

terpaa op paa broen for at hente et livbelte til sig selv og til et par mand av besætningen. Livbeltene befandt sig oppe paa broen og laa ved anledningen i to hauge paa hver side av bestiklugaren. Kapteinen hadde tidligere sagt, at enhver, der ønsket det, kunde ta et livbelte med sig, hvor han var. Vidnet hadde som utkiksmand tidligere hat livbelte paa sig. Vidnet sprang senere agterut. Han vilde ikke gaa ombord paa flaaen, da han var ræd for, at skibet, der krænget sterkt over til b.b., vilde falde ned paa flaaen. Han stod paa styrbord side, da skibet gik under. Vidnet kom i vandet og blev senere tat op paa flaaen. Vidnet saa ikke noget til de omkomne. Han hørte bare en, som skrek. Det tok bare ca. 2 minutter, til skibet gik under. Det sank med forskibet først, mens det hadde slagside over til bakbord. Vidnet saa u-baaten da den kom op til flaaen. Vidnet tilføiet, at bakbords lanterne brændte, mens styrbords var tildækket. Vidnet hverken hørte eller saa noget, før eksplosionen indtraf.

Oplæst og vedtat.

Fremstod derpaa som

3die vidne, matros Aanes, der forklarte, at han var utkiksmand, da skibet blev torpedert. Han befandt sig paa broen og kunde intet se, før eksplosionen indtraf. Han blev slaat i dækket av vandmassen, der faldt ned paa skibet. Han sprang først over til bakbords livbaat, men da der intet var igjen av denne, løp han over til styrbords baat, hvori han kom sammen med maskinisten, restauratricen, russisk fyrbøter Litivin og matros Carlsen. Baaten gik rundt, og da den kom paa ret kjøl igjen var maskinisten, restauratricen og den russiske fyrbøter forsvundet. Vidnet hverken hørte eller saa noget til dem. De hadde formentlig ingen livbelter paa sig. Vidnet hadde intet livbelte. Men kapteinen hadde sagt, at naar han var paa utkik eller tilrors, saa burde han ha livbelte med sig. Vidnet fik tak i kjølen paa baaten, og da livbaaten senere rettet sig, kom han sig op i baaten, sammen med Carlsen. Fyrbøter Mathiesen kom da til dem i baaten. Saavidt vidnet forstod, var Mathiesen ikke saaret. Men han klaget over kulde. Likeledes var donkeymanden kommet i livbaaten, efterat den var blit rettet. De tok senere op

matros Söderholm, der laa paa en luke. Mathiesen sat stille i livbaaten den hele tid. Vidnet antok, at han frøs ihjæl efter en halv times forløp. Han sat og holdt i en aare, da der kom en stor sjø, som skyllet ham overbord. Söderholm hjalp heller ikke til med at ro. Han var bevidstløs, da de efter ca. 1½ times forløp blev optat av et engelsk dampskib. Söderholm døde straks efter ombordkomsten. Vidnet saa ikke nogen av de øvrige omkomne. U-baaten passerte tat forbi livbaaten, som vistnok ikke blev observert, da den laa med rækken i vandet. Det tok i høiden tre minutter til »Tiro« gik under.

Oplæst og vedtat.

Vidnerne, hvorav ingen hadde paahørt hinandens forklaringer, fremstod atter. Kapteinens beretning oplæstes for dem. De hadde ingen bemerkninger at gjøre til indholdet.

Vidnerne blev derpaa edfæstet.

Bisidderne finder intet at anmerke.

Sjøforklaringen avsluttet.

Hjalmar Ohlsen (sg).

H. Stranger Sand (sg).

Joh. K. I. Jacobsson (sg).

D/S »Vigrid« (M. L. R. T.) av Bergen.

Reg.ton br.: 1617, last: kul, ødelagt 31te december 1917 paa reise fra Barry Dock til Rouen. Omkommet: 5 mand.

Aar 1918 den 3die januar avholdtes efter berammelse sjøforklaring gaa generalkonsulatet i London i anledning av d/s »Vigrids« sænkning den 31te december 1917, hvorved 5 menneskeliv gik tapt.

Forretningen administrertes av generalkonsul W. Eckell, og som bisidderne fungerte fhv. skibsfører H. Stranger Sand og kaptein Joh. K. I. Jacobsson, senest fører av d/s »Blaatind« av Aalesund.

Kaptein Fredvold Andersen, hjemmeheerende i Christiansand S men bosat i Newport, fremstod og forklarte, at han var fører av d/s »Vigrid« av Bergen, kjendingssignal B. L. R.T., drægtig 1618 tons brutto, 951 tons netto, bygget av staal i Bergen i 1915, klasse 1 A 1 i Norsk Veritas, værdi og assurance ubekjendt.

Fartøiet, som tilhørte skibsreder Joh. Waage, Bergen, og som hadde en besætning av 18 mand foruten føreren, var paa reise fra Barry Dock til Rouen med 2102 tons kul (værdi og assurance ubekjendt), da det den 31te december klokken 1.30 morgen blev torpedert ca. 10 kvartmil vest nordvest av Lizard.

Da dagbøkerne, likesom alle skibets papirer, er gaatt tapt, indleverte dep. en skriftlig beretning av følgende indhold:

Forklaring over S/S »Vigrids« sænkning den 31/12—1917.

Søndag den 30te december klokken 8.30 fmd. avgik S/S Vigrid fra Barry i fuld sjødygtig stand med en ladning av 2102 tons av kul bestemt til Rouen. Klokken 9 fmd. kvittertes lodsen utenfor Barry brækwater samtidig utsvingtes begge livbaaterne som blev efterset i Barry og alt viste sig at være i god orden. Reisen fortsattes ned langs kysten efter admiralitetets instruksjoner. Vinden frisk ONOLig med svak dønning. Klokken 0.30 fmd. den 31te passertes Rundelstone Boie tæt ved om bakbord, satte derefter kurs for Lizard Head. Klokken 1.29 fmd. samme dag ca. 10 kvm. i OSOLig retning av Rundelstone Boie opdagedes en sort gjenstand omtrent 2 str. forenom tvers om bakbord ca. 1 kabellængde av.

Iste styrmanden som hadde vakt fattet mistanke da den sorte gjenstand blev større og samtidig varslet kapteinen. Klokken 1.30 fmd. den 31te blev Vigrid rammet av en torpedo omtrent midtskibs om bakbord og sank i løpet av 30—40 sekunder. Da eksplosionen indtraf blev baatene kommandert paa vand men det viste sig at bakbords livbaat og gig var bortrevet av eksplosionen. Stb. livbaat kom paa vand med kapteinen og tre mand i medens de øvrige av de reddede blev tat op mellem vrakgodset efter skibets sænkning.

Skibets besætning bestod av 19 mand ialt derav er 14 reddet mens 5 savnes, nemlig matroserne Sverre Paulsen norsk, Oskar Søderman svensk, 2den maskinist Ludvig Nilssen og fyrbøter Werner Johansson svenske, Kullempen Hans Hansen norsk.

Det bemerkes, at bakbords lanterne

brændte da eksplosionen indtraf forøvrig var skibet i total mørke.

Efter ca. 3 minutters kommunikation med den tyske u-baat roed man ind mot land kl. 4 morgen blev tat av et engelsk vagtskib og bragt ind til Penzance. Ankom til nævnte sted klokken 4.30 fmd. samme dag.

Det bemerkes at skibets dagbøker og papirer er gaatt tapt.

London den 2/1—1918.

Fredvold Andersen (sg)
fører.

Dep. henholder sig til det i beretningen anførte og tilføier, at han ikke er vis paa, hvor mange mand der fra først av var i baaten. Det var antagelig mere end tre foruten dep. Det var overskyet og frisk kuling fra nordost til ost med skvalpesjø. Matros Sverre Paulsen stod paa maskintoppen, da eksplosionen indtraf, og tok donkeymanden om halsen og vilde dra ham med sig ned i maskinen, men donkeymanden fik revet sig løs, hvorefter Paulsen styrtet ned i maskinen. Flere av mandskapet pleiet av sove i mandskapsmessen, som laa midtskibs om bakbord. Den nat var der tre derinde. De to fik, da døren var kommet i beknip, krøpet ut gjennom luken til kabyssen, men den 3die, Oskar Søderman, som var sen i vendingen, har formodentlig ikke faat tid til at komme efter. Fyrbøter Johansson var paa vakt paa fyrdørken og blev dræpt ved eksplosionen. 2den styrmand har seet 2den maskinist Nelson løpe for at hente livvesten. De fleste hadde sine livvester paa. Kullempen Hans Hansen hadde frivagt og laa forut. Dep. antar, at han paa vei agterover er faldt ned i det hul, som var dannet om bakbord. Dep. laa tilkøis og hadde bedt om at bli varskud, naar man kom henimot Manacles bøie. Dep. laa vaaken, og klokken 1.30 fløitet styrmanden ned. Dep. skulde netop til at ta talerøret, da en eksplosion fandt sted, som kastet dep. ut av køien. Alt blev mørkt. Dep. fik famlet sig ut gjennom salonen paa dæk og lot gaa fangelinen til styrbords livbaat, som var fæstet ret utenfor døren. Dep. saa da, at man alt var begyndt at fire ned baaten, og dep. fik hoppet op paa rækken og ned i baaten. Hele for-

skibet var da under vand, og fartøiet hadde sterk slagside til bakbord. Man var omtrent 5 à 10 meter klar av propellen, da skibet forsvandt. U-baaten nærmet sig nu og der roptes fra den: »Come alongside«. Dep. svarte, at de først maatte ta op dem, som laa i vandet. Man hadde faat op et par, da der paany roptes fra u-baaten, at de skulde komme derhen. Dep. svarte, at han endnu hadde en mand at ta op. Denne laa blot 4 à 5 meter borte. Officeren paa u-baaten svarte ikke, men gik blot bort til kanonen. Dep. blev ræd og sagde til 2den styrmand: »Nu skyter han vist«, samt gav ordre til at ro hen til u-baaten. Officeren spurte efter konossementerne, og da de ikke fandtes, spurte han dep. ut om fartøiets navn, tonnage, last og bestemmelsessted. Dep. bad officeren om at buksere dem nærmere land, men herpaa svarte han nei, hvorpaa u-baaten forsvandt i vestlig retning. Man rodde nu tilbage og fik bjerget messegutten, Otto Melin, fra Brønflo, Sverige (paamønstreet i Newport), som da var yderst medtat. Ved ankomsten til London maatte Melin indlægges paa hospital.

Oplæst og vedtat, hvorefter dep. fratraadte.

Vidnerne fremstod, nemlig

- 1) styrmand John Frithjof Jensen, 24 aar, av Dybvaag.
- 2) maskinist Johan Edvin Nilsen, 26 aar, av Moss.
- 3) matros Godvin Karnot Olsen, 23 aar, av Randøen pr. Christianssand S.
- 4) matros Hans Hansen, 23 aar, av Kragero.

Edens betydning blev foreholdt vidnerne, hvorefter de fratraadte undtagen

1ste vidne, styrmand Jensen, som forklarte, at han hadde vagt og befandt sig paa broen. Klokken 1.30 morgen den 31te december opdaget vidnet et litet sort punkt to streker forenom tværs om bakbord, kanske en kabellængde borte. Det synes at bli større, og vidnet blæste derfor i fløiten ned til kapteinens lugar. Umiddelbart efter, kanske et minut efter at vidnet hadde opdaget det sorte punkt, skedde en eksplosion om bakbord omtrent midtskibs. Vidnet sang straks ut

om at laare baatene, men bakbords baat og gig var begge bortrevet. Man fik styrbords baat paa vandet. Paa grund av røk og damp kunde vidnet ingen vei komme. Vidnet forsøkte at faa ut prammen, men det lykkedes ikke, og vidnet maatte bli paa broen og gaa ned med skibet. Vidnet hoppet i sjøen og blev efter en stund optat av styrbords livbaat. Vidnet saa intet til de omkomne.

Oplæst og vedtat. Med hensyn til møtet med u-baaten forklarte vidnet sig i fuld overensstemmelse med kapteinen.

Vidnet fratraadte.

2det vidne, maskinist Nilsen, fremstod og forklarte, at han hadde vagt. Vidnet var netop kommen op fra maskinen agtenom denne, da eksplosionen indtraf. Vidnet fløj gjennom messen ut til styrbords side og fik kastet sik ned i baaten.

Oplæst og vedtat.

Vidnet forklarte sig forøvrig i fuld overensstemmelse med det foregaaende vidne.

Vidnet fratraadte.

3die vidne, matros Olsen fremstod og forklarte, at han ved leiligheten stod tilrørs. Vidnet var med at laare livbaaten, men maatte selv hoppe i vandet.

Oplæst og vedtat.

Vidnet forklarte sig forøvrig i overensstemmelse med de foregaaende vidner.

Vidnet fratraadte.

4de vidne, matros Hansen, fremstod og forklarte, at han ved leiligheten stod paa utkik paa bakken. Vidnet saa en sort prik to streker paa bakbords bong og varskudde herom. Et minut efter skedde eksplosionen. Vidnet saa ikke torpedoen komme. Vidnet sprang ned av bakken og varskudde i rufdøren, at de var torpederet, gik saa paa baatdækket og var med om at laare baaten. Kom dog ikke med i den, men maatte hoppe i vandet.

Oplæst og vedtat.

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

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

Bisidderne finder intet at anmærke.
Forretningen avsluttet.

Waldemar Eckell (sg).

H. Stranger Sand (sg).

Joh. K. I. Jacobsson (sg).

Supplement

indeholdende nærmere oplysninger om nedenstaaende krigsforlis, hvorom der i utgaven vedkommende 1ste halvaar 1917 alene var indtat korte beretninger.

D/S »Laly« (M. K. P. Q.) av Kristiania.

Regton br.: 1880, last træløst (høvlede bord), ødelagt i mars 1917 paa reise fra Fredrikstad via Bergen til London. Omkommet: 18 mand.

Aar 1918 den 21 februar, fremstod paa Skibsinspektørens kontor Maurits Halbert Mikkelsen, 40 aar gammel, bosat Kirkeveien 75, Kristiania, og forklarer at han er kontorchef hos skibsrederfirmaet C. T. Gogstad & Co., der var korresponderende redere for D/S »Laly«.

Dette skib avgik fra Fredriksstad den 17de mars 1917 med en ladning høvlede bord bestemt til London. Ifølge Krigsforsikringens ordre anløp Bergen, hvortil ankomst den 20 s.m. Den 24de mars fik kapteinen ordre at gaa tilsjøs, hvorefter han avgik ved middagstider og kvitterte lodsens samme aften ved Holmen-Graa. Fra dette sted hadde rederiet faat underretning fra kapteinen, at alt var vel. Senere har rederiet intet hørt fra skibet eller dets mandskap. I de første dage av april stod en notis i herværende aviser optat fra Berliner Tageblatt av 31 mars, hvorav fremgik at skibet var sænket av tyske sjøstridskræfter. Rederiet indsendte saa en skrivelse til det norske Utenriksdepartement med anmodning om at fremskaffe de nødvendige oplysninger gjennom den norske gesandt i Berlin. Utenriksdepartementet indsendte en skrivelse til rederiet dat. 19 mai 1917 bilagt med avskrift av telegram fra den norske gesandt i Berlin der bekræfter at »Laly« er blitt sænket av tyske stridskræfter i sperrezonen.

D/S »Hercules« (M. F. P. G.) av Bergen.

Regton br.: 1295, krigsforlist i december 1917 efter at være rekvisitionert av den britiske regjering.

Omkring midten av april mnd. fik rederiet fra Politimesteren i Stavanger underretning om, at 2 livbøier merket »Laly«, Kristiania, fandtes ilanddrevet paa en holme utenfor Kvitøyerne.

Skibet hadde en besætning av 18 mand og hadde nogen mndr. i forveien gjennomgaat besigtelse av Skibskontrollen i Kristiania, hvor blandt andet skibets redningsmateriel blev besigtet og betydelig utbedret og var i fuld forskriftsmæssig orden. Skibet var desuten forsynet med 2 redningsflaater.

Skrivelsen og telegrammet akteres.
Det Kgl. Utenriksdepartement.

Kristiania 19 mai 1917.

1 bilag.

Herrer C. T. Gogstad & Co.,
her.

D/S Laly.

Under henvisning til Deres skrivelse av 16 ds. har man den ære vedlagt at oversende en bekræftet avskrift av et telegram fra Legationen i Berlin av 18 ds. angaaende ovennævnte fartoi.

En bekræftet avskrift av telegrammet er ogsaa tilstillet Krigsforsikringen for Norske Skibe.

Efter bemyndigelse:

sign. Jens Bull.

sign. Reidar Kildal.

Avskrift av telegram.

Ministerium Aeussern

Kristiania

Berlin 18/5 1917.

Som svar paa legationens forespørsel meddeler adminralstaben til auswärtiges amt kolon der norwegische dampfer laly ist im sperrgebiet von deutschen seestreitkräften versenkt worden stop ueber das schicksal der besatzung ist hier nichts bekannt citat slutter

Ditten

Avskriftens rigtighet bekræftes.

Utenriksdepartementet, Kristiania 19 mai 1917.

sign. S. Olmer.

sekretær.

sign. M. Halbert Mikkelsen.

Utskriftens rigtighet bekræftes.

Emil Wettergreen.

Skibsinspektør.

se II, side 346

D/S »Hundvaage» (M. L. K. W.) av Bergen.

Reg.ton br. 1901, last: jordnøtter, sterkt skadet 4de april 1917 paa reise fra Bathurst til Liverpool. Omkommet: Ingen, 4 let saaret.

Utskrift

av sjøforklaring avholdt for konsulatet i Liverpool, den 3. august 1917, administrert av konsul Johan Vogt, med bisiddere d'herrer Anthon Haag, skipperborger av Tønsberg; Elias Bentzen, fører av skib »Solva», i anledning av at ovennævnte skib paa reise fra Bathurst til Liverpool blev enten truffet av en torpedo eller en mine den 4 april 1917 ca. 25 mil W. S. W. for Bull Rock, S. W. Irland.

Lasten bestod av ca. 1616 ton jordnøtter.

Ti fremstod da:

Skibets kaptein, Lauritz Johannesen, hjemmehørende i Bergen, der fremla en av ham undertegnet skriftlig beretning, der lyder:

Journalutdrag

for s. s. »Hundvaage».

Avgik fra Bathurst den 9 mars kl 5.45 em i fuld sjødygtig stand. Ankom til Dakar den 10 kl. 8 fm. for bunkerkul, og blev opholdt der til den 19 mars kl. 5.30 em., da reisen fortsattes, styrende ruten til Liverpool ifølge det franske admiralitets anvisning.

Intet nævneværdig hændte før den 4 april, kl. 11 em. da skibet var paa 51° 20' N. Br. og 10° 48' Lg. W., da blev skibet rammet av en torpedo eller minesprængt. Mandskapet blev beordret til at ta livbelter paa og gaa i baatene. Da man saa at skibet ikke sank, gik man under agterenden, og observerte at ror, propeller og agterstevn var borte.

Bakbords livbaat, som var under kommando av førstestyrmand, blev beordret til at ta ombord de som (blev) saaret under eksplosionen, og søke land for assistance.

Efter ca. 1 times forløp gik kapteinen, 2den styrmand og en fyrbøter ombord igjen. Det viste sig da, at der var vand i maskinrummet, som man antok var kommen ind gjennom tunellen, hvorfor man lukket tunneløren saa godt som mulig. Likeledes fandt man 1 fot og 6 tommer vand i agterrommet.

Kl. 4.30 em. den 5. blev mandskapet i bagbords livbaat optat av H. M. skib »Lavender», der ombord blev de saarede behandlet av læge, og »Lavender« styrte for det sted hvor ulykken hændte, hvor den ankom kl. 7.45 fm.

»Lavender« begyndte at manøvrere under skibet for at faa slæper ombord. Dette blev vanskeliggjort av den høie sjø. Man maatte la gaa bagbords anker for at faa »Lavender«s slæper iskjaklet ankerkjættingen, Efter en tids slæpning brækkede slæperen, og vi blev nødt til at stikke fra os 15 favner kjætting. Slæpere blev atter utsat fra begge skibe. De brækkede atter. Ut paa eftermiddagen smulnet sjøen, og kl. 4 em. fik man atter forbindelse og slæpningen fortsattes med assistance av en patruljebaot, som, ved hjælp av 2 slæpere fra agterenden, styrte skibet ind til Berehaven, hvor man ankom den 6 kl. 5.45 fm. og ankret op paa havnen.

I konference med Senior Naval Officer og Salvagen contractor mr. Ensor, kom man