

## ALASKA, D/S

LCBO HaugesundDampsk.-A/S Alaska (Christian Haaland) 1918 5681 brt, 3476 nrt  
30.10.1942 Atlanterhavet, utenfor Nord-Afrika, 3506 N, 1659 W Colombo - Cape Town - Freetown - U.K. Te og annet stykk-gods, deriblant cetronell-olje og fiber-baller på dekk.  
Torpedert under arbeid som konvoiens redningsskip. Holdt flytende - tatt seg inn til Lisboa. 0 ? 0 0  
18.11.1942 Lisboa

Fremstod kaptein Berge Mevatne, fører av d.s. "Alaska" Kapteinen fremla dagsboksutdrag ang. deg passerte, undertegnet av ham selv, og forklarte:

At "President Doumer" gikk under britisk flagg, men med fransk mannskap, formentlig fra koloniene. Den fikk antagelig to torpedoer, men nesten ingen slagside, så der skulde ha været god anledning til at sette livbåtene pent på vannet, men ingen av dem kom ordentlig ned. Imidlertid faldt eller hoppet de fleste ombord i sjøen, nesten alle uten livbelter, men endel var gode svømmere og kunde derfor bli reddet. Halvparten av toppbroen på "President Doumer" blev ved torpederingen slengt utover sjøen og antakelig omkom derved de fleste av befalet, for der opstod fullstendig panikk ombord. Redningsarbeidet blev vanskeliggjort ved at stevnene og ofte bunnen på livbåtene til "President Doumer" var knuste og det var derfor vanskelig at feste fanglinene og få båtene langs siden. Kapteinen antar at bare en torpedo traff "Alaska". Den blev torpedert 2 timer og 40 minutter efter "President Doumer".

Efter at "Alaska" hadde blitt truffet, stoppet Kapteinen maskinen, sendte opp nødsignaler og gikk derpå ned på båtdekket hvor to livbåter på le side allerede blev låret. Dette blev gjort før Kapteinen ga ordre derom, men for at forebygge at de allerede reddete skulode kutte taljene hvilket de forsøkte og i et tilfelle lyktes utføre, men uten at der voldtes nogen skade. To av de reddete fra "President Doumer" hoppet overbord idet "Alaska" blev truffet av torpedoen; den ene av dem var såret. I motorbåten gikk først maskinisten, førstestyrmannen og telegrafisten med nødsenderen, samt endel mannskaper og nogen av de reddete. De fikk ordre om "stand by". Båtene til luvart kunde ikke settes ut på grunn av været og et forsøk hadde til resultat at den ene livbåt knustes mot rekken. I mellomtiden ruset så meget last ut av 1. rummet at skibet begynte at rette sig. Kapteinen ga da ordre om at få hjelpemaskinene

igang igjen og dette viste sig ikke være vanskelig og man kunde derefter bruke pumpene. Den nye posisjon blev utsendt gjennom hovedsenderen. Siden blev der arrangeret med bespising av besetningen og de reddete og alt gjort istand til at møte et nytt angrep, kanonen og maskingeværene bemannet etc..

Dagen efter møtte man en korvett. Den spurte om "Alaska" kunde gå til Gibraltar, til hvilket blev svaret ja, idet man gjorde fire mil unda været. Den ga ordre til at følge efter og kom da opp til d.s. "Silver Willow" som også var blitt torpedert og som var forlatt av mannskapet. Man møtte her også et spansk og portugisisk skib. Det siste var passasjerskib og hadde lege ombord. "Alaska" spurte om denne kunde komme ombord og forbinne og tilse de saarete, men fikk til svar at de saarete kunde komme ombord i portugiseren. Dette var dog ugjærlig og man opga at få assistanse. "Alaska" lå sammen med korvetten og "Silver Willow" i 8 dager, i tildels hårdt vær, så den måtte bruke olje for dempning av sjøene og holdt det gående med sakte fart forover forf at dempe virkningen av sjøene mot skottene. Såvidt man kunde se var der ingen skader i de andre rummene. Korvetten forespurte om der fandtes motormaskinister ombord i "Alaska", hvilket besvartes benektende, men der fandtes etpar motormenn som riktignok kjendte Burmeister & Wains motorer, men ikke til Doxford som "Silver Willow" hadde. Det lyktes overtale to reddete maskinister fra "President Doumer" til at gå ombord i "Silver Willow" hvor de var i to dager sammen med de norske motormenn og forsøkte få maskinen igang igjen, men uten resultat, efter sigende fordi generatorene var utbredt. Søndag den 1 nov. blev samtlige reddete satt ombord på korvetten som gikk til Gibraltar. Den 6. nov. kl. 8 hadde taugbåten fått sleper ombord i "Silver Willow". Den 13 nov. ankom d.s. "Alaska" til Lisboa.

Kapteinen henholder sig forøvrig til journalutdraget.

1. vidne (maskinmester John Natvig) som forklarte:

At han kom på vakt kl. 20 og utførte forskjellige manøvrer med maskinen inntil torpederingen. Da kom ordre fra broen om at stoppe maskinen, hvilket blev gjort. Vidnet gikk så til lugaren og tok på sig redningsdrakt. Gikk siden opp på dekk og stengte dampen til fyringspumpen. To livbåter var da satt på vannet og motorbåten blev låret, hvori vidnet også gikk. Flere av de reddete befandt sig da i motorbåten som nærmest var overlastet. Den var godt utstyrt med mat og vann. Man kunde ingen se av overlevende fra "President Doumer". Derimot vrimlet det av hajer. Vidnet opholdt sig i motorbåten til omkr. kl. 3 à 4 neste morgen og da han kom ombord igjen, gikk han igang med at trimme skibet som lå på nesene med baugen i vannet. Siden var der manøvrering med maskinen som viste sig være i orden. Dagen efter torpederingen kl. 2 em. blev der slått sakte fart i maskinen og man begynte at gå forover, til man utpå eftermiddagen møte en korvett og der blev da forskjellig manøvrering i maskinen, mest med stopp for at ligge ved korvetten. Man merket at en av bunntankene med olje måtte lekke, da der viste sig olje i tunellen. Der blev under reisen pumpet gjentakne ganger per dag, efter ordre fra broen.

2net vidne (2. styrmann Engel Thuen) forklarte:

At han efter ordre lot båtsmannen sette igang forberedelser til redningsarbeidet, med tilvirkning av liner, ledere, utlegning av redningsbelter etc. President Doumer gikk litt foran til styrbord side da den blev torpedert. "Alaska" reddet 54 mann og en korvett reddet endel av "President Doumes" passasjerer og mannskap. Da "Alaska" blev torpedert, gikk vidnet til bestikkugaren hvor han tok koder, signalbøker og dagbøker og anbragte i den dertil bestemte boks og kastet den overbord. Derefter sørget vidnet efter beskjed fra kapteinen, for at flåtene blev forsynt med extra proviant og derefter hjalp han til at lå kanonen. Vidnet opholdt sig hele tiden ombord sammen med 10 andre av mannskapet. Båtene blev så i grålysningen efterhvert tatt ombord igjen, hvilket var temmelig vanskelig i den høie sjø. Kurs blev siden satt for Madeira, inntil man traff korvetten. Da kodene var kastet overbord, kunde man ikke svare på dens signaler og der var derfor gjensidig mistenksomhet, inntil korvetten så "Alaskas" skade. Denne fikk derefter ordre om at følge efter korvetten.

Vidnet forklarte sig forøvrig i overnesstemmelse med journalutdraget.

3de vidne (matros Konrad Aarvik) forklarte:

At han hjalp til med forberedelsene til redningsarbeidet inntil kl. 20 da han gikk på vakt som rommann. Da "Alaska" blev torpedert, løp han ned på båtdekket hvor livbåtene allerede holdt på at bli satt på vannet. Vidnet gikk i den ene styrbords livbåt som var full av reddete fra "President Doumer" og noen mannskaper fra "Alaska". I grålysningen fikk man beskjed at alle skulde komme tilbake igjen og at kun nødvendige mannskaper for roingen skulde bli ombord i redningsbåtene. Vidnet og fire andre mannskaper holdt det så gående langs skibssiden til middagstiden, da livbåten igjen blev tatt ombord. Vidnet forklarte sig forresten i overensstemmelse med journalutdraget.

#### UTDRAG AV S.S. "ALASKA" S DEKKSDAGBOK

D/S "Alaska" avgikk fra Colombo den 28. august 1942 kl. 1610 bestemt for U.K., via C. Town og Freetown, lastet

med 4268 tonn the og annet stykkgoods, hvorav 15 tonn Cetronell-olje og 231 baller fibre var stuvet på dekk. Skibet var i alle dele i god sjødyktig stand og hadde 4 gode preseninger på hver luke. Dypgående F. 18'4" A. 22'6" M. 20'5".

Etter en heldig reise under vekslende værforhold ankom skibet C. Town den 21. sept. kl. 1150. Og allerede tirsdag den 22. sept. kl. 1340 hadde man mottatt tilstrekkelige forsyninger av bunkerolje vann, og proviant og reisen fortsattes. Dypg. F. 18'6" A. 22'6" M. 20'6".

Reisen forløp fortsatt bra under vekslende værforhold og torsdag den 8. oktober kl. 1600 ankret på Freetown Road etter først å ha passert over the Range, med los ombord.

Fredag den 16. oktober kl. 1110 avgikk Freetown, dypg. F. 18'7" A. 20'6". Fremdeles forløp reisen, for vårt vedkommende, heldig inntil fredag den 30. oktober, da man av Commodoren fikk i oppdrag å fungere som redningsskib for hele convoyen, i stedet for det ordinære redningsskib, som var blitt senket siste natt. Belært av hvad som hadde hendt de tre forangående netter på rad, var vi alle på det rene med hvad en slik utsatt stilling vilde bety, samt at vi vilde få nok å gjøre så snart mørket kom på. Derfor blev alt som tenkes kunne av rednings-liner, ledere, nettinger, samt livbøier og belter med lys på lagt klar langs rekkene på begge sider mens det ennu var dag. Dessuten blev frivillige av mannskapet tatt ut for å gå i vannet med redningsdrakter på, for om mulig å slå tamper om livet på slike som ikke selv måtte være istand til å klare det.

Kl. 1835 s.d. blev passager-motorskibet "President Doumer", som gikk på vår stb. side senket. Man gikk med en gang til undsetning og manøvrerte så nær op til lovart av det synkende skib, som det på noen måte lot sig gjøre, for med bredsiden til å danne godt lebelte for livbåtene og folk som kom i vannet. Det blåste f.t. sterk kuling fra vestlig retning med meget høi sjø fra samme kant og tildels tette regnbygger som gjorde det meget mørkt. Ombord i "President Doumer" opstod det en fryktelig panikk, idet den ene livbåt etter den annen, med eller uten folk i, blev sluppet bardus i vannet og knust, slik at storparten av de ca. 360 personer, som skulle befinne sig ombord, kom i vannet. Denne opførsel forsinket og vanskeliggjorde redningsarbeidet for oss i høi grad; særlig siden ikke en eneste livbåt gjorde den minste anstrengelse for å kare med en åre for på hurtigst og beste måte å komme langs siden, men overlot dette helt til oss å komme langs siden av hver enkelt båt, hvilket også blev gjort, men i frykt for å dra altfor mange mennesker ned med propellvannet blev man avskåret fra å bruke maskinen så ofte som ønskelig. Etter ca. 15 minutter gikk "President Doumer" under og fra samme stund vrimlet det formelig av svømmende eller drivende mennesker i sjøen med og uten livbelter på. De nødscrik som hørtes fra alle retninger i den mørke natt var ubeskrivelig. Vi hadde mønstret ca. 30 mann av besetningen som stod klar ved rekkene på begge sider for å hale op folk, men ingen av dem som kom langs siden og blev hevet tamper og boier til gjøre tegn til å feste dem om sig, hvorfor to mann av besetningen gikk i sjøen med redningsdrakter og tamp om livet for å slå liner på disse som var mest overanstrengt. Endel fikk man halet ombord på denne måten, men eksperimentet viset sig straks å være i den grad farlig at det måtte oppgis på grunn av for høi sjø og masser av hai, som pisket langs skibssiden. En knust livbåt med 48 personer i fikk vi festet langs le side. Heller ikke noen av disse var istand til selv å klyve en stormleider, hvorfor 2. og 3. styrmannen, hver iført redningsdrakt, gikk

ned i båten og satt taustikk under armene på hver enkel av dem, og i løpet av kort tid var 46 stykker løftet ombord av mange villige hender. De andre to i båten blev knust mellom skibssiden og båten idet den drev indtil, da mange av dem hang utenbords til esingene. I den sparsomme belysning syntes vi at det var kvinner og barn i båten med røde tørkleider på hodene, men som ved nærmere ettersyn viste sig å være blodige hodeskaller hvorpå skinnet hang og slang og disse bad pent om å bli halet op først, hvilket selvfølgelig også blev tatt hensyn til, dessuten blev det gitt ordre til at alle som viste minste tegn til liv skulde huddes på. De friskeste i båten vilde slå med styrmennene og vilde ikke la sig hale op i tau, men vi hadde dessverre ikke tid til noen silkebehandling da det var mange flere som lå omkring og ventet sårt på hjelp. Vi håpet bare på fortsatt arbeidsfred så flere hundre kunde bli reddet og etterpå stime på å innentet convoyen igjen, som nu hadde forlatt oss. - To liner blev hevet ut til nok en fullastet livbåt om b.b., men i denne båt befant sig to spreke karer, som selv halet sig op etter linene uten å sette fast båten slik at denne drifet forbi poppen. Kl. var nu 2115 man gikk sakte fart forover og svinget høire over for å komme lengere op til lovart for å hjelpe noen som lå å ropte der. Imens hendte det en lenge hadde fryktet for - en torpedo kom inn fra styrbord side og exploderte i nr. 1 lasterum. Virkningen var så voldsom at man blev kastet overende. Styrekompassen veltet og riggen og topplentene til formasten røk. Luker, skjerstokker, luftrør, samt lossebommene til nr. 1 luke fløi i luften. Forskibet sank hurtig nedover og sjøene brekket inn over fordekket fyllte lampeskap og tømmermansverksted, samt under bakken. Maskinen blev med engang stoppet og oljetilførslen stengt fra dekk. De reglementerte radiosignaler med possisjon 3506 N. 1659 W., blev sendt ut, idet hovedsenderen var i order, men nødsenderen og mottageren var ute av funksjon. De for anledning- en foreskrevne nød---

Alle Admiralitetets papirer og bøker, samt dekkas og maskindagbøker med tilhørende kladdejournaler, som alle var oppbevart i tillåste jernskaper blev kastet overbord og senket.

Storparten av de reddede, som ialt tallet 55, stormet våre livbåter i full panikk og vilde kutte taljene førinnen båtene nådde vannet, men dette blev heldigvis avverget av mannskapet, slik at de to første livbåter kom bra på vannet med ca. 25 personer i hver, videre blev motor-livbåten beordret satt på vannet, og i denne fikk radiotelegrafist med nødsender, 1. styrmann med skibspapirene, m. regnskap etc., og 1. maskinist, samt 15 andre ordre om å gå. Man gikk til dette skridt for i det minste å ha en båt igjen med pålitelige folk liggende "stand by" i passende avstand, og som eventuelt kunde overta kommandoen ifall noe skulle tilstøte oss som blev igjen ombord. Sistnevnte båt var forsynt med karter og navigasjonsinstrumenter. Nok en fjerde livbåt og en gig om b.b. blev forsøkt satt ut, men da dette var vindsiden blev begge så skadet at forsøket måtte opgis. Igjen hadde man 4 gode rafter-flåter - og disse blev i påkommende tilfelle godt fullpakket med ekstraproviant og vann.

Vannet stod etterhvert så høit i nr. 1 luke at kassegodset fløt inn og ut på dekket, og poppen lå så høit at propellen kom over vannet. Imidlertid forsvant snart hele lasten i underrummet i dypet hvoetter sjøen slog op mellomdekkslukene, slik at storparten av lasten i mellomdekket blev vasket ut og forsvant samme vei. Dette forårsaket at forskibet løftet sig endel og ved stadige peilinger, som

selvfølgelig ikke helt kunde stoles på med det gale trim, kunde man ikke merke vann i de andre lasterum. 3. maskinist og en oljer blev beordret ned i maskinen igjen for å forsøke få vann på kjelene og ta stimen op igjen. Ny sikker possisjon blev utsendt igjen, samt at skibet sank langsomt; dette var mest for å avlede mulige u.båter i nærheten oppmerksomheten på at flere torpedoer ikke var påkrevet. Stueren og 2. styrm. var forlengst gått igang med å forbinne de tiskadekomne, som lå blødende og jamret sig over bord og benker i salonen. Man fant straks ut at 7 av dem var dødelig såret, hvorav 2 med svære kvestelser på hjerneskallen. Den ene av sistnevnte, en inder ved navn Eman Ale døde straks av sine sår mens den annen av dem hoppet over rekken og forsvant da torpedoen kom. Fire andre hadde trukket sig så fulle av vann at først etter langvarige gjenoplivnings forsøk kom dem til sig selv igjen. De igjenlevende blev etter tur stellet så bra med at dem var straks utenfor fare. Ellers lignet det hele et slaktehus, idet man til å begynne med formelig vasset i blodsøle.

Etterhvert blev man mer og mer klar over at det vanntette skott mellom nr. 1 og nr. 2 lasterum måtte være bra tett. Og blev det derfor kl. 0.35 fm. den 31. okt gitt ordre til å fylle opp akterpeaken med saltvann, samt trimme all bunkerolje på nr. 2 bunntank over til nr. 4 og 5 bunntanker, for ad den vei å få lette trykket på det vanntette skott, få propellen i vannet og mere pålitelige peilinger, og så tilslutt få prøve hovedmaskinen og styreanordningen. - Til å begynne med viste det seg snart at fyllingsrøret til peaktaken var brekket, og det samme var tilfellet med vannledningen på dekk, men sistnevnte blev straks provisorisk reparert slik at fyllingen kunde påbegynnes ved hjelp av vannslanger lagt ned i tanken.

Kl. 3.45 fm. den 31. okt. blev alle tre livbåter, en ad gangen, beordret langs siden og alle de reddede fra "Doumer" tatt ombord igjen. Dessuten blev flere av mannskapet tatt omb. for å bemanne kanonen og maskingeværene bedre, mens en passende del av besetningen fikk ordre om å holde sig i passende avstand med båtene til dagslys. Ut på morgensiden blåste det imidlertid mere op og arbeidet med å få livbåtene ombord igjen var meget vanskelig. Kl. 11.00 fm. s.d. var maskinen oppvarmet og skibet på såpass trim at prøvetur kunde foregå. Det blev gått frem og tilbake en tid og viste det sig snart at både hovedmaskin og styremaskin virket tilfredsstillende, samt at man kunde gjøre omkring 4 miles fart unda veret, men mot sjø og vind måtte man helst ikke forøke da det forårsaket veldigt press på skottet. Kl. 2.00 em. hadde man hevet alle livbåtene op og kurs blev satt mot Madeira for sakte fart. Kl. 3.30 blev man inhentet og praiet av en british Korvett og etter å ha utvekslet de forønskede opplysninger fikk vi ordre til å følge korvetten op under et drivende forlatt skib ved navn "SILVER WILLOW" som også var blitt torpedert samtidig med oss, hvilket vi ikke hadde anelse om tidligere. Korvetten meddelte ennvidere at taubåt og eskorte allerede var sendt ut for å ta "Silver Willow" in og at vi vilde bli i samme følge. Kl. 4.45 em. fremdeles underveis ned mot havaristen vaktet av korvetten kom en deputasjon fra mannskapet på 3 mann op på broen og meddelte kapteinen om at hele mannskapet hadde holdt råd i messen og utfallet av dette gikk ut på at skibet skulle ligge stille om natten, livbåtene skulde atter settes ut og hele mannskapet gå i disse for igjen å holde sig i nærheten av skibet natten over; for ved dagry å gå ombord igjen og fortsette reisen bare i dagslys. Imotsatt fall vilde fyrbøtere og matroser nekte videre tjeneste med engang. Siden saken ikke blev

forelagt føreren i form av en anbefaling eller ønske, men likefrem truende om nedleggelse av arbeidet i åpen sjø, blev den avvist, eller forkastet. Idet føreren hevdet at hvis alle gjorde sin plikt og dessuten forsøkte å se litt lysere på situasjonen hadde man ennå gode chancer til å redde både sig selv, skibet og storparten av lasten i sikker havn. Og at det å gå i livbåtene om natten var forbundet med stor fare hvis det blåste opp vilde man nemlig ikke bli istand til å få båtene ombord igjen. Ennvidere hadde man stort ansvar og forpliktelse for dem som lå hjelpeløse ombord og ikke kunde tas med i noen båt. På toppen av dette blev dem også gjort opmerksom på at skibet vilde bli både stimet og styrt om dem nektet aldri så meget. - Begrunnelsen for denne sin sammensvergelse gikk i korte trekk ut på at sålänge vi hadde de 55 overlevende fra "Doumer" igjen ombord vilde ikke noen av mannskapene ha en eneste chance til å komme sig i livbåtene ifall man blev torpedert for annen gang, og det skulde hende på natten.

Kl. 5 em. s.d. kom en spansk og en portugisisk passasjerbåt til skuepladsen. Spanjolen gikk straks, mens portugiseren av korvetten blev anmodet om å sende lege ombord til oss. Man styrte så nær opp under denne og kom i forbindelse pr. morse, som fortalte at dem ikke kunde sende doktoren omb. til oss, men at vi kunde sende de syke over til dem for nærmere undersøkelse. Saken blev overveiet, men natten var allerede satt inn og var mørk og stormfull. Der-til kom at alle fire britiske gunnere og skibets annen maskinist kom løpende på broen, meget oppblåste, og forlangte at vist de sårede blev sendt over i portugiseren vilde dem også gå ombord der med det samme da dem anså det for meget tryggere. Under slike omstendigheter måtte overføringen avlyses og passasjerbåten forsette reisen. Fra nu av holdt man sig, etter ordre fra korvetten, som passet på oss hele natten, ved siden av "Silver Willow".

Søndag den 1. nov. kl. 8.00 fm. blev man enig med Chefen på korvetten at alle de 53 redde skulde sendes ombord der for å komme i mer sikkerhet. Men på betingelse av at vi kunde avstå dem noe proviant og medisin ect., dette blev innvilget og allerede kl. 8.30 fm. blev båt satt på vannet, bemannet med 7 man og 2. styrmannen, og overføringen påbegyntes. De syke som allerede var i god bedring fikk sine sår ettersatt og byttet rene klær før dem blev sendt over i en båt for sig. På grunn av høi sjø og sterk vind var det et vanskelig arbeide, men allt gikk bra og kl. 13.00 var både folkene og en del proviant sendt over i god behold. Livbåten blev hevet opp igjen og man lot skibet igjen drifte sammen med "Silver Willow" eskortert av korvetten, som gikk stadig rundt hele natten og dagen, siden vi fremdeles lå på et meget utsatt sted.

Mandag den 2. nov. kl. 10.00 blev begravelse av Eman Ale foretatt, hvoretter rengjøring ble satt igang overalt.

Fra korvetten var motorfolk ombord i Silver Willow og forsøkte på å få motorene til å gå. To motormen fra "Alaska" blev også på opfordring sendt ombord for å hjelpes til, men forsøket mislyktes og den 3. nov. kl. 17.00 måtte båt settes på vannet igjen for å hente folkene tilbake da det blåste opp til sterk kuling med høi sjø. Hele påfølgende natt måtte skibet holdes oppe mot været ved å gå akterover i maskinen, og sjøen måtte dempes med olje. Dette som følge av at man fryktet for at skottet skulde breste. Men man hadde nu engang intet annet valg en å ligge der og hugge og vente på det lenge bebudede følge.

Den 4. nov. kl. 8.00 fm. fikk melding om at taubåt og eskorte ikke var langt unda og at bestemmelsesstedet var Lisabon. Ut på dagenn fikk korvetten maskinskade en av

våre maskinister blev sendt ombord og fikk de brekte deler med sig tilbake, hvoretter nye blev dreiet og sendt tilbake igjen, iløpet av noen timer, slik at vaktbåten snart var på farten igjen.

Den 5. nov. fikk besked om å forlate stedet kl. 12.00, og videre følge korvetten for Gibraltar. Kl. 14.40 s.d. møtte taubåten og eskorten på vei utover. Vi fikk da atter ordre om å tørne rundt igjen for å slutte oss til den nye eskorte, idet korvetten nu forlot oss.

Den 6. nov. kl. 8.00 fm. hadde taubåten fått sleper fast ombord i "Silver Willow" og man fikk endelig sette kursen for Lisabon, men bare med en gjennomsnittsfart av ca. 2 mil, da vinden hele tiden blev imot, og selv med den styrkraften var det vedige påkjenninger på skottet.

Lasterummene blev hele tiden peilet hvert time, og det viste sig tildels hurtige og variable stigninger, spesielt i nr. 2 og 3 lasterum. Og ved nærmere undersøkelse fant man at sanitærledningene og vistnok avløpet fra toalettene måtte ha gått i stykker, hvorfor sanitærledningsvannet blev stoppet. Men trods det så viste det sig stadige stigninger. Dog ikke verre enn at det godt kunde holdes med pumperne. Løse nagler på utsiden og dekk blev kittet og noen løse vinkler (dekkvinkler) lagt sement over for å stoppe at vann kom til den last som ennå antoges å være tør.

Inntil den 11. nov. hadde allt tørnet bra ut, idet man hadde havt en gjennomsnittsdist. litt over 50 kvartmil pr. døgen. Men det begynte nu etterhvert å blåse sterkt fra NNW. med krap sjø fra samme retning. Dette været blev formeget for "Silver Willow" så den gikk under og sank kl. 12.41 s.d. - Eskorten og taubåten holdt fremdeles følge med oss.

Med hensyn til skibets tilstand så er det selvsagt noe man vil forbeholde sig full rett til å komme tilbake til etter endt utlossing og tørdokking. Det man kan se er at storparten av tanktoppen og st.b. side i nr. 1 underrum er revet bort, dessuten har dekkene og skibssiden slått svære buler på sig; de verste i for og akterskutt av midtskibsbygningene, hvor mange plater er slått brestet i. Ennvidere er skottet i akterkant av bakken helt tvistet.

Den 12. nov. kl. 21.15 forlot eskorten oss. - Taubåten som tauet "Silver Willow" gikk sin vei straks etter denne sank. Kl. 23.45 fikk los ombord, og fortsatte opp roveret på sedvanmessig måte etter losens anvisning, uten den minste assistanse av noen art. Kl. 1.55 fm. den 13. nov. ankret opp i roveret, og kl. 7.20 fm. hivde opp og fortsatte til Quarantinstasjonen, hvor man ankret kl. 9.00 fm. s.d. Kl. 9.25 fm. var skibet ferdigbehandlet.

Kl. 11.00 fm. den 13. kom Lloyds survey ombord og besiktet skaden, hvoretter det blev bestemt at hele lasten skulde utlosses og etterpå dokke skibet.

Det viser sig nu at også bunntankene har tatt skade, samt at mange løse nagler finnes overalt, både i hoveddekkene og skibssiden.

Det bemerkes at alle lasterum under hele reisen har vært godt utluftet både gjennom lufrørene og åpne luker, så ofte som været har tillatt det.

Dypg. ved ankomsten Lissabon F. 21'1" A. 20'7" M. 20'10".

Lissabon den 13. november 1942

F. Johansen, 1. styrmann  
K. Aarvik, matros  
J. (uleselig) 1. maskinist  
B. Mevatne, fører

<i>Stilling</i>	<i>Etternavn</i>	<i>Fornavn</i>	<i>Hjemsted</i>	<i>Nasjonalitet</i>	<i>Skjebne</i>	<i>Merknad</i>
Matros	Aarvik	Konrad	Tysnes	Norge	Reddet	
Fører	Mevatne	Berge	Tysnes	Norge	Reddet	
2. styrmann	Thuen	Engel	Os	Norge	Reddet	
Donkeymann	Stokknes	H.		Norge	Reddet	
Kanoner	Olsen	Olaf		Norge	Reddet	