

i Cleggen. Baaten blev overtat av kystvagten. To av mandskapet blev efterladt paa sykehus i Clifton grundet opsvulmede ben.

A. W. Blom,
fører.

Deponenten henholder sig til det i journalen anførte og tilføier paa forespørsel, at de to fra bagbords baat, som for opsvulmede ben maatte indlægges paa hospital i Clifton, nær Galway, er de finske matroser Erik Lundström og Heikki M. Hakli.

Deponenten tror at ha set perioskopet paa u-baaten, før de forlot «Asra», men der var høi sjø. U-baaten passerte klods forbi livbaatene, efter at disse var kommet paa vandet, men gjorde ingen signaler til dem. Der var ingen fra u-baaten ombord i «Asra». Dertil var sjøen for høi.

Oplæst og vedtat, hvorefter deponenten fratraadte.

Vidnerne fremstod, nemlig 1) styrmand Albert Johannes Olsen, 43 aar, av Tune. 2) 2den styrmand John Asdal, 28½ aar, av Fjære. 3) baatsmand Ove Knudsen, 33 aar, av Kjøbenhavn.

Edens betydning blev foreholdt vidnerne, som derefter fratraadte undtagen:

1ste vidne, styrmand Olsen, som forklarte, at han ved leiligheten hadde vagt paa dæket. Lidt over ½7 om aftenen hørte vidnet pludselig et skud agter paa bagbords laaring og fik alle mand paa dæk. Skibet blev bragt til vinden og seilene laaret. Imens skjøt u-baaten flere skud, som passerte gjennom riggen og faldt ned 30 à 40 meter borte om bakbord. Vidnet saa ikke u-baaten, men saa røken av skuddene. Da man forstod, at fartøiet vilde bli sænket, og at det var risikabelt at bli længere ombord, laaret man baatene og gik i dem. U-baaten ophørte da at skyte. Man rodde op mot u-baaten, da man antok, at denne vilde snakke med dem, men u-baaten passerte forbi uten at ænse dem og gik bort til skuten, som blev sænket ved kanonskud. Baatene, som var i god stand og forskriftmæssig utstyrt, blev holdt paa sjøen hele natten, da man hadde vind og sjø mot sig. I nattens løp kom baatene fra hinanden. Næste morgen satte bakbords baat seil og styrte bidevind. Fortsatte helt til tirsdag den 8de mai, da man fik se land kl. 4 efmd. Det var

nu blit stille, og man maatte ro helt til kl. 10 aften, før man naadde land. To finner maatte indlægges paa hospital, da deres ben ver blit opsvulmet paa grund av saltvandet. Baaten var tæt, men de fik endel vand over Kystvagten i Cleggen tok vare paa livbaaten.

Oplæst og vedtat, hvorefter vidnet avtraadte.

2det vidne, 2den styrmand Asdal, fremstod og forklarte sig i fuld overensstemmelse med 1ste vidne og det i journalen anførte. Vidnet var med i styrbords baat. Vidnet fratraadte.

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

Samtligte vidner fremstod, og journalutdraget 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 paa hørt hinandens forklaringer, blev derefter edfæstet

Forretningen avsluttet.

Waldemar Eckell.

H. Stranger Sand. E. Lassen.

D/S «Kaparika» (M. J. D. Q.) av Sandefjord.

Reg.ton br.: 1232, last: kul, ødelagt 6te mai paa reise fra Fredriksstad til Hartlepool. Omkommet: 1 mand.

Aar 1917 den 19de mai blev Sandefjords og Sandeherreds faste sjøret sat i Sandefjords hjelpefængsels retslokale administrert av kst. byfoged P. Irgens Odberg og medbetjent av de faste før edfæstede sjøretsmedlemmer de herrer Chr. Castberg og And. B. Hasle.

Hvor da foretoges:

Sjøforklaring

i anledning sænkningen av d/s Kaparika av tysk undervandsbaat 6te mai 1917 og tapet av en mand.

S/S «Kaparika» av Sandefjord, 72158/100 reg.ton. Kjendingssignaler M. J. D. Q. tilhørende D/s A/s «Kap» Sandefjord avgik fra Blyth den 5te mai 1 a.m. lastet med kul be-

stemt til Sarpsborg med ordre fra det britiske admiralitet at slutte sig til en convoy utenfor Blyth. Skibet var ved avgangen fra Blyth i fuldstændig sjøklar stand, tilstrækkelig utstyrt, ikke overlastet, tilstrækkelig bemannet med mandskap av 17 mand total og i hver henseende skikket for reisen.

Skibet sluttete sig til convoyen omkring 8 a.m. den 5te mai. Convoyen bestod av 2 britiske destroyere og 5 armerede trawlere hvilken senere formindskedes til 1 destroyer og 4 armerte trawlere. Kapteinen fulgte alle instruksjoner som han mottok fra kommanderende officer av disse destroyere.

Alt gik vel til den 6te mai kl. 4,30 a.m. sommertid.

Da skibet var omkring 40 mil øst for Aberdeen blev det enten torpedert eller minesprængt, vagthavende officer saa ikke tegn til nogen ting. Skibet begyndte at synke med en stor slagside til b.b. Kapteinen samlede straks hele mandskapet og ga ordre at sætte ut baatene. Begge livbaatene blev sat ut og hele mandskapet kom vel i dem undtagen letmatros Nils Aksel Olsen, som idet han skulde gaa i baaten faldt mellem denne og skibssiden og blev kvæstet. Han saaes et øieblik efterpaa, men sank forinden han kunde bli reddet. Et par minutter efter skibet sank blev mandskapet tat ombord i en av de armerte trawlere i convoyen og blev behandlet med den største venlighet.

Denne trawler ledsagede convoyen indtil ankomst til Lerwick omkring kl. 8 den 7de mai. Mandskapet blev straks efterpaa landet i Lerwick og overlatt til den norske konsul som forsynte dem med mat og klær.

Fra Lerwick avreiste ifølge ordre fra konsulen 6 av mandskapet tirsdag 7de med d/s «Hjørungavaag» til Aalesund hvortil de vel ankom. 1 mand hjemmehørende i Kjøbenhavn avreiste onsdag 8de ds. med d/s «Ulla» til Kjøbenhavn. 6 mand avreiste torsdag 9de ds. med d/s «Helge» til Bergen, hvortil de vel ankom. 1 mand avreiste med d/s «Firda» til Bergen hvortil vel ankommet. 2 avmønstreret i Lerwick.

Sandefjord den 15de mai 1917.

Mass Lund,
fører.

Ved den første livbaats ankomst til den armerede trawler blev den straks kappet løs efter at mandskapet blev tat ombord. Den anden livbaat blev tat paa slæp men slæperen brakte straks efter og gik saaledes begge livbaate tapt.

Sandefjord den 15de mai 1917.

Mass Lund,
fører.

Irettelagt 19de mai 1917.

P. Irgens Odberg,
kst.

For skibsinspektøren der var varslet, møtte skibstilsynsmand kaptein Grønvold.

Fremstod skibets fører Mass Lund, skibsfører 35 aar gl., bopæl Vestre Sandøen pr. Tvedestrand. Han foreholdtes den fremlagte erklæring, hvis indhold han vedtok som sin forklaring, idet han bemerket, at journalen gik tapt. Han tilføier, at hele karmen paa nr. 2 luke paa bakbord og rækken paa b.b. i en længde av antagelig 36 fot blev revet bort av eksplosionen.

Angaaende tapet av letmatros Nils Aksel Olsen, forklarte komp. at han var første mand der skulde gaa ned i styrbord redningsbaat. Han firte sig ned i taljen, men da livbaaten løftedes op av sjøen, kom matrosen til at henge i løkken i vandet mellem baaten og skibssiden. Han slap da taljen og grep fat i baatkanten, og da saa baaten støtte mot skibssiden, kom han imellem og blev kvæstet. Han slap da taket og gik under. Han kom kom op igjen en gang agtenfor skibet, men sank før vi kom bort til ham. Skibet hadde ved anledningen ca. 5 mils fart. Avdøde, der var omkring 21 aar var fra Kjøge i Danmark.

Paa foranledning av skibstilsynsmanden forklarte komp. at alt redningsmateriel blev undersøkt før skibet forlot Blyth, men baatmanøvre blev ikke foretat. Paa nr. 4 luke haddes redningsflaate for 20 mand og denne fløt pent op. Oplæst og vedtat.

Fremstod 1ste vidne Thorleif Børnich, styrmand 25 aar, bopæl Torvgaten 5, Sandefjord. Han formantes og forklarte, at han var 1ste styrmand paa Kaparika paa skibets sidste tur. Angaaende sækningen forklarte han sig overensstemmende med skibets førers beretning som derefter oplæstes for ham.

Angaaende Nils Aksel Olsens død forklarte han at da vidnet hadde faat sin baat, b.b. baat, paa vandet sprang han over for at se hvordan det gik med styrbord baat. Den var da sat paa vandet, men var der ikke gaat nogen i den. Nils Aksel Olsen firte sig da ned i taljen som da var teight, men da baaten straks blev løftet av en sjø, kom Olsen i vandet og vidnet saa, at han slap taket. Vidnet maatte da over til sin egen baat og saa ikke mere.

Vidnet forklarte yderligere, at da skibet fik saa sterk slagside til b.b. gik de fleste av mandskapet i b.b. baat, 2 mand hoppet i vandet men blev optat, en av hver baat.

Der var ikke avholdt baatmanøvre før avgangen fra Blyth. men baatlisterne og alt forøvrig var i orden. Baatene hang utsvinget i daviderne. Oplæst og vedtat.

Fremstod 2det vidne Arboe Hansen bestemand paa Kaparika, 25 aar gl., bopæl Bugaarden Sandehered. Han formantes og forklarte at han laa tilkøis da Kaparika blev rammet av mine eller torpedo. Han sprang op og kuttet surringerne paa styrbord livbaat og laaret saa sammen med en fyrbøter efter kapteinens ordre baaten paa vandet. Foruten vidnet var kapteinen og 3 mand ved baaten.

Angaaende Nils Aksel Olsens død forklarte han sig overensstemmende med skibets fører og 1. vidne, idet han dog forklarte, at han (v.) netop var kommet ned i baaten, da Olsen firte sig ned. Olsen fik ikke tak i baatkanten, men faldt saa langt væk, at vidnet ikke kunde faa tak i ham. Der blev kastet et redningsbelte like foran ham men han kunde ikke ta det. Vidnet mener derfor, at han maatte været slaat isvime eller kvæstet mellem baaten og skibssiden.

Andre opplysninger om sækningen kunde vidnet ikke gi. Oplæst og vedtat.

Vidnerne edfæstedes.

Sjøretsmedlemmerne hadde intet at bemerke.

Retten hævet.

P. Irgens Odberg,

kst.

Chr. Castberg.

And. B. Hasle.

D/S „Voss“ (M. P. C. D.) av Bergen.

Reg.-ton br.: 2390, last: kul, ødelagt 6te mai paa reise fra Penarth til Messina. Omkommet: ingen.

Den 11te mai 1917 avholdtes paa general-konsulatet i Bilbao sjøforklaring angaaende sækning ved tysk u-baat av damper «Voss» av Bergen, kjendingssignal M. P. C. D. 1491 tons netto, ført av kaptein Albert Johan Hansen.

Forretningen bestyrtes av generalkonsul Sømme og som bisiddere fungerte kaptein Georg R. Bjørnstad, fører av sæknet damper «Oria», samt kaptein Andreas J. Hansen, fører av sæknet D/S «Farmand».

Fremstod kaptein Albert Johan Hansen, fører av «Voss» og medbragte skibets dagbok samt et utskrift av samme forsaavidt sækningen angaar, der var saalydende og som i et og alt væsentlig var overensstemmende med originalen:

Utdrag av D/S «Voss»' dagbok paa reise fra Penarth til Messina.

Lørdag den 28de april 1917 kl. 11 emd. avgik fra Penarth. Skibet vel bemandet og i enhver henseende i god sjødygtig stand og vel utstyrt med flaaer, redningsvester og oljeklær til alle mand. Reisen gik godt.

Utfor Uhshant kom en fransk patroljebaat og tok os ind til Brest. Derfra fortsattes reisen under konvoy til Jan de Luz, hvor den forlot os. Vi fortsatte nu reisen med de andre skibe holdende fra 1' til 5' av landet.

Søndag formiddag den 6te mai kl. 9,30 opdagedes en u-baat ret forut. Roret blev lagt haardt venstre og med fuld fart styrtes sydlig kurs ind mot landet. Ca. 15 minutter efter kom det første skud. Skibet var da ca. 1½' av land. Maskinen blev nu stoppet. Da man syntes u-baaten nærmet sig noksaa sagte blev der atter slaat forover med maskinen for at komme nærmere land; men nu begynde u-baaten at la det regne med geværkuler, saa vi atter maatte stoppe.

Livbaatene blev sat paa vandet og alle mand gik i samme. Kapteinen rodde hen til u-baaten. Chefen for denne spurte hvor vi kom fra og hvor vi skulde hen. Da han fik vite dette, kom der tre mand fra u-baaten ned