

Nærmere oplysninger om de savnede haves ikke, men de var samtlige paamønstret i Swansea 4de januar 1918.

Kapteinen mener, at «Fantoft» sandsynligvis har været angrepet av en undervandsbaat. Hadde den stødt paa en mine vilde formentlig de to første baater i konvojen være stødt paa først. Han har dog ingen undervandsbaat set.

Den norske s/s «Herdebred» og den franske «Phryné» tilhørende Compagnie Auxiliaire Maritime de Transports, formentlig i St. Nazaire; fører, kaptein Le Qö, utsatte sig selv for stor fare ved at stoppe og ta til sig endel av «Fantoft»s mandskap. Føreren av disse skibe har efter kapteinens mening gjort sig fortjent til en offentlig paaskjønnelse.

Alt besætningens tøj blev tapt ved katastrofen.

Oplæst og vedtat.

Fremstod 1ste vidne, Sigurd Lofthaas, 49 aar gammel, 1ste styrmand paa «Fantoft» som forklarer, at det er ham som har forfattet journaloptegnelsen, og at han henholder sig til hvad der staar deri.

Vidnet saa ingen undervandsbaat, men han mener at «Fantoft» maa ha været angrepet av en saadan, idet «Fantoft» fulgte i kjølvandet av en betydelig større baat, som, hvis det hadde været en mine, sandsynligvis hadde blit rammet først. «Fantoft» gik med henved 8 mils fart da katastrofen skedde. Vidnet saa intet til nogen av de forsvundne sjømænd.

Oplæst og vedtat.

Fremstod 2det vidne, Olaf Johan Martinussen, 30 aar gammel, hjemmehørende i Bergen, 1ste maskinist paa «Fantoft», som forklarer at han var i maskinen da eksplosionen skedde. Vidnet blev slængt fra maskinbænken ned paa maskindærken. Støtet var meget voldsomt og kom antagelig fra utsiden; — maskinen «stogget» et øieblik og begyndte saa atter at arbeide. Ingen av vagten i maskinen omkom; maskinassistent Pedersen var i messerummet og fyrbøter Wetten var forut i lugaren, da eksplosionen skedde. Vidnet stop-

pet maskinen like efter støtet og sprang saa til b.b. livbaat.

Oplæst og vedtat.

Fremstod 3dje vidne Fredrik Kristensen, 22 aar gammel, hjemmehørende i Uglehuset (Danmark), matros ombord paa «Fantoft», som forklarer at han var utkiksmænd da eksplosionen skedde. Han saa hverken mine eller undervandsbaat. «Fantoft» gik like i kjølvandet paa et andet skib som nr. 3 i konvojen.

Oplæst og vedtat.

Bisitterne har intet at bemerke.

Vidnene edfæstedes.

Forretningen avsluttet.

(Sign.) Oskar Olsen, (Sign.) O. Bjønness,
(fører av «Oddborg»).

(Sign.) Arne Hammer,

(konsul).

D/S «Saga» (H. D. K. N.) av Kristiania.

Reg.ton br.: 1142, krigsforlist (minesprængt) 2 eng. mil av Sunderland 14de februar 1918 efter at være rekvisitionert av den britiske regjering.

D/S «Bør» (M. K. L. T.) av Kristiania.

Reg.ton br.: 1149, last: kul og alluminiumspulver, ødelagt 21de februar 1918 paa reise fra Tyne til Kristiania. Omkommet: 1 mand.

Aar 1918, den 23de februar, avholdtes efter berømmelse sjøforklaring i Leith paa det norske konsulat i anledning av, at d/s «Bør» av Kristiania blev sænket av en torpedo den 21de ds.

Forretningen administrerter av konsul J. T. Salvesen og som bisittere fungerte:

Fhv. skibsfører B. M. Nilsen, bosat i Leith og

Skibsfører T. J. Julinsen, fører av d/s «Borg» av Reykjavik.

Kaptein John Sundby av Kristiania fremstod og forklarte, at han var fører av d/s «Bør» av Kristiania, kjendingssignal M. K. L. T., drægtig 1149 tons brutto og 665.98 tons netto, bygget av staal i Kristiania 1914, klasse A 1 i Norsk Veritas. Værdi og assurance ukjendt.

Fartøiet, som tilhørte a/s «Ganger Rolf» med bestyrende reder Fred. Olsen & Co. i Kristiania, og som hadde en besætning av 18 mand med føreren, var paa reise fra Tyne til Kristiania via Arendal med ca. 883 tons kul og 520 tons aluminium pulver, da det den 21de ds. blev torpedert paa 55° 27' N, 10° 9' W.

Da dagboken var gaat tapt, fremla føreren en av ham skreven beretning; denne var saalydende:

«Torsdag 21de februar 1918 kl. 4 $\frac{1}{2}$ efterm. avgik d/s «Bør» fra Tyne bestemt til Kristiania med en ladning bestaaende av ca. 883 tons kul, samt 520 tons aluminium pulver, det sidste indlastet i Rouen, dypgaaende forut 15'3" agter 15'0". Kl. 3 efterm. kviterte lodsens ved Pieren og sluttede straks til konvoiens leder, idet man holdt denne lidt om babord. Frisk Sw-lig vind med en del høi, krap sjø. Kl. 7 $\frac{1}{4}$ efterm. samme dag indtraf pludselig en voldsom eksplosion i forkant av agterrommet. Skibet var et øieblik indhyllet i kul og aluminiumstøv, samtidig som damp trængte ind i maskinrummet i større mængder. Skibet saaes da hurtig at synke med agterskibet. Der blev straks av vakt-havende 2den styrmand, Sverre Slemdahl, slaat vel i maskinen, hvorefter han sprang til hurtiglukkeren, men holdt da allerede 2den maskinisten, Trygve Jørgensen, paa med at stænge denne. Samtidig kom ogsaa kapteinen, der i eksplosionsøieblikket opholdt sig i salongen til og paasaa, at denne blev stængt.

Mandskaperne var imidlertid gaat igang med at sætte ut sine respektive baater, motorbaaten om babord og styrbord livbaat. Da kapteinen fra hurtiglukkeren kom over paa styrbord side var allerede styrbords baat paa vandet. Han gik derfra over paa babord side og bad mandskapet ta det med ro, da det syntes som skibet sank ganske sagte. Gik derfra over paa styrbords side igjen for at se hvorledes det gik her. Han saa da, at livbaaten skar ut fra siden med taljene endnu ikke huket ut og fangelinene endnu fast. Det var da saavidt man kunde se 2 eller 3

mand i baaten. Han antok, at den vilde gaa rundt og gav straks ordre til de resterende at gaa til reservebaaten. Sprang selv straks over til babord side og gav ordre til motorbaaten, som da var paa vandet, at sætte av og redde mandskapet fra styrbords livbaat, hvilken ordre straks blev befulgt. Reservebaaten blev imidlertid straks sat paa vandet. Kapteinen foretok nu en runde for at se efter at ingen var igjen ombord. Han saa da styrbords livbaat ligge langs siden endnu fast i den ene talje, men med tre mand i, klar til at sætte av. Han hentet derpaa en kuffert med en del papirer, hvorefter reservebaaten satte av. Journalen og kapteinens kassebok gik tapt, likesom heller ikke mandskapet fik reddet nogen av sine effekter. Efter at reservebaaten hadde sat av med de resterende av mandskapet gaves ordre til at ro i agterlig retning for om mulig at undersøke om nogen laa i vandet, da der intet saaes til motorbaaten. Efterat ha rodd en stund i denne retning blev man praiet av en av eskortens vagtskibe, men da det saa ut til, at «Bør» ikke sank noget mere, gaves ordre til at ro mot «Bør» igjen. Trawleren optok derpaa besætningen fra styrbaard Livbaat, hvorefter den igjen satte ned mot reservebaaten, kastet en line ombord og gav ordre til øieblikkelig at komme ombord, hvilket ogsaa blev gjort. Kommet ombord i trawleren blev dennes chef av kapteinen anmodet om at gaa op i nærheten av «Bør» samtidig som han gjorde opmerksom paa, at en tredje baat var sat paa vandet. Chefen svarte imidlertid, at dette kunde han ikke gjøre da det var mot konvoichefens ordre, hvorpaa trawleren satte fuld fart paa. Efter en stunds forløp fik man ogsaa melding om at motorbaatens besætning var optat av en anden trawler. Alle de reddede forblev ombord i trawleren til næste dags morgen, fredag 22de februar kl. 9 $\frac{1}{2}$ form. da de blev landsat i Leith. Ved optællingen av mandskapet her viste det sig, at en mand, Leif T. Dahlin, var savnet.

Maskinist O. Nilsen, som hadde kommandoen over motorbaaten forklarer, at

han straks han fik ordre, satte av og rodde agterover. Han hørte da skrik og rodde i retning av disse, saa ogsaa en mand ligge i vandet og var nær ved ham, da en stor sjø kom og efter denne saaes intet mere til manden.

Redningsbaaten blev efter ordre fra de reddende skibe latt i drift.

Kapteinen henholdt sig til den skriftlige fremstilling og forklarte, at han var i salongen da eksplosionen hørtes, løp da op paa broen og fandt, at 2den maskinisten allerede hadde holdt paa at stænge hurtiglukkeren. Med hensyn til den omkomne sjømand bemerkes, at han ikke saa ham falde overbord, samt at den livbaat, han var ombord i skar ut fra skibssiden og fyldtes med vand, og da jeg trodde at den skulde kandre, gav jeg ordre til de resterende mandskaper, som skulde i denne baat, at gaa til reservebaaten. Baaten rettet sig imidlertid, og tre mand som skulde i denne, ikke hadde hørt min ordre at gaa i reservebaaten, gik ombord i styrbords livbaat efter at den igjen var kommen til skibssiden. Man saa ingen undervandsbaat, men det antages, at det er en utskutt torpedo, som har truffet den del av fartøiet (forkant av agterrum), hvor aluminiumet var, og at dette har dæmpet eksplosionen, da jeg paa min runde, førend jeg gik i livbaaten, saa ned i maskinrummet og saa ikke, at noget vand var trængt ind der, og det elektriske lys fungerte fremdeles. Jeg la da ogsaa merke til, at skibet var sunket ned til rælingerne. Efter min runde sprang jeg gjennom salongen og fik med mig en haandkuffert indeholdende en del papirer og gik da ombord i reservebaaten paa bakbord side. Alle livbaatene med undtagelse av motorbaaten, blev overlatt til sin skjæbne ifølge ordre fra eskortskibet, som tok os ombord. Motorbaaten blev slæpt et stykke, men paa grund av stormen brak slæperen, og baaten gik i drift. Man nød ombord i redningsskibet en meget god behandling.

Oplæst og vedtat.

Komparenten avtraadte og fremstod:

1. vidne, 2den styrmand, Sverre Stendahl, født 10de mai 1889, hjemmehørende i Kristiania.
2. vidne, 2den maskinist Trygve Jørgensen, født 28de mars 1895, hjemmehørende i Mandal.
3. vidne, Torstein Skoug Johannessen, matros, født 6te november 1899, hjemmehørende i Røken pr. Kristiania.
4. vidne, Georg Wold, letmatros, født 27de februar 1900, hjemmehørende i Røken pr. Kristiania.

Vidnerne blev gjort bekjendt med edens betydning.

Vidnerne avtraadte med pndtagelse av:

1ste vidne, Stendahl, som forklarte, at han var paa broen, da begivenheten indtraf. Der var tre handelsfartøier i konvoien eskortert av en torpedobaat og to armerte trawlere med en leder. Der var en mand paa utkik paa broen. Der holdtes skarp utkik, men intet kunde sees før eksplosionen. Det var maaneskin med litt disig luft. Fartøiet blev truffet ved forkant av nr. 3 luke. Med hensyn til den omkomne sjømand, Leif Dahlin, kunde han intet uttale, da han opholdt sig paa bakbord side, ved motorbaaten; han saa ikke skibet synke.

Han forklarte sig iøvrig i overensstemmelse med føreren og tilføiet, at kapteinen gav ordre til at motorbaaten skulde gaa og søke efter den forulykkede mand og alt mulig blev gjort for at redde denne.

Oplæst og vedtat.

Vidnet avtraadte og fremstod:

2det vidne, Jørgensen, som forklarte, at han var paa vakt i maskinrummet, da eksplosionen indtraf. Jeg sprang da øieblikkelig op og stængte av dampen med hurtiglukkeren. Damprøret var sprunget som følge av rystelsen ved eksplosionen og maskinrummet blev fuldt av damp. Derefter løp jeg til bakbords livbaat som man holdt paa at sætte ut. Vi hørte da et skrik og fik da ordre av kapteinen at ro akterover for at bjerge den

overbordfaldne. Vi saa ham et kort stykke forenom livbaaten, men da vi kom nærmere var han forsvunden. Litt efter at man hadde opgit haab om at finde ham kom et av eskortskibene op til siden av vor baat og tok os ombord. Livbaaten blev tat paa slæp, men gik senere i drift. Vi kom ombord i trawleren kl. 8 og omkring $\frac{1}{4}$ time senere saa jeg «Bør» synke med agterenden først. Han hadde intet yderligere at forklare.

Oplæst og vedtat.

Vidnet avtraadte og fremstod:

3de vidne, Johannessen, som forklarte at han sat inde og spiste da eksplosionen fandt sted, hvorpaa han løp ut paa dæk, og, sammen med flere av de andre mandskaper, op paa taket av dækshuset agterut hvorpaa laa en redningsflaate. Men det blev derpaa ropt, at vi skulde gaa i baatene. Jeg gik til bakbords baat (motorbaaten), og da den blev sat ut, fik vi av kapteinen ordre til at søke efter den mand, som var faldt overbord fra styrbords livbaat. Vi hørte den omkomne rope først, og vi svarte igjen og vedblev at rope, idet vi rodde nærmere, men da vi kom til det sted, hvor han var blit set, saaes intet til ham. Kort tid efter at vi hadde opgit haab om at finde ham kom trawleren og tok os ombord, hvor vi blev godt behandlet. Da jeg kom ombord i trawleren saa jeg, at «Bør» laa med akterenden dypt i vandet og synkefærdig. Jeg gik derpaa efter ordre nedenunder for at skaffe.

Oplæst og vedtat.

Vidnet avtraadte og fremstod:

4de vidne, Wold, som forklarte, at han stod tilrørs, da begivenheten indtraf og kunde ikke se noget. Han fik ordre til at gaa til styrbords livbaat. Under nedfiringen av baaten hoppet to mand ind i denne, og da den kom paa vandet, huket fortaljen sig ut med den følge at baaten skar ut fra siden, og like etterpaa saa han hodet paa en av de to som var i baaten dukke op aktenom livbaaten, hvorpaa han hørte kapteinen gi ordre til motorbaaten at gaa aktenom «Bør» for at se

etter de som var i vandet. Efter ordre gik jeg i reservebaaten og kom ombord i en av trawlerne. Da jeg sidst saa «Bør», laa skibet med akterdækket under vand.

Han hadde intet yderligere at berette.

Oplæst og vedtat.

Vidnet avtraadte.

Førerens beretning oplæstes derefter for 1ste—4de vidne.

Vidnerne av hvilke ingen hadde paa hørt de andres forklaringer, blev derpaa edfæstet.

Sjøforklaringen sluttedes.

(u) J. T. Salvesen,
konsul.

(u) T. J. Julinsen,
bisidder.

(u) B. M. Nilsen,
bisidder.

D/S «Sarpfos» (M. G. H. S.) av Kristiania.

Reg.ton br.: 1458, last: kul og gasolje, ødelagt 23de februar 1918 paa reise fra Swansea til Odda. Omkommet: 2 mand.

Utskrift av Sjøforklaring

avholdt for konsulatet i Liverpool den 27de februar 1918, administrert av konsul Johan Vogt med bisitterne Anthon Haag, skipperborger av Tønsberg og Ludvig Thorsen, fører av s/s «Hermes», i anledning av ovennævnte skibs sænkning av tysk Ubaat paa reise fra Swansea til Odda den 23de februar 1918.

Ti fremstod da:

Skibets fører, kaptein Hans Andreas Johannessen, født Kristiania 20de september 1877, der fremla en av ham undertegnet skriftlig beretning over tildragelsen, der lyder:

Indberetning

etter hukommelsen for S/S «Sarpfos».

Den 23de februar 1918 kl. 4 efterm. avgik fra Swansea og fortsatte reisen efter instruksjonen fra Admiralitetskontoret i Swansea. Reisen fortsattes uten noget nævneværdigt indtraf indtil efter South Stack var passert kl. 12.10 efterm. Kursen sattes da for en position 7 mil retvisende vest av Calf of Man. Kl. 4 efterm. blev skibet uten varsel rammet av en torpedo