

saa «Havgard» skulde sænkes. Begge besætninger gik i baatene. Da u-baaten vægret sig ved at bugsere dem videre, satte man seil og styrte syd til øst efter kurs opgit av u-baaten. Man kom snart fra hinanden i mørket. Kapteinens baat, som vidnet var i, blev samme aften kl. 11,15 optat av et engelsk vaktskib. Paa grund av den høie sjø maatte man la baaten gaa og fik heller ikke med sig, hvad der var i den, deriblandt journalen. Baatene var i god stand og forskriftsmæssig utstyrt.

Oplæst og vedtat, hvorefter vidnet fra-traadte.

2det vidne, maskinist Syvertsen, fremstod og forklarte, at han ved leiligheten hadde vakt i maskinen. Vidnet forklarte sig i fuld overensstemmelse med foregaaende vidne.

Vidnet fra-traadte.

3dje vidne, matros Gabrielsen, fremstod og forklarte sig i fuld overensstemmelse med de foregaaende vidner.

Samtlige vidner fremstod, og kapteinens beretning blev oplæst for dem. De erklærte paa forespørsel, at de intet hadde at bemerke ved sammes indhold.

Bisidderne finder intet at anmerke.

Vidnerne, som ikke hadde paahørt hinandens forklaringer, blev derefter edfæstet.

Det blev under sjøforklaringen oplyst, at styrmandens baat ifølge netop mottat meddelelse var kommet ind til Portugal.

Forretningen avsluttet.

Waldemar Eckell.

E. Lassen. O. G. Evensen.

D/S „Havgard“ (M. F. T. Q.) av Bergen.

Reg. ton br. 1280, last: jordnøtter, ødelagt 6te februar 1917 paa reise fra Rufisque, Senegal, til Dunkerque. Omkommet 8 mand.

Aar 1917 den 14de februar avholdtes efter berømmelse sjøforklaring paa generalkonsulatet i London i anledning av d/s «Havgard»s sækning den 6te s. m.

Forretningen administrertes av general-konsul W. Eckell, og som bisidderne fungerte fhv. skibsfører Einar Lassen og kaptein O. G.

Evensen, senest fører av d/s «Gæa» av Kristiania.

Kaptein Nicolai Halfdan Fridvold av Vestre Sandøen fremstod og forklarte, at han var fører av d/s «Havgard» av Kristiania, kjendingssignal M.F.J.Q., tidligere kaldet «Vadsø», drægtig 1280 tons brutto, 757 tons netto, bygget av staal i Kristiania i 1908, klasse I A 1 i Norsk Veritas, værdi og assurance ubekjendt.

Fartøiet, som nylig var indkjøpt av Johan Waage, Minde pr. Bergen (i skibets papirer stod Kristiania endnu opført som hjemsted), og som hadde en besætning av 16 mand foruten føreren, var paa reise fra Rufisque, Senegal, til Dunkerque med 1267 tons jordnøtter (værdi og assurance ubekjendt), da det den 6te februar blev stanset og sænket av en tysk undervandsbaat 70 kvartmil sydvest av Cap Villano.

Da dep. ikke har dagboken, som han antar at være medtat i styrmandens baat, fremla han en skriftlig beretning av følgende indhold:

*«Redegjørelse for d/s «Havgard» af Bergen paa reise fra Rufisque til Dunkerque med en ladning nøtter.»*

Den 25de januar 1917 afgik skibet fra Rufisque bestemt til Dunkerque med en ladning nøtter. Skibet var vel utstyret for den forestaaende reise.

Den 6te feb. kl. 2 om morgenen pass. Cape Villano 16 mil af, samtidig styredes N.O. indtil kl. 3½ emd. samme dag, da vi observerede en u-baad ca. 2 mil af, der affyrede et varsel-skud, skibet blev øieblikkelig stoppet samt alle mand kaldt paa dæk.

Da afstanden til u-baaden var saa stor, kunde ikke signalerne paa u-baaden skilnes: men da vi saa en baad komme seilende ned mod os, troede jeg, det var nogle u-baad-chefen vilde vi skulde ta op. Den samme baad viste sig at være fra et andet sænket skib, der fortalte, at signalerne som u-b. hadde oppe, betød, at skibets papirer skulde bringes over til u-baaden. Styrbords baad blev øieblikkelig sat paa vandet og bemandet med kapt. og 4 mand, der roede ombord til u-baaden.

Chefen erklærte, at skibet skulde søa-

kes, da vi hadde kontrabande; jeg spurte, om vi ikke kunde stime ind mot land i 2 timer, da vi var ca. 55 mil av nærmeste land med svær sjø og kuling af N.O., men han kunde ikke gjøre det, sagde han, da det var for sent paa dagen.

Jeg blev saa beordret at gaa i livbaaden igjen samtidig med 3 fra u-baaden, der medbragte to bomber, som de plaserede ombord. Cirkulationsrøret blev nedslaaet, og alt, som kunde aabnes i maskinen, blev gjort af de tyske fra u-b.

Efter ca. 20 minutter gik alle mand fra skibet i livbaaderne, der var godt udstyret med proviant og vand, aarer og seil, samt alt nødvendig udstyr. Klokken var da ca. 6 om aftenen.

Efter 6 timers seilads blev vi optat af en engelsk drifter, der landsatte os i Falmouth.

London 14/2 — 1917.

Halfdan Fridvold.

P. S. Da vi forlod skibet, kom vi bort fra B.B.-livbaat, hvis skjæbne er ukjent.

Dep. henholder sig til det i beretningen anførte og tilføier, at u-baatens chef beholdt skibets papirer. Det meste av det tøy, som man fik med sig i baaten, maatte efterlates, da man blev optat av drifteren, likesaa livbaaten selv. I den anden baat, om hvis skjæbne der endnu ikke foreligger nogen meddelelse, befandt sig:

- 1) 1ste styrmand, Trygve Kjos, født 10de november 1888, av Kristiania.
- 2) 2den maskinist Karl J. L. Ludvigsen, født 14de oktober 1876, av Kristiania.
- 3) Matros Henry L. Johansen, født 31te oktober 1888, av Tønsberg.
- 4) Kullempere Per Stenfeldt, født 15de august 1891, av Boraas.
- 5) Fyrbøter S. Garcia, 19 aar, spansk.
- 6) Kok Lauritz Sundgaard, født 10de november 1894, av Silkeborg.
- 7) Matros Karl Oscar Eriksson, født 27de september 1883, svensk.
- 8) Matros Andreas Nielsen, født 30te oktober 1887, dansk.

Oplæst og vedtat, hvorefter dep. frattraadte.

Vidnerne fremstod, og edens betydning

blev foreholdt dem, hvorefter de frattraadte undtagen.

1ste vidne, maskinist Louis Skarre, 28 aar, av Sandefjord, som forklarte, at han ved leiligheten hadde vakt i maskinen. I øieblikket befandt vidnet sig i sin lugar, hørte det blev telegrafert til maskinen og løp straks ned. Fra broen var telegrafert fuld fart agterover, men telegraaffen var gaat istykker, idet styrmanden hadde tat for haardt i den, og viseren i maskinen stod paa klart. Vidnet hadde imidlertid hørt et skud og stoppet maskinen, og straks efter ropte styrmanden ned, at det skulde være stop. Vidnet gik paa dæk, saa en u-baat med et signal, som vidnet ikke kunde se samt to baater, som kom roende mot «Havgard», og som viste sig at være besætningen paa d/s «Ellavore». Dennes styrmand ropte, at u-baaten vilde se papirerne, og man rodde bort med dem, hvorefter u-baaten sendte 3 mand ombord med bomber. Vidnet maatte vise en mand ned i maskinen og laane ut verktøy, blandt andet for at aapne luken paa cirkulationspumpen. Man fik 20 minutter til at gjøre sig færdig. Der var svær sjø og sterk kuling, som steg til storm i bygerne fra nordost. Man gik i baatene. Da u-baatens chef erklærte, at han ikke kunde bugsere dem og trøstet dem med, at der blot var 40 mils seilads til land, satte man seil. Styrmandens baat kom snart avsyne. Det var mørkt, og vidnet saa ikke dampskibet synke, men hørte to eksplosioner. Efter ca. 5½ times seilads blev kapteinens baat, hvori vidnet var, optat av en engelsk drifter.

Oplæst og vedtat, hvorefter vidnet frattraadte.

Som 2det vidne fremstod baadsmand og fungerende 2den styrmand Martin Christian Pedersen, 26 aar, av Trangisvaag, Færøerne, som forklarte sig i fuld overensstemmelse med foregaaende vidne.

Vidnet frattraadte.

Som 3dje vidne fremstod fyrbøter og donkeymand Gerhard Abrahamsen, 25 aar, av Kristiania, som forklarte sig i overensstemmelse med de foregaaende vidner. Efter at u-baaten hadde avfyrt et skud, passerte den forenom «Havgard» i god avstand med signaler oppe. Der blev sat baat ut, som rodde henimot den, men da forsvandt u-baaten og

var mindst en time borte. Livbaaten rodde derfor tilbake, men forinden den var kommet helt frem til «Havgard», dukket u-baaten op igjen og avfyrte to skud, og man rodde nu bort til den.

Oplæst og vedtat.

Samtlige vidner fremstod, og kapteinens beretning blev oplæst for dem. De erklærte paa forespørsel, at de intet hadde at bemerke til sammes indhold.

Bisidderne finder intet at anmerke.

Vidnerne, som ikke hadde paa hørt hinandens forklaringer, blev derefter edfæstet.

Forretningen avsluttet.

Waldemar Eckell.

E. Lassen.

O. G. Evensen.

D/S „Hans Kinck“ (W. L. M. V.) av Bergen.

Reg. ton br. 2766, ballast, ødelagt 7de februar 1917 paa reise fra Rotterdam til Newcastle o/ Tyne. Omkommet: ingen.

Aar 1917 den 12te februar avholdtes paa det Kgl. Norske Generalkonsulat i Rotterdam sjøforklaring i anledning av, at dampskibet «Hans Kinck» av Bergen, mens det var paa reise fra Rotterdam til Newcastle-on-Tyne i ballast, den 7de februar d. a. var torpedert i Nordsjøen og sunket.

Forretningen bestyrtes av vicekonsul Fr. Grüner, og som bisidderer forrettet kapteinene Olaf Olsen av Drammen og Z. Evensen av Stathelle.

Fremstod kaptein I. A. Hamre, der forklarte, at han var 28½ aar gammel og hjemmehørende i Kragerø, at han var fører av d/s «Hans Kinck» av 2766 brutto tons og 2044 netto tons og med kjendingssignal W.L.M.V. Skibet er bygget i Boston Mass. i aaret 1906 og hadde bedste klasse i Lloyds. Skibets antagelige værdi før forliset var ukjent. Skibet er assurert hos? Ukjent. Assurancesum ubekjent. Ladningens last og mængde var ballast. Dypgaaende ved avgangen forut 6', agterut 13'. Antal av besætningen 24 inklusive kaptein. Antal passagerer, ingen. Er nogen omkommet? Ingen.

Skibet avgik den 6te februar kl. 9½ aften

fra Rotterdam til Tyne og var ved avgangen i fuld sjødygtig stand. Kaptein Hamre foreviste skibets journal og fremla et utdrag derav, for hvad der angik den omhandlede ulykke. Utdraget var saalydende:

«Utdrag av dagboken ført ombord i d/s «Hans Kinck».

Tirsdag den 6/2 kl. 9½ emd. avgik vi fra Rotterdam med lods ombord bestemt for Tyne. Nationalflaggene og navne paa skibssiden var før avgangen blit opmalt, og nationalflagget var hele reisen heist. Livbaatene blev svinget ut og gjort klare til at laares. Kl. 9,20 fmd. den 7/4 kvittertes lodsens utenfor Hook of Holland. Kursen sattes langs kysten nordover til kl. 2 fmd., da Scheveningen fyr peiltes i misv. O¾S, 0,7 kvartmil av e.p.w.d. Kursen sattes nu før at gaa 8 kvartmil nord av North-Hinder fyrskib. Kl. 8 fmd. peiltes dette fyrskib i misv. S.S.V. 7 kvartmil av. Veiret var moderat, jevn østlig bris med klar og kald luft. Lit rulling. Kl. 8,10 fmd. høretes skud, samtidig som en kule faldt ret ut for baugen. Der blev øieblikkelig slaat stop i maskinen og like efter fuld fart agterover, indtil farten var stoppet. Vi gav gjentagne gange 3 korte støt i dampfløiten, og da farten var stoppet, blev signalflaggene «systemflag over U» (maskinen er stoppet) heist. Under disse manøvrer fulgte flere skud paa hinanden, og kulene faldt rundt skibet, uten at man kunde opdage, hvorfra de kom. Alle mand blev nu kaldt klare til baatene. Ti minutter efter det første skud faldt, opdaget vi en undervandsbaat i S.O. ca. 3 kvartmil av, men den førte ingen signaler eller nationalflag. Med korte mellemrum vedblev den at skyte, og kuglene faldt klods ved skibet paa begge sider, enkelte passerte ret over broen og vandet ca. 100 meter fra skibssiden. Da undervandsbaaten fremdeles ingen signaler viste, besluttet man kl. 8,40 fmd. at laare baatene og ro bort til undervandsbaaten. Skytningen fortsattes til baatene var laaret og sat av med alle mand. Der blev skudt i alt ca. 12 skud, før man gik fra skibet. Begge baater blev rod henimot undervandsbaaten, som nu pludselig dukket under og bare periskopet var synlig; men fortsatte vi at ro efter dette. Efter 1/4 times roning forandret undervandsbaaten