

crew, with the exception of the Steward, entered, and from this point onward his evidence agrees with the foregoing.

He himself saw the second engineer holding on to the after tackle of the boat as long as possible, whilst the «Pytheas» was fast sinking and he only let go when it was found impossible to keep alongside any longer.

He was for six months working on board the steamer «Egerø» together with the Steward and was with him for twentytwo months on the S/S «Pytheas». From this experience of the man he can honestly say that he was an exceedingly nervous man, to which cause he attributes his failure to enter the boat.

From first to last he saw no submarine. He has no further information of value to the enquiry, and therefore the witnesses are now all summoned together.

The Consul finds on reading the foregoing that he has omitted to observe in each case that the witnesses have had read to them the report in lieu of logbook extract which has been signed by them, that the same has been gone through with each deponent, and that they have all acknowledged its correctness and have nothing to add thereto.

It now seems to the Consul, which opinion is endorsed by the Nautical Expert and likewise by Captain Amundsen, that no further information of importance is available, and that no good purpose would be served by calling other evidence.

The witnesses are each given the opportunity of adding to or retracting from their statements, but all state that they have no remark to make, nor do they wish to withdraw any of their depositions. The witnesses are the sworn and the proceedings terminated on the eleventh day of March 1918.

In testimony whereof the undersigned have hereunto set their hands, having fully understood the proceedings and com-

prehended their import on the day and year last above written.

S. Amundsen, J. Sandsven,  
Master. 2nd Mate.

Alfred Langemyr, Gustav Eriksson,  
2nd Engineer. Able Seaman.

Daniel Johannesen, Chr. Jensen,  
Ordinary seaman. Interpreter.

Before me this 11th day of March 1918.

John Mackintosh,  
Consul.

D/S «Snyg» (M. F. L. N.) av Haugesund.

Reg.ton br.: 370, last: kul, ødelagt 26de februar 1918 paa reise fra Newport, Mon., til Hennebont. Omkommet: 4 mand, 1 skadet.

Aar 1918, den 6te mars, avholdtes efter berammelse sjøforklaring paa general-konsulatet i London i anledning av D/S «Snyg»s sænkning den 26de februar s. a., hvorved fire mand av besætningen omkom.

Forretningen administrertes av generalkonsul W. Eckell, og som bisittere fungerte fhv. skibsfører H. Stranger Sand og kaptein O. A. Hansen, senest fører av D/S «Borgny» av Kristiania.

Kaptein Johan Bernhard Henriksen, av Haugesund, fremstod og forklarte, at han var fører av D/S «Snyg» av Haugesund, kjendingssignal M. F. L. N., drægtig 370 tons brutto, 200 tons netto, bygget av staal i Lübeck i 1891, klasse 100 A i Germanischer Lloyd, værdi og assurance ubekjendt.

Fartøiet, som tilhørte et partrederi med herr Kr. Høgh-Hervig, Haugesund, som bestyrende reder, og som hadde en besætning av 11 mand foruten føreren, var paa reise fra Newport, Mon. til Hennebont med 410 tons kul (værdi og assurance ubekjendt), da det den 26de februar klokken 5 morgen sank efter en eksplosion, foraarsaket av torpedo eller mine, 20 kvartmil nord av Ushant. Følgende fire mand av besætningen omkom;



1. Baatsmand Ole Johan Eide Hansen, 22 aar, av Bodø distrikt.
2. Matros Thorleif Hofstad, 18 aar, av Trondhjem.
3. Stuert John Ernst Blomquist, 30 aar, av Ørebro.
4. Fyrbøter August Daniel Fredriksson, 22 aar, av Stockholm.

Da dagbøkerne er gaat tapt, indleverte dep. en skriftlig beretning av følgende indhold:

*Erklæring av D/S «Snyg» av Haugesunds reise Newport-Hennebont.*

Fredag den 22de februar klokken 4 efterm. 1918 avgik D/S «Snyg» fra Newport bestemt til Hennebont, med en ladning kul. Skibet var ved avgangen godt og forsvarlig utrustet, og bemandet med 12 mand iberegnet fører. Livbaaterne blev ved avgangen utsvinget i daviderne, og almindelig surret. Hertil var redningsflaaten plassert paa no. 3 luke. Skibet var fra Newport beordret til Penzance for konvoi. Reisen forløp derfra uten uheld, og ankrede sammesteds lørdag eftermiddag klokken 6<sup>1/2</sup> — <sup>22</sup>/<sub>2</sub>. Blir liggende paa Penzance red til mandag efterm. <sup>20</sup>/<sub>2</sub> klokken 6, da man efter ordre avgaa derfra i konvoi bestemt Rosecanvel bay, Brest. Skibets no. i konvoien er fire. Der styres paa 3 kolonner og skibets position blir saaledes efter no. 1, hvor man ogsaa stiller ind utenfor gaeten. Kursen sattes herfra SW misv. 13 kv. Senere forandredes kurs for Greache Pt. og holder forøvrig vor plass efter ordre av ledende patrulje skib. Veiret maanelyst, og næsten stille. Klokken 3 form. <sup>20</sup>/<sub>2</sub> faar kjending av Greache Pt. Klokken 4 form. s. d. overtok styrmand Ingolf Velde vagten paa broen, og peilte han klokken 4<sup>1/2</sup> Greache Pt. i S <sup>3</sup>/<sub>4</sub> W misv. og skal da efter bestikken staa 23 kvartmil av fyret. Herfra styres syd misv. og holder fremdeles vor kurs, og position efter lederen. Klokken 4<sup>3</sup>/<sub>4</sub> blir der en voldsom eksplosion, hvorved luker og kul i forrummet flyver høit tilveirs. Fokkemast, skorsten og bakbords livbaat, gaar likeledes overbord og skibet begynder

straks at synke. Styrmanden beordrer herefter besætningen til redningsflaaten, da han antar, at der ingen tid er til at faa ut styrbord livbaat. Styrmanden springer herefter selv til styrbord baat, og faar ved hjelp av 2den maskinisten, og en matros' hjelp, styrbord baat paa vandet, men kommer kun 2den maskinisten og nævnte matros i denne, da nemlig skibet nu synker saa fort, at kapteinen finder det uforvarlig at gaa i baaten, og beordrer gjenstående besætning 7 mand, at gaa paa flaaten, hvilket ogsaa blir gjort. Kort efter kantrer skibet, og flaaten kapseiser, saa alle mand paa denne kommer helt eller delvis under flaaten. Flaaten flyter nu et stykke bort fra skibet, som synker, og kravler nu de andre gjenlevende op paa flaaten. Efter at være kommet op tælles folkene, og savnes da stuert Erenst Blomquist (svensk), som var med paa flaaten, da denne kapseiset og er antagelig da gaat tilbunds. Tre andre mand, nemlig baatsmand Ole Hansen, matros Thorleif Hofstad, begge nordmænd, samt svensk fyrbøter Daniel Fredriksson savnedes.

Disse er antagelig død ved eksplosionen, da de opholdt sig under bakken, og fra skibet eksploderte til det sank ikke var set paa dækket. Der blev fra flaaten opsendt nødblus, og blir baade de som er i baaten og paa flaaten optat av engelsk patruljeskib «George Brunner» efter ca. <sup>1</sup>/<sub>2</sub> times forløp. Patruljeskibet fortsætter nu til Rosecanvel Bay og overleverer os til fransk motorbaat, som straks efter fortsætter til Brest, hvortil ankom klokken 10 form. 26de februar 1918.

P. S.

Det bemerkes, at dette er skrevet efter hukommelsen, da skibets dagbok og papirer gik tapt ved eksplosionen. Hvad enten skibet er torpedert, eller gaat paa mine, kan ikke med sikkerhet konstateres, da man ikke har set torpedoen, men holder mest til den mening, at det var torpedo.

Fra eksplosionen til skibet sank gik ca. 2 minutter.

(sign.) Johan B. Henriksen,

fører.



Dep. henholder sig til det i beretningen anførte og tilføier paa forespørsel, at han ved leiligheten laa i bestiklugaren og blev vækket av eksplosionen, men kunde ikke faa nogen av dørene op. Dep. fik knust en rute og kröp ut gjennom den. Da dep. kom ut paa dæk, var hele forskibet under vand, saa man kun saa det øverste av bakken. Skibet syntes at være rammet ved fokkemasten om bakbord. En baat paa ca. 7 000 tons dødvegt gik like foran «Snyg», og dep. tror derfor, at «Snyg» er blit torpedert. Kommen paa dæk merket dep., at maskinen gik med fuld fart og ropte, om de hadde forsøkt hurtiglukkeren, hvortil svartes, at hurtiglukkeren ikke funktionerte.

Oplæst og vedtat, hvorefter dep. fra- traadte.

Vidnerne fremstod nemlig:

1. Styrmand Peder Ingolf Velde, 24 aar, av Haugesund.
2. 2den maskinist Olaf Eugen Olsen, 25 aar, av Tønsberg.
3. Letmatros Haakon Nilsen, 18 aar, av Stavanger.
4. Matros Henrik Johansen, 40 aar, av Kristiania.

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

1ste vidne, styrmand Velde, som forklarte, at han hadde vagt og befandt sig paa broen. Der styrtes syd. Det var stille og maaneskin. Man gik i konvoi, og de hadde et stort dampskib ret foran en snau kvartmil borte, et andet stort dampskib 3 streker paa bakbords boug, kanske 200 meter borte, et tredje dampskib om bakbord agtenfor tvers og et fjerde dampskib tvers om styrbord. Vidnet hadde intet mistænkelig set, da der klokken 4.45 morgen pludselig fandt sted en voldsom eksplosion om bakbord, saavidt kunde skjønnes, under fokkemasten. Den var saa sterk, at de paa broen blev slaat i svime. Vidnet fandt sig liggende i agterkant av broen sammen med rormanden. Vidnet forsøkte straks at bruke telegrafan, men det var faldt sammen altsammen. Vidnet

kom med vanskelighet ned paa baatdæket og gik til bakbords baat, som der allerede sat to mand i. Men det viste sig, at baaten var blit ødelagt av skorstenen, som var faldt over den. Man gik saa til redningsflaaten, hvorfra man fik se, at styrbords baat var i behold. Tre mand løp hen og fik baaten laaret, uagtet skibet laa svært skjævt. Men da propellen gik, ansaaes det farlig at gaa i baaten, hvorfor alle, undtagen 2den maskinisten og Haakon Nilsen, gik op igjen paa redningsflaaten. Denne gik rundt, da skibet sank, og alle kom under den, men kom sig klar. Stuertien var med paa flaaten straks før skibet sank, men senere har ingen set ham. De tre andre savnede saa man ikke. De laa alle forut. Omkring en halv time senere kom en britisk patruljebaot og tok dem op. Vidnet har ingen mening om, enten eksplosionen var foraarsaket av torpedo eller mine. Styrbords livbaot maatte patruljebaaten efterlate. Maskinisten, som var blit skadet, blev igjen paa hospital i Brest.

Oplæst og vedtat, hvorefter vidnet fra- traadte.

2det vidne, 2den maskinist Olsen, fremstod og forklarte, at han ved leiligheten hadde vagt og var i maskinen. Alt slukket. Vidnet forsøkte at komme hen og stenge maskinen, men vandet kom ind som i en straale fra skutebunden, og vidnet maatte hurtigst redde sig op paa dæk. Vidnet gik bort til hurtiglukkeren, men denne var kommet i beknip. Man blev beordret til flaaten, men fik derefter ordre til at sette ut styrbords livbaot. Vidnet var dog den eneste, som gik i den, hvorhos han fik trukket op Nilsen, som hadde hoppet i vandet. De andre hadde, fordi propellen gik, mere tro paa flaaten.

Oplæst og vedtat, hvorefter vidnet fra- traadte.

3dje vidne, letmatros Nilsen, fremstod.

Vidnet, som ved leiligheten stod til- rors, forklarte sig i fuld overensstemmelse med de foregaaende vidner. Vidnet fra- traadte.



4de vidne, matros Johansen, fremstod og forklarte, at han ved leiligheten var paa utkik paa broen. Vidnet stod paa bakbords side. Det var en voldsom eksplosion, og vidnet fandt sig liggende paa bunkerluken om bakbord mellem kul og træbe-ter. Vidnet saa intet mistænkelig. Oplæst og vedtat. Vidnet forklarte sig forøvrig i overensstemmelse med de foregaaende vidner.

Samtlige vidner fremstod, og kaptei-nens beretning blev oplæst for dem. De erklærte paa forespørsel, at de intet hadde at bemerke til sammes indhold.

Vidnerne, som ikke hadde paahørt hinandens forklaringer, blev derefter ed-fæstet.

Bisitterne finder intet at anmerke.

Forretningen avsluttet.

(sign.) Waldemar Eckell.

(sign.) H. Stranger Sand.

(sign.) Ole A. Hansen.

#### D/S «Norefos» (M. K. D. T.) av Kristiania.

Reg.ton br.: 1788, last: stykgods, ødelagt 1ste mars 1918 paa reise fra Mosambique til Marseil-les. Omkommet: ingen.

Aar 1918, den 18de april, avholdtes ef-ter berammelse sjøforklaring paa gene-ralkonsulatet i London i anledning av sækningen av D/S «Norefos» den 1ste mars s. a.

Forretningen administrertes av gene-ralkonsul W. Eckell, og som bisittere fun-gerte kaptein Peder Pedersen, av Lille-sand, og kaptein Alfred Olsen, av Kragerø.

Kaptein Halvor Pedersen, av Tromø pr. Arendal, fremstod og forklarte, at han var fører av D/S «Norefos» av Kristiania, kjendingssignal M. K. D. T., drægtig 1788 tons brutto, 1073 tons netto, bygget av staal i Kristiania i 1914, klasse 1 A 1 i Norsk Veritas, værdi og assurance ube-kjendt.

Fartøiet, som tilhørte Den Skandina-viske Øst Afrika Linje A/S, disponent

herr Thor Thoresen jr., Kristiania, og som hadde en besætning av 23 mand foruten føreren, var paa reise fra Madagaskar og portugisisk Østafrika til Marseille med ca. 2550 tons stykgods (væsentlig copra, jordnøtter, talg og preservert kjøt, værdi og assurance ubekjendt), da det blev kap-ret av en tysk undervandsbaat og senere, den 1ste mars d. a., sænket av samme 60 kvartmil vest av Dakar.

Dep. fremla fartøiets dagbok og et med samme overensstemmende utdrag av følgende lydelse:

#### Utdrag av S/S «Norefos»s journal paa reise fra Mosambique til Marseille.

Avgik fra Mosambique 1ste december 1917 i fuld sjødygtig stand med en ladning stykgods for Marseille. Ankom Dakar 4de januar 1918 for bunker, og indtok 230 tons bunker og 43 tons last. Klokken 3 efter-middag den 7de januar var skibet klar for avgang. Dypgaaende forut 17' 11" A 19' 1". Skibet i enhver henseende i god sjøklar stand, fik lods ombord og avgik. Manøvrerte ut efter lodsens anvisning og ankrede paa utsiden av brekwateret klok-ken 4.30, lettet anker og fortsatte reisen. Klokken 6.25 peiltes Cape Verde fyr ONO  $\frac{3}{4}$  O 3' av. Kursen sattes og reisen fort-sattes med vekslende veirforhold. Fredag den 11te januar klokken 2 efterm. blev stoppet av en tysk undervandsbaat. Der blev fra undervandsbaaten avfyret var-selsskud samt heist signaler om at komme ombord med skibets papirer. Baat blev sat paa vandet og kapteinen reiste om-bord paa ubaaten med papirerne. Ubaaten kom saa helt op til skibet og gjorde fast en trosse fra dens baug paa skibets styr-bords side og forlangte at faa fersk vand. Vand blev saa pumpet over fra agterpig-gen. Der blev pumpet over 10 tons. I tiden mens man pumpet vand over blev skibets livbaat benyttet til at føre ombord amu-nition, samt bomber, haandgranater og en kanon. 14 mand, som alle var bevæbnet, deriblandt en officer. Alle mand var saa kaldt paa dæk og blev saa tilsagt fra ved-kommende tyske officer, at skibet var tat