

blus i livbaaten, blot to æsker stormfyrstikker. Ved $\frac{1}{2}$ 12 tiden om aftenen blev de optat av en torpedojager, som hadde seet en fyr, som de hadde gjort op i livbaaten, dels for at bli seet, dels for at holde sig varme. Næste dag opdagedes, at stuerten hadde et skudsaar i ryggen. Samme eftermiddag blev de landsat i Portsmouth, hvor stuerten blev indlagt paa hospital.

Oplæst og vedtat, hvorefter vidnet fra-
traadte.

2det vidne, matros Nilsen, fremstod og forklarte, at han ved leiligheten stod tilrørs. Vidnet hørte skud, og maskinen blev stoppet. Vidnet gik til styrbords baat og kuttet surringerne, og han og kapteinen laaret ned baaten, og kapteinen satte den fast, da baaten var ved rækken, men 2den styrmand kom til og laaret den helt ned. Vidnet rak ikke at komme ned i baaten, før denne var kommet fra siden, gik derfor op av taljerne paa dæk, fik paa sig redningsbelte og kom med i bakbords baat. Den paafølgende eftermiddag kom de ind til Guernsey.

Oplæst og vedtat, hvorefter vidnet fra-
traadte.

3die vidne, letmatros Olsen, fremstod og forklarte sig i fuld overensstemmelse med det foregaaende vidne.

Samtlige vidner fremstod, og kapteinens beretning blev oplæst for dem. Vidnerne erklærte paa forespørsel, at de intet hadde at bemerke til sammes indhold, naar undtas, at 1ste vidne mener, at u-baaten blev observeret klokken 11,40.

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

Bisidderne finder intet at anmerke.

Forretningen avsluttet.

Waldemar Eckell (sg.).

H. Stranger Sand (sg.).

(sg.) Joh. K. I. Jacobsson.

D/S »Crathorne« (M. J. P. S.) av Kristiansand S.

Reg.ton br.: 2 619, last: hvotemel, ødelagt 10de december 1917 paa reise fra Baltimore til Genua. Omkommet: 3 mand.

Aar 1917 den 18 december avholdtes efter berammelse sjøforklaring paa det norske konsulat i Barcelona i anledning av d/s. »Crathorne«s sækning under dettes reise fra Baltimore til Genua via Norfolk og Gibraltar. Forretningen bestyrtes av Konsul W. Klouman. Som bisidder forrettet den norske skibsfører Onni Maukonen, fører av ex. d/s. »Adour« av Kragerø.

Fremstod skibsfører Augustin Bugge og forklarte, at han var fører av d/s. »Crathorne« hjemmehørende i Kristiansand S, av 1 654 tons nettodræktighet og med kjendingssignal M. J. P. S. Crathorne var bygget i 1888, hadde sidste gang gjennomgaat besiktigelse av British Lloyd i mai 1914 og hadde klasse * 100 A. 1. i samme institution. Besætningen utgjorde 24 mand. Crathorne avgik den 10 november fra Baltimore med en ladning mel for Genua. Skibet var ved avreisen i enhver henseende i fuldt sjødyktig stand. Komparenten foreviste skibets journal og fremla et utdrag av samme forsaa vidt angik de paa reisen indtrufne begivenheter.

Journalutdrag: »Lørdag den 10 november avgik d/s. »Crathorne« fra Baltimore bestemt for Genua med en ladning mel. Skibet skal anløpe Norfolk for bunkers, samt Gibraltar for order.

Søndag den 11 november ankom Norfolk. Søndag den 18 november avgik Norfolk. Torsdag den 6 desember ankom Gibraltar. Søndag den 9 desember avgik Gibraltar, reisen forløp uten noget særskilt at bemerke, indtil mandag aften den 10 desember for hvilket nedenforstaaende journalutdrag følger.

Villajoyesa den 11 desember 1917.

Igaaraften kl. 11,40 blev skibet torpederet uten varsel og indenfor 3 mils grændsen av den spanske kyst. Kl. 11,27 emd. passeredes Villajoyesa fyr i misv. N.N.V. 3' av, samtidig forandredes kursen fra O.N.O. til O. $\frac{3}{4}$ N., man var i konvoy sammen med engelsk baat d/s. »Amatanga«, amerikansk d/s »Owasce« og engelsk d/s. »W. J. Ratck-

liffe«, førstnævnte skib var leder av konvoien og »Crathorne« efter denne (no. 2 i rækken). En tid før torpederingen var D/s. »Amatanga« kommet ut av sigte. Skibet blev torpedert om styrbord, midtskibs, antagelig lige mellem no. 2 rum og kjedelrummet. Eksplosionen var meget voldsom, og der kom en voldsom vandseile over broen og mitskibet, samtidig som skibet krænged meget over til bagbord, derefter over til styrbord. Kapteinen og 2den styrmand var paa broen. Der blev slaet stop i maskinen, samtidig som der blev git et langt stød i fløiten og skibet blev svinget ind mot land. Mandskapet kom til baatene, men styrbords baat var ganske smadret. Bagbords baat blev firet ned, men kom noget fult med agtertaljen saa adskillig vand kom i baaten inden man fik kuttet taljen og kun nogle faa mand kom i baaten. Skibet hadde da adskillig fart saa man var bange for at baaten skulde bli knust mot skibssiden.

Motorbaaten der stod paa no. 4 luge skulde sættes paa vand ved hjælp av no. 4 bom og vinch, men der var ingen damp, antagelig er dampledningen sprunget av eksplosionen. Og maatte man rigge op en talje. Prammen blev saa først sat paa vand og 6 mand gik i denne. Omsider fik man motorbaaten paa vand, kapteinen og de gjenværende 9 mand gik i denne. Man holdt sig i nærheten av stedet som skibet sank, til ut paa morgenen, da styrtes ind mot land for om mulig at finde, hvor de to andre baate var landet. Man fik se prammen laa paa land ved Villajoysa og styrede man ind dertil. Kapteinen blev av havnekapteinen anmodet om at komme iland og give rapport om torpederingen. Han hadde desuten sendt bud efter nærmeste norske konsul om at komme op, og gik man derfor iland med det mandskap som var i motorbaaten og baaten blev halet op paa stranden. Man hadde intet seet til livbaaten, men der var rygte om at to baate var landet længere ost paa kysten. Kl. 12,15 mdg. kom konsulen tilstede og blev det bestemt at vi skulde sendes til Alicante i eftermiddag. Der skal bemærkes, at omtrent samtidig som os, blev det amerikanske D/s. »Owasce« torpedert og var den i samme linie som os.

Alicante den 11te desember 1917 om eftermiddagen. Da vi i eftermiddag kom

paa toget for at reise hertil, traf vi sammen med mandskapet som hadde været i livbaaten. Det viste sig, der kun var 6 mand og er saaledes 2 fyrbødere dræbte, likeledes var en fyrbøder adskillig forbrændt. De omkomne er finner, Wilhelm Kosanan og August Hilanan. Den tilskadekomne var: David Herooner.*) Sidstnævnte var paa fyrdørken da eksplosionen indtraf, likeledes August Hilanan. Wilhelm Kosanan var i eksplosionseieblikket ifærd med at kaste aske.

Den syge mand blev tilbage under doktorbehandling i Benidorm, hvor de landet med livbaaten.

Utdraget sammenholdtes med skibsjournalen og viste sig i alt væsentlig at stemme overens med samme.

Komparenten henholdt sig til det i journalutdraget anførte og forklarte videre, at skibet var i convoi og blev pludselig torpedert. Mandskapet kom straks løpende til baatene og viste det sig at styrbords livbaat var ganske smadret. Alle mand gik da over til B.B. livbaat samtidig som motorbaaten skulle sættes paa vandet. Under nedfiringen av nævnte livbaat kom en oljetrøie ind i blokken saa taljen maatte kappes for ikke at miste baaten. Paa grund herav kom kun et faatal av mandskapet ned i baaten da denne drev bort. Der blev ropt til mandskapet i livbaaten at de skulde holde sig i nærheten av skibet. Derefter sattes prammen paa vandet og blev der rigget op en talje for at sætte ut motorbaaten. Da motorbaaten var nedfired laa skibet med fordækket i linje med vandet. Vi rodde et stykke fra skibet som gik ned med bougen først og inden det forsvandt stod det lodret i vandet. Vi ankom fra Alicante til Barcelona søndag morgen kl. 2 den 16 desember, mottat og indlogert av den norske konsul.

Hvem hadde vagt paa broen da torpederingen fandt sted?

»2den styrmand.«

Hvor befandt føreren sig?

»Paa broen.«

Er kapteinen sikker paa at torpedoen skrev sig fra en undervandsbaat?

*) Døde av sine brandsaar paa hospitalet i Alicante den 15de desember 1917.

»Ja.«

Hvor befandt Crathorne sig da den blev torpedert?

»2³/₄ mil av land og omtrent midt imellem Villajoyesa og Benidorm.«

Hvor lang tid hengik efter torpederingen før skibet sank?

»Omkr. 35 minutter.«

Naar blev det opdaget at 2 mand savnedes?

»Da man traf mandskapet som hadde gaat i livbaaten.«

Forlot komp. ulykkesstedet straks efter at skibet sank?

»Nei, man forblev paa stedet ca. 4 timer.«

Var Crathorne forsynt med nationalitetsmerke?

»Nei.«

Opserverte føreren vedkommende undervandsbaat?

»Nei, paa grund av mørket kunne intet sees.«

Var Crathorne forsynt med foreskrevne redningsmaterialer?

»Ja.«

Fik føreren reddet skibets papirer?

»Ja, de fleste.«

Fik besætningen reddet sine effekter?

»Nei, omtrent intet.«

Hvem forlot skibet sidst?

»Komparenten.«

Av hvem var Crathorne befragtet?

»Av den italienske regjering.«

Hvorledes var veiret?

»Pent men overskyet.«

Kan føreren gi opplysning om noget andet av interesse vedrørende ulykken?

»Kl. ca. 4 om morgenen hørtos og saaes en sterk kanonade længere ute som formentlig skrev sig fra kamp mellem u.baat og armert kofardifartøi eller krigsfartøi. Kanonaden varte ca. 1 time uten at skibene kunne opserveres paa grund av mørket.«

Oplæst og vedtat hvorefter føreren avtraadte.

Fremstod som

1 vidne Trygve Børresen, 27 aar gammel, hjemmehørende i Mandal, 2den styrmand paa Crathorne.

2 vidne Severin Svendsen, 39 aar gammel, bosat i Kristiansand S., 1ste maskinist paa Crathorne.

3 vidne Johan Olsen, 26 aar gammel, bosat i Kristiania, matros paa Crathorne.

Vidnerne blev alvorlig formanet til at forklare den fulde sandhet samt foreholdt edens betydning og den borgerlige straf, som de paadrar sig ved i nogen henseende at avvike fra sandheten. Vidnerne avtraadte undtagen

1ste vidne, 2 styrmand Børresen, og forklarte: Jeg hadde vagt fra kl. 7¹/₂ til 12 om aftenen den 10 desember. Vi gik i convoi langs den spanske kyst og holdt os indenfor 3 milsgrænsen. Vi tok peilinger og seilte efter kjending av land. Sidste fyr som peiltes var Villajoyesa. Straks efter skedde en voldsom eksplosion paa styrbords side som slynget en sterk vandsøile over midtskibet. Jeg opholdt mig paa broen sammen med kapteinen og rormanden. Da jeg saa at styrbords livbaat var knust ga jeg ordre til at saa mange som mulig skulle gaa i B.B. livbaat som blev nedfired. Under nedfiringen blev agterste talje uklar saa baaten blev halvfylld med vand og maatte taljen kuttet. Der blev ropt at alle gjenværende skulle gaa til motorbaaten som stod paa nr. 4 luke. Da der ikke var damp paa winchen maatte der opprigges en talje for at faa motorbaaten paa vandet, hvilket lykkedes. Der blev imidlertid sendt folk til prammen for at faa denne ut hvorefter den blev bemandet med seks mand. Den gjenværende del av mandskapet gik i motorbaaten, hvorefter Crathorne sank. Efter en tids ophold gik vi mot land delvis med motor og delvis med seil sökende efter de andre baate. Kommen til Villajoyesa saa vi prammen ligge paa stranden. Ved undersøkelse viste det sig at de seks mand i prammen var reddet, mens man ikke hadde nogen underretning om B.B. livbaat. Fra Villajoyesa fortsatte vi til Alicante og Barcelona.

Hvem har ført journalen?

»1ste styrmand.«

Hvor langt fra land fandt eksplosionen sted?

»Ca. 2¹/₂ mil fra den spanske kyst.«

Naar og hvor blev sidste stedsbestemmelse foretat?

»Ved Villajoyesa straks før sænkningen.«

Hvad anser vidnet som aarsak i ulykken?

»Torpedo.«

Blev skibet sænket uten varsel?

»Ja.«

Var vidnet opmerksom paa at nogen savnedes da besætningen gik i baatene?

»Nei.«

Var Crathorne forsynt med de foreskrevne redningsmaterialer?

»Ja.«

Fik besætningen reddet sine effekter?

»Delvis.«

Hvem forlot skibet sidst?

»Kapteinen.«

Hvor lang tid hengik efter eksplosjonen før skibet sank?

»Ca. 40 minutter.«

Kan vidnet gi opplysninger om noget andet av interesse vedrørende ulykken?

»4 à 5 timer efter sænkningen hørte vi kanonade i samme retning.«

Oplæst og vedtat hvorefter vidnet avtraadte.

Fremstod 2det vidne, 1 maskinist Svendsen og forklarte: Donkeymanden og jeg hadde vagt i maskinen fra kl. 8 til 12 om aftenen den 10 desember. Mellom kl. 11 og 12 hørte jeg et dumpt og voldsomt smeld, hvorved alle lamper slukkedes og vand strømmede ind baade oven- og nedenfra. Kommen paa dæk undersøkte jeg om hvorvidt de vakthavende fyrbøtere var paa dæk og blev det mig svart ja. Prammen og B.B. livbaat var imidlertid kommen paa vandet og ute av syne. Paa kapteinens forespørsel om alle var kommet op av maskinen svarte jeg ja. Jeg hjalp til at sætte motorbaaten paa vandet og gik i denne med det resterende mannskap til land og landede i Villajoyesa hvorfra fortsattes til Alicante og Barcelona.

Saa vidnet Crathorne synke?

»Ja.«

Hvad anser vidnet var aarsak til ulykken?

»Torpedo.«

Blev skibet sænket uten varsel?

»Ja, saavidt mig bekjendt.«

Blev maskinjournalen reddet?

»Ja.«

Hvem forlot skibet sidst?

»Kapteinen.«

Var vidnet opmerksom paa at nogen savnedes da besætningen gik i baatene?

»Nei, jeg trodde alle var reddet.«

Naar erfarede vidnet at 2 fyrbøtere savnedes?

»Under reisen fra Villajoyesa til Alicante.«

Hvorlænge blev motorbaaten paa ulykkestedet?

»Ca. 2 timer.«

Skyldes ulykken nogen feil, forsømmelse eller uforsigtighet av nogen?

»Nei.«

Kan vidnet gi opplysninger om noget andet av interesse vedrørende ulykken?

»Nei.«

Oplæst og vedtat hvorefter vidnet avtraadte.

Fremstod 3 vidne, matros Olsen, og forklarte, at han blev avløst ved roret kl. 10,30 em. for at gaa utkik paa bakken. Etter ca. et kvarters forløp saa vidnet et lys fra land om B.B. I det han skulle varsle vagthavende styrmand med klokken forandrede Crathorne kurs. Vidnet hørte en sterk susen i vandet antagelig om styrbord hvorefter fulgte en sterk eksplosion hvorved han blev kastet i luften. Paa grund av vand og røk kunde han ikke se broen. Han sprang til styrbords livbaat som var forsvundet, og sprang derfra over til B.B. for at være klar til at laare livbaaten og gik i denne sammen med 5 mand. Da en oljetrøie kom ind i taljen ved nedfiringen av livbaaten blev denne halvfull av vand hvorfor taljen blev kuttet fra dæk. For at undgaa at komme i kollisjon med et brændende amerikansk dampskib av samme convoi maatte vi ro hardt for at komme til land, mens Crathorne kom ut av syne. I vor baat befandt sig en finsk fyrbøter som var blitt saaret under eksplosjonen og bar vi ham i land paa landingsstedet hvorefter læge blev hentet.

Hvem var paa broen da eksplosjonen indtraf?

»Kapteinen, 2den styrmand, rormanden og utkiksmannen.«

Fik Crathorne noget varsel før eksplosjonen fandt sted?

»Nei.«

Hvorfra anser vidnet at den nævnte susen skriver sig?

»Antagelig fra torpedo.«

Fik besætningen reddet sine effekter?

»Nei.»

Var skibet forsynt med foreskrevne redningsmaterialer?

»Ja.»

Skyldes ulykken nogen forsømmelse eller uforsiktighet av nogen?

»Nei.»

Kan vidnet gi opplysninger om noget andet av interesse vedrørende ulykken?

»3 à 4 minutter efter at eksplosionen fandt sted paa Crathorne hørte og saa jeg en sterk eksplosion med efterfølgende ildhav paa det næstfølgende amerikanske skib i convoien. En av mandskapet paa det nævnte amerikanske dampskib fortalte mig at han hadde seet torpedoen som blev sendt mot det amerikanske skib.»

Oplæst og vedtat hyorefter vidnet avtraadte.

Journalutdraget blev derefter oplæst for 1—3 vidne hvilke samtlige erklærte, at de intet hadde at bemærke til sammes indhold.

Vidnerne av hvilke ingen hadde paahørt de andres forklaring blev derefter edfæstet.

Bisidderen hadde ved det passerte og protokolerte intet at bemærke.

Sjøforklaringen sluttetes.

(u.) W. Klouman.

(u.) O. Maukonen,

fører av ex. d/s. „Adour“.

D/S »Bard« (H. D. J. L.) av Brevik.

Regton nr.: 709, last: kul, ødelagt 11te december 1917 paa reise fra Glasgow til Hennebont. Omkommet: 7 mand.

Aar 1917 den 17de december avholdtes efter berømmelse sjøforklaring paa generalkonsulatet i London i anledning av d/s »Bard«s sækning ved en torpedo eller mine den 11te dennes.

Forretningen administrertes av vicekonsul Hjalmar Ohlsen og som bisiddere fungerte fhv. kaptein H. Stranger Sand og kaptein Johan K. I. Jacobsson, tidligere fører av d/s »Blaatind« av Aalesund.

Kaptein Otto Salvesen av Brevik fremstod og forklarte, at han var fører av d/s »Bard«

av Brevik, kjendingssignal H. D. J. L., drægtig 709 tons brutto, 400 tons netto, bygget av staal i Christiania i 1892, klasse 1 A 1 i Norsk Veritas, værdi og assurance ubekjendt.

Fartøiet, som tilhørte A/S »Furulund«, disponent Samuel Ugelstad, Brevik, og som hadde en besætning av 12 mand foruten føreren, var paa reise fra Glasgow til Hennebont med ca. 880 tons kul (værdi og assurance ubekjendt), da det den 11te dennes klokken 11 formiddag sank efter en eksplosion, forarsaget av mine eller en torpedo ca. 5 kvartmil nord nordost av Godrevys Head (nordost av Lands End). Kapteinen med 5 mand blev optat av en patrolbaat og landsat i St. Ives klokken 2 em. samme dag. 7 mand savnedes.

Da skibsjournalen var gaat tapt, fremlagde dep. en skriftlig fremstilling av begivenheten. Denne var saalydende:

Beretning

over d/s »Bard« av Brevik.

Søndag den 9de december beliggende i Glasgow med S/S »Bard« og bestemt til Hennebont med en ladning kul.

Klokken 9 formiddag fik lods ombord og avgik styrende efter hans kommando ut roveret og kvitterte samme klokken 12,30 samme dag.

Styrte derefter Admiralitetets kurser og intet særskilt at bemærke før den 11te december, man befandt sig da ca. 5 kv.mil NNO av St. Ives fyr. Klokken 11 formiddag samme dag var der en forfærdelig eksplosion, hvorav fartøiet sank øieblikkelig ca. 15 sekunder. Det var ingen tid til at laare baatene og alle som var paa dæk kom i sjøen. Seks mand blev optat av en passerende steambaat og sat ombord i en patrolbaat som landet os i St. Ives. Resten av mandskapet 7 i tallet antages druknet.

Vinden var hele tiden løi N.ostlig, liten sjø.

London den 14de december 1917.

Otto Salvesen (sign)

fører av s/s »Bard«.

Kapteinen henholdt sig til denne fremstilling og forklarte videre, at han netop hadde