

av Hull efterat vi hadde været 24 timer i baaterne. Vi var 7 mand i den. Vi hadde proviant for 3 døgn og mellem 30 à 40 liter vand. Dette maa ansees fuldt tilstrækkelig for det farvand vi gik i. Jeg var paa vakt paa broen da ulykken hendte. U-baaten gav intet tegn at vi skulde stoppe, men skjøt skarpt med en gang.

Oplæst og vedtat.

Fremstod som 2det vidne Herman Gundersen, 2den styrmand ombord i «Expedit», 34 aar gammel, hjemmehørende i Fredrikstad. Vidnet gik i S.B. livbaat sammen med kapteinen og 5 andre. Baaten blev sat paa vandet paa et minut. Den var fuldt proviantert for 3 à 4 døgn med ca. 30 liter vand. U-baaten kom bort til vor baat og chefen forlangte journalen paa norsk. Han talte en blanding av norsk og tysk som var vanskelig at forstaa. U-baatchefen spurte paa ganske godt norsk, hvorfor vi nu laa og seilte istedenfor at vente litt til alt dette var over. Vi var 31 timer i baaten og blev optat av en engelsk vaktbaat  $\frac{1}{4}$  mil av Tyne pier. Vi saa skibet synke. Skibets position var da ca. 25 kvartmil NO.  $\frac{1}{2}$  O. of Longstone. Forøvrigt forklarte vidnet sig i alt væsentlig i overensstemmelse med det foregaaende vidne. Vidnerne, der ingen hadde paahørt den andens forklaring, og som hadde blit foreholdt edens betydning, blev derefter edfæstet. Bisidderne hadde ved det passerte og protokollerte intet at bemerke.

Forretningen avsluttedes.

(teg.) Chr. Morgenstjerne.

(teg.) L. Halvorsen, (teg.) Hans Hiorth,  
fører av s/s «Caloric». fører av s/s. «Gudbrand».

D/S „Pollux“ (M.D.R.C.) av Bergen.

Reg-ton br. 1196, last: Sulfat og stykgods, ødelagt 18de mars 1917 paa reise fra Newcastle til Bergen. Omkommet: 14 mand og 2 kvinder.

Aar 1917 den 11te mars kl. 11 fmd. blev efter berømmelse avholdt sjøforklaring ved konsulatet i Newcastle O/Tyne ianledning d/s «Pollux» torpedering av tysk undervandsbaat den 19de mars av Aberdeen.

Skibet var 1196 brutto tons og 734 netto. Kjendingssignal M.D.R.C.

Assurance og værdig ukjendt. Sjøforklaringen administrertes av konsul Morgenstjerne, som bisidderne fungerte:

- 1) Kapt. Hans Hjort, fører av d/s «Gudbrand» av Bergen.
- 2) Kapt. Theodor C. Nielsen av North Shields.

Fremstod kapt. E. Sivertsen, 58 aar gammel, hjemmehørende i Kristiansand, fører av d/s «Pollux». Føreren fremla en skriftlig fremstilling da alle skibets papirer gik tilbunds ved torpederingen, og forklarte at han i det hele henholdt sig til den skriftlige fremstilling av følgende indhold:

«Journaluddrag efter erindring for d/s «Pollux» fra Newcastle den  $\frac{18}{3}$  til Bergen. Lørdag den  $\frac{17}{3}$  1917 Kl. 5 emd. var skibet lastet og hadde inde 900 tons Sulfat og 250 tons stykgods. Dybg. forud 15 fod, agter 17', 4". Lukerne blev skalket og skibet gjort sjøklart. Skibet var vel bemannet samt provianteret og i enhver henseende i sjødygtig stand. Kl. 7 aften kom passagererne ombord — 20 i tallet og blev anvist sine lugarer. Vagt sat for natten. Kl. 10 fmd. Søndag d.  $\frac{18}{3}$  kom lods ombord og vi avgik assisteret af en taugbaad. Kl. 11 $\frac{1}{2}$  fmd. kvittertes lods og Kl. 11 $\frac{3}{4}$  fmd. log sat ved piren stille paa O. Styret misv. Ost  $4\frac{1}{2}'$  ud. Forandrede da kurs for Farne Island. Vind N.V.lig frisk med en del sjø. Kl. 4 emd. pass. Longstone 3' af og da sattes kurs forat gaa 3' af Girdlenes. Kl. 0 t 30' fmd. d.  $\frac{19}{3}$  1917 da distansen til Girdlenes var udseilt toges et lodskud og fandtes 30 fv. vand, hvilket viste sig at stemme med skibets bestik. Kursen forandredes nu til N. O t. O. forat gaa efter den engelske admiralitets ordre. Vinden var nu S.V.lig frisk kuling og tiltagende sjø, disig luft. Denne kurs seiltes i 40 kvm. indtil Kl. 4 fmd. da kursen forandredes til N t. O.  $\frac{1}{2}$  O. Vinden var nu vestlig frisk kuling med høi sjø og hagelbyger. Denne kurs styredes ca. 20 kvm. indtil 6 $\frac{1}{2}$  t. fmd. s. d. da der merkedes en voldsom eksplosion i agterrommet, hvorved agterlugen sprang i luften og en reserve livbaad som stod paa samme forsvandt

aldeles, ligeledes knustes st.bords livbaad. Maskinen stoppedes øieblikkelig og der gaves ordre til at tage livbelter paa og komme til de gjenværende baader. Skibet krængede nu over til st.bords side og var hele agterdækket under vand i samme øieblik. Bagbords baader firtes med en gang paa vandet forat faa dem klar af skudesiden, derpaa firtes den gjenværende st.bords gig og da denne var paa lee side af skibet toges der saa mange folk i den at den netop kunde flyde hen til livbaaden som da tog endel fra den. Der var nu ikke flere baade ombord uden en liden travaljebaad paa agter pop. Kapteinen med 1ste styrmand og endel passagerer løb nu gennem vandet op paa poppen og fik denne sat paa vandet, men da sjøen var saa høi fyldtes den af vand der brød over poppen fra b.bords side. Kapteinen og styrmanden hoppet nu i vandet og svømte mod baatene, efter ca. 20 minutter naaet styrmanden b.bords gig og blev optaget i denne, der blev nu optaget i denne baad saa mange som saaes i vandet, den blev saa overlastet at der maatte sættes folk fra den over i livbaaden. Kapteinen blev efter ca. 3 kvartørs forløb optaget af livbaaten, der blev ogsaa optaget i denne baad saa mange som saaes i vandet. Straks efter baadene var kommet paa vandet saaes en U-baad nede paa st.bords side af skibet, den kom langsomt opover mod styrmandens baad. Den praet og spurgte hvor skibet kom fra, hvor det skulde hen, samt om der var Engelskmænd ombord. Spørgsmaalene besvaredes af styrmanden. Da en af baadene kom U-baaden noksaa nær blev der sigtet paa folkene i baaden med geværer og de blev anmodet om at fjerne sig hurtigst. Denne U-baad der skjød Pollux isænk med torpedo uden varsel blev taget nøie i betragtning, men der saaes intet nummer eller mærke paa den, og den førte intet flag. «Pollux» var malet paa siderne med de nationale farver samt navn med hvide store tydelige bogstaver og nationalflaget var vaiende paa flagstangen. Styrmanden havde ragt ved anledningen og befandt sig paa broen og der holdtes udkik paa bakken dag som nat. U-baaden saaes ikke før eksplosionen. Fra eksplosionen indtraf til agterdæk-

ket var helt under vand medgik ca. 2 minutter, derefter saaes skibet staa op og ned i vandet med bakken op i ca. 10 minutter, da det sank. Kapteinens baad med 14 mand en kvinde og et barn blev optaget af en steamtrawler Kl. 2 emd. d. 19/3 og landsat i Aberdeen Kl. 8 aften. Styrmandens baad tog 3die baad paa slæb og slæbet den til Kl. 2 fmd. d. 20/3 da slæbetauget brækket. Vinden var nu øget og vandet gik til stadighed over baaden saa der maatte øses stadig forat holde den flot, der var nu i mørket umuligt at faa tag i den anden baad igjen og de kom saaledes fra hinanden. Styrmandens baad ankom til Peterhead Kl. 9 fmd. d. 20/3. Den 3die baad indkom til Berwick d. 22/3 1917. Ved skibets sænkning gik alle skibets papirer tabt. At ovenstaaende er overensstemmende med sandheden bekræftes ved vor underskrift.

E. Sivertsen, Kapt.

J. Vallestad, 1ste Styrmand».

Han forklarte videre at skibet var paa reise fra Tyne til Bergen da det blev torpedert 57 grader 55 minutter n. br. og 1 grad 10 minutter l. W. Der var 20 passagerer og 20 mandskap ombord. Alle baater og livredningsredskaper var i fuld orden i overensstemmelse med sjøkontrollens forskrifter. Kapteinen har ført skibet siden 1ste novbr. og sjøkontrollen har ikke været ombord i den tid. Baatene var svinget ut og baatmanøvre avholdt søndag morgen før avgangen fra Newcastle men de blev ikke da sat paa vandet. Baatene var forsynt med proviant og vand, parafin, raketter og blusser. Flyteankere, seil, aarer og livbelter. Alle livbaater var forsynt med kompasser. Jeg ropte kraftig til alle passagerer i nedgangen til salongen at de skulde ta livbelter paa sig og søke til baatene. Alle som blev fundet i vandet blev tat op, da vi ikke kunde finde fler blev kursen sat for land.

En officer ombord i u-baaten talte til os paa gebrokkent engelsk. Efterat det var blit refusert at slæpe os imot land blev en liten gut paa 3 aar holdt op forat officererne skulde se vi hadde et litet barn ombord og

de blev ogsaa gjort opmerksom paa at guttens mor var ombord, men det blev fastholdt at vi ikke vilde bli slæpt. Der var en ombord paa u-baaten som talte godt norsk med østlandsk dialekt. Før vi satte kursen imot land blev folkene i de forskjellige baater jevnet ut forat lette paa de mindre baater og ta flere ombord i de større. Der var 16 i min baat som alle blev reddet.

Det var følgende:

*Passagerer:*

Ragnvald Emil Johanssen, skibsfører, Farsund.

Andreas Andreassen, skibsfører, Kristiania, med hustru og barn.

Olaf Bjørness, skibsfører, Aasgaardstrand.

This Jørgensen, sjømand, muligens skibsfører, Nøtterø.

Andreas Johannesen, sjøfarende, Kristiania.

Harald Evensen, sjøfarende, Sandefjord.

Gunnar Torsteinsen, skibsfører, Borøen pr. Tvedestrand.

*Mandskap:*

Kaptein Einar A. Sivertsen, fører av «Pollux»

1ste Maskinist E. Johnsen, Bergen.

2den Do. B. Johannesen, Do.

J. Westerlund, Matros, Åbo Finland.

M. Johannesen, Jungmand, Bergen.

Oplæst og vedtat.

Fremstod som 1ste vidne Jakob Vallestad, 1ste Styrmand ombord i d/s «Pollux», 29 aar gammel hjemmehørende i Tansø i Kinns præstegjeld.

Vidnet der blev forklaret edens betydning og formanet til at tale den fulde sandhet, forklarte at han hadde vakt paa broen og saa ingenting før eksplosionen. Torpedoen traf skibet i agterrommet. 2den styrmand hadde sin lugar ved siden av der hvor eksplosionen fandt sted og han kan muligens ha blevet kvæstet i alle fald saa jeg ham ikke.

Det var høi sjø og kaldt med snebyger. To livbaater blev knust av eksplosionen, de andre tok det kun et par minutter at faa paa vandet. Jeg var i den mindste giggen ombord og der var intet kompas, men i alle

livbaater var der. Et bord blev knust i giggen mens den blev firet ned. Der var følgende 6 mand i baaten sammen med mig:

*Mandskap:*

Ingebret Johansen, tømmermand

Peter Vivat, fyrbøter, Talsen, Rusland

Olag Amble, matros, Sogn

1ste styrmand Jakob Vallestad, Tansø.

*Passagerer:*

Sigvald Bernhardt Syvertsen, 1ste maskinist, Farsund

Kapt. Korneliussen, forhenværende fører av seilskibet «Aquila» hjemmehørende paa Sørlandet.

Fire av os hadde været i vandet og vi slet meget ondt. Kaptein Korneliussen var næsten død da vi kom paa land og ligger nu paa hospitalet i Peterhead. Styrmanden tilføiet at til en herre fra Manchester og hans hustru hadde han levert ut livbelter og varskoet hvad baat de horte til, hvis der hændte noget. Jeg viste herren livbaaten som var b.b. livbaat som kapteinen hadde kommando over, men jeg saa dem ikke før baatene gik fra borde. Likeledes hadde jeg givet 3 livbælter til en kaptein som hadde sin hustru og lille søn med samt givet ordre i hvilken baat de skulde gaa, men den baat blev knust av eksplosionen. Jeg saa ikke noget til de to opvarningspiker. Jeg skulde anta at herren og damen fra Manchester samt de to opvarningspiker gik ned med skibet. Jeg var ganske medtat da jeg kom i baaten og det er vanskelig at si hvor de andre blev av. Kaptein Ivar Tuvasson fra Landskrona var paa baaddækket. Han var i undertøiet. Han sprang tilbake igjen muligens forat hente noget mer tøy. Siden saa jeg ham ikke. Alle passagerer var varskoet om at komme paa baaddækket hvis noget hændte. Førørig forklarte vidnet sig i alt væsentlig i overensstemmelse med kapteinen.

Oplæst og vedtat.

Fremstod som 2det vidne 1ste styrmand Karl Johan Larsen, 26 aar gammel, passager ombord i d/s «Pollux», hjemmehørende i Kristiania. Efterat være foreholdt edens betydning forklarte han:

Jeg gik i den største giggen. Da fol-

kene i de forskjellige baate var lempet over og alt i orden tok jeg kommandoen av giggen. Vi hadde nok biscuits ombord men kun vand for 1½ dag. Foruten mig selv var følgende i baaten:

**Passagerer:**

Georg Johannes Johannesen, Maskinist, Larvik  
Olaf Eriksen, 1ste Styrmand, Do.  
Sverre Hopen, Bergen, stuert fra d/s «Thøger»  
Rolf Whist, Christiania  
Karl Johan Larsen, 1ste styrmand (mig selv).

**Mandskap:**

Georg Rasmussen, fyrbøter, dansk  
Marinius Larsen, donkeymand, Tromsø  
Ludvig Otten, kok, Bergen  
Jørgen Lilland, stuert, Bergen  
Asbjørn Iversen, fyrbøter, Kristiansund N.

Rolf Whist og Olaf Eriksen hadde været i vandet før de kom i baaten, der var litt tørt tøy i baaten og vi skiftet tørt paa begge og gjorde det bedste vi kunde for dem. Vi skiftet om at ro for at holde os varme. Tirsdag eftermiddag kunde Herr Whist ikke greie det længer og døde tidlig paa kvelden. Vi frøs og slet vondt og Georg Rasmussen døde onsdag middag, maskinist Johannesen døde onsdag kveld. Donkeymanden Larsen og kok Otten døde nat til torsdag, styrmand Eriksen døde torsdag morgen og Sverre Hopen blev slaat ihjel av baaden da den kantret ved Dunstanborough Castle syd for Berwick. De tre gjenværende blev i en meget medtat forfatning bragt til en farm hvor vi fik den bedste forpleining. Vi hadde svært veir mens vi var i baaten. Der var intet kompas i giggen. I baaten var der stadig vand saa vi sat vaate paa benene hele tiden og vore ben blev saa hovne at vi ikke kunde forlate Berwick før tre dage efterat vi hadde kommet paa land. Vi er endnu langt fra bra.

Oplæst og vedtat.

Som 3dje vidne fremstod Jørgen Lilland stuert ombord i «Pollux», 36 aar gammel, hjemmehørende i Bergen. Efterat være foreholdt edens betydning forklarte han:

Whist blev begravet i sjøen, de andre blev skyllet ut da baaten kantret og likene blev tat ut av vandet av politiet og andre

som hjalp til. Forøvrig forklarte vidnet sig i overensstemmelse med de foregaaende vidner. Oplæst og vedtat.

Vidnerne hvorav ingen hadde paahørt de andres forklaring blev derefter edfæstet.

Bisidderne hadde ved det passerte og protokollerte intet at bemerke.

Forretningen avsluttedes.

(teg) Chr. Morgenstjerne  
konsul.

(teg) Hans Hjorth  
førers/s «Gudbrand»

(teg) Theodor C. Nielsen  
tilsynsmand.

D/S „Kong Inge“ (M. F. V. K.) av Kristiania.

Reg.ton br. 867, last: Stykgods, ødelagt 19de mars 1917 paa reise fra Glasgow til Marseille. Omkommet: Ingen.

Aar 1917 den 29de mars avholdtes efter berammelse sjøforklaring paa det norske generalkonsulat i London i anledning av d/s «Kong Inges» sækning den 19de s. m.

Forretningen administrertes av vicekonsul Hjalmar Ohlsen og som bisidder fungerte kaptein C. J. Anderssen, senest fører av d/s «Sardinia» av Kristiania, og kaptein Halfdan Fridvold, senest fører av d/s «Havgard» av Kristiania.

Kaptein Victor Falch, av Kristiania, fremstod og forklarte, at han var fører av d/s «Kong Inge» av Kristiania, kjendings-signal M. F. V. K., drægtig 867 tons brutto, 491 tons netto, bygget av staal i 1910 i Kristiania. Skibet hadde klasse 1 A 1 i Norsk Veritas. Skibets antagelige værdi utgjorde ca. kr. 750 000, assurance ukjendt.

Fartøiet, som tilhørte Søndenfjeldske Dampskibsselskap, Kristiania, og som hadde en besætning av 17 mand med kapteinen, var paa reise fra Glasgow til Marseille med stykgods (værdi og assurance ukjendt), da det den 19de mars sidstleden blev sænket av en tysk undervandsbaat 4 kvartmil sydvest til vest av Brest.

Da dagboken var gaat tapt, fremlagde dep. en skriftlig fremstilling av begivenheten; denne var saalydende: