

rimelig at søke nødhavn. Forklarte sig forøvrig helt ut overensstemmende med de øvrige vidner og journalen.

Oplæst og vedtat.

Som 4de vidne fremstod:

Ole Karlsen, matros, Kristiania 13de november 1886. Efter at ha været 3 uker i sjøen maatte man begynde at pumpe og pumpet siden, saa ofte man kunde komme til. Syntes det var rimelig at søke nødhavn, da skibet var næsten vrak. Livbaatene var i fuld orden. Alle var ædru ombord. Engelskmændene blev behandlet paa bedste maate. Hadde selv overlatt sin køi og gik paa dækket hele natten. Man hadde under reisen flere ganger forgjæves søkt at reparere, det var umulig paa grund av slinrage. Forklarte sig forøvrig helt ut overensstemmende med de forangaaende vidner og journalen.

Oplæst og vedtat.

Kapteinen gjorde opmerksom paa, at der paa konnossementet var paategnet følgende av u-baatens chef:

«Untersucht, den 3 Febr. 1917. Befahl gegeben, dass Segler Nordlig Shetlands nach Danmark geht.

sign. Siegenfeld.

Kaptl.»

Samtlige vidner fremstod, og kapteinens beretning oplæstes for dem. Vidnerne erklærte, at de intet har at bemerke ved sammes indhold.

Bisidderne finder intet at bemerke.

Vidnerne, som ikke hadde paahørt hinandens forklaringer, og som paa forhaand var foreholdt edens betydning, blev derefter edfæstet.

Undertegnet: Johan Vogt,
konsul.

Anton Haag,
skipperborger av Tønsberg.

Chr. Otto Lorentsen,
S. S. «Roald Amundsen.»

D/S „Solbakken“ (W. K. N. F) av Bergen.

Reg.ton br. 2616, last: hvete, ødelagt 4de februar 1917 paa reise fra Buenos Aires til Cherbourg. Omkommet: 15 mand.

Den 5te mars avholdtes paa generalkonsulatet i Bilbao sjøforklaring angaaende sækningen av d/s «Solbakken» av Bergen, hvis mandskap delvis rak frem til Gijon i en av damperens livbaater.

Forretningen bestyrtes av generalkonsul Sømme. Som bisidderne fungerte: Stian Salvesen, fører av d/s «Carolus», samt Edvard Grung, fører av d/s «Munin».

Fremstod 3dje maskinist paa «Solbakken», Otto Nilsen Lehd, født i Skive i Jylland 13de november 1875.

Angaaende sækningen meddelte vidnet følgende: Onsdag den 3dje januar avgik «Solbakken» fra Buenos Aires med en ladning bestaaende av 4200 tons. Hadde ordre bestemt for Cherbourg. Under reisen hændte intet av betydning, indtil man den 4de februar litt over kl. 1 eftm. blev stoppet av en tysk u-baat, der avfyrt et varselsskud. Vidnet var da nede i maskinen, hvor han hadde vakt. Skibet skulde da være omkring 60 mil fra Brest i nærheten av Kap Ouessant, noget man dog nok ikke visste sikkert, da vidnet meddeler, at han hadde hørt av styrmændene og 1ste maskinisten, at skibets instrument var stjaalet i Buenos Aires, iallefald manglet sekstanten. «Solbakken» gik først til San Vincent paa Afrikas vestkyst, hvor kul indtokes. Til San Vincent ankom skibet den 19de januar. Dagen efter, den 20de januar, avgik man med kurs for Teneriffe. Her gik skibet like ind under kysten. Nogen havn anløp man ikke her. Efter prainingen av u-baaten gik kapteinen med 12 mand i livbaaten over til u-baaten med skibets papirer. Veiret var da klart med frisk vind og høi sjø. Kapteinen var borte omkring 3 kvarter. Da han kom tilbake, bragte han to tyske soldater med, der anbragte to bomber. Disse blev anbragt utenbords, en forut og en agterut.

Kapteinen og et par mand til av «Solbakken»s besætning kom atter om bord for at hente noget proviant. Da bomberne var anbragt, fik vidnet og de øvrige 13 mand ordre til at gaa i S.B. livbaat. Folkene fik adskillig

toi med sig. Omtrent ti minutter efterat vidnets baat var klar skibet, forlot ogsaa kaptejnens baat dette medbringende de to tyskere.

De to baater blev slæpte av u-baaten, efterat de to soldater var sat ombord paa denne. U-baaten slæpte baatene til henimot kl. 12 nat.

Man skulde da være omkring 20 mil fra Brest. Vinden blaaste for O.N.O., altsaa ret for den kurs baaten hadde at styre for at naa land. Vidnet mener, at der var en temperatur av 5 til 6 varmegrader. Vinden var derimot stor og høi sjø. U-baaten blev liggende omkring en halv time, til baatene hadde faat op seilene.

Baatens kommando hadde andenstyrmanden, en islænder ved navn Ofeigur Gudnarson, der fungerte som første styrmand ombord. Vidnet meddeler, at kapteinen meddelte dem den kurs, der skulde styres. Det viste sig imidlertid umulig at krydse, da seilene var saa raatne, at et stort stykke helt op til nederste revrække flængedes og maatte rulles sammen. Senere røk seilet oventil istykker og maatte surres sammen.

Baaten var saa læk, at den maatte øses bestandig av to mand. Vidnet tror, at paa fem minutter gik baaten halvfuld av vand. Efter hvad vidnet hadde hørt, han kom nemlig ombord i Buenos Aires, skulde begge baatene være nye, indkjøpt i Barry i England. I Buenos Aires laa skibet kun i 3 dage, saa man der ikke hadde faat anledning til at sætte baatene paa vandet. Saavidt vidnet vet, var den anden baat i god stand, det er derfor mulig, at den har faat et støt, da den blev sat paa vandet.

Vidnet siger, der fandtes i baaten omkring 1½ pøs ferskt vand, hvorav det sidste var skiddent og daarlig. I den anden dunk var vandet salt. Her manglet to jernbaand, saa den var læk. Vidnet tok selv denne dunk op, men maatte slaa indholdet overbord, da det var rent sjøvand. Av matvarer fandtes saagodtsom intet. Det brød, som formodentlig var det reglementerte, der fandtes i boksen, var saa at sige uspiselig, det var fugtig, muggent og grønt utenpaa. Av dette uspiselige brød fandtes høist 4 à 5 kg. Brødet var, hvad man kaidter italienske beskøiter.

Da man gik i baatene, bragte stuerten

antagelig omkring 10 bokser kondensert melk, pundbokser og omkring et dusin sardinæsker. Andre spisevarer fandtes ikke, naar man undtar tre skibsbrød, der dog straks blev ødelagt av saltvandet i baaten. Angaaende forholdet, hvad mat angaar for den anden baats vedkommende, saa saa vidnet, at der til denne blev bragt to store bokser med nedlagt kjøt samt skibsbrød. Vidnet kan ikke gi nogen forklaring paa denne mangelfulde utrustning av livbaatene, men han mener, at det kan komme av, at der ingen officerer var til at ta sig av sakene, med andre ord, at der manglet ledelse.

Søndag den 4de forlot man «Solbakken», tirsdag den 6te slap vandet op. Melken og sardinerne var ogsaa spist op tirsdag den 6te. Av det mugne brød var der et tilbake, da man torsdag nat den 8de februar kom ind til Gijon.

I baaten hadde man «Solbakken»s kompas, desuten et barometer. Vidnet tror derfor ikke, at der fandtes kompas i baaten. Det store kompas gik nok i uorden. Det forsvandt helt under baatturen.

Allerede mandag den 5te februar døde fyrbøter Svendsen fra Kjøbenhavn. Hans fornavn kjender vidnet ikke. Han var antagelig 24 à 25 aar gammel. Næsten alt tøiet maatte kastes overbord allerede første nat for at skaffe plads i baaten. Nævnte Svendsen døde av kulde, da han hadde meget litet klær paa. Ut paa morgensiden skulde Svendsen avløse ved øsningen. Han svarte da, at han ikke kunde arbeide. Han hadde om natten sittet sammen med 1ste maskinisten, der delte sin kappe med ham. Ut paa formiddagen, ved nittiden den 5te februar begyndte Svendsen at fantasere. Han var ganske rolig. En halv time efter seg han ned paa knæ, og da han løftedes op, saa man, at han var død. Svendsen paamønstredes i Buenos Aires. Han var en bra mand i enhver henseende. Om han var gift, vet vidnet ikke.

Onsdag den 7de maatte liket sænkes i sjøen. Da baaten ikke egnet sig for krydsning, og da den, saasnart den lagdes paa vinden, tok meget vand ind, maatte der styres under veiret. Man fortsatte at seile uten at møte noget skib. Torsdag saaes røk av to dampere, men det var saalangt borte, at forbindelse ikke kunde opnaaes. Under seiladsen

døde sa matros Anton Leonard Ekman, ogsaa paamønstret i Buenos Aires, gjennom en danske kaldet «Bigfred», der har et losjhus for sjømænd, kaldet «Viking». De blev ikke paamønstret gennem konsulatet.

Ekman var en kraftig mand, og han var godt klædt. Han var syk en dags tid. Han klaget over smerter i hele kroppen. Da baaten var saa læk, sat man den hele tid med føtterne i vand til anklerne og av og til til midt op paa læggen. Der maatte øses ustanselig nat og dag først av to mand, senere skiftedes vidnet og matros Otto Carlsson Hjärne fra Göteborg om arbeidet med at holde baaten flytende. Vidnet sier, at de andre da var saa daarlige, at de ikke orket mere. Fra torsdag morgen til samme dags nat kl. 11 — altsaa den 8de februar — skiftedes disse to om øsningen og holdt saaledes baaten tom, saa seiladsen kunde fortsættes og land naaes. Ekman blev begravet lørdag den 10de februar i Gijon. I Gijon sier vidnet, at de mottok utallige beviser paa sympati fra befolkningens side, og at de blev pleiet og stelt paa bedst mulige maate.

Alle 12 gjenlevende var meget daarlig ved ankomsten til Gijon. Nordmanden Einar Olsen var saa medtat, at vidnet mente, at han ikke kunde leve mer end et par timer til. Han maatte bæres fra baaten til hospitalet i Gijon. Vidnet har ikke mer at oplyse.

Bisidderne har intet spørsmåal at stille.
Oplæst og vedtat.
Vidnet avtraadte.

Fremtraadte Einar Olsen, født i Kristiania den 2den mai 1899, kullempere paa «Solbakken». Han kom ombord i Buenos Aires. Vidnet meddeler, at den avdøde danske het Karl Svendsen.

Han oplyser, at baaten var saa læk, at to, tre mand maatte øse ustanselig for at holde den flytende. Da seilene skulde sættes, viste det sig, at masten ikke passet til mastesporet, saa der gik en halv time, inden det kunde rettes paa. Seilet var gammelt og raattent med store huller i. Han tror, at det var spist op av rotter. Der var mange rotter ombord, til og med en i livbaaten. Efter nogen tids forløp røk seilet istykker og maatte lappes isammen.

I baaten var der to vanddunker, av hvilken den mindste var halvfull. I den store

tank var der saltvand. Brødet var bedærvet og muggent. Desuten hadde man noget ferskt brød med, men det blev ødelagt av vandet i baaten. Vandet slap snart op, saa flere av besætningen, hvoriblandt vidnet, ikke kunde holde sig fra at drikke saltvand. Av melk og sardiner fik man med omtrent et dusin bokser av hver sort. Andet fandtes ikke i baaten, naar undtages to flasker vin, som blev drukket i løpet av det første døgn. Vidnet mener, at dansken Svendsen døde av kulde og Ekman av kulde og overanstrengelse. Om søvn var der næsten ikke tale paa hele turen.

Angaaende grunden til baatens læk kan vidnet intet oplyse. Det var gode baater at se til. Selv stod vidnet i baaten, da den sattes paa vandet, saa han er ganske sikker paa, at den ikke fik noget støt under nedfiringen. Den forblev læk helt til man kom frem til Gijon.

De sidste tre dage var man uten mat og ferskvand. Tørsten var den mest plagsomme. Sult kjendte vidnet dog ikke større til. Vidnet erindrer intet om ankomsten til Gijon. Han maatte bæres iland. I redningsbaaten fandtes ikke noget kompas. Derfor tokes det store skibskompass med. Dette gik nok i uorden, for under reisen blev det kastet overbord som unyttig.

Heller ikke dette vidne kjender kapteinens navn. Paa kapteinens baat sattes straks seilene. Der roptes over til vidnets baat, den kurs de skulde styre, og like efter forsvandt kapteinens baat i mørket. Senere saa man intet mere til den. Lanterne kunde man ikke faa tændt, da fyrstikkerne var vaate. Der var stor sjø, da man gik i baatene. Natten var meget kold. Første dag haglet det sterkt. Vidnet hadde bare faat med sig et par tepper, men disse maatte slænges overbord for at lette baaten og for at skaffe plads. Folkene sat næsten stadig med føtterne i vandet.

Den sidste dag, da næsten ingen orket at øse længere, var baaten næsten halvfull av vand. Det var svensken Otto Carlsson og 3dje maskinisten Otto Nilsen Lehd, der holdt ved tilslut og saaledes reddet de andres liv. Vidnet tror ikke, at nogen skyld for det indtrufne kan tillægges hverken kapteinen eller styrmanden. Ombord paa «Solbakken» hadde man det godt. Der manglet intet.

Bisidderne har intet spørsmål at stille.
Oplæst og vedtat.
Vidnet avtraadte.

Fremstod tømmermand paa «Solbakken» Johan Alfred Franck, født i Helsingør, 15de november 1866, amerikansk borger fra omtrent tyve aar tilbage.

Vidnet meddeler, at da damperen gik fra San Vincent hadde baatsmanden, en svenske, hvis navn han ikke erindrer, faat ordre til at efterse livbaatene. Disse var nye og gode. Men da han hadde forlatt «Solbakken», saa vidnet, at intet var i orden. Der manglet kompas, der var hverken olje eller oljepose. Masten passet nok, men den blev galt sat op, og senere kunde den ikke dreies, da den sat fast i toftehullet. Seilet var opædt av rotter, raattent med huller i. — Det blaaste løs fra liket efter at først den nedre del var flæret op. Vidnet meddeler, at baaten ikke blev sat paa vandet i Buenos Aires; som grund til baatens svære læk tror vidnet at kunne anføre, at en braatsjø, som gik over skibet aftenen før sænkningen, maa ha skadet den. Denne sjø løftet baaten ut av dens plads.

Av mat og vand fandtes meget litet i baaten. Tirsdag aften var det slut baade med vand og mat.

Dagen før sænkningen saa vidnet at der fyldtes vand paa bagbords livbaat. — Vidnet spurte baatsmanden før de gik i baatene, om disse hadde den fornødne utrustning, hvilket denne besvarte med, at alt var i orden.

Vidnet hørte si, at nogen dage før sænkningen skulde baatsmanden ha byttet om baatens seil. Det andet seil var godt. Baatsmanden gik i den baat, der saaledes var utstyrt med godt seil. Den anden baat var heller ikke læk. — Angaaende de to avdøde saa mener vidnet, at Svendsen nærmest maa antages at være død av kulden. Ekman var derimot godt klædt, saa vidnet tror, at han nærmest døde av frygt, eller paa grund av forstyrrelser i nervesystemet. Han var meget urolig og opskræmt den hele tid. Vidnet sat tilrørs under indseilingen til Gijon. Han kunde gaa til hospitalet uten hjelp, men sjanglende. Her maatte skoene skjæres av benene paa ham.

Han laa 21 dage paa hospitalet og blev godt

behandlet og stelt med. Han er dog endnu meget daarlig og har vanskelig for at gaa.

Vidnet fortæller, at «Solbakkens» kaptein hadde forladt skibet i Canada. 1ste styrmanden overtok da skibet, førte det til Marseille og senere til Buenos Aires. Anden styrmand gjorde tjeneste som 1ste styrmand.

Vidnet tror dog ikke, at nogen skyld kan lægges hverken paa kapteinen eller styrmanden.

Bisidderne har intet spørsmål at stille.
Oplæst og vedtat. Vidnet avtraadte.

Efterat vidnerne var foreholdt edens betydning blev denne avlagt.

Sjøforklaringen for disse mænds vedkommende avsluttedes.

Bilbao, 5te mars 1917.

Johannes K. Sømme.

(sign.)

Edv. Grung,

(sign.)

fører d/s «Munin».

S. Salvesen,

(sign.)

fører d/s «Carolus».

Den 29de mars 1917 avholdtes paa generalkonsulatet sjøforklaring angaaende d/s «Solbakken»s sænkning ved tysk u-baat. Angaaende samme sak holdtes tidligere den 5te mars likeledes sjøforklaring over nogen medlemmer av besætningen tidligere ankommet.

Forretningen bestyrtes av generalkonsul Sømme. Som bisiddere fungerte kaptein Jacob Chr. Borch, fører av d/s «Ripa» og kaptein Sigurd Syvertsen, fører av «Nann Smith»

Fremstod Ofeigur Gudnarson, Arnesysle, Island, paamønstret i Bergen som andenstyrmand paa «Solbakken» i juli 1916.

Saavidt vidnet vet, medtok kapteinen skibets papirer, mens vidnet selv reddet kladdjournalen, som kun indeholder, at skibet blev stoppet av en u-baat ved to varselsskud kl. 1½ etm. søndag den 4de februar 1917, kladden overlevertes. Fra først av kunde man ikke se u-baatens signaler, hvorfor man laa og ventet til denne kom nærmere. Signalerne lød paa at bringe skibets papirer ombord paa u-baaten. Kapteinen gik da med papirerne i b.b.-livbaat med otte—ti mand, rodde over til u-baaten, gik ombord paa denne og overleverte papirerne. Omtrent en time efter kom kapteinen tilbake til

«Solbakken» medbringende to tyskere, utrustet med bomber for at sprænge «Solbakken». Kapteinen meddelte, at han hadde tyve minutter til at gaa i baatene og forlate skibet. S.b.-livbaat var i mellemtiden svinget ut i davi-derne, færdig til at sættes i vandet. Inden tyve minutter var hele besætningen i skibets to livbaater.

«Solbakken» førte hvetelast fra Buenos Aires til Cherbourg. Omtrent 3600 tons. I mellemtiden hadde de ombordværende av mandskapet samlet sit tøj og eiendele, der blev bragt i baaten. Lanterner og vandpøser blev ogsaa bragt i baaten samt endel seilduk. Begge baater fik saa omtrent 24 bokser kondensert melk, endel sardinæsker samt 12 ferske brød. Desuten fik hver baat med nogen flasker vin. Det brød, der fandtes i livbaatens brødtank, var mindre brukbart. Det bedste av det kunde dog spises. Vidnet mener, at brødtankerne var halvfulde av brød. Tanken var stor. Inden skibet passerte de Canariske Øer, hadde saavel kapteinen som vidnet git baatsmanden ordre til nøie at efterse begge livbaater. Paa forespørsel meddelte baatsmanden, at begge livbaater vor iorden. Vidnet saa paa seilet i baatene nogen tid, tre—fire dage før sænkuingen. Han løste dog presenningen delvis op, men hvad han saa, var i fuld stand. Først da man i baaten skulde sætte seil, saa man, at det var spist op av rotter, hvorav skibet var fuldt. Efter at mandskapet var kommet vel bort fra skibet, eksploderte de to bomber, en agtenfor maskinrummet, den anden foran overbygningen, anbragt nede i skibet. Begge bomber eksploderte, men paa skibet saaes ingen virkning, hvorfor u-baaten avfyrtte mot «Solbakken» 11 kanonskud, de fleste træffere. Vidnet saa ikke «Solbakken» synke, men den laa tyngre paa vandet og med slagside, da man sidst saa den, saa vidnet føler sig overbevist om, at den senere gik tilbunds. Under skytningen hadde u-baaten de to livbaater paa slæp. Under skytningen gik den rundt «Solbakken» og beskjøt den paa begge sider. Efter skibets bestik skulde «Solbakken» da være ca. 100 mil fra Ouessant. U-baatenens chef sa, at de var 60 mil fra Brest, og han lovet kapteinen, at han skulde slæpe baatene indtil 5 mil fra land. Omkring kl. 4½

i mørkningen begyndte slæpningen mot land i retning O.N.O. omtrent. I baaten fandtes ikke kompas. I kapteinens baat var der kompas, og kapteinen sa derfor til vidnet, at de to baater maatte holde sammen. Vidnet hadde tat med skibets store kompas i baaten, men dette viste sig ubrukbart. Sjøen tok det siden en av de sidste dage.

Indtil kl. 12 nat fortsattes slæpningen. Farten var ikke stor. U-baaten stoppet og saa kuttedes slæperen. Vidnets baat var nærmest u-baaten. Kapteinen rodde op til u-baaten og fik av denne anvisning paa kursen, der burde holdes. Der opgaves da, at man var tyve mil fra Brest. Kursen at styre O.N.O. Vinden var frisk bris av nordost med høi sjø og hagelbyger. Man saa intet av den franske kyst — heller ikke noget fyr. Vidnet tror derfor bestemt, at de var mere end tyve mil fra kysten, da u-baaten gik fra dem. Vidnet talte med kapteinen og fik angit kursen. Kapteinens baat fik straks op seilene, og inden en halv time forsvandt hans lanterne i retning omtrent O.S.O. Siden saa man intet mere til kapteinens livbaat, i hvilken der var ialt tretten mand, blandt dem baatsmanden. Paa vidnets baat passet ikke masten ind i hullet i baaten, saa noget av træet maatte hugges bort først. Da saa seilet med rettehullene kom op, revnet det langs agterliket samt nedentil. Det tokes ind et rev, hvorved den nedre skade utbedredes. Det var latinerseil. Baaten seilet da i samme retning som kapteinens, da der ikke var tale om at forsøke at krydse op mot kysten, da vind og sjø var haard. Baaten var desuten saa læk, at to—tre mand maatte øse ustanselig for at holde den flytende. Begge livbaater var dog nye, kun syv maaneder gamle. Man hadde faat dem i Aalborg. Baatens læk maa derfor tilskrives, at der natten før gik en voldsom braatsjø over «Solbakken», der løftet livbaatene ut av krabbene. Vidnet undersøkte baaten morgenen efter, men han kunde ikke se, at den hadde faat nogen skade. Baatene var ikke sat paa vandet, saa længe vidnet var ombord. I Marseille før avgangen til Buenos Aires blev baatene fyldt med vand. Baatene viste sig dengang at være litt læk, hvorfor de blev kittet. De blev malt en gang utvendig paa reisen hjemover fra Buenos

Aires. Paa forespørsel svarte vidnet, at han intet kjendskap har til, at der skulde være byttet seil i livbaatene. Første natten seilet man S.S.O., men maatte ofte bære av næsten helt under vinden. Man forsøkte dog i det længste at holde mest mulig ind mot land. Der var voldsom strømsjø. Vinden var noget ujevn, men som regel sterk. Senere seiltes i omtrent sydlig retning i haab om at naa ind til den spanske kyst, da det ansaaes for umulig at naa op til den franske. Intet skib saaes, indtil man torsdag aften var utenfor Gijon. Da saaes to dampere og fem minutter efter saaes fyrtaarnet samt lysene fra byen. I baaten fandtes to vandkagger, men den ene viste sig at indeholde sjøvand, da den var læk. Den saa gammel ut. Den anden var iorden. Den var full av vand. Da man imidlertid ikke hadde noget passende drikkekar, maatte kaggen sættes paa en tofte, hvorfra vandet maatte hældes i en blikkop, men i sjøgangen og gjennom det store spundshul gik noget vand tapt. Vandet slap ogsaa op tirsdag aften, saa man var to døgn uten vand. Hermetikken var næsten helt opspist mandag. Av det daarlige brød i tanken fandtes endnu litt igjen ved ankomsten til Gijon. De 12 ferske brød ødelagdes straks av saltvandet i baaten, saa det kunde ikke brukes. Tirsdag morgen døde fyrbøter Svendsen, født i Kjøbenhavn. Hans fornavn erindrer ikke vidnet. Han var paamønstret i Buenos Aires. Vidnet mener, at Svendsen døde av kulden. Han var daarlig klædt. Svendsen begyndte allerede meget snart at bli daarlig. Første dag var han dog med og hjalp til med at øse baaten. Han fantaserte noget i den sidste time, men var ellers indtil da ved fornufstens bruk. Av maskinisten fik han laane et tykt tæppe, men han hadde vanskelighet for at holde det om sig. Hans lik sänkedes i sjøen onsdag ettermiddag 7de februar. Onsdag aften døde ogsaa matros Ekman, finlænder. Vidnet tror, at han hadde daarlig bryst. Han tok medicin ombord. Svak som han var, bukket han under for kulden. Han hadde ikke arbeidet meget med øsningen, iallefald mindre end de andre, paa det sidste. Han sa til vidnet nogen timer før han døde, at nu hadde han faat ondt i brystet, saa han hadde ikke længe igjen at leve. Senere begyndte han

at fantasere, men han var rolig og døde rolig ut paa aftensiden. Hans fulde navn erindrer vidnet ikke. Han blev begravet i Gijon. Under de sidste to dage blev folkene daarligere og daarligere. Tilslut kunde bare to—tre mand skiftes om at øse baaten. Vidnet sat først ved roret 56 timer i træk. Saa avløste tømmermanden ham i 6 timer. Tømmermanden, en dansk-amerikaner, paastod, at han ikke kunde øse, da han hadde ondt i en arm. Det syntes som om den dansk-amerikaner, John Franck, var en mindre god person. Han forsøkte sig senere paa at faa utlevert nogen penger, som den avdøde Ekman hadde paa sig, som øvrigheten i Gijon fandt i den avdødes lomme. Franck er nu reist til Amerika. Under de 6 timer kunde vidnet ikke faa sove noget videre paa grund av smerter i kroppen efter at ha sittet saa længe stille. Senere tok styrmanden atter roret efter 6 timers forløp. Han blev atter avløst av Franck, der saa styrte to—tre timer. Da sov vidnet litt, men vaaknet ved, at baaten holdt paa at gaa rundt. Han grep da roret, og paa hans spørsmaal, hvorfor Franck ikke hadde passet bedre paa, svaret denne, at han ikke kunde holde øinene oppe. Efter dette sat vidnet ved roret helt til man om aftenen — torsdag den 8de februar — fik se de to baater utenfor Gijon. Han forsøkte da at rigge op nogen filler paa en baatshake for om mulig at tiltrække damperens opmerksomhet, noget der ikke lykkedes. Like efter saaes fyret ved Gijon, og da sattes kursen for dette. Vidnet hjalp noget til ved øsningen, men sat saa senere og passet paa styringen, der utførtes av Franck, da sjøen nu var smul. Sidste tørt av øsningen utførtes av svensken Carlsson, en meget dygtig og kraftig mand samt tredjemaskinisten Otto Lehd fra Danmark. De andre kunde ikke mere. Det var altsaa like ved, at alle skulde omkomme, om baaten ikke hadde kunnet holdes flytende ved øsningen. Ved ellevetiden tok baaten grund paa San Lorenzestranden i Gijon. Hospitalet, hvortil nogen av de reddede bragtes, laa kun 30 til 40 meter fra landingsstedet.

Da «Solbakken» gik fra Buenos Aires, førte førstestyrmanden skibet, da kapteinen paa grund av sygdom hadde maattet forlate det i Montreal. Vidnet var altsaa eneste styr-

mand under reisen til Europa. I Buenos Aires blev kapteinens sekstant stjaalet. Vidnet hadde intet instrument, saa reisen til Europa gjordes uten saadant instrument. Der navigertes derfor efter bestik. Skibet var indom San Vincente paa de Cap Verdiske Øer for at kulle. Senere seiltes mellem Tenerife og Las Palmas, men uten at anløpe land. Derfra sattes kursen Birling Island — nord for Lissabon — og denne fik man senere isigte, hvorfra kursen sattes for Finisterre og derfra for Ouessant.

Vidnet meddeler, at «Solbakken» var i god stand. I vidnets baat var der 14 mand fra begyndelsen.

Bisidderne har intet spørsmaal at stille. Vidnet fratraadte. Vidnet foreholdtes edens betydning. Eden avlagdes.

Sjøforklaringen avsluttedes.

Bilbao, 29de mars 1917.

Johannes K. Sømme.

(sign.)

J. Chr. Borch,

(sign.)

fører av d/s «Ripa».

S. Syvertsen,

(sign.)

fører av d/s «Nann Smith».

D/S „Ellavore“ (M. J. T. K.) av Farsund.

Reg.ton br. 2733, last: stykgods, ødelagt 6te februar 1917 paa reise fra Valencia til London. Omkommet: ingen.

Aar 1917 den 13de februar avholdtes efter berammelse sjøforklaring paa generalkonsulatet i London i anledning av d/s «Ellavores» sænkning den 6te s. m.

Forretningen administrertes av generalkonsul W. Eckell, og som bisidderne fungerte fhv. skibsfører Einar Lassen og kaptein Ole G. Evensen, senest fører av d/s «Gæa» av Kristiania.

Kaptein Ragnvald Emil Johanssen av Farsund fremstod og forklarte, at han var fører av d/s «Ellavore» av Farsund, kjendingssignal M.J.T.K., drægtig 2733 tons brutto og 1711 tons netto, bygget av staal i Yarrow i 1889, klasse 100 A 1 i Lloyds Register, værdi og assurance ubekjendt. Fartøiet, som tilhørte

skibs A/S «Ellavore», disponenter Lundegaard & Stray, Farsund, og som hadde en besætning av 26 mand foruten føreren, var paa reise fra Valencia til London med ca. 200 000 kubikfot stykgods, væsentlig preservert og frisk frugt, ca. 150 baller hamp, 1 kolli opium og 100 sækker garvestof (værdi og assurance ubekjendt), da det den 6te februar blev stanset og sænket av en tysk undervandsbaat 58 kvartmil nord til ost av Corunna.

Da journalen er gaat tapt, indleverte dep. en skriftlig beretning av følgende indhold:

«Redegjørelse av d/s «Ellavore»s av Farsund's reise fra Valencia til London, med en ladning stykgods fra italienske og spanske havne.:

Onsdagen den 31te januar 1917 avgik skibet fra Valencia bestemt for London, skibet var vel bemandet og utstyret for den forestaaende reise, den 2den februar kl. omtr. 5 morgen passertes Gibraltar, reisen fortsattes nu under forskjellige veir- og vindforholde, uten at noget nævneværdig indtraf indtil tirsdagen den 6te februar, da man observerte en undervandsbaat forut om styrbord ca. 4 kvartmil av, skibet befandtes da at være ca. 60 kvartmil NtO av Corunna, kl. 10,30 formd. blev varsel-skud avfyret fra undervandsbaaten og signalet H.I.N. heist efter international signalbok: «bring papirerne over». Bagb's livbaat sattes paa vandet, 1ste styrmand og 4 mand gik i den og bragte papirerne til u-baaten. Kl. 0,20 eftm. kom styrmanden tilbake til skibet medbringende 1 officer og 2 mand fra undervandsbaaten udstyrede med bomber. Officeren kom op paa broen og underrettet mig, at skibet skulde sænkes, og at vi maatte gjøre os klar at forlate baaten. Jeg foreholdt officeren, at vi var langt fra land i aaben baat, han gav da løfte om at slæbe os ind under land og se os sikre om bjergning. Styrb.s livbaat sattes paa vandet og ekstra proviant blev taget i baatene, jeg og 12 mand gik i styrb.s livbaat, 1ste styrmand og 10 mand gik i bagb.s livbaat. Sænkningen blev indført i skibets journal av officeren. Der blev nu placeret 2 bomber paa dækket, bundventilerne og condensatoren blev aabnet, derefter kom u-baatens folk, som var ombord i styrb.s livbaat og blev sat ombord, tog saa baaten paa slæb og gik i en avstand av ca. 1500 meter og avfyrt et projektil i vand-