hadde forslaat sit ene knæ. Kl. 5 em. blev man av vaktbaaten land-sat i Dower og anbragt i logi.»

Undert. Bruun-Hansen,  
fører.

Dep. henholder sig til samme og forklarer videre, at han overtok fartøiet i Bergen den 23de oktober og at fartøiet ved avgangen fra Tyne var i fuldt sjødygtig stand og merket paa foreskrevet maate.

Dep. var, da ulykken indtraf, netop gaat ned for at faa noget at spise. Der var kuling