

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 paaheørt hindandens forklaringer, blev derefter edfæstet.

Forretningen avsluttet.

Waldemar Eckell.

Johan W. Bie. S. Falch.

Seilskib „Marion“ (W.I.N.V.) av Sandefjord.

Reg. ton. br. 1587, ballast, ødelagt 6te april 1917 paa reise fra Limerick til Pensacola. Omkommet: 1 mand.

Sjøforklaring

avholdt for konsulatet i Liverpool den 14de april 1917, administrert av konsul Johan Vogt med bisidderne: Anthon Haag, skipperborger av Tønsberg, C. O. Lorentsen, fører av «Røald Amundsen», i anledning av, at ovennævnte skib er blitt sænket av tysk undervandsbaat den 6te april 1917 paa reise fra Limerick til Pensacola.

Ti fremstod da:

Skibets fører, kaptein Anders Martin Belgau, født i Sandeherred 13de november 1873, der indleverte en av ham undertegnet, skriftlig beretning over tildragelsen der lyder:

Utdrag av bark «Marions» journal paa reise fra Limerick til Pensacola i ballast.

Torsdag den 5. april 1917:

Kl. 5 efterm. avgik fra Kileraden Road. Vinden N.O.lig, frisk vind med bl. luft. Kl. 6,35 passertes Lop Head Fyr 1,15 v. Kursen sattes V.N.V. Skibet fuldt bemannet og i god sjøstand. Utstyret foruten med livbaater med to redningsflaater. Livbaaterne var utsvinget og nedfiredt i høide med rækken og godt forsynet med proviant og vand samt en 4' slæpeline i hver baat, og vindseil fæstet til æsingene paa begge baatene.

Fredag den 6. april 1917:

Kl. 12 middag observeredes N. Br. 52° 10' og L. V. 13° 46'. Vinden NV.lig. Jevn,

frisk vind med blandet luft. Omtrent kl. 4 efterm. hørt et skud agtenfra og senere fik man se en undervandsbaat komme ret agtenfra. Den fyret uopholdelig med skarpe skud. Alle mand blev kaldt paa dæk og gav op endel seil og braste bak, og blev beordret til at gaa i baatene. I styrbords livbaat, som var paa læ side gik fleste av styrbords vagt, samt stuert og endel skibstøi. Under nedfiringen faldt baaten ned paa en uforklarlig maate, hvorved stuerten J. Silvernainen og flere av mandskapet faldt i sjøen. Bagbords livbaat blev øieblikkelig laaret og kom tilhjælp. Man tok op tre av mandskapet agterut av skibet, men stuerten var ikke at se. Tømmermanden, som ogsaa var i baaten fik sin høire aksel beskadiget. Det bemerkes her, at alle mand fik sit livbelte samme aften vi gik tilsjø, og hadde ordre om at ha dem klare. Av sjøen, som var paa læ side styrbords side, fik baaten haarde støter mot skibside, hvorved den blev meget læk. Vi holdt os i nærheten av skibet til dette sank, og forsøkte at komme i kommunikation med undervandsbaaten, men denne undfløi og styrte op i N.N.V.lig retning. Styrbords baat blev saa tat paa slæp av bagbords baat, der satte seil og seilte i O.S.O.lig retning. Vind og veir moderat. Da styrbords baat saa ut til at bli mere og mere læk, besluttedes kl. 6.30 lørdag morgen, at alle mand skulde gaa i bagbords baat, da vi ansaa det for unyttig, at fortsætte slæpningen av den lække baat. Kl. 6.15 søndag morgen den 8. april fik vi land isigte. Det viste sig senere at være Skerris Røcks. Styret ind i læ av landet og kom ind til Waterville, Irland, kl. 21/4 efterm. Alle mand var da vel, med undtagelse av tømmermanden, som straks blev tat under doktorbehandling.

Cahirivesh, den 9. april 1917.

Undertegnet:

A. M. Belgau,

kaptein.

Kapteinen henholdt sig i alle deler til forannævnte beretning, og forklarte videre, at skibet hadde de nationale striper, navn og

Norge malt paa begge skibssider, men de var ikke opfrisket i Limerick. Da undervandsbaaten kom agtenfra saa den iethvertfald ikke disse merker. U-baaten førte ikke tysk orlogsflag, heller ikke hadde den noget merke, navn eller andet kjendemerke. Kapteinen talte ikke med nogen ombord paa undervandsbaaten. Kapteinen fik kun litet klær med, og alt tøj, der var i styrbords baat, maatte efterlates der, da man forlot den og gik i bagbords baat. Ingen fik derfor bjerget noget, men man led allikevæl ikke saameget av kulden, da kapteinen tidligere hadde rigget op seilduk rundt hele baatens æsinger. Disse vindseil var sat op med jernstøtter i ca. 2 fots høide (en duks bredde), de var placert baade forut og paa siderne og virket udmerket. U-baaten holdt op at skyte, mens man gik i baaterne. Den dukket da under og gik rundt skibet, øiensynlig for at inspicere videre. Kapteinen indleverte følgende:

Nationalitetsbevis.

Maalebrev.

Folkeliste samt

Journalen, mens derimot fartscertifikatet gik tapt.

Oplæst og vedtat, hvorefter vidnet avtraadte.

Som 1ste vidne fremstod:

Anthon Christian Andersen, født Arendal 24de november 1878.

Vidnet var 2den styrmand (bedstemand) ombord, og hadde vakt, da u-baaten begyndte at skyte, men hadde ikke set den før den skjøt. Man braste straks bak og gik til baaterne. Da man firte ned styrbords baat under vidnets overopsyn, og mens vidnet var i baaten og var optat med sit arbeide agter, faldt pludselig baatens forende ned, saa den blev hængende lodret ned. Herved faldt vidnet og de fem andre, der var i baaten i vandet, og stuerten (der var en av disse) J. Silvernainen fra Finland, blev borte. Han maa ha druknet med det samme, da man ikke saa ham mere igjen. Alt var i orden ombord. Alle mand ædrue. Livbaaterne i fuld orden og vel utstyrt. Vidnet saa da «Marion» sank. Saa intet flag eller signal paa u-baaten. Vidnet fik intet bjerget og mandskapet fik heller praktisk talt intet bjerget. Redningsflaaterne (2) var kappet

løse og laa klare, men da man var forlangt undav skibet, da det sank, saa man intet til dem.

Forevrig overenstemmende med kapteinens beretning.

Oplæst og vedtat, hvorefter vidnet avtraadte.

Som 2det vidne fremstod:

1ste styrmand, Alf Knudsen, født Larvik 16de december 1886.

Vidnet forklarte, at det var ham, der hadde skrevet kapteinens beretning, og henholdt sig i alle dele til samme. Vidnet kunde ikke av egen erfaring meddele noget om stuertens drukning. Tænkte sig muligheten av, at nakken i nedfiringsblokken forut i baaten hadde brækket.

Uttalte sig ellers i overensstemmelse med forangaaende vidne og kapteinens beretning.

Oplæst og vedtat, hvorefter vidnet avtraadte.

Som 3dje vidne fremstod:

Letmatros Paul Hansen, født Kristiania 20de september 1899.

Vidnet var tilrors, da skytningen uten varsel begyndte. Efter andet skud opdaget han u-baaten agterut. Ordre blev straks git om at brase bak, hvilket øieblikkelig blev efterkommet. Vidnet saa kulerne slaa i vandet. Han gik straks til baaterne. Vidnet gik i styrbords baat. Stod midtskibs i baaten og holdt den ut fra skibssiden, da man firte den ned. Vidnet faldt i vandet, da baatens forende pludselig faldt ned. Svømte agterover og hængte sig fast i roret. Vidnet saa intet til stuerten, efter at denne var faldt i vandet. Muligens har han faat noget av det løse i baaten over sig og blit slaat i svime. Livbaaterne var i fuld orden. Der hersket god orden ombord, og alle mand var ædrue.

Forevrig uttalte vidnet sig i fuld overensstemmelse med forangaaende vidner og kapteinens beretning.

Oplæst og vedtat, hvorefter vidnet avtraadte.

Som 4de vidne fremstod:

Letmatros Andreas Huseby, født Egersund den 20de september 1895.

Vidnet var paa bakken som utkik og saa først u-baaten længe efterat skytningen var

begyndt. Gik i styrbords baat og var en av dem, der faldt i vandet. Vidnet saa stueren falde i vandet, men saa ham ikke igjen senere. Man kunde ikke finde ham. Stueren kunde ikke svømme. Alt iorden ombord. Alle ædrue. Livbaaterne i fuld orden og vel utstyrt. Skibet var malt med de nationale striper, navn og Norge paa begge skibssider.

Uttalte sig forøvrig helt overensstemmende med forangaaende vidner og kapteinens beretning.

Oplæst og vedtat, hvorefter kapteinen avtraadte.

Samtlige vidner fremstod saa, og kapteinens beretning oplæstes for dem. Vidnerne erklærte, at de intet har at bemerke ved sammes indhold.

Bisidderne finder intet at bemerke.

Vidnerne, hvorav ingen hadde hørt hinandens forklaringer, og som paa forhaand var forholdt edens betydning, blev derefter edfæstet.

Undertegnet

Johan Vogt,
konsul.

Anthoan Haag, C. O. Lorentsen,
skipperborger av Tønsberg. fører av «Roald Amundsen».

Seilskib „Fiskaa“ (W.H.S.P.) av Kristiansand S.

Reg.ton br. 1699, last: oljekaker, ødelagt 7de april 1917 paa reise fra Galveston til Kjøbenhavn. Omkommet: ingen.

Aar 1917, den 17de april avholdtes efter berømmelse sjøforklaring paa Det norske Vicekonsulat i Glasgow i anledning av bark «Fiskaas» forlis efter torpedering av en tysk undervandsbaat den 7de april, 1917.

Forretningen bestyrtes av: C. Blanner, fung. vicekonsul.

Som bisidder forrettet Fredrik Crawford, forhv. skibsfører, Abraham Jensen, fører av bark «Svarvsfos» (torp.).

Fremstod skibsfører Endri Ellingsen, der

forklarte, at han var fører av barkskibet «Fiskaa», hjemmehørende i Kristiansand, av 1581 tons netto drægtighet og med kjendings-signal W.H.S.P. «Fiskaa» var bygget i 1886, og har sidst gjennomgaat besigtelse av Norsk Veritas i Glasgow, januar 1915, og hadde klasse 1 A 1 i Norsk Veritas. Besætningen utgjorde 18 mand. «Fiskaa» avgik fra Galveston den 15de februar 1917 med en ladning oljekaker, bestemt for Kjøbenhavn. Skibet var ved avreisen i enhver henseende i fuld sjødygtig stand.

Komparenten fremla følgende skriftlige forklaring angaaende det foregaaende, da journalen gik tapt ved forliset:

«Bark «Fiskaa» av Christiansand.

Den 15de februar 1917 forlod bark «Fiskaa» af Christiansand Galveston med en ladning oljekaker, bestemmelsesstedet Kjøbenhavn. Skibet var vel udrustet i alle dele for den forestaaende reise.

Vi forlod Galveston med en frisk bris af nordlig vind og godt veir. I Mexico-gulven var vinden skiftende, ligeledes i det sydlige Atlanterhav med godt veir og ingen nævneværdig hændelse at bemerke før den 25de mars, da skibet befandt sig paa 59' N.B. og 16' L.W.

Vi kom styrende N i O med vinden vestlig, frisk bris og høi sjø for mersseil og fok, da en engelsk krydser observeredes. Heiste signaler, der efter den internationale signalbog betydde: drei skibet til vinden. Dette blev strax udført, krydseren kom i nærheden, satte baad paa vandet og prisemandskab bestaaende af en officer og 5 mand kom ombord. Efter skibets papirer først var blevet undersøgt, beordredes skibet at gaa til Stornoway. Kursen blev da sat for det benævnte sted.

Den 26de styredes fremdeles kurs for Stornoway.

Den 27de ligeledes. Kl. 8 aften kom vinden østlig, da skibet befandt sig cirka 80' af The Butt of Lewis. Vinden tiltog til storm. Skibet laa til vinden for bagbord halser førende undere mersseil og mesanstagseil drivende syd hen.

Den 28de om morgenen peiledes St. Kilda Island i m.v. S.S.W. 25' af, da skibet blev lagt for styrbord halser, tilsatte fok og St.Ø.