

get til u-baaten, før skibet blev rammet. Men da han sprang ned fra broen, saa han en liten svart prik paa styrbord side, som han antog maatte være u-baaten. Alle mand gik i baatene. Vidnet var i b.b.baat, der gik klar av skibet, mens den anden baat var kommet ind over agterdækket, formentlig av dragsuget, saa alle mand i denne maatte hoppe ut med undtagelse av kapteinen. Folkene i denne baat blev senere optat i vidnets baat og fordelt over i s.b.baat, der var kommet klar. Vidnet saa ikke noget til den omkomne fyrbøter. Først da livbaatene nærmet sig «Kong Inge», saa han u-baaten, der ikke hadde noget flag heist eller noget merke. De blev optat av en fransk torpedobaat og landsat i Brest samme dags eftermiddag. Vidnet tilføiet, at man ledte efter den omkomne fyrbøter ca. en times tid blandt de vrakrester, der fløt op.

Oplæst og vedtat.

Fremstod derpaa som 3dje vidne, maskinist Aakre, der oplyste, at han var paa dæk forut paa skibet, da det rammedes av en torpedo paa styrbord side. Der indtraf en voldsom eksplosion og skibet begyndte straks at synke. Vidnet sprang agterover, for at komme med i livbaaten, da han skjønte, at der ikke vilde bli tid til noget andet. Alle mand i b.b.baat kom klar av skibet, men s.b.baat drev ind over agterdækket. Besætningen i denne baat hoppet ut med undtagelse av kapteinen, da de vilde sette jiggen paa vandet, hvilket imidlertid ikke lykkedes. 2den styrmanden løp op paa broen og kastet ned livbelter til alle i s.b.baat. Hvorvidt den omkomne fyrbøter, der ikke skulde ha været svømmedygtig, fik et livbelte, kjender vidnet ikke til. Man søkte en stund efter den omkomne, men forgjæves. Besætningen i s.b.baat blev optat i vidnets baat og senere fordelt over i s.b.baat, der kom klar. Vidnet saa ikke noget til u-baaten dengang, men senere, da de nærmet sig «Kong Inge» saa vidnet en u-baat, der formentlig var den samme, der hadde torpedert «Brode». Vidnet la ikke merke til, at denne u-baat hadde noget flag. Den skjøt ret over hodet paa besætningen i de to livbaater mot »Kong Inge», som blev sænket. De blev senere op-

tat av en fransk torpedobaat og landsat i Brest samme dags eftermiddag.

Oplæst og vedtat.

Fremstod atter samtlige vidner, for hvem kapteinens beretning blev oplæst. De hadde intet at bemerke til sammes indhold. Vidnerne, hvorav ingen hadde paahørt hinandens forklaringer, blev derpaa edfæstet.

Bisidderne finder intet at anmerke.

Forretningen avsluttet.

Hjalmar Ohlsen.

Halfdan Fridvold.

Lorentz Holtermann.

D/S «Avra» (W.K.J.R) av Bergen.

Reg.ton. nr. 2132, last: Kul, ødelagt 19de mars 1917 paa reise fra Penarth til Blaye. Omkommet: 4 mand.

Aar 1917 den 5te april avholdtes efter berammelse sjøforklaring paa generalkonsulatet i London i anledning av d/s »Avras» forulykkende den 19de mars s. a.

Forretningen administrertes av generalkonsul W. Eckell, og som bisidderne fungerte kaptein L. Holtermann, senest fører av d/s «Blaamanden» av Bergen, og kaptein J. W. Bie, senest fører av skib »Herø» av Kristiania.

Kaptein Carl Johansen, av Drammen, fremstod og meddelte, at han var fører av d/s «Avra» av Bergen, kjendingssignal W.K.J.R., drægtig 2132 tons brutto og 1520 tons netto, bygget av staal i Sunderland i 1892, klasse 100 A I i Lloyds Register, værdi og assurance ubekjendt.

Fartøiet, som tilhørte Ellingsen & Johannesen, Bergen, og som hadde en besætning av 21 mand foruten føreren, var paa reise fra Penarth til Blaye, Frankrike, med 3246 tons kul (værdi og assurance ubekjendt), da det den 19de mars sank tre kvartmil av Chasseron fyr efter en eksplosion, som skyldes enten mine eller torpedo.

Da skibets dagbøker gik tapt, indleverte dep. en skriftlig beretning av følgende indhold:

*Journalutdrag av S/S «Avra» Journal  
etter hukommelsen.*

S/S «Avra» afgik fra Penarth den 14de mars 1917 Kl. 9 form. bestemt til Blaye med en ladning kul (3242). Dybgaende forut 19' 3" agter 20' 4".

Skibet var ved afgangen hægt, tæt, forsvarlig bemannet, samt utstyrt med proviant og vand for den forestaaende reise. Man hadde ordre fra det Engelske Admiralitet at gaa til Pensance Bay for at faa nærmere ordre.

Skibet ankom til Pensance Bay kl. 8 form. den 15de s. m. Kl. 5 eft. afgik i conwoy til Brest red hvor man ankom Kl. 10 form. den 16de mars. Afgik i conwoy fra Brest red Kl. 4 eft. samme dag og ankom til Belle-Ile Kl. 7 form. den 17de mars.

«Avra» var nr. 13de i conwoyen og da vi ankom til Belle-Ile fik man vite at nr. 6 i conwoyen Engelsk S/S «Tasso» var blit sænket av en tysk undervandsbaat Kl. 12 $\frac{1}{2}$  om natten. Ombord i «Avra» hørte man intet til eksplosionen. Ved Belle Ile fik man ordre at afgaa i conwoy Kl. 4 $\frac{1}{2}$  eft. samme dag og at gaa til La Palice red for nærmere instrux. Man ankom til La Palice red klokken 7 form. den 18de Mars. Kl. 3 eft. samme dag fik man ordre at afgaa Kl. 3 morgen den 19de Mars i conwoy til Blaye. Kl. 3 fmd. den 19de Mars afgik fra La Palice red styrende efter Patrulbaaten. Man gik med halv og sagte fart efter Patrulbaaten og to andre dampskibe holdende midt i farvandet. Kl. 4 $\frac{1}{2}$  saa man at Patrulbaaten og de to andre skibe stoppet. Man stoppet da ogsaa maskin ombord i «Avra».

Der blev ikke givet noget signal fra Patrulbaaten men da man saa samme og de to andre skibe stoppe, stoppet vi ogsaa, da vi hadde ordre at følge efter patrulbaaten. Man laa stille nogen minutter og saa da at det dampskib som vi hadde paa b.b. boug pludselig vendte og gik tilbake. Chasseron fyr da i syd ca. 3' af e. g.

Kapteinen gik da ned i bestikket og satte af pladsen i kartet og saa da at klokken var 4.30 skibet laa da stille. Da kapteinen et minut derefter kom paa broen skede en frygtelig eksplosion midtskibs om styrbord.

Styrmand Bremer og tømmermand Per Nil- sen var paa broen og matros Kareliusen var til rors.

Om eksplosionen skyldes mine eller torpedo kan ikke siges, men mest sandsynlig er at det var en mine. Styrbord livbaat blev ødelagt ved eksplosionen, og da det saa ut som dækket midtskibs var sprængt op, vovet man ikke at gaa til b.b. livbaat. Vi laaret da de to smaa baater som hængte ret ut for broen og nogen gik i hver av disse baater. Skibet sank hastig med sterke drøn efter som skotter sprængtes og skibet brak af paa midten. 1ste maskinist og 3die maskinist hoppet overbord fra poppen med hver sin livbøie paa.

Kapteinen gik i bagbord jolle med skibets papirer i en haandkuffert, men da man kom nogen favne fra skibssiden sank jollen som antagelig hadde blevet skamferet ved eksplosionen (den hadde altid været tæt og god og brugt ved mange anledninger) men i mørket saa man ikke at der var noget hul i baaten. Da baaten fyldtes, kantret den og skibets papirer gik tapt. Man klynget sig til baathvælvet men den gik rundt gang paa gang. Flere av mandskapet hadde ikke faat tid til at faa livbelter paa og baadmanden og tømmermanden sank af utmattelse efter ca. 20 minutters anstrængelse. Kapteinen hadde sin fløite i munden og blaaste i den saa meget han orket og dette blev hørt ombord i en fransk damper som satte ut en liten jolle og kom os til hjælp, vi hadde da ligget i vandet ca. 1 time og begyndte at blive stive i lemmerne af det kolde vand. Vi blev tat ombord i græsk S/S «Efstratios» og fik god behandling. 1ste og 3die maskinist var saa medtat at dem maatte hales ombord og var fra sans en lang tid. S/S «Efstratios» gik ind til La Palice med os.

2den maskinist Carl Johannessen og fyrbøter Rosenquist som hadde vagt i maskin og fyrdørk dræptes antagelig øieblikkelig ved eksplosionen.

Styrmand Bremer blev tat op av en anden baat som vi ikke ved hvilket skib den tilhørte og vi har senere hørt at han kom ombord i et engelsk dampskib som gik til England.

«Avra» sank paa mindre end 5 minutter

brukket av paa midten og vi saa agterskibet kantret saa propellen stod høit tilveirs.

Vi blev landet i La Palice Klokken 10 formiddag den 19de sendt op til La Rochelle hvor herr skibsmægler A. E. Meyer og P. Bouye tog sig av os, da de er mæglere for Furness & Withy & Co. London af hvem skibet var chartet.

At ovenstaaende er i overensstemmelse med sandheten saa godt man husker hvidnes herved.

La Rochelle 20—3—17.

Carl Johansen,  
fører.

Dep. henholder sig til det i beretningen anførte og tilføier paa forespørsel, at de omkomne er 2denmaskinist Carl Johannesen, ca. 34 aar, av Bergen, og svensk fyrbøter O. Rosenquist, hvilke antagelig omkom ved eksplosionen, samt tømmermand Per Nilsson, ca. 52 aar, hjemmehørende nær Sølvesborg, og baatsmand August Samuelsson, ca. 35 aar, av Stockholm, som omkom ved drukning.

Dep. tror, at eksplosionen var forarsaket av en mine, især fordi dep. senere hørte, at der var fisket op miner i farvandet. Matros Sjursen var paa utkik paa bakken. Da eksplosionen indtraf, var maskinen stoppet, og skibet laa omtrent stille i vandet, men der gik sterk strøm utover.

Dep. har nu erfaret, at styrmand Bremer blev landsat i Bordeaux, hvorfra han skal være hjemsendt direkte.

Oplæst og vedtat, hvorefter dep. fra-  
traadte.

Vidnerne fremstod, nemlig

1) 1ste maskinist Johan Bengtsen, 28 aar, av Drammen.

2) Matros Gerhard Kareliussen, 30 aar, av Kristiania.

3) Matros Sigfred Sjursen, 22 aar, av Bergen.

Edens betydning blev foreholdt vidnerne, som derefter fra-  
traadte, undtagen

1ste vidne, maskinist Bengtsen, som forklarte, at han ved leiligheten befandt sig i

sin lugar. Vidnet hadde lagt sig paa sofaen, og snart efter indtraf en voldsom eksplosion. Taket i lugaren, som var situert i agterkant av midtskibsbygningen, faldt ned i hodet paa vidnet, og alle lys slukkedes. Vidnet fik væk takplankerne og kom ut paa dæk og fik se, at styrbords livbaat hang i en talje. Vidnet og 3dje maskinist søkte da at komme til bagbords livbaat, men fandt, at hele midtskibet var faldt ned. Vidnet løp paa poppen, tog en livbøie og hoppet overbord. Svømte bort til en av de smaa baater midtskibs, som var blit sat paa vandet, men da vidnet naadde baaten, fyldtes den med vand. Vidnet svøm-  
met saa omkring, indtil han efter ca. 1 times forløp blev optat av en baat. Kommen op i baaten tapte vidnet bevisstheten.

Da eksplosionen skedde, hadde maskinen været stoppet ialfald nogen minutter. Eksplosionen syntes at finde sted om styrbord mellem maskin og kjeler, omtrent midtskibs. Kommen ut paa dæk hørte vidnet, at damp-  
røret sprang, og vidnet antar, at de to, som var i maskinen, er blit dræpt øieblikkelig.

Oplæst og vedtat, hvorefter vidnet fra-  
traadte.

2det vidne, matros Kareliussen, fremstod og forklarte, at han ved leiligheten stod tilrors. Der var fint veir, en svak bris, antagelig fra vest til syd, og en smule dønning. Strømmen gik ut. Maskinen hadde kanskje været stoppet en 10 minutter, da eksplosionen indtraf, men vidnet var blit staaende ved roret. Der laa et skib paa bagbords boug og et andet omtrent tvers om styrbord. Patrolbaaten laa længst fremme om styrbord. Vidnet blev paa broen, indtil kapteinen gav ordre til at komme ned. Vidnet og 7 andre gik i den lille jollebaaten om styrbord. Kapteinen var sprunget over til den anden side for at se, om alt var i orden, og efter at ha ventet nogen tid paa ham, maatte man sætte fra, da dækket næsten var i vandet. Der var ingen aarer i baaten, og man brukte roret for at komme fra siden og derefter en tofte til at ro med. Den øvrige besætning var paa den anden side av skibet, og man hverken saa eller hørte noget til dem. Da det

blev lyst om morgenen, blev han optat av et græsk dampskib. Aftenen iforveien hadde man undersøkt baatene, og alle var i god stand og forskriftsmæssig utstyrt. Antagelig er aarerne i jollen blit hævet ut ved eksplosionen.

Oplæst og vedtat, hvorefter vidnet fra-  
traadte.

3dje vidne, matros Sjursen, fremstod og forklarte, at han ved leiligheten stod paa utkik paa bakken. Han hadde faat ordre om at holde skarpt utkik og gjorde saa, men hadde intet mistænkelig set. Man hadde gaat med sagte fart, hvorefter maskinen blev stoppet. En stund derefter — vidnet kan ikke si hvorlænge — hørte vidnet et voldsomt smeld og saa en sprut av kul staa op fra midtskibs. Vidnet løp til baatene og kom i samme jolle som Karéliussen. Vidnet forklarte sig forøvrig overensstemmende med foregaaende vidne.

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 paa hørt hin-  
andens forklaringer, blev derefter edfæstet.

Forretningen avsluttet.

Waldemar Eckell.

Lorentz Holtermann.

Johan W. Bie.

D/S „Susanna“ (J.W.Q.B.) av Haugesund.

Reg.-ton br.: 442, last: Fersk sild, ødelagt 20de  
mars 1917 paa reise fra Haugesund til Hull. Om-  
kommet: Ingen.

Aar 1917 den 4de april kl. 11,30 fmd.  
blev efter berammelse avholdt sjøforklaring  
ved konsulatet i Newcastle O/Tyne i anled-  
ning d/s »Susannas« sænkning av tysk  
u-baat.

Forretningen administrertes av konsul  
Morgenstjerne.

Som besiddere fungerte:

- 1) Kapt. Theodor C. Nielsen av North  
Sbields.

- 2) Kapt. L. Halvorsen, fører av d/s  
»Caloric« av Bergen.

Skibet var 442 tons brutto og 239 tons  
netto. Kjendingssignal J.W.Q.B. Klasse 1.  
A.1. Norsk Veritas. Besætningen bestod  
av 11 mand med kapteinen. Fremstod J. T.  
Kvale, fører av d/s »Susanna«, 38 aar gam-  
mel, hjemmehørende i Haugesund. Kapteinen  
fremlagde en skriftlig erklæring da journalen  
var gaat tapt, og han henholdt sig i alle  
dele til sin erklæring saalydende:

#### Erklæring:

«D/S »Susanna«s reise fra Haugesund  
til Hull med en ladning fersk Sild.

Tirsdag den 20/3 om morgenen tillastet  
med ca. 3300 kasser Sild. Blev liggende  
hele dagen hvori kompasserne blev korrigeret  
og baadmanøvre afholdt og alt blev efter-  
seet at skibet var i sjødygtig stand. Afgik  
fra Hisken ved Haugesund Kl. 7,30 emd.  
og de forskrevne kurser holdtes indtil Ons-  
dag mid. den 21/3 da vinden utover havde  
frisket til orkanagtig storm med høit oprørt  
hav. Da skibet ingen vei kunde komme blev  
det besluttet forat undgaa U-baader at holde  
under vinden med kurs for Peterhead. Alt  
gik nu godt og vel, uden noget videre at  
bemerke. Torsdag den 22/3 vinden Nordlig  
med frisk kuling og snebyger. Kl. 12 md.  
passeredes Suchannes 4' af og reisen fort-  
sattes langs landet opover med fremdeles  
snebyger.

Kl. 4,45 emd. hørtes flere skud hvori  
granaterne fløi rundt og over skibet. Der  
blev øieblikkelig heist svarstandard og stop  
i maskinen og ligeledes svart med damp-  
fløiten.

Mandskabet blev nu beordret at gaa  
hver til sin baad, som før var udsvinget og  
klar til at laare i vandet som ogsaa blev  
udført. Skytningen vedvarte fremdeles medens  
vi var kommet i baadene. Nu kom U-baaden  
opunder os som viste sig at være tysk og  
spurgte hvor vi kom fra og hvor vi skulde  
hen og hvilken last vi hadde. Da gav  
chefen paa U-baaden at skibet skulde sænkes  
og kapteinen skulde komme ombord i U-  
baaden, men paa grund af den høie sjø var  
det umuligt at borde. Nu gik U-baaden