

last boat drill was also held, about a month ago.

13. In the witness's opinion, the cause of the casualty was an explosion of a torpedo.

The evidence was read over and acknowledged whereupon the witness retired.

The witnesses, none of whom had heard the evidence of the others, thereupon confirmed their evidence on oath.

The Maritime Declaration was terminated.

E. M. Clason Dahne,  
Vice Konsul.

D/S »Garm« (W. L. C. J.) av Risør.

Reg.ton br.: 725, last: kul, ødelagt 25de august 1917 paa reise fra Garston til Rouen. Omkommet: 1 mand.

Aar 1917 den 29de august avholdtes efter berømmelse sjøforklaring paa generalkonsulatet i London i anledning av d/s »Garms« sækning den 25de s. m.

Forretningen administrertes av generalkonsul W. Eckell, og som bisiddere fungerte fhv. skipsreder H. Stranger Sand og fhv. skipsfører Johannes Johannessen.

Kaptein Einar Svendsen, av Risør, fremstod og forklarte, at han var fører av d/s »Garm« av Risør, kjendingssignal W. L. C. J., drægtig 725 tons brutto og 310 tons netto, bygget av staal i Holland i 1915, klassificeret i Bureau Veritas, sandsynligvis med høieste klasse, værdi og assurance ubekjendt.

Fartøiet, som tilhørte et aktieselskap med herr Alexander Prebensen, Risør, som disponent, og som hadde en besætning av 13 mand foruten føreren, var paa reise fra Garston til Rouen med 885 tons kul (værdi og assurance ubekjendt), da det den 25de august sank efter en eksplosion, som maa skyldes enten torpedo eller mine, 7 à 8 kvartmil øst nordost av Start Point.

Da skibets dagbøker, likesom alle papirer gik tapt, fremlagde dep. en skriftlig beretning av følgende indhold:

D/S »Garm« avgik fra Garston den 22de august 1917 vel bemandet og i fuld sjødygtig stand lastet med kul ca. 885 tons bestemt for Rouen via Falmouth for nærmere seilingsorder. Reisen paabegyndtes klokken 4 efter-

middag styrende ut farvandet efter lodsens kommando. Klokken 6 eftermiddag samme dag kvitertes lodsens ved Bar Fyrskib.

Reisen fortsattes styrende efter ærholte seilingsorder i Liwerpool. Vinden var da sydlig frisk kuling. Der fortsattes uten noget at bemærke til fredag 24de. Da vinden i løpet av natten hadde øket til sterk storm fra vest med voldsom hav. Klokken 8,30 fik skibet en braatsjø over der skyllet styrbords livbaat overbord, som hang utsvinget i daverne.

Reisen fortsattes til Falmouth vor ankom klokken 4,30 fm. den 25de klokken 7,30 fik videre seilingsorder og man fortsatte da reisen klokken 9,45 fmd. Styrende efter seilingsorder.

Klokken 5 eftermiddag passertes Start Point i N.N.V. misvisende ca.  $\frac{3}{4}$  minut av. Kursen sattes da O.N.O. misvisende.

Klokken 6,10 eftermiddag rammedes skibet av en torpedo eller mine paa styrbords side i agterkant av broen. Eksplosionen var saa voldsom at dækket i salongen sprang op, stormasten brækkede, agterluken sprængtes op, saa der var en masse kul paa begge sider av luken. Dækket om b. b. var fullstændig under vand øieblikkelig efter torpedoen rammet.

Da torpedoen rammet var 2den styrmand J. Keyser paa vagt og matros Monsen ved roret. I maskinen var 1ste mester H. Andersen paa vagt.

Kapteinen gik ned av broen ca.  $\frac{1}{2}$  time efter Start Point var passeret, og sat i salongen ved bordet og skrev da torpedoen rammet. Blev av eksplosionen slængt i taket ifølge med alt som i salongen var, da jeg fattet mig selv igjen saaes at salongdækket var brukket op og en masse vand og kul i salongen. Jeg løp da øieblikkelig paa dæk og anmodet alle mand om at komme til livbaaten. Livbaaten hang utsvinget i daverne surringerne blev kuttet man laarte da baaten til vandlinjen. Da maskinen ikke var ganske stop fyltes livbaaten halv av vand fra sirkulationspumpen 11 mand gik i baaten. Da resten av besætningen ikke kunde sees, hugget man av faarløperen for at komme klar skibssiden; men i samme øieblik skar livbaaten under med baugen og gik rundt og blev liggende med kjølen op. Alle mand kom da i sjøen; men kom op paa baathvælv

igjen, ved undtagelse av matros Harald Pedersen, Tromsø, som sank et stykke fra livbaaten.

De tre øvrige av besætningen hoppet i sjøen og blev ca. 10 minutter efter »Garm» sank tat op av en patruljebaot, ca. 25 minutter senere blev de av mandskapet paa baathvælv et optat av samme patruljebaot, og blev alle bragt iland i Brixhavn klokken 8 samme aften.

S/S »Garm» sank efter 7 minutter efter at ha faat den anden torpedo. Paaværende sted var ca. 8' ONO fra Start Point.

Alle mand hadde faat sine livredningsvester utdelt da skibet gik fra Liverpool.

(tg.) Einar Svendsen  
fører av S/S »Garm».

Dep. henholder sig til det i beretningen anførte og tilføier paa forespørsel, at den omkomne matros Harald Pedersen var omkring 27 aar gammel. Han kunde neppe svømme. Han hadde redningsvesten i haanden, før han gik i baaten, men har formodentlig ikke faat tid til at faa den paa sig. Man gik ikke i konvoi. Der hadde vistnok ikke været anledning til at faa ny redningsbaot i Falmouth. Den gjenværende kunde ta 20 mand. Mens de laa paa baathvælv et, skedde en ny eksplosion forut i agterkant av bakken, dep. vet ikke paa hvilken side. Der stod op en høi søile av røk og vand, og straks efter sank skibet. Der var regnbyger indimellem, frisk vestlig bris og litt sjø. Da der var to eksplosioner, antar dep., at skibet er blit torpedert. Tre av besætningen blev let skadet og var under lægebehandling i Brixham.

Oplæst og vedtat, hvorefter dep. fra- traadte.

Vidnerne fremstod, nemlig:

1. 2den styrmand Jacob Neddegoddal Keyser, 25 aar, av Risør.
2. maskinist Hartvig Andersen, 34 aar, av Tjøme.
3. matros Alfred Monsen, 39 aar, av Bergen.

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

1ste vidne, 2den styrmand Keyser, som forklarte, at han ved leiligheten hadde vagt. Der var omtrent ingen vind, men litt sjø agtenfra, litt paa styrbords laaring. Det var nogenlunde sigtbart, men med regnbyger. Man kunde se land hele veien indover.

Vidnet var gaat ned i bestiklugaren, som laa ret under broen, for at se, hvordan kursen gik indover, opholdt sig der høist to minutter og skulde netop aapne bakbords dør, da der indtraf en voldsom eksplosion, saa vidnet blev kastet ut av døren. Eksplosionen indtraf om styrbord mellem midtskibet og agterluken. Stormasten gik av, og styremaskinen og rattet knustes, efter hvad rormanden fortalte. Skibet krænget over til bakbord. Vidnet saa kapteinen løpe agterover til bakbords baot og fulgte efter. Baaten blev sat paa vandet, men ved nedfiringen kom bougen først i vandet, saa baaten blev halvfuld av vand. Da 11 mand var kommet i baaten, svinget denne op mot sjøen og gik rundt, saa alle faldt i vandet. Alle kom op paa baathvælv et undtagen matros Harald Pedersen, som i befipelsen hadde kastet sin redningsvest paa dækket, og som ikke kunde svømme. Tre mand hadde hoppet overbord fra »Garm». Da de ti hadde været paa hvælv et 5—6 minutter, skedde en ny eksplosion ombord, dennegang forut, mellem lampeskapet og forluken, saa det ut til, om bakbord, og skibet sank straks. En britisk patrolbaot hadde man om styrbord, litt agtenfor tvers, 1½ à 2 kvartmil borte, styrende i samme retning. Da den anden eksplosion indtraf, hadde »Garm» snud sig. Maskinen var ikke blit helt stoppet, men gik ganske sagte. Efter at »Garm» var sunket, kom patrolbaaten og bjærget først dem, som laa i vandet og derefter alle paa baathvælv et. Man saa hverken før eller efter eksplosionerne noget mistænkeligt i vandet. Da den anden eksplosion indtraf, var de paa baathvælv et godt stykke fra skibets agterende, saa langt borte, at man ikke kunde høre, at det smaldt. Patrolbaaten fløi rundt omkring, men skjøt ikke. Ombord i patrolbaaten fortaltes, at et spansk dampskib var blit torpedert en time før, hvorved blot 1 mand var blit bjærget.

Oplæst og vedtat, hvorefter vidnet fra- traadte.

2det vidne, maskinist Andersen, fremstod og forklarte, at han ved leiligheten hadde vakt i maskinen og stod og holdt i paasløpningen, da eksplosjonen indtraf. Vidnet stængte av dampen, men maskinen kan ikke være blit helt stoppet, da man saavidt kunde mærke, at den gik, da man kom i baaten. Vidnet blev staaende et øieblik, idet han trodde, at hoveddampørret var sprunget, men saa kom en vandsoile styrtende ned i maskinrummet gjennom skylight og dører, og da skyndte vidnet sig op. Vidnet ved ikke, hvordan fyrbøteren kom op. Vidnet saa ingen u-baat og ingen miner. Da livbaaten gik rundt og alle kom i vandet, grep matros Pedersen fast i vidnets ben, og de gik begge under to gange. Da de anden gang kom op, kom de fra hinanden, og Pedersen sank. Vidnet tør ikke ha nogen mening om, enten eksplosjonen skyldes mine eller torpedo. Senere, da man var kanskje en 5 à 6 baatlængder fra skibets agterende, saa vidnet en soile av damp og vand staa op fra forskibet. Der var intet smæld. Vidnet føler sig sikker paa, at eksplosjonen ikke skyldes ansamling av gas fra kullene. Lasterummene var godt ventilert.

Oplæst og vedtat, hvorefter vidnet fra-traadte.

3die vidne, matros Monsen, fremstod og forklarte, at han ved leiligheten stod tilrors, styrte efter kompasset. Vidnet hadde intet specielt seet eller hørt, før eksplosjonen indtraf. I det øieblik var vidnet alene paa broen, idet 2den styrmanden kanskje 5 minutter før var gaat ned, formodentlig i bestiklugaren. Der var ingen utkiksmann. Saadan brugtes ikke om dagen. Eksplosjonen var saa voldsom, at rat og styremaskinen blev kastet op i luften. Vidnet løp straks ned fra broen, hentet sin redningsvest og løp til baaten som da var kommen paa vandet og som straks efter gik rundt. Vidnet forblev derfor ombord i »Garm«, og stod agter om styrbord. Efter 10 à 15 minutter kom der et nyt støt forut. Skibet rystet, men paa grund av midtskibsbygningen kunde vidnet ikke se virkningerne av denne eksplosion. Derefter sank skibet hurtigt, og vidnet hoppet overbord, og blev efter ca. 15 minutters forløp optat av patrolbaaten.

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 paahørt hinandens forklaringer, blev derefter edfæstet.

Bisidderne finder intet at anmærke.

Forretningen avsluttet.

Waldemar Eckell. (sg.)

H. Stranger Sand (sg.)

Johannes Johannessen (sg.)

D/S »Frigga« (J. P. D. N.) av Bergen.

Reg.ton br.: 1046, last: kul, ødelagt 25de august 1917 paa reise fra Port Talbot til St. Servan. Omkommet: ingen.

Aar 1917 den 29de august avholdtes efter berammelse sjøforklaring paa generalkonsulatet i London i anledning av d/s »Frigga«s sækning den 25de s. m.

Forretningen administrertes av general-konsul Eckell, og som bisidderne fungerte flv. skibsfører H. Stranger Sand og flv. skibsfører Johannes Johannessen.

Kaptein Peter Christian Brandt, av Hurum, fremstod og forklarte, at han var fører av d/s »Frigga« av Bergen, kjendingssignal J. P. D. N., drægtig 1046 tons brutto, 647 tons netto, bygget av staal i Bergen i 1900, klasse 1 A 1 i Norsk Veritas, værdi og assurance ubekjendt.

Fartøiet, som tilhørte A/S »Inger«, disponent Jacob Kjøde, Bergen, og som hadde en besætning av 15 mand foruten føreren, var paa reise fra Port Talbot til St. Servan med 1435 tons kul (værdi og assurance ubekjendt), da det den 25de august klokken 11,35 aften 20 kvartmil syd til øst 1/2 øst av Portland Bill sank efter en eksplosion, som efter dep.s mening var foraarsaget av en torpedo.

Da skibets dagbøker likesom alle papirer gik tapt, indleverte dep. en skriftlig beretning av følgende indhold.

#### Utdrag

over reisen fra Port Talbot til Sant Servan for D/S »Frigga« av Bergen.

Onsdag den 22de august klokken 10 fmd. avgik d/s »Frigga« av Bergen fra Port Tal-