

Retsforhandlingar ved Dampskibet Vestas Havari paa Akureyri (1896)

Útgáfa 1.0 af rafræna skjalinu

Þetta PDF skjal er hluti afraksturs skönnunar á prentuðu eintaki af téðu riti. Markmið þessarar útgáfu er að veita almenningi færi á að eignast sitt eigið rafrænt eintak af því án endurgjalds.

Skjalið er upprunalega birt á vefnum <https://urlausnir.is>. Þar má finna rafrænar útgáfur hinna bindanna og verða nýrri útgáfur af skjölunum í boði þar.

Takmörkun ábyrgðar

Höfundur skjals þessa afsalar sér allri ábyrgð, að því marki sem lög heimila, vegna beinnar og/eða óbeinnar notkunar skjalsins sjálfs eða afurða sem af því leiðir. Þó að stefnt hafi verið að því markmiði að skjalið endurspegli sem best innihald upprunalegu bindanna er hvorki hægt að tryggja né ábyrgjast að það hafi tekist. Framangreint á einnig við um efnislegt innihald prentuðu eintakanna sem skönnuð voru.

Höfundaréttur

Höfundur skjals þessa álitur að hvers kyns höfundaréttur á prentaða eintakinu sé útrunninn.

Hvers kyns höfundarréttur sem höfundur skjalsins gæti hafa skapað sér til handa með skönnuninni sjálfri eða öðru framlagi sínu til sköpunar þess, skal vera meðhöndlaður í samræmi við Creative Commons Zero höfundaleyfið (CC0 1.0 Universal eða síðari útgáfa þess).

Ábendingar

Séu ábendingar um mögulegar úrbætur á skjalinu er hægt að koma þeim á framfæri við höfund þess.

Athugasemdir um þessa útgáfu

Skannað var eintak í vörslu Landsbókasafnsins (Íslandssafn).

Höfundur skjalsins: Svavar Kjarrval (svavar@kjarrval.is)

343.0965

Ret

Retsforhandlingar

ved

Dampskibet Vestas Havari

paa

Akureyri.



Udskrift

af Øfjörd Syssels og Akureyris Justitsprotocol.

Aar 1896 den 23. Marts Kl. 12 Middag mødte for Notarius Publicus i Kjöbstaden Akureyri Byfoged Kl. Jónsson, Captain H. L. Corfitzon, Fører af Dampskibet „Vesta“ af Malmö, for at afgive Forklaring og nedlægge Söprotest i Anledning af at bemeldte Skib knækkede Roret ved Udseilingen fra Akureyris Havn igaar mellem Kl. 11—12 f. m. Comparenten fremlagde et Uddrag af Skibets Journal, som blev nöie confereret med Journalen, der forevistes i Retten og blev befunden overensstemmende med samme hvilket Uddrag indføres her saalydende:

„Uddrag af Skeppsdagboken förd ombord uti Svenska Ångaren Vesta, på resa från Köpenhamn & Leith till olika hamnar på kusten af Island. Afgick från Köpenhamn den 6. Mars och anlöp Leith och afgick deri från den 11. Mars. Anlöp Fáskrúðsfjörð og Esketjörð den 15. Mars och Mjóafjörð og Nordfjörð den 16. Anlöp Seyðisfjörð den 17., Vopnafjörð den 18. og Husavík den 20. Mars.

Fredagen den 20. Marz, Kl. 5 efm. ankom Vesta till Øfjörd, bröt isen på indre fjörden og ankrade kl. 6, 30 efm. Lättede ankeret igjen Kl. 9, 30 efm. og backade ut genom den brutna rännan og ankrade i öppet vatten för S. B. ankare og 45 famn ketting. Lördagen den 21. Mars lossede ved Oddeyrí till Kl. 12 md., lättade derefter og gich gönom fartygets engång brutna ränna upp till Akureyri. Ankrade för S. B. ankare 30 famnar ketting. Isade rundt fartyget og lossade derefter till Söndagsmorgen kl. 10 og var då färdig. Söndagen den 22. Mars kl. 11 fm. lättade ankeret og afgick från Akureyri og bachade ut gönom rännan. Då fartyget var haltvägs ut till öppet vatten upptäcktes att Hjertstochen på rodrét var bräkt tilllika med öfversta rortappen. Gich derfor fram åt igen gönom rännan till ankarplatsen og ankrade för S. B. ankare og 30 famnar ketting. Under alle manövernna uti isen har all möjlig försigtighed blifit iakttagen. Vid utgående var vinden hård sydlig og som följd heraf var manövrering svår og besvärlig i rännan, då fullkraft bach aldrig kunde användas af fruktan för att skade rodrét i fasta isen. Isens tjochlek var cica 5 tom i medaltal men skör og lätt at bryta. I rännan låg en del stora isstycker som törnade mot rodrét vid bachning og när fartyget berörde den fastu isen var maskinen alltid stoppad og obetydlig fart undantagande ved et par tillfälle då vi ansåg nödigt gå med half og sakta fart för manövrén. Nogen annan skada på fartyget kan ei upptächas. Iföljd af ofvanstående frikänner jag mig min besättning samt mitt rederi för allt ansvar vid denna olychshändelse.

Akureyri den 23. Mars 1895.

H. L. Corfitzon.

Fremlagt i Akureyri Kjöbstads Notarialret den 23. Marts 1895.

Kl. Jónsson.

Til dette Uddrag henholdt Comparenten sig i Et og Alt og nedlægger som Følge heraf en høitidelig Protest mod alt Ansvar af Skib og Gods, forbeholdende sig sin Ret mod Redere, Assurandører, Befragtere og Alle og Enhver i alle Henseende, hvorfor jeg undertegnede Notarius efter Comparentens Captain Corfitzon Anmodning og paa hans Vegne, i Embedsmedfør herved protesterer og reserverer ham hans Ret mod alle Vedkommende i alle Henseender. Ved Retsforhandlingen var til Stede den herværende Svendsk-Norske Viceconsul J. V. Havsteen. Som Notarialvidner var til Stede Administrator Stephán Stephensen og Politibetjent Björn Jónsson.

Retsforhandlingen sluttet.

Kl. Jónsson.

H. L. Corfitzon. J. V. Havsteen.

Vidner:

Stephan Stephensen. Björn Jónsson.

Aar 1896 den 23. Marts blev Akureyri Kjöbstads Politiret sat ombord paa Dampskibet „Vesta“ og holdt af Politmesteren Byfoged Kl. Jónsson med undertegnede Vidner. Da fremstod for Retten Driftbestyrer for den Islandske Regjerings Dampskibsdrift (Eimskipaútgerð hinnar islenzku landstjórnar) Kjöbmand D. Thomsen og forklarede: At Dampskibet „Vesta“, som for forbemeldte Dampskibsdrifts Regning er fragtet til Fart paa Island ifølge Lov af 25. October f. A. og Carteparti af 5. November f. A., som forevistes i Retten, igaar f. M. brækkede sit Roer i Isen ved Udseilingen her fra Havnen, hvorfor Skibet maa standse sin Fart. Som Følge heraf forbeholder Comparenten sig sin fulde Ret imod Eierne af Skibet og Assurandeurerne og alle andre Vedkommende. Comparenten forlangte ført til Protocols at Haveriet ikke var foranlediget ved nogen særlig Instrux fra hans Side eller den Islandske Regjerings Dampskibsdrift, hvilket bekræftes af Captainen som var til Stede. Oplæst. Ratihaberet.

Retten hævet.

Kl. Jónsson.

H. L. Corfitzon. D. Thomsen.

Vidner:

Björn Jónsson. Stephán Stephensen.

U d s k r i f t

af Øfjörd Syssel og Kjöbstaden Akureyris Justitsprotocol.

Aar 1896 den 23. Marts blev Akureyri Kjöbstads Politiret sat om bord i Dampskibet „Vesta“ og beklædt af Politimesteren, Byfoged Kl. Jónsson med undertegnede Vidner. For Retten fromstod Förer af Dampskibet „Vesta“ H. L. Corfitzon og fremlagde en Udskrift af Skibets Journal fra Fredagen den 20. dennes til igaar, hvilken Udskrift blev nöie conferet med Journalen og befunden at være rigtig. Til denne Udskrift henholder Comparenten sig i Et og Alt med Tilföiende, at Isen i Havnen var saa skjör, at Modtagerne af Varerne bestemte til Akureyri, nægtede at modtage Varerne paa den faste Is omkring Skibet, da der var Fare for, at den ikke vilde bære Collierne, men foretrak at bryde en Rende ud til Skibet. Han paa-stod at der hverken fra hans eller Mandskabets Side var udvist nogen Uforsigtighed ved Manövreringen af Skibet.

Journalens Uddrag indføres her saa lydende.

„Udtag af Skeppsdagboken förd ombord uti Svenska Ångaren Vesta på resa från Köpenhamn & Leith till olika hamnar på kusten af Island. Afgick från Köpenhamn den 6. Mars och anlöp Leith och afgick deri från den 11. Mars. Anlöp Fåskrudsfjörd och Eskefjörd den 15. Mars och Mjóafjörd och Nordfjörd den 16. Anlöp Seydisfjörd den 17., Vopnafjörd den 18. och Husavik den 20. Mars.

Fredagen den 20. Marz, Kl. 5 efm. ankom Vesta till Øfjörd, bröt isen på indre fjörden och ankrade kl. 6, 30 efm. Lättade ankeret igjen Kl. 9, 30 efm. och backade ut genom den brutna rännen och ankrade i öppet vatten för S. B. ankare och 45 famn ketting. Lördagen den 21. Mars lossede ved Oddeyri till Kl. 12 md., lättade derefter och gick gönom fartygets engång brutna ränna upp till Akureyri. Ankrade för S. B. ankare 30 famnar ketting. Isade rundt fartyget och lossade derefter till Söndagsmorgen kl. 10 och var då färdig. Söndagen den 22. Mars kl. 11 fm. lättade ankeret och afgick från Akureyri och bachade ut gönom rännan. Då fartyget var halfvägs ut till öppet vatten upptäcktes att Hjertstochen på rodret var bråkt tillika med öfversta rortappen. Gick derfor fram åt igen gönom rännan till ankarplatsen och ankrade för S. B. ankare och 30 famnar ketting. Under alle manöverna uti isen har all möjlig försigtighed blifit iakttagen. Vid utgående var vinden hård sydlig och som följd heraf var manövrering svår och besvärlig i rännan, då fullkraft bach aldrig kunde användas af fruktan för att skade rodret i fasta isen. Isens tjocklek var cica 5 tom i medaltal men skör och lätt at bryta. I rännan låg en del stora isstycker som törnade mot rodret vid bachning och när fartyget berörde den fastu isen var maskinen alltid stoppad och obetydlig fart undantagande ved et par tillfälle då vi ansåg nödigt gå med half och sakta fart för manövern. Nogen an-

nan skada på fartyget kan ei upptächas. Iföljd af ofvanstående frikänner jag mig min besättning samt mitt rederi för allt ansvar vid denna olychshändelse.

Akureyri den 23. Mars 1895.

H. L. Corfitzon.

Fremlagt i Akureyriköbstads Sö og Politiret, den 23. Marts 1896.

Da Skibet ingen anden Skade har lidt end den anførte, ere Varerne som Følge heraf ubeskadigede.

Oplæst. Ratihaberet.

Der paa fremstod for Retten Asgeir Kristjansson Langlods, bekjendt Mand paa Ísland, 40 Aar gammel og blev formanet til Sandhedsfølge. Journalens Uddrag blev ham foreholdt og erklærer han samme at være rigtig. Han forklarer paa given Anledning at det i ingensomhelst Henseende kunde kaldes uforsvarligt ad gaa ind i den skjøre Is, som Havnen var belagt med, og at der fra Captainens Side ikke var udvist nogen Uforsigtighed ved Manøvringen af Skibet, og at de slet ikke vidste, hvornaar Roret var brækket, da de aldrig havde mærket noget Stød, der kunde tyde derpaa, og at det først blev bemærket af første Maskinmester, da han var agterude for ad see paa Skruen.

Oplæst. Ratihaberet.

Dernæst fremslod for Retten Styrmand I. T. Gottfredsen 41 Aar og 1. Maskinmester E. F. Lindgren 35 Aar og bleve begge formanede til Sandhedsfølge. Journalens Uddrag samt den foregaaende Deponents Forklaring blev dem foreholdt og erklærede de samme i alle Maader rigtig at være, og navnlig fremhæver Maskinmesteren, at det er rigtig, at han først opdagede, at den øverste Rortap var brækket, da han var agterude forat see til Skruen, men han ved ikke hvornaar den er blevet brækket. Samtlige 3 Deponenter erklære alle at der ikke er bleven begaaet nogen Uforsigtighed ved Manøvringen af Skibet igjennem Renden. Oplæst. Ratihaberet.

Derefter blev den lovbealede Edsformular oplæst for Deponenterne og bekræftede de dernæst hver for sig deres Forklaring med deres corporlige Ed, hvorefter de blev demitterede.

Dernæst udmeldte Politimesteren efter Captainens Begjæring Smedemesterne Jøsep Jóhannesson og Sigurð Sigurðsson samt Skibsbygmester Snorri Jónsson, alle heraf Byen, til som uvillige og sagkyndige Mænd at besigtige det brækkede Roer og afgive deres Skjøn over hvorvidt samme kan repareres her, saaledes at Skibet uden Fare kan forsætte sin Reise, hvilket

Skjøn de havde at afgive skriftlig efter bedste Vidende og Samvittighed, og saaledes, at de kan bekræfte den med deres Ed. Oplæst. Ratihaberet.

Retten hævet.

Kl. Jónsson.

H. L. Corfitzon. I. T. Godtfredsen. A. Kristjánsson. E. F. Lindgren.

Vidner:

Björn Jónsson. Stephan Stephensen.

(Oversættelse.)

Aar 1896 den 23. Marts kl. 7 e. M. blev Akureyri Kjöbstads Politiet sat paa Kontoret og bækklædt af Politimesteren, Byfoged Kl. Jónsson med undertegnede Vidner.

Da fremstode for Retten paa Driftsbestyrer Ditlev Thomsens Foranledning de 3 Besigtigelsesmænd, der bleve udnævnte idag, Smedemestrene Jósep Jóhannesson og Sigurður Sigurðsson samt Skibsbygmester Snorri Jónsson og bleve af nævnte Driftsbestyrer adspurgte, om de ansaa det for muligt her paa Stedet at istandsætte Skibet saaledes, at det kunde fortsætte sin Fart for den islandske Regerings Dampskibsdrift. Skjønsmændene, som have besigtiget Skibet to Gange idag udtalte som sin fælles Overbevisning, at det var ikke engang sikkert, at der kunde foretages nogen Reparation her, og under ingen Omstændigheder saaledes, at Skibet kunde fortsætte sin Fart, men iøvrigt erklærede Skjønsmændene, at de senere skulde afgive nøiagtig Beskrivelse af Bruddet skriftlig, som af dem forlangt, naar Roret var blevet løftet af. De præcisere sin Udtalelse nærmere saaledes, at det i bedste Fald var muligt at istandsætte Skibet her paa Stedet saaledes, at det lige kunde slippe over til England eller Norge, men aldeles ikke saaledes, at det kunde fortsætte sin Fart omkring Landet som Post og Fragtskib.

S. Sigurðsson. Sn. Jónsson. Jósep Jóhannesson.

Driftbestyrer D. Thomsen bemærkede, at Aarsagen, hvorfor han havde forelagt Synsmændene dette Spørgsmaal forinden de kunde afgive deres Betænkning skriftlig var at han ansaa det for nødvendigt, at indhente snarest muligt deres Betænkning om, hvorvidt der var Mulighed for at forsætte Farten langs Landet, for, hvis det blev anseet for umuligt, at kunde give Varemodtagerne paa de tilbageværende Havne Underretning om, at Skibet ikke kunde ventes der til, og for strax at kunne træffe Foranstaltninger til at faa et andet Skib fragtet, forat opretholde Fartplanen. Retten hævet.

Kl. Jónsson.

Vidner:

D. Thomsen.

Ludvik Sigurjónsson. Stephán Stephensen.

Aar 1896 den 26. Marts kl. 10 $\frac{1}{2}$ f. M. blev Akureyri Kjöbstads Politiret sat paa Akureyri og beklædt af Politimesteren, Byfoged Kl. Jónsson med undertegnede Vidner. Politimesteren bemærker, at efter at de 3 Synsmænd vare blevne udmeldte i Mandags den 23. Dennes til at besigtige Roret og Skaden, foretog de en Besigtigelse deraf den samme Dag og afgav om Aftenen sit foreløbige Skjön, hvorefter Driftsbestyrer Thomsen sendte Expresbud baade til Vestlandet og Östlandet og Politimesteren underrettede Kjöbmand O. Wathne, som Agent for de private Assurandörer i Kjöbenhavn, om den indtrufne Skade, da Captain Corfitzon, som ogsaa underrettede Wathne herom, havde erklæret, at Skibet var assureret i nævnte Selskab. Da Synsmændene erklærede ikke at kunne afgive fuldstændigt Skjön förend man havde faaet Roret helt af, blev hele Tirsdagen den 24. Dennes og Onsdagen indtil Kl. 3 anvendt til Forög paa at faa Roret af og Foranstaltninger der tilhörende, saasom Opsætning af Sax og Talier, Udpumpning af Agtertanken m. v., men uden Resultat, paa Grund af at tredje Roertop syntes at være rykket fra sin Pläds, hvorfor Roret syntes at være fast i den tilhörende Malle. Da Roret igaar Kl. 3. e. M. var blevet löftet saa höit, som det med de nu beskrevne Foranstaltninger lod sig gjöre kom Synsmændene igjen ombord og foretog paany en Besigtigelse af Roret og er alle tre tilstede i Retten for at fremlægge Skön og Besigtigelse af Roret og Skibet, saaledes som de under de nuværende Omstændighæder have formaaet at syne Skibet.

Tilstede vare i Retten Driftbestyrer D. Thomsen og Captain Corfitzon.

Synsmændene fremlagde og underteguede i Retten sin Besigtigelsesforretning, som indføres her saa lydende.

„Efter Byfogedens i Akureyri Udnævnelse have vi Undertegnede nöiagtig besigtiget den Skade Dampskibet „Vesta“ af Malmö, som ligger her paa Havnen, har lidt paa sit Ror, og som har bevirket at bemældte Skib ikke har kundet fortsætte sin planmæssige Fart videre til Vestlandet, og afgive vi følgende Erklæring om den skete Skade.

Rorstokken (Stammen) er brækket paa tværs underst i Hækken og ligger dens överste Deel paa Dækket. Denne Del har vi nöiagtig besigtiget og forfundet at Bruddet er for en Del gammelt, og ser ud til at være Sveisning og er det derfor vor Mening, at denne Feil i Rorstammen har været i flere Aar, og efter al Rimelighed fra Begyndelsen af. Fra dette Tværbrud, hvor Rorstammen er brækket, gaar der en Sprække opad i Stammen, hvilken Sprække eller Reyne vi formene at være for det meste gammel, desuden forefindes der adskillige Sprækker paa tværs og langs i Rorstammen og skjönne vi ikke bedre ved en nöiagtig Undersögelse, endat de ogsaa ere for det meste gamle og idet hele taget er Jernet i Rorstammen af meget daarlig Kvalitet. Desuden er den överste Rorkrog brækket over tværs fra Roret, og den nærtöverste Rorlökke brækket fra Stævnet. Rorkrogen synes nylig afbrækket, men om der i den har været en

har været en Revne för, eller ikke, kan vi ikke sige, men dermod kan vi ikke udtale os om Rorlykken, da den er nede i Vandet, hvorfor den ikke nöiagtig kan besigtiges. Om Roret kan repareres saaledes, at Skibet kan komme til Udlandet, kan vi ikke med Bestemthed sige förend Roret bliver löftet af, hvad vi ansee for uundgaaeligt nödvendigt, for at kunne give et definitivt Svar om, hvorvidt Skibet kan faa nogen Reparation her paa Stedet paa Roret eller ikke.

Fremlagt for Akureyri Kjöbstads Politiret, den 26. Marts 1896.

Kl. Jönsson.

og vedkendte de sig og bekræftede, at den af dem var foretaget og affattet efter bedste Vidende og Samvittighed og erklærede sig rede til at bekræfte den med deres Ed om forlanges. Forretningen blev opløst i Retten og oversat for Captainen. Driftsbestyrer D. Thomsen ønskede følgende Spørgsmaal stillede til Synsmændene:

1. Om de ansaa de för Havariet tilstedevæende Feil eller Bröst paa Roerstangen for at være Hovedanledningen til Haveriet?

Herpaa give Synsmændene enstemmig følgende Svar: At de ansaa at Ulykken ikke vilde være indtraadt, hvis Jernet havde været af god Kvalitet og uden Feil eller Bröst.

2. Om de formente at Feilene havde været til Stede för Afreisen fra Kjöbenhavn? Svar: Herpaa have de allerede givet Svar i Synsforretningen, og de formene aldeles sikkert, at Feilen maa have foreligget længe för den Tid.

3. Om de ansaa Skibet for at have været södygtigt ved Afrejsen fra Kjöbenhavn, naar det var beladt med disse Feil.

Svar: Dersom Feilene havde været vitterlige (opinberir) för Afreisen fra Kjöbenhavn, vilde sikkert ingen have tænkt paa, at tage til Island med et saadant Roer.

Captain Corfitzon, for hvem de forelagte Spørgsmaal og Svar bleve oversatte, forlangte protocolleret, at han ansaa Skaden i Jernet for at være Fabricationfeil, og at han derfor forlangte sig og sit Rederi fritaget for alt Ansvar, der maatte flyde af den indtrufne Skade. Driftsbestyrer Thomsen henholdt sig til sin tidligere afgivne Erklæring og de stedfundne Spørgsmaal og Svar og reserverede sig og den Islandske Regerings Dampskibsdrift alt Fornödent overfor alle Vedkommende. — Eftersom Synsmændenes Erklæring gaar ud paa, at de ikke kan afgive fuldstændigt definitivt Svar om Roret kan istandsættes her eller ikke, med mindre Roret helt bliver löftet af, men dette ikke kan lade sig gjøre efter Captainens Erklæring med mindre Agterlasten, som indeholder Varer til de resterende Havne, bliver udlosset, blev det be-

stemt, at begynde paa Udlosning af disse Varer til Opbevaring her, eller videre Forsendelse, saafremt Leilighed dertil matte tilbyde sig.

Op læst. Ratihaberet. Retten hævet.

Kl. Jónsson.

H. L. Corfitzon. D. Thomsen.

S. Sigurdsson. Sn. Jónsson. Jósep Jóhannesson.

Vidner:

Kristjan Nikulausson. Stephán Stephensen.

Aar 1896 27. Marts Kl. 12 $\frac{1}{2}$ e.M. blev Akureyri Kjöbstads Politiret sat paa Akureyri ombord paa Dampskibet „Vesta“ og beklædt af Politimesteren Byfoged Kl. Jónsson med undertegnede Vidner.

Umiddelbart efter at det igaar i Retten var blevet besluttet at begynde Losningen af Agterlasten, blev der gjort et Forsøg paa at formaa Expeditören eller andre til at overtage Ilandsættelsen paa Akkord per Ton, men det lykkedes ikke, hvorfor en Overenskomst blev sluttet med Kjöbmand Chr. Johnason om at modtage Varerne til Opbevaring i sine Pakhuse indtil videre, og paatog han sig tillige at forskaffe de fornødne Arbeidsfolk, til Ilandsættelsen af Varerne, hvorefter denne begyndte igaar e. M. Kl. 4 $\frac{1}{2}$ og vedblev til Kl. 8 $\frac{1}{4}$ med 5 Slæder og 19 Arbeidsfolk. At Ilandsættelsen foretoges paa Slæder kom af, at Isen i de sidste Nætter er bleven betydelig stærkere, og foregaar Ilandsættelsen som Følge heraf meget lettere paa Slæder end i Baade gennem Renden, som i saa Tilfælde maatte være bleven op-hugget igjen med betydelige Omkostninger. For hver Slæde skal der betales 25 Öre per Dag og hver Mand faar 20 Öre per Time. Ilandsættelsen skete under Politimesterens umiddelbare Tilsyn og afleveredes Varerne af Styrmanden og modtoges af Kjöbmand Johnasons Handelsfactor Þorvaldur Davíðsson. Igaar ilandsattes de fleste Varer til Siglufjord og en Del til Isafjord. Imorges begyndte Losningen Kl. 6 og foretoges med 9 Slæder og 39 Arbeidsfolk paa samme Conditioner som igaar, og der ilandsattes Varer til Siglelfjord og Önundarfjord. Fortegnelse over de ilandsatte Varer er bleven affattet og bliver bilagt denne Protocol tilførsel.

Kl. Jónsson.

H. L. Corfitzon. Þorv. Davíðsson.

Vidner:

Stephán Stephensen. Chr. F. Nielsen.

Helo Dagen den 27. Marts fortsættes Ilandsættelsen til Kl. 8 e. M. og blev fornemlig oplosset Varer til Dyrefjord, Stykkisholm og tildels Blönduós. Den 28 Marts Kl. 6 f. M. begyndte Oplosningen paany med 9 Slæder og 37 Arbeidsfolk og blev fortsat til Kl. 1. e. M. da Agterlasten var aldeles tom; de ilandsatte Varer vare navnlig bestemte til Blönduós og tildels Saudárkrók. Ligeledes ilandsattes det herfra udladede Returgods til Kjöbenhavn; de idag udlossede Varer ere henbragte i Factor Christensens Pakhus, der staar ved Siden af Havnebroen, da Chr. Johnason Pakhuse ikke kunne rumme mere.

Capt. Corfitzon bemærker, at efter at Agterlasten var bleven tom, forsøgte det at løfte Roret, men det kunde ikke lade sig gjøre, förend man kunde faa 3^{die} Mallen fra oven helt over Vandet, hvilket han ikke skjønnede kunde lade sig gjøre, förend hele Skibet blev lettet, og blev det da besluttet at fortsætte med Losningen, hvilken igjen tog sin Begyndelse Kl. 4. e. M. og ilandsattes der Varer til Blönduós og Skagastrand.

Mandagen den 30 Marts fortsattes hele Dagen med Losningen ved Hjælp af 10 Slæder og 40 Arbeidsfolk; de ilandsatte Varer vare bestemte til Skagastrand og Saudárkrók, og bleve hensatte til Opbevaring i et andet af Faktor Christensens Pakhuse, da det förstnævnte nu var fuldt. Om Tirsdagen den 30. Marts fortsættes Ilandsættelsen til Kl. 6 e. M., da alle Varerne vare komne iland. Alle de ilandsatte Varer vare i ubeskadiget Tilstand. Captainen overleverede Politimesteren Toldlisterne.

Kl. Jónsson.

H. L. Corfitzon. Þorv. Davidsson.

Aar 1896 den 31. Marts blev Akureyri Kjöbstads Politiret sat paa Kontoret og beklædt af Politimesteren Byfoged Kl. Jónsson med undertegnede Vidner.

Alle Synsmændene vare tilstede i Retten tillige med Captain Corfitzon, Driftbestyrer D. Thomsen og 1^{ste} Maskinmester E. F. Lindgren. Efter som Skibet nu er helt udlosset, ere Synsmændene indkaldte for Retten for nu at give deret definitive Skjön om, hvorvidt, og hvorledes Skibet kan istandsættes her saaledes, at det kan komme over til England eller Norge. For at være aldeles sikre i sin Sag, besluttede Synsmændene at besigtige Skibet endnu engang, og begav de derpaa ud til Skibet, og besigtigede det nok engang en lang Tid, og blev Retten fortsat ombord. Skjönsmandene afgive enstemlig den Erklæring, at de ikke anse, at Roret kan tages af her paa Stedet, da Agterenden af Skibet ikke kan løftes saa højt op, at man kan komme til de nederste Rorbeslag. Rørtapperne ere saa lange, at de

ikke kan gaa op igennem Lökkerne, nu da Roret er kommet saa høit op som er muligt, og erklære de dette for at være aldeles usædvanligt, dette det første Skib de have set saaledes udrustet, og have de, idetmindste Snorri Jónsson, ofte set Skibe, og Ror satte paa dem paa Skibsværfter i Udlandet. De erklære, at Rorbeslagene ere meget slidte, fuldkommen halvslidte, og at den överste Rortap er brækket af, og at den för har været istandsat saaledes at et Hylster er bleven sat uden om den, hvilket dog ikke har formaaet at give Rortappen, som er meget svag iforveien, den mindste Styrke, og desuden er der igjen sat et andet Hylster inden i Lökken, hvilket de anse for at være en uforsvarlig Reparation. Den næstöverste Rörlökke i Agterstavnen, som har været meget svag iforveien, er brækket, og er der blevet anbragt et Hylster inden i den til at fylde ud.

Under saadanne Omstændigheder anse de, at det eneste, der kan gjøres, for at faa Sibet til Udlandet, er at anbringe Jernskinner tværs over Rorets Bredde, for der igjen at kunne anbringe Jernkjettinger saaledes at Skibet kan styres ved Hjælp af Taljer. Men för end Skibet gaar herfra, ønske de, at Forlasten bliver fyldt med Vand, for at de endnu bedre kan besigtige den nederste Rorkrog. — Skibets 3 Maskinmestere og 2 Styrmand blev tilkaldte, og blev Synsmændenes Erklæring foreholdt dem, og erklærede de sig alle sammen enige med den foreslaede provisoriske Reparation. De bekræftede Rigtigheden af den af Synsmændene afgivne Beskrivelse af den skete Skade og Rorets Tilstand, men erklære sig ude af Stand til at afgive nogen Bedømmelse om Forsvarligheden af Rorets Tilstand. Oplæst. Ratihaberet.

Retsforhandlingerne sluttede.

Kl. Jónsson. D. Thomsen. Sn. Jónsson. S. Siguurdsson.
Skibsbygmester.

Med all mulig Reservation

H. L. Corfitzon.	J. Th. Godtfredsen.	Jósep Jóhannesson.
F. A. Strauve	1ste. Styrmand	
2den Styrmand	E. F. Lindgren.	Med all Reservation.
A. Chr. Pedersen	1 ste. Mester.	A. W. Blomquist
3djeMester.		2den Mester.

Vidner:

Ásgeir Fr. Kristjánsson. Stephán Stephensen.

Aar 1896 den 11 April blev Akureyris Politiret sat paa Contoret og beklædt af Politimesteren Byfoged Kl. Jónsson með undertegnede Vidner. Tilstede i Retten var Captainen af s/s Vesta H. L. Corfitzon, Driftbestyrer D. Thomsen, samt de tre Besigtigelsesmænd. I Henhold til den af Skjønsmændene forestaaende provisoriske Reparation ere denne nu bleven foretaget i de forløbne Dage og er nu bleven fuldført saaledes. at Skibet for den Sags Skyld kan afgaa herfra, naar det har indtaget den fornødne Ballast, hvilken Skibet allerede er begyndt at indtage. Synsmændene have nu beset den nederste Rortap gennem Vandkikkert og skjönt de ikke har været istand til at bese den meget nøiagtig, formene de, at den ikke er brækket, og at den vil gjøre fuld Nytte, indtil Skibet faar en bedre Reparation.

Synsmændene gentage, hvad de för have bemærket, at de ikke anse det for rigtigt, at Skibet fortsætter sin Rejse omkring Landet som Fragtskib, men at det bör gaa directe til England, for at faa fuldstændig Reparation.

Politimesteren bemærker, at her paa Stedet ingen sagkyndige Mænd ere, foruden de tre Synsmænd, som kunne blive udnævnte til at besigtige Reparationen, hvorfor der ingen Synsmændvil blive udnævnte, da der ingen Mening kan være i at udnævne Mænd, der ingen Forstand havde paa den.

Captain N. H. Olsen, Förer af s/s Egil, som af Herr O. Wathne er bleven sendt hertil for at yde fornøden Assistance om behöves, afgav paa Foranledning den Forklaring, at han efter Omstændighederne ansaa Styregreierne og Arbeidet for at være forsvarlig gjort, men hann anser det for umuligt, at Skibet kan gjenoptage sin Reise herfra, da det maa betragtes som Nödror. Oplæst. Ratihaberet.

Styrmand Gottfredsen af s/s Vesta, og Consul J. V. Havsteen, som Repræsentant for de Assurandörer i Danmark, Hr. O. Wathne er Agent for, hvilken har givet bemeldte Consul sin fulde Fuldmagt isaa Henseende, slutte sig fuldstændig til den foregaaende Deponents Erklæring og tilføjer Consulen, at han anser det for nödvendigt, at s/s Egil følger med Vesta forbi Nordlandet paa Assurandörernes Vegne paa Grand af, at der er Udsigter til Isforhold, og da Vestas Ror maa betragtes som Nödror. Driftsbestyrer D. Thomsen forlangte Rettens Beslag lagt paa den afbrækkede Rortap, som nu befinder sig i Smedemester J. Johannessons Smedje, og tog Retten ommeldte Rortap i sin Forvaring indtil videre. Captain Corfitzon forlangte tilført, at hvis Assurandörernes

Repræsentant ansaa det for nødvendigt at lade s/s Egil følge med Vesta, saa maatte det helt og holdent blive for Assurandørernes Regning og Risiko.

Oplæst. Ratihaberet Retten hævet.

Kl. Jónsson. D. Thomsen. H. L. Corfitzon. J. V. Havsteen.

J. Th. Godtfredsen. Nicol. H. Olsen.

Sn. Jónsson. S. Sigurðsson. Jósep Jóhannesson.

Vidner:

Stephán Stephensen. Þorv. Davíðsson.

Aar 1896 den 13. April blev Akureyris Politiret sat paa Kontoret og beklædt af Politimesteren, Byfoged Kl. Jónsson med undertegnede Vidner.

Direktör D. Thomsen og Capt. Corfitzon og Assurandørernes Repræsentant, J. V. Havsteen vare tilstede i Retten.

Capt. Corfitzon afgiver i Retten den Erklæring, at han giver den islandske Regerings Dampskibsdrift Tilladelse til at forsende de heri Kjøb-staden fra s/s Vesta oplossede Varer videre til deres Bestemmelsessted med s/s Egil, eller et andet fuldgodt Skib, imod at Den islandske Regerings Dampskibsdrift friholdt ham og hans Rederi for alle dermed forbundne Omkostninger og Ansvar. Oplæst. Ratihaberet.

Driftbestyrer Thomsen bemærker hertil, at Dampskibsdriften ikke kan være pligtig til at betale andre Udgifter, eller bære andet Ansvar, end det den lovlig paahvilende. Oplæst. Ratihaberet.

Samtlige tilstedeværende ere enige i at lade en Mand vaage om Natten ved de Pakbuse, hvori Varerne ere oplossede, og det bemærkes endeligt, at der er gjort Foranstaltninger til at faa Varerne brandforsikrede i det kgl. alm. octr. Brandassurance Co. for Varer og Effekter for et Beløb af indtil 100,000 Kr. og for et Tidsrum af 2 Maaneder. Oplæst. Ratihaberet.

Retten hævet.

Kl. Jónsson.

H. L. Corfitzon. D. Thomsen. J. V. Havsteen.

Vidner:

Eggert Laxdal. Stephán Stephensen.

