

angaaende det forefaldne, hvorutover han intet videre har at berette, undtagen at «Hafursfjord» var paamalt som foreskrevet med nationalfarver og ordet «Norge». Det norske flag blev heist saasnaart skytningen begyndte. Undervandsbaaten førte ingen synlige tegn. Journalen og alle skibets papirer gik tapt, da undervandsbaaten uophørlig beskjøt skibet, mens man gik i baatene.

Beretningen lyder som følger:

#### Beretning,

utskrevet efter hukommelse for S/S «Hafursfjord» paa reise fra Cadiz til Haugesund.

Avgik fra Cadiz søndag den 20de mai, med en ladning salt for Norge.

Mandag den 21de mai ankom til Gibraltar. Indtok ca. 250 tons bunkers i løpet av dagen.

Onsdag emd. den 23de mai avgik fra Gibraltar, styrende forskjellige kurser langs land, og for at gaa utenom blokadezonen. Reisen foregik foruten uheld indtil lørdag den 2den juni. Skibets plads omtrentlig N. 60 gr. 20' og W. 16 gr. 35'. Kl. 4 em. observertes en sort gjenstand ute i horisonten ca. 4 streker paa b.b. baug. Kapteinen blev varskodd, og kom paa dæk øieblikkelig. Faa minutter efter viste det sig at være en undervandsbaat, der begyndte at beskytte skibet med granater. Nationalflagget blev heist og likeledes signal at maskinen var stoppet, da vi ventet eksamination. Intet hensyn blev tatt, og skytningen blev fortsat uten ophør.

Det blev da besluttet at laare baatene, hvilket blev utført, og alle mand kom fra borde uten at bli skadet.

Man rodde væk fra skibet i S.W.-lig retning til en avstand av ca. 2 kvm., hvorefter man laa stille for at se situationens videre utvikling.

Undervandsbaaten krydset rundt skibet stadig avfyrende skud med korte ophold.

Kl. 9 em. syntes det før os at skibet sank, og alt blev derefter stille.

Man satte seil og styrte i S.O.-lig retning eftersom vinden tillot.

Natten mellem 3dje og 4de juni blev baatene skildt ad.

Tirsdag den 5te juni kl. 7 fm. blev b.b.

baat optat av S/S «Aghantee». Kl. 10 fm. blev st. b. baat optat av S/S «San Gregorio».

Begge baaters besætning blev bragt ind til Stornoway.

Glasgow den 12te juni 1917.

Som vidner fremstod:

Styrmand Otto Thorkildsen, 35 aar gl., hjemmehørende i Drammen.

2den styrmand Aksel Hansen, 27 aar gl., hjemmehørende i Christiansand.

1ste maskinist Hans Furu, 41 aar gl., hjemmehørende i Kristiania.

Baadsmann Ole Helmer Ness, 43 aar gl., hjemmehørende i Kristiania.

Styrmanden har utskrevet den indgivne skriftlige beretning, der blev oplæst for og vedtatt av de andre vidner. Ingen av vidnerne hadde noget yderligere at tilføie.

Oplæst og vedtatt.

Vidnerne, efter at være blevne gjorte bekjendt med edens betydning edfæstedes og avtraadte.

Bisitterne hadde intet at bemerke angaaende det foregaaende.

Sjøforklaringen avsluttedes.

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

(Tegn.) Fr. Crawford. (Tegn.) A. Abrahamsen.

D/S «Skarpsno» (H. F. K. V.) av Tønsberg.

Reg.ton br.: 1766, ballast, ødelagt 2den juni paa reise fra Bordeaux til Santander. Omkommet: 17 mand.

Aar 1917 den 14de juni avholdtes efter berammelse sjøforklaring paa generalkonsulatet i London i anledning av, at d/s «Skarpsno» den 2den s. m. enten blev torpedert eller støtte paa en mine, hvorved 17 mand av besætningen omkom.

Forretningen administrertes av generalkonsul W. Eckell, og som bisittere fungerte kaptein Albert Hansen, senest fører av d/s «Voss» av Bergen, og kaptein Emil Engebretsen, fører av d/s «Roald Amundsen» av Sandefjord.

Kaptein Albert Severin Henriksen av Nøtterø, fremstod og forklarte, at han var fører av d/s «Skarpsno» av Tønsberg, kjendingssignal H. F. K. V., drægtig 1766 tons brutto, 1114 tons netto, bygget av staal i Bill Quay i 1889, klasse 1 A 1 i Norsk Veritas, værdi og assurance ubekjendt.

Fartøiet, som tilhørte et aktieselskap med H. G. Melsom, Ørsnes pr. Tønsberg, som disponent, og som hadde en besætning av 19 mand foruten føreren, var paa reise fra Bordeaux til Santander i ballast, da det den 2den juni sank efter en eksplosion, som maa skyldes torpedo eller mine, ca. 7 kvartmil vest av Contis fyr.

Da skibets dagbøker er gaat tapt, indleverte dep. en skriftlig fremstilling av følgende indhold:

Dampskib «Skarpsno» av Tønsberg, brutto drægtig 1766 -- netto 1114, foruten føreren 19 mands besætning, avgik i ballast fra Verdon Road kl. 5 em. den 1ste juni d. a. i convoy bestemt til Santander. «Skarpsno» var nr. 3 i konvojen. Mellem klokken 9—10 em. s. d. hørtes skytning i N.V.lig retning. Alle mand blev kaldt paa dæk og beordret at være klar ved livbaatene; disse var utsvingte og klare til laaring, skytningen ophørte, og konvoyens skibe fortsatte sin kurs med ca. 8 knobs fart. Da skytningen begyndte ga man øieblikkelig fuld fart og styrte mot kysten. Mandskapet blev beordret til at være klare i tilfælde av angrep i løpet av natten. Veiret var klart, vinden løi vestlig med endel undersjø og slingerage.

Lørdag den 2den juni, klokken 4,35 fm. (sommertid) opstod en frydteelig eksplosion, mittskibs og agterrommet, om bagbord, hvad end aarsaken var torpedo eller mine kan ikke med sikkerhed bestemmes, men da eksplosionen var saa voldsom, og intetsomhelst var at se, antages det at skibet støtte paa en mine, skibet begyndte øieblikkelig synke. 2den styrmand Gustav Lauritzen hadde vagt paa broen, matros Syvert Syvertsen tilrors, selv var jeg inde i min lugar og sov, men blev av eksplosionen slynget ned paa dørken, grep da væsken som indeholdt skibets papirer og bøker, og styrtet ut paa dækket. Endel av mandskapet var da ifærd med at laare styrbords livbaat, bagbords livbaat var bortrevet av eksplosionen.

Jeg saa at det ikke var tid til at komme i livbaaten, da skibet allerede hadde hele agterdækket under vand, ropte derfor til mandskapet, at de maatte hoppe overbord for at redde livet. Selv hoppet jeg overbord i samme øieblik, medtagende væsken.

2den styrmand og stuert Anton Hansen hoppet likeledes overbord, og reddet sig paa endel vrakgods, og svømmet senere hen til redningsflaaten, selv klamret jeg mig fast til endel vrakgods, da væsken og dens indhold var blit gjennemtrængt av vand, og blev saaledes tung og forhindret mig i at svømme.

Efter at ha været ca. 30 minutter i vandet blev vi optagne av en fransk patrolbaat.

Ca. 30 sekunder efter eksplosionen stod «Skarpsno» lodret i vandet, med broen og hele forskibet tilveirs, og sank derpaa med en forfærdelig hurtighet, det hele stod paa ca. 45 sekunder. Sænkningen foregik paa N. br. 44° 18' længde vest fra Paris 3° 50'.

London den 14de juni 1917.

S. Henriksen,  
fører.

Dep. henholder sig til det i beretningen anførte og tilføier paa forespørsel, at han er nærmest tilbøielig til at anta, at ulykken skyldes en mine paa grund av den voldsomme eksplosion. Dep. saa en times tid senere et spansk dampskib bli torpedert og samme dags eftermiddag d/s «St. Sunniva» av Bergen gaa paa en mine, og den eksplosion som fulgte efter at «Skarpsno» og «St. Sunniva» blev rammet, var ganske anderledes voldsom end da det spanske dampskib blev torpedert. Der var løi vestlig vind og en del rulling. Der gik et dampskib foran «Skarpsno» omtrent en kabellængde borte.

Foruten dep. reddedes alene 2den styrmand Lauritzen og stuert Anton Hansen, hvilken sidste avmønstredes i Bayonne.

De reddede landsattes i St. Jean de Luz.

Oplæst og vedtat, hvorefter dep. fra- traadte.

Som vidne fremstod fartøiets 2den styrmand Gustav Lauritzen, 29 aar, av Kristiania, og forklarte, efter at være foreholdt edens betydning, at han ved leiligheten hadde vagt og befandt sig paa broen sammen med rormanden, matros Syvert Syvertsen. En mand

var paa utkik paa bakken. Det var klart veir, men litt disig ved vandlinjen, stille, vestlig sjø. Det var saa lyst, at man nogenlunde kunde se de andre baatene i konvojen. Den foregaaende aften hadde man hørt skytning, men hadde ikke faat vite, hvad det gjaldt. Vidnet gik frem og tilbake paa broen, hadde netop været paa bagbords side og var kommen midt paa broen, da der fandt sted en voldsom eksplosion om bagbord ved maskin-skottet. Vidnet slutter dette derav, at bagbords baat var gaat. Der kom op en søile av røk og damp, som gik over skorstenen, og vidnet hørte vandet fosse ind i maskinrummet. Vidnet saa folkene strømme ut av ruffen og løp selv hen til styrbords baat, men vandet var da allerede kommet midtskibs, saa det var umulig at faa baaten ut. Vidnet løp saa forover, fulgt av flere andre, og ropte til disse, at de skulde kaste sig overbord. Vidnet stupte saa i vandet, men de andre fulgte ikke eksemplet. Straks efter gik skibet ned med agterenden først. Vidnet svømmet hen til redningsflaaten, hvor ogsaa stuerten kom hen, mens kapteinen sat paa et par luker like i nærheten. Vidnet hverken saa eller hørte noget til den øvrige besætning. Efter henimot 20 minutter blev de tre overleyende optat av en fransk patrolbaat. Vidnet tør ikke si, hvoryidt eksplosionen skyldes mine eller torpedo. Vidnet hadde ingenting set i vandet før eksplosionen.

Oplæst og vedtat.

Kapteineus beretning blev oplæst for vidnet, som paa forespørsel erklærte, at han intet hadde at bemerke til sammes indhold.

Vidnet blev derefter edfæstet.

Bisitterne finder intet at anmerke

Forretningen avsluttet.

Waldemar Eckell (sign.).

E. C. Engebretsen (sign.). Alb. Hansen (sign.).

D/S «St. Sunniva» (M. H. N. D.) av Bergen.

Reg. ton br.: 1140, last: jernmalm, ødelagt 2den juni paa reise fra Santander til Sunderland. Omkommet: 4 mand.

Aar 1917 den 16de juni avholdtes efter berømmelse sjøforklaring paa generalkonsulatet

i London i anledning av, at d/s «St. Sunniva» den 2den s. m. blev sænket av mine eller torpedo.

Forretningen administreretes av generalkonsul W. Eckell og som bisittere fungerte kaptein Karl Torkildsen, senest fører av d/s «Gurth» av Trondhjem, og kaptein A. S. Henriksen, senest fører av d/s «Skarpsno» av Tønsberg.

Kaptein Yngvar Lund av Bergen, fremstod og forklarte, at han var fører av d/s «St. Sunniva» av Bergen, kjendingssignal M. H. N. D., drægtig 1140 tons brutto, 675 tons netto, bygget av staal i Laxevaag i 1912, klasse 1 A 1 i Norsk Veritas, værdi og assurance ubekjendt.

Fartøiet, som tilhørte dampsk. a/s «St. Sunniva», disponenter J. Lund & Co, Bergen, og som hadde en besætning av 14 mand foruten føreren, var paa reise fra Santander til Sunderland med 1730 tons jernkis (værdi og assurance ubekjendt), da det den 2den juni, ca. 2 kvartmil nord av St. Jean de Luz, sank efter en eksplosion, som efter deponentens mening skyldes en mine, og hvorved fire mand av besætningen omkom.

Da fartøiets dagbøker gik tapt, indleverte dep. en skriftlig beretning av følgende indhold:

*Journalutdrag efter hukkommelse.*

S/S «St. Sunniva» av Bergen, 675 netto reg. ton, avgik fra Santander den 31te mai klokken 4<sup>1/2</sup> eftermiddag med fuld ladning malm, ca. 1730 tons bestemt for Sunderland Roads for ordre. Man holdt det gaaende langs den spanske kyst indenfor territorialgrænsen.

Omtrent kl. 9<sup>1/2</sup> eftermiddag, utenfor Galea Pt., sluttet man sig ifølge instruks til en konvoy kommende fra Bilbao.

Man ankom til St. Jean de Luz paafølgende morgen den 1ste juni omtrent klokken 7 formiddag og ankret indenfor Moloen iflg. havnelodsens anvisning. Her blev man liggende til næste dag den 2den juni klokken 4,15 em. da man, efterat ha mottat instruks fra de franske autoriteter, lettet og avgik i konvoy, der ialt bestod av 16 skibe. Man gik med ganske sagte fart i maskinen, da det med saa mange skibe i almindelighet hengaar ca. 1 time før man kommer iorden.