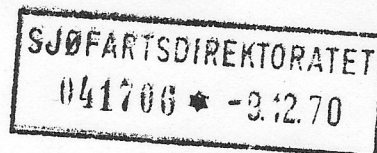


KRISTIANSAND BYRETT

VESTRE STRANDGATE 29
(HAVNEBYGGET)
POSTGIRO NR. 1614

Gov. 870
Sjøsinspektorat i Kristiansand S.
Kristiansand, den 30. 11. 1970 **6**

Skipsinspektøren i
4600 Kristiansand



Vedlagt oversendes to utskrifter av rettsbok vedr.
sjøforklaring over M/S "O. LARSEN"s forlis.

Kristiansand byrett, 27. november 1970

Henriksen
S.K. Henriksen
bem.

Sendes med bilag

Arne Tadm p.c. 34 4750 Kivik

til underretning.

Kristiansand byrett 16-3-90

Minister



R E T T S L O K

for

Kristiansand b. rett

Ar 1970 den 25. november ble sjøforklaring holdt på
Kr.sand Rådhus.

Dommer: B rettsdommer Thor Oug.

Sjøkyndige vitner: overingeniør Nils Norheim

havnebetjent Sigurd Gitmark

Sak B 100/1970: Sjøforklaring over "O.Larsen"s forlis.

Til stede: Skipsinspektør Hilmar Dale, politifullmektig Skaugvoll

Herr Sigurd Sørensen for Norges Brannkasse og

Arnt Larsen for rederiet, A/S Brødrene Larsens rederi,
Tromsø

De sjøkyndige rettsvitner erklærte seg habile.

Fremstod: Arnt ~~Hansen~~ Anaton Larsen, f. 1.8.1933

Bor på Lyngseidet i Troms

Er disponent og forevrig aksjoner i rederiet

A/S Brødrene Larsens Rederi med 50 prosent av aksjene

sønnen med sin kone, mens de øvrige 50 prosent

tilhører skipper Leif Larsen.

Ble formant og forklarte:

Han forklarer at skipets navn er "O. Larsen", at det er et
singeldekket lasteskip bygget i stål ved Frengen Slip og Mek.

Verksted, Revåg i Åfjord i Nord-Trøndelag (inneh. Jens Bye).

Levert fra verkstedet 12.7.1968. Skipet er på 199 brutto reg.t.

husket ikke netto tonnasje, anir skipets dødvekt med fulle

bunkers- og vannvekt til 425 ton. Skipets hjemsted er Tromsø

og dets kjenningsignal LAJY. Klasse er Veritas og Skipskontroll
Skipet har fartssertifikat for stor ~~skip~~ kystfart utstedt
15.7.1968. Det har vært mellombesiktigelse 28.7.1970 i Tromsø.
Skipskontrollens siste besiktigelse av fartøyet fant sted i
oktober 1970 i Tromsø. Båten skulle da gå til Requefort i
Frankrike med siste norske anløpshavn Ålesund. Hvorvidt det har
funnet sted noen besiktigelse i Ålesund kjenner ikke avhørte til
og stabiliteten

Med hensyn til lastelinjesertifikat/fremlegger han
Sjøfartsdirektoratets brev av 24.3.1970 til Skipskontrollen
brev
i Trondheim, Direktoratets/av 28.4.1970 til samme,
Skipskontrollen i Trondheims brev av 6.mai 1970 til rederiet,
rederiets brev av 3.juni 1970 til Skipskontrollen i Trondheim,
Sjøfartsdirektoratets brev av 12.6.1970 til Skipskontrollen i
Trondheim, og rederiets brev av 5. august 1970 til Det Norske
nytt
Veritas, Oslo. Han opplyser at/lastelinjesertifikat ble
utstedt deretter og bragt ombord i skipet. De her omtalte brev
fra direktoratet, som vanligvis kommer in duplo, er levert
ombord. Stabilitetsberegningene er også levert ombord.

Avhørte uttaler at skipet er utstyrt med 104 løse treluker
på en dimensjon av 135 cm x 60 cm x 3 tommer. Lukene var lagt
i 13 seksjoner a 8 luker på tverrgående skjerstokker. Over
lukene var til vanlig brukt en lukepresenning av ordinær bomulls-
duk og over denne to plastpresenninger. Presenningen er festet
rundt luken med vanlige skalkejern og lukekiler. Dessuten er
hver seksjon sikret med skalkejern (sikringsbommer) fra hver side
av lukekarmen bestående av flattjern 3-4 tommer bredt og ca.
en halv tomme tykk, såvidt avhørte husker. Disse skalkebommene
ble økrudd sammen på midten av luken. Skipet har dessuten en
nedgangsluke til lasterommet som er laget av stål, med stål-
deksel og terser. Denne luken har en dimensjon av 60 x 70 cm.

Skipet er utstyrt med to 16 fots livbåter, bygget av tre. Avhørte kan ikke huske hvor livbåtene var bygget. Båtene var utstyrt med flytetanker, utstyrstanker og vanntanker. Forøvrig var båtene forskriftsmessig utstyrt. De var sist besiktiget i juli 1970 under avholdte mellombesiktelse og såvidt han kjenner til ble de også besiktiget før skipet skulle til Frankrike i oktober måned.

Det var fire livbøyer ombord i O.Larsen, hvorav en var anbragt på hver side av styrhuset påmontert store gule lys. De to andre livbøyene var anbragt på dekket i vanlig stativ på båtdekket. Disse to bøyene var utstyrt med batterilyse.

På båtdekket var det anbragt en livbeltekaske hvor det var ilagt 6 livbelter fra skipet ble bygget. Såvidt avhørte kjenner til er det ikke anbragt flere livbelter i kassen.

Han kjenner ikke til nøyaktigdatoer for avholdt båt- og brannøvelser, men han mener at disse var avholdt i samsvar med forskriftene. Dette har de ombordværende snakket om til ham. På forespørsel uttaler avhørte at livbåtene var utstyrt nøyaktig med vanlig livbåtkompass og ellers ikke annet utstyr såvidt vitnet kjenner til.

På broa var det en Decca typeradar merke D 202. Såvidt avhørte vet var den i full orden. Han kjenner til at anlegget ble besiktiget for service under verkstedsoppholdet i juli måned. Dessuten hadde skipet en Aut-Pilot av merke "Trige Titan B 4" som var koblet til magnetkompasset. Dette anlegget hadde man til å begynne med da båten var ny noe vanskeligheter med, men etter at anlegget var blitt reparert, har dette virket tilfredsstillende såvidt han kjenner til.

Skipet hadde dessuten et Simra 100 w. telefonanlegg som var montert ombord under byggingen. Dette anlegget har vært besiktiget hvert år. Anlegget hadde innebygget en nødsender som

trådte i funksjon for nødssending ved at man bare trykket på en knapp. Denne knappen var anbragt på selve senderen og hele anlegget var montert på aktre skott i bestikken. Fra dette anlegget var det ca. 2-3 meter ut til styrhuset hvor vakthavende måtte befinne seg.

Skipet er forøvrig utstyrt med Tenfjord håndhydraulisk styremaskin av type 150.

Avhørte ønsker å tilføye at det til radioanlegget ble kjøpt nye batterier en gang i mai/juni måned 1970.

M/S O. LARSEN var utstyrt med en tannhjulspumpe tilkoblet hovedmotor for lensing fra forpiggtank, bunntanker og akterpigg og maskinrommet. Dessuten var det en lensepumpe tilkoblet hjelpemotor ved reimoverføring for lensing av de samme tanker. Dette anlegget kunne også brukes til å fylle opp tankene med. Begge pumpene kunne dessuten brukes for lensing av lasterommene.

Skipet er utstyrt med en stk. Caterpillar dieselmotor type D 343 TEF på 1335 hk. 1800 omdreininger med gear og vridbare propeller, oppgitt type PB 43. Videre var skipet utstyrt med en hjelpemotor på 33 hk, fabrikkat Lister type HA-3 MACR 2. Motoren ble besikttet og overhølt i juli 1970 p.g.a. stort smøroljeforbruk. Etter overhølingen var smøroljeforbruket som opptil normalt. I september 1970 hadde skipet et maskinhavari hvor rammelagrene var brent p.g.a. svikt i smøroljetilførselen. Veritas besiktigelsesrapport av 25.9.1970 ble fremlagt. Maskinene ble reparert og ferdig-besikttet av Norske Veritas etter reparasjonen. Det gjenstod et pålegg av Norske Veritas om å skifte ut smøroljekjøl for hovedmotor innen utgangen av desember 1970. Etter reparasjonen i september 1970 har rederiet ikke fått noen melding om vanskeligheter med hovedmaskineriet. Alt har gått normalt.

Utskiftning av smøreljekjeler var planlagt foretatt i juleferien 1970.

Høsten 1968 hadde skipet en grunnberøring i Grøtøyleia nord om Bodø uten at det opptrådte noen lekkasje. En del plater i bunnen ble skiftet som følge av skaden. Alle skadede plater ble uskiftet. Dette ble foretatt hos byggeverftet ved juletid. skipet 1968 og ~~ble~~ levert fra verftet 18. januar 1969.

Sommeren 1969 hadde skipet en grunnberøring i Stjernøysundet nord om Økefjord i Finnmark. Denne berøringen førte til en lekkasje i ~~stjernøysundet~~ forpiggen (forenom kollisjonskottet). Lekkasjen ble midlertidig tettet og deretter reparert 15. september 1969 på Tromsø skipsverft. Avhørte foreviser i denne forbindelse bunnbesiktigelsesrapport av 27. sept. 1969 fra Det Norske Veritas, Tromsø. Han fremlegger ytterligere bunnbesiktigelsesrapport av 10.8.1970 fra den samme, hvorav fremgår at skipet ikke har noen pålegg fra Norske Veritas.

Det ble skiftet ny a-eling for propellen sommeren 1969, p.g.a. taring av hylsen. Det har ikke vært noen skader på skipets skro, derunder bunn, siden bunnbesiktigelsesrapporten av 10.8.1970.

Avhørte anlar at skipet etter sitt siste opphold i Norge forlot Ålesund mellom 20. og 23. oktober 1970 på reisen til Roquefort i Frankrike. På denne reisen førte skipet salt sei i bulk. Fra Roquefort til en havn i Syd-England gikk skipet i ballast. I den engelske havnen tok skipet inn 3 leire - såvidt ca. avhørte kjenner til i bulk - og gikk derfra 1.11.1970 til en havn i nærheten av Göteborg hvor leiren ble utlosset. Skipet fikk nu ombord sand i bulk som ble fraktet til et sted i Danmark hvorfra turen gikk til Rønne på Bornholm, hvor de ankom 13. nov. 1970. I følge fremlagt telex av 23.11.1970 forlot skipet

Rønne 16. nov. 1970 kl. 1500 "og regner med 52 timer til Stavanger". I henhold til teksten i telaxet skriver denne opplysning seg fra skipsmegler Einar Hansen i Rønne. Telexet gir følgende spesifikasjon over lasten:

Fra Egernsund: De Forenede Teglverker 145.769 kg.

Fra Rønne Bornholm Teglverk 178.688 kg.

Fra Hasle klinker og chamotttestensfabrikk: 70.660 kg.

Det er videre anført at av partiet fra Hasle var 60.030 kg. på dekk.

Avhørte opplyser at han har fått beskjed om at lasten fra Hasle klinker og chamotttestensfabrikk var glasserte drikkekar og at den øvrige last bestod av fasadesten. Avhørte var kjent med at skipet skulle laste full last med fasadesten, men kjente ikke til antall tonn. Derimot var det ukjent for ham at en del av lasten skulle bestå av drikkekar. Han kjenner ikke til hva skipet hadde inne av bunkers og ballast.

Avhørte uttaler på forespørsel at skipet aldri har hatt dårlig stabilitet, selv når det har hatt dekslast på lukene.

Siden skipet forlot Rønne på Bornholm, har hverken avhørte eller såvidt han vet andre, hatt noen kontakt med skipet.

Skipet hadde følgende besetning:

1. føreren Leif Larsen, f. 31.1.1941, Lyngseidet, avhørtes bror
2. styrmann Almar Johannessen, f. 8.6.1931, Lyngseidet
3. maskinassistent Olav H. Karlsen, f. 28.5.1938, Rasteby, Storfj.
4. kokk Leif Nilsen, f. 21.7.1920, Tromsødalen i Tromsø
5. matros Søren Sørensen, f. 18.5.1952, Mortenhals i Balsfjord
6. matros Halfdan Andersen, f. 23.10.1922, Balsfjord

Avhørte har ikke kjennskap til og har ingen grunn til å tro at det var flere personer ombord enn det foran refererte mannskap

Se også dat. 8

Skipsføreren hadde styrmannsertifikat av klasse 1 og 2 og radiotelefonisertifikat. Avhørte mener med bestemthet at sertifikatene var gyldige.

Styrmannen hadde kyatskippersertifikat av klasse 2.

Såvidt avhørte kjenner til, kreves det ikke sertifikat for betjeningen av en maskin av den størrelse som dette skipet hadde. Hvorvidt maskinassistent^{ten}/allikevel hadde noe sertifikat, vet han ikke.

Alle av mannskapet var manstret og hadde forut for dette gjennomgått legeundersøkelse.

Avhørte er ingen bestemt formening om hva årsaken til skipets forsvinnen er, men legger til grunn at skipet er forlist. Han har regnet ut etter skipets normale fart at ulykken må ha funnet sted natt til onsdag 18. november mellom kl. 02 og 04 og at dette normalt skulle være på styrmannens vakt.

Avhørte var i går på befaring av strandområder i Søgne og gjenkjente da vrakrester fra skipet. Det det dreide seg om, var noen romluker og den ene livbåten, som fortsatt er hel. Han har videre i dag på Skipsinspektørens kontor gjenkjent to livbelter og en livbøye som tilhørende skipet.

Avhørte har videre ved undersøkelse av livbåten oppdaget skader på vanntanken og utstyrsbeholderen i båten. Videre undersøkte han lufttanken bak garneringen som vistest å være bulet.

Avhørte opplyser at styrbord livbåt til vanlig ikke var haket an i davidtaljene. Taljene var festet inntil daviden med et nylon tau. Årsaken til dette var at båtpresenningen, som var av helkonstruksjon, skulle dekke over hele livbåten.

Livbåtene var anbragt i vanlige båtkrabber og festet med to wire til dekket. Wirefestet på innsiden av båten var festet til dekket med nylonbensel. Avhørte mener at livbåten av denne grunn hadde muligheter til å løsrive seg fra sin opprinnelige plass

selv etter at skipet var sunket.

Avhørte bekrefter til slutt at sannlige ombordvarende var kjent for å være edruelige.

Opplest og vedtatt

Avhørte avga parteforsikring.

Fremstod som vitne: Arnar Pettersen, 35 år

Bor på Langenes i Søgne

Fisker, ubeslektet og uforbundet med

rederen. Gjort kjent med sitt ansvar som

vitne. Fornantes til sannhet og

forklarte

at han onsdag den 18. november 1970 om morgenen så at det drev mye gods i sjøen. Han dro da ut på sjøen for å samle drivgods og reiste vestover mot Uvær og videre østover mot Songvår hvor han i en bukt på Vestre Grønningen fant 21 skipsluker og en mast (livbåtmast). På Østre Grønningen fant han ytterligere en skipsluke. Etter det vitnet kjenner til, er det ikke funnet drivgods østenfor Songvår fyr. I løpet av natt til onsdag den 18. nov. blåste det opp til liten til stiv syd-øst kuling med regnbyger, såvidt vitnet husker temmelig kraftig nedbør av vedvarende art. Avhørte mener at de funn som er gjort av vrakrester som har kommet fra O. LARSEN peker i retning av at uhellet kan ha skjedd i nærheten av et mindre skjær i farvannet ved navn Kniven nord-øst for Songvår. Avhørte har senere, nærmere bestemt søndag den 22. nov., observer

et oljebelte på sjøen nordenfor Kniven, ca. 100 meter herfra, nedover mot Østre Grønningen.

Avhørte vil opplyse om at fiskerne imellom på hans sted har drøftet forholdet og kommet til at ulykken ikke kan ha skjedd langt fra det stedet han fant skipsluker, fordi lukene var blitt funnet så konsentrert.

Opplest og vedtatt

Vitnet ble edfestet.

Fremstod annet vitne: Olaf P. Borøy, 40 år

Bor på Borøy i Søgne

Fisker, ubeslektet og uforbundet med skipets reder.

Formantes til sannhet og avga forklaring.

Han forklarer at han onsdag 18. nov. 1970 på ettermiddagen var en tur ute for å se etter drivgods, uten å finne noe. Etter å ha hørt meldingene i Kringkastingen torsdag kveld, gikk han igjen ut fredag 20. nov. 1970, og fant da en livbøye og et livbelte på Torsholmen mellom Varholmen lykt og Vestre Piske. Livbeltet var merket O. LARSEN. Livbøyen var forsynt med en lyslykt. Vitnet tok dette med seg i båten og meldte fra til lensmannen ved tilbakekomsten til land. Vitnet er etter sitt lokalkjennskap i området av den mening at skipet kan ha gått på en av grunnene i nærheten av Kniven, helst på nordsiden. Vitnet bekrefter foregående vitnes opplysning om vind, vær og sikt-forhold angjeldende natt da O. LARSEN antas å ha blitt borte.

Opplest og vedtatt

Vitnet ble edfestet.

Politifullmektig Skaugvoll opplyste at politiet er i besittelse av en log vedr. ettersekningen av K/S "O. LARSEN".

De fremmøtte hadde ikke mer å anføre eller stille spørsmål om.

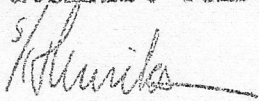
Retten hevet

Thor Oug

Hils Norheim

Sig. Gitmark

Rett utskrift bekreftet:


S.K. Henriksen