

den indgivne skriftlige beretning, bekræftet sammes rigtighed og havde intet videre at tilføje.

Oplæst og vedtat.

Vidnerne, efter at være blit gjort bekendt med edens betydning, edfæstedes og avtraadte.

Besidderne havde intet at bemærke.

Sjøforklaringen avsluttedes.

(teg.) C. Blanner,  
fung. vicekonsul.

(teg.) Endre Ellingsen. (teg.) D. Wiese.

#### D/S „Thelma“ (M.D.T.S.) av Grimstad

Reg.ton br. 1351, last: Kul, ødelagt 6te april paa reise fra Tyne Dock til Rouen. Omkommet: 1 mand.

Aar 1917 den 16de april avholdtes efter berammelse sjøforklaring paa generalkonsulatet i London i anledning av d/s «Thelmas» forulykkende den 6te s. m.

Forretningen administrertes av general-konsul W. Eckell, og som bisiddere fungerte kaptein J. W. Bie, senest fører av skib «Hero» av Kristiania, og kaptein S. V. E. Falch, tidligere fører av d/s «Vidar» av Fredrikshald.

Kaptein Gunnar Theodor Thorsen, av Høivaag, fremstod og forklarte, at han var fører av d/s «Thelma» av Grimstad, kjendingssignal M.D.T.S., drægtig 1351 tons brutto, 810 tons netto, bygget av jern i West Hartlepool i 1886, klasse 1 A 1 i Norsk Veritas, værdi og assurance ubekjendt.

Fartøiet, som tilhørte A/S Dampskib Thelma, disponent O. T. Tønnevold, Grimstad, og som hadde en besætning av 15 mand foruten føreren, var paa reise fra Tyne Dock til Rouen med 1840 tons kul (værdi og assurance ubekjendt), da det den 6te april 4 kvartmil syd  $\frac{3}{4}$  vest av Ower fyrskib enten støtte paa en mine eller blev torpedert.

Da fartøiets dagbøker er gaat tapt, indleverte deponenten en skriftlig beretning av følgende indhold:

Portsmouth 7—4—1917.

Raport over S/S «Thelmas» reise fra Tyne Dock til dens undergang 6/4—1917.

Dampskibet Thelma av Grimstad, afgik fra Tyne Dock 1—4—1917 klokken 10 formiddag med en ladning kul ca. 1840 ton, bestemt for Rouen.

Skibet var i enhver henseende i sjødygtig stand. Dybg. forud 18' 3" og Agter 18' 4". Skibets to livbaader blev som vanlig udsvinget ved afgang fra land. Man havde lods ombord for at tage skibet til Yarmouth Read. Vinden Nordlig, sterk storm med snebyger.

Styret efter lodsens anvisning indtil man klokken 4 eftermiddag  $\frac{3}{4}$  ankrede paa Yarmouth Rd.

Tirsdag  $\frac{3}{4}$  17. Klokken 6,30 formiddag skiftedes lods. Klokken 8 formiddag fortsattes efter dennes anvisning indtil man klokken 7 $\frac{1}{4}$  eftermiddag ankredes i Southend for examination.

Onsdag  $\frac{4}{4}$  17. Klokken 7,30 formiddag blev skibets papirer undersøgt og fik samtidig instruktioner av Brittiske patruljebaad, om reisen sydover, samt ordre at gaa til St. Helens Rd. for ordre. Reisen fortsattes efter lodsens anvisning indtil man klokken 1 eftermiddag kvitterede lodsens paa Downs Rd.

Efter at lodsens var kvitteret sloges fuld fart i maskinen. Straks derefter kom maskinisten og meddelte, at stempelstangen paa luftpumpen var brukket, hvorfor man øieblikkelig maatte ankre. Stempelstangen blev taget op, og sendt til Dover for reparation.

Thorsdag  $\frac{5}{4}$  17. Fik ombord stempelstangen til luftpumpen ved middagstid repareret, og klokken 4 eftermiddag fortsattes reisen, og fulgte nøie de instruktioner man fik af de Brittiske patruljebaader. Klokken 12 midnat passerte Beaty Head dist. 2' af. Styret derefter misv. W.  $\frac{1}{4}$  N.

Fredag den  $\frac{6}{4}$  17 klokken 4,50 fm. hørtes en voldsom explosion forud, antagelig mine eller torpedoskud.

Bakken og no. 1 luke blev delvis reven op, og skibet begyndte straks at synke, samt krænge sterkt over til bagbord.



Alle mand gik øieblikkelig i skibets livbaader, men matros Petter G. Mathisen fra Arendal savnedes.

Det antages at han blev dræpt under eksplosionen, da han havde frivagt, var tilkøis og den eneste i matroslugaren.

Istestyrmand T. M. Knudsen hadde vagt og var paa kommandobroen. Matros Bjarne J. Housland var tilrors og matros Nelson var paa utkik paa bakken. Ingen av dem hadde seet noget til Undervandsbaad eller mine. «Thelma» sank klokken 4,58 formiddag ca. 4' S  $\frac{3}{4}$  W af Owers fyrskib.

Vinden var frisk fra SW med endel sjø. Klokken 5,20 formiddag blev man optaget af en Brittisk torpedojager og landsat i Portsmouth.

G. Th. Thorsen,  
fører.

Dep. henholder sig til det i beretningen anførte og tilføier paa forespørsel, at han ikke kan uttale sig om, enten eksplosionen skyldes mine eller torpedo. Der var blit rapportert, at der fandtes undervandsbaater i kanalen. Saavidt man kunde forstaa, fandt eksplosionen sted forut i bunden av skibet. Man antok at befinde sig ca. 10 kvartmil fra, hvad der var opgit som «dangerous area», antagelig paa grund av miner.

Oplæst og vedtat, hvorefter deponenten fratraadte.

Vidnerne fremstod, nemlig

- 1) styrmand Tjøstel Myhre Knudsen, 34 aar av Grimstad.
- 2) maskinist Samuel Tellefsen, 25 aar, av Hesnes pr. Grimstad.
- 3) matros Nils Elis Nilsson, 26 aar, av Høgby, Kalmar län.
- 4) letmatros Bjarne Johnsen, 17 aar, av Hausland, Fjære

og edens betydning blev foreholdt dem, hvorefter de fratraadte, undtagen

Iste vidne, styrmand Knudsen, som forklarte, at han ved leiligheten hadde vakt paa broen. Omtrent 10 minutter paa 5 om morgenen fandt der pludselig en eksplosion sted, antagelig ret forut. I fyrbøterlugaren forut om babord var to fyrbøtere, som begge kom ut gjennom tømmermandsverkstedet, som laa i midten. Den ene hadde faat ansigtet op-

revet, den anden kom ut barbent, hadde ligget med skoene paa og kunde ikke faa dem med. Om styrbord under bakken var matroslugaren. Her laa matros Petter G. Mathisen, som ingen ombord har set noget til efter eksplosionen. I agterkant av bakken om styrbord laa en matros og kokken, og de slap begge uskadt fra det. Ved eksplosionen faldt vidnet forover og fik en hel del vand og kulstøv i øinene. Vidnet og rormanden sprang ned, og baatene, som var i god stand og forskriftsmæssig utstyrt, blev laaret ned. Der var frisk vind fra sydvest og litt sjø. Før baatene laaredes, hadde vidnet stængt av dampen fra dækket. Maskinisten stængte visst samtidig. Da man var kommet i baatene, savnet man Mathisen. Skibet, som hadde krænget sterkt over til babord, sank saasnt baatene var kommet klar. Vidnet antar, at Mathisen er dræpt øieblikkelig. Man saa to trawlers og en destroyer litt indenfor og rodde hen til dem og blev tat op av krigsskibet. Da eksplosionen fandt sted, begyndte det at lysne. Vidnet hadde intet mistænkelig set.

Oplæst og vedtat, hvorefter vidnet fratraadte.

2det vidne, maskinist Tellefsen, fremstod og forklarte sig i fuld overensstemmelse med foregaaende vidne.

Vidnet fratraadte.

3dje vidne, matros Nilsson, fremstod og forklarte, at han ved leiligheten stod paa utkik paa bakken. Han hadde passet godt paa, men hadde intet mistænkelig set. Pludselig skedde der en eksplosion forut, og vidnet, som hadde staaet forut paa bakken om styrbord, blev slynget op i luften og faldt ned paa rækverket om styrbord. Vidnet kom sig ned paa bakken, tænkte paa at gaa ind i skansen for at se, om der var nogen der, men følte, at han holdt paa at tape bevissheten, gik midtskibs og var med om at laare ned baatene. Man var netop kommet fra siden med baatene, da skibet sank.

Oplæst og vedtat, hvorefter vidnet fratraadte.

4de vidne, letmatros Johnsen, fremstod og forklarte sig i fuld overensstemmelse med de foregaaende vidner.



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. nr. 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 nedfired 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