

Bisidderne havde ved det protokollerte og passerte intet at bemærke. Forretningen afsluttedes.

(teg) Chr. Morgenstjerne.

(teg) L. Halvorsen,  
fører s/s «Caloric.»

(teg) Theodor C. Nielsen,  
tilsynsmand.

D/S „Frisk“ (H.D.T.B.) av Kristiania.

Reg.ton br. 1030. last: Kul, ødelagt 20de mars 1917 paa reise fra Amble til Fredrikstad. Omkommen: 7 mand.

Aar 1917 den 28de mars kl. 11 fmd. blev efter berømmelse avholdt sjøforklaring ved konsulatet i Newcastle O/Tyne i anledning av d/s «Frisk» av Kristiania sænking ved bomber av en tysk u-baat den 20de mars.

Sjøforklaringen administrerter av konsul Morgenstjerne. Som bisidderer fungerte: 1) skibsfører Theodor Nielsen av North Shields, 2) kapt. L. Halvorsen, fører av d/s «Caloric» av Bergen.

Skibet var 1030 tons brutto og 623 netto. Kjendingssignal: H. D. T. B. Værdi og assurance ukjendt. Fremstod kapt. S. A. Larsen, 32 aar gammel, hjemmehørende i Vestre Sandø ved Arendal, fører av d/s «Frisk». Kapteinen fremlagde en skriftlig fremstilling av saken, da journalen var gaat tapt ved kantringen av styrmandens baat. Kapteinen henholdt sig til sin skriftlige fremstilling, saalydende:

«Beretning om d/s «Frisk»s sænking ved bomber den 20de Marts 1917. Den 19de Marts Kl. 4 eftm. afgik fra Amble bestemt for Fredrikstad med en ladning Kul, dybgaaende 16' agter og 15,6" forud. Vinden vestlig, storm med regnbyger. Reisen fortsattes uden at noget nævneværdig hændte førend Kl. 11,30 fmd. den 20de Marts, man var da efter bestikket ca. 140' O.t.N. af Coquet Island. Kapteinen var selv paa broen, da man siktet en undervandsbaat ca.  $\frac{3}{4}$  mil av tvers om bagbord. Umiddelbart derefter begyndte denne at skyde og kulerne faldt saavel forenom som agtenom skibet. Der blev da kommandert stop og signaler heist at ski-

bet var stoppet og afventet nærmere ordre. Straks efter ophørte skydningen og undervandsbaaden tilnærmet sig skibet til en afstand af  $1\frac{1}{2}$ —2 kym. Kapteinen beordret da alle mand til baaderne og der roedes ud fra skibet i ca. 200 meter. Da undervandsbaaden blev liggende paa samme plads uden at afgive nærmere signaler beordret kapteinen sin baad at ro tilbage til skibet. Føreren gik alene ombord og op paa broen og imedens kom undervandsbaaden mod skibet indtil den kun var ca.  $\frac{1}{4}$  mil borte og rettet sin kanon mod fartøiet. Føreren gik øieblikkelig i baaden og roede bort fra skibet igjen og bort til undervandsbaaden og vilde gaa ombord i denne, men blev af sammes kaptein nægtet ombordkomst og beordret til at tage 4 af undervandsbaadens folk ombord i «Frisk». Disse medbragte 3 å 4 bomber, med hvilke de sprængte skibet. Før de forlod «Frisk» borttog de skibets sekstant, karter, endel proviant samt en del af førerens private sager. Paa tilbageturen hørtes to eksplosioner. Da man kom tilbage til undervandsbaaden, med de 4 matroser, spurgte føreren kommandanten, om man ikke kunde komme ombord eller ogsaa blive towed nærmere den engelske kyst, men anmodningen blev afslaaet paa en haanlig maade og svaret, at det ikke blev hans sag. Stewardessen blev imidlertid taget ombord fra den anden baad. Kapteinens baad blev endel beskadiget ved bordingen af undervandsbaaden, saa den lækket meget. Kl. 2 eftm. sattes da kursen V.S.V. for den engelske kyst. Vinden var da østlig med snebyger og stor sjø. Begge baader seilte sammen indtil Kl. 8 samme aften, da de tabte hinanden af syne. Kapteinen blusset flere gange uden at faa svar, og der fortsattes derfor paa samme kurs indtil Onsdag eftm. den 21de, da land saaes og blev Kl. 7 eftm. s. d. optaget av engelsk s/s «Batthall», der landsatte os i Yarmouth Kl. 7 næste dags aften. Kapteinen forklarede videre: Der var fire norske flag malet paa hver side af skibet og det norske flag oppe agter samt skibets navn med «Norge» malet paa begge sider af skibet med hvide bogstaver. Alle baader var i fuld orden og proviantert med mad og vand og kompas i begge. Der var baadmanøvre straks før vi



forlod sidste havn, alt funktionerte vel, men baadene blev ikke sat paa vandet. Baadene laa paa vandet, medens skibet laa i Amble, hvor en ny livbaad blev anskaffet. Baadene var svinget ud og det tog et à to minutter at faa dem paa vandet. I min baad var der 7 mand, mig selv inklusive, der var snestorm og stor sjø og baaden var halvfuld av vand hele tiden. Vi sled meget ondt og var alle meget daarlige. Jeg var saa forfrossen op til livet, at jeg ikke kunde staa, og jeg maatte hales ombord i s/s «Batthall». Efter længere lægebehandling er jeg kommet mig noget. Matros Henry Jørgensen, Nordnæs, Lerfjorden, Hølgeland, som nu skal under doktorbehandling, var ogsaa meget daarlig. Det sidste man saa, var at «Frisk» laa halvkantret, men man saa ikke, at det sank. Efterat U-baaden var begyndt at skyde, blev det tyske krigsflag heist for et par minutter og derpaa firet ned igjen, men forøvrigt saaes intet merke eller nummer. Vi blev udmerket behandlet og pleiet ombord i s/s «Batthall». Oplæst og vedtaget.»

Fremstod 1ste vidne Gustaf Gundersen, 42 aar gammel, hjemmehørende i Larvik, 1ste stymand ombord i «Frisk». Styrmanden forklarte, at han hadde kommandoen i b.baad og alle kom vel i baaten. Det var svært veir og snebyger. Baaten var i alle henseender fuldt utrustet med kompas, proviant, seil og alt tilbehør. Vi slet meget ondt. Fire av os var næsten stivfrosne, de andre var mer eller mindre forkomne. Efter 46 timers forløp veltet baaten av et braat. Vi var 8 i baaden alt i alt, 5 andre og jeg kom op paa hvælvet, men de andre to: 1) Messergut Henry Myhre, født <sup>14</sup>/<sub>10</sub> 1900, af Kristiania, 2) Matros Peder Jacobsen, Ballevig, Danmark, født <sup>12</sup>/<sub>7</sub> 98, saa jeg ikke mer til. Vi fik straks efter et braat igjen, som skyllet os alle av baaten igjen. Ingen kom da op paa hvælvet igjen undtagen jeg og 1ste maskinist. 1ste maskinisten kunde ikke greie det længe og slap taket. Følgende 5 blev da borte: 1) 1ste maskinist Sigurd Kristensen, Kristiania, f. <sup>7</sup>/<sub>6</sub> 79, 2) matros Peder M. Sand, Trondhjem, f. <sup>5</sup>/<sub>3</sub> 91, 3) fyrbøter Nordahl M. Adolfsen, Hadsel, f. <sup>30</sup>/<sub>3</sub> 95, 4) donkeymand Ferdinand Grimson, Island, f.

<sup>20</sup>/<sub>8</sub> 93, 5) fyrbøter Arnold Peterssen, Kalmar, f. <sup>6</sup>/<sub>7</sub> 97. Grimson blev paamønstret i Flekkefjord. Torsdag den 22de kl. 10,15 blev jeg tat ombord i d/s «Huldra» av Mandal, da var jeg næsten bevisstløs og der var saavidt liv i mig. Da jeg blev tat ombord, mistet jeg bevisstheten. Jeg fik udmerket behandling og pleie ombord og blev landsat i Tynen fredag eftermiddag den 23de. En ombord i undervandsbaaden vinket paa os, da vi var kommet i baaten. Vi rodde bort. Han lot til at tro, at restauratricen var kapteinens hustru og tilbød sig at ta hende ombord. Dette aksepterte Julie Hansen av Spydeberg efter mit raad. Jeg spurgte, om han vilde ta os andre ombord, men han bare rystet paa hodet og lo. Da vi fik avslaget, satte vi kurs for land. Forøvrigt forklarte vidnet sig i alt væsentlig i overensstemmelse med kapteinen. Vidnet, der var blit foreholdt edens betydning og formanet til at tale den fulde sandhed, blev derefter edfæstet.

Bisidderne hadde ved det passerte og protokollerte intet at bemerke. Forretningen avsluttedes.

(teg) Chr. Morgenstjerne.

(teg) L. Halvorsen,  
fører d/s «Caloric».

(teg) Theodor C. Nielsen,  
tilsynsmand.

Seilskib «Svendsholm» (W. P. K. S) av Kristiansand S.

Reg. ton br. 1998, ballast ødelagt 21de mars 1917 paa reise fra Londonderry til St. Thomas.

Sjøforklaring avholdt for Det Kgl. Norske Konsulat i Liverpool den 29de mars 1917 i anledning av at ovennævnte skib er blit sænket av tysk undervandsbaat den 21de mars paa reise fra Londonderry til St. Thomas for ordre i ballast.

Retten administrertes av konsul Johan Vogt med bisitterne d'herrer Anthon Haag, skipperborger av Tønsberg, Johan Floberg, fører av «Fulwood».

Ti fremstod da: Skibets fører, kaptein