



Dette værk er downloadet fra Danskernes Historie Online

Danskernes Historie Online er Danmarks største digitaliseringsprojekt af litteratur inden for emner som personalhistorie, lokalhistorie og slægtsforskning. Biblioteket hører under den almennyttige forening Danske Slægtsforskere. Vi bevarer vores fælles kulturarv, digitaliserer den og stiller den til rådighed for alle interesserede.

Støt Danskernes Historie Online - Bliv sponsor

Som sponsor i biblioteket opnår du en række fordele. Læs mere om fordele og sponsorat her: <https://slaegtsbibliotek.dk/sponsorat>

Ophavsret

Biblioteket indeholder værker både med og uden ophavsret. For værker, som er omfattet af ophavsret, må PDF-filen kun benyttes til personligt brug.

Links

Slægtsforskerens Bibliotek: <https://slaegtsbibliotek.dk>

Danske Slægtsforskere: <https://slaegt.dk>

DANSK
SØULYKKE-STATISTIK

1942

UDGIVET AF

MINISTERIET FOR HANDEL, INDUSTRI OG SØFART

SEPTEMBER 1943

Den foreliggende Oversigt, der herved offentliggøres af

Ministeriet for Handel, Industri og Søfart

i Henhold til Lov af 12. April 1892 om Oprettelse af Søretter udenfor København samt om Søforklaringer og Søforhør, er udarbejdet paa Grundlag dels af de i Henhold til nævnte Lov indsendte Udskrifter af Søforhør og Søforklaringer m. m. dels af foreliggende officielle Meddelelser og Oplysninger.

Indholdsfortegnelse.

Søulykker i 1942.....	5
Tabeller indeholdende statistiske Oplysninger vedrørende Søulykker i 1942.....	62

BIANCO LUNOS BOGTRYKKERI A/S
KØBENHAVN

1. S/S **Aallotar** af Helsingfors, 179 Reg. T. Br. Bygget 1910 af Staal. Paa Rejse fra Bandholm til Stege i Ballast.

Grundstødt d. $\frac{5}{6}$ 42 i Smaalandsfarvandet.

Søforklaring og Søforhør i Stege d. $\frac{6}{6}$ 42.

Kl. ca. 16³⁰ passerede A. den hvide 1-Kost paa Bredegrund, hvorfra Kursen sattes N. om Dyrefod Flak røde 2-Kost med Lodsflaget oppe. Efter at denne Kost var passeret, ændredes Kursen efter Masned-sundbroen. Da Lodsbaaden kort efter kom i Sigte om Bb., blev Kursen ændret lidt Nord efter og Farten mindsket til Langsomt, og noget senere blev Maskinen stoppet. Fra Lodsbaaden blev der nu givet Signal, at A. skulde dreje til Styrbord, og Roret blev lagt Stb. Da Lodsens var kommet om Bord, blev Maskinen beordret Fuld Kraft Frem; men ca. 2 Minutter senere — Kl. 16⁴⁵ — tog Skibet Grunden paa Masnedø NV.-Flak og blev staaende. Kl. 18²⁰ kom A. flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Ukendskab til Farvandet.

2. M/S **Adele** af Bremen, 397 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Vejle til Aarhus med Stykgods.

Minesprængt d. $\frac{8}{5}$ 42 i Vejlelfjord.

Strandingsindberetning dat. $\frac{11}{5}$ 42.

Kl. 19⁰⁰ blev A. minesprængt og sank ud for Rohden Aa. Besætningen — 10 Mand — blev bjærget af et i Nærheden værende Skib og indbragt til Vejle.

3. Ff. **Agnes** af Skagen, 32 Reg. T. Br. Bygget 1934 af Eg og Fyr. Paa Fiskeri i Kattegat.

Havareret ved Eksplosion d. $\frac{28}{10}$ 42 i Kattegat; 1 Mand omkommet.

Søforklaring og Søforhør i Skagen d. $\frac{9}{11}$, $\frac{7}{12}$ og $\frac{14}{12}$ 42.

Kl. 16⁰⁰, da A. under Fiskeri befandt sig ca. 9 Sm. SSØ. af Skagen Havn, saas en Eksplosion ved en i Nærheden værende Kutter. Trawlet blev straks bjærget og Kursen sat mod Kutteren. Kl. ca. 16⁰¹ mærkedes en Eksplosion om Bb., hvorved Skibet blev løftet op og kastet over paa Stb.s Side, og Motoren gik i Staa. Kort efter saas en Mand af Besætningen liggende i Vandet ca. 300 m agterude. Prammen blev sat paa Vandet samtidig med, at man fra Kuttere, der befandt sig i Nærheden, kastede Redningskranse ud, men det lykkedes ikke at redde den overbordfaldne. A. blev af en Kutter slæbt ind i Skagen Havn.

Anm. 1. Den omkomne er: Fisker Johannes Holeuffer Christensen af Skagen.

Anm. 2. Ministeriet maa antage, at Eksplosionen skyldes Krigsaarsager.

4. S/S **Agnete** af København, 1458 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal. Paa Rejse fra Aarhus til Bremen i Ballast.

Grundstødt d. $\frac{10}{1}$ 42 paa Elben.

Søforhør i København d. $\frac{26}{1}$ 42.

Kl. 7¹⁰ befandt A. sig under en nordlig Kuling for stoppet Maskine med langsom Fart i Nærheden af Altenbrygge, hvor Skibet blev kontrolleret af Toldvæsenet. Kl. 7¹⁶ blev Maskinen sat paa Langsomt Frem; men Kl. 7²⁰ tog A., der havde Lods om Bord, Grunden og blev staaende. Det forsøgte ved forskellige Manøvrer med Maskinen at faa Skibet flot. Da dette ikke lykkedes, tilkaldtes Bjærgningsassistance, og Kl. 18³⁷ kom Skibet flot ved Hjælp af to Slæbedampere, efter at Nr. II og V Ballasttanke var blevet lænset.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Vejrforholdene.

5. M/S **Ajax** af Hammerhavnen, 182 Reg. T. Br. Bygget 1918 af Staal.

a) Paa Rejse fra København til Vejle i Ballast.

Paasejlet d. $\frac{25}{7}$ 42 i Kattegat.

Søforklaring i Helsingør d. $\frac{27}{7}$ 42.

Kl. 22²⁰ blev A. i klart Vejr opankret paa en ankerplads, der bestemtes ved Hornbæk Havn i misv. S.t.Ø. og Nakkehoved Fyr i misv. V., i 27 m Vand, og forskriftsmæssig Ankerlanterne blev sat. Kl. ca. 23⁴⁵ opdagede Vagtsmanden, at et Skib, der senere viste sig at være 3^m M/Sk. »Erna« af Marstal, styrede ret mod A. Da E. ikke svntes at ændre Kurs, forsøgte Vagtsmanden ved Raab at henlede Opmærksomheden paa A.; men umiddelbart efter tændte E. med Stævnen mod A.s Bb.s Laaring, der blev en Del beskadiget.

Af den af E.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at Føreren Kl. ca. 23⁴⁵ var nede i Kahytten for at tænde en Lampe. Kort Tid efter kom Føreren paany paa Dækket og saa da A.s Skrog forude. Roret blev straks lagt haardt Stb. of Motoren saa hurtigt som muligt kastet Fuld Kraft Bak; men umiddelbart efter skete Kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes, at der om Bord i E. ikke blev holdt effektivt Udkig.

b) Paa Rejse fra Nakskov til København med Byg.

Forlist i Kattegat i Dec. 42; 6 Omkomne.

Søforhør i København d. $7/1$ 43.

D. $28/12$ Kl. ca. 12⁰⁰ afsejlede A. fra Nakskov. Senere samme Dag er Skibet observeret fra Spodsbjerg Fyr. Da der senere intet er hørt til A., og Skibets Redningsflaade samt Redningsbaad d. $31/12$ i havareret Stand er fundet henholdsvis 4 Sm. ØSØ. af Kosten paa Havknode Flak og 8 Sm. SØ.t.S. af Naveren Lystønde, maa det antages, at A. er forlist med Mand og Mus.

Anm. 1. Ministeriet kan efter de foreliggende Oplysninger ikke anse det for udelukket, at Forliset skyldes Krigsbegivenheder.

Anm. 2. De omkomne er: Skibsfører Niels Sigvald Kristiansen og Styrmand Martin Peder Hansen begge af København, Matros Aksel Hansen af Nykøbing S., Ungmand Ricard Wilder af Nordby, Samsø, Motorpasser Svend Aage Sørensen af Vejle og Hovmester Karl Kristian Knudsen af Charlottenlund.

6. M/Gl. **Albatros** af Svendborg, 73 Reg. T. Br. Bygget 1935 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Gefle til Fredericia med Træ.

Grundstødt d. $30/7$ 42 ved Sveriges Ø.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Fredericia d. $11/8$ 42.

Kl. ca. 23³⁰, da A. i stille, klart Vejr havde passeret Fjörðhällan Fyr, styredes mod Hummelkläpp Fyr i dette Fyrs hvide Vinkel. Da Fyrinien leder tæt forbi Langholmen og Skibet lidt senere antoges at være nær dette Skær, ændredes Kursen mod Dalarö Fyr, som viste hvidt Lys. Ca. 2 Minutter senere tog A. Grunden paa et Skær NØ. for Piltholmen og blev staaende. D. $31/7$ KL 12⁰⁰ kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes, at Føreren i et Øjeblik har taget fejl af Fyrinierne.

7. S/S **Alice** af København, 1196 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal. Paa Rejse fra Aarhus til Hernösand i Ballast.

Grundstødt d. $14/6$ 42 i Stockholms Skærgaard.

Søforklaring og Søforhør i Aalborg d. $10/7$ 42.

Kl. 3¹², da A., der havde Lods om Bord, under Sejlads mellem Dalarö og Furösund befandt sig i Husaröleden, skulde Skibet dreje til Bb. Roret kunde imidlertid trods gentagne Forsøg ikke drejes til Bb., hvorfor Maskinen blev stoppet og derefter beordret Fuld Kraft Bak, samtidig med at Stb.s Anker blev stukket i Bund. Umiddelbart efter tog A. imidlertid Grunden ved Trindframbaaken og blev staaende. Ved en Undersøgelse af Rorledning og Styremaskine fandtes ingen Fejl, og kort efter fungerede Roret atter tilfredsstillende. D. $15/6$ Kl. 15⁰⁰ kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes, at Roret ikke kunde drejes til Bb.

8. Ff. **Alliance** af Gilleleje, 11 Reg. T. Br. Paa Fisken i Kattegat.

Forlist efter Eksplosion d. $26/11$ 42 i Kattegat; 1 Mand omkommet.

Søforhør i Gilleleje d. $9/1$ 43.

Kl. 11¹⁵, da A. befandt sig ca. 1 Sm. NV. af Gilleleje Flak Fskb., mærkedes Hold i Trawlet, og umiddelbart efter indtraf en voldsom Eksplosion. Skibet begyndte straks at synke, og Besætningen, ialt to Mand, sprang i Vandet. Kl. ca. 11³⁰ blev Skibets Fører, der var meget forkommen, reddet af en tililende Fiskekutter, hvorimod der intet saas til Medhjælperen.

Anm. 1. Den omkomne er: Fisker Ove Peter Andreas Hansen af Nykøbing S.

Anm. 2. Ministeriet maa antage, at Eksplosionen skyldes Krigsaarsager.

9. M/Gl. **Almee** af København, 89 Reg. T. Br. Bygget 1911 af Eg. Paa Rejse til Stettin i Ballast.

Paasejlet d. $7/12$ 42 i Østersøen.

Søforhør i København d. $22/12$ 42.

Kl. 22⁰⁰, da A. under en SV.-lig Kuling laa opankret paa Swinemiinde Red ca. $1/2$ Sm. Ø. for Sejløbet, blev Skibet paasejlet af et ukendt Dampskib, der var for Udgaende fra Havnen og som tørnede imod A.s Bb.s Laaring. Ved Kollisionen fik A. flere Støtter brækket, Skanseklædningen forskubbet samt Jollen og Davidderne beskadiget, og Skibet fik en mindre Læk.

10. M/Gl. **Amor** af Marstal, 45 Reg. T. Br. Bygget 1889 af Eg.

a) Paa Rejse fra Svendborg til Odense med Hvede.

Grundstødt d. $2/5$ 42 i Storebælt.

Søforklaring og Søforhør i Odense d. $9/5$ 42.

Kl. ca. 15²⁰ passerede A. Elsehoved i $1/2$ Sm. Afstand med Kurs imod Stokkebæk Flak 2-Kost, hvorefter Vejret blev usigtbart. Efter udløbet Distance ændredes Kursen efter Knudshoved. Der loddedes med Melleumrum. Kl. 16⁴⁵ tog A. Grunden paa Langesand og blev staaende. Kl. 21³⁰ kom Skibet flot ved fremmed Hjælp og blev indbugseret til Nyborg. Ved Grundstødningen fik A. en mindre Læk.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes usigtbart Vejr i Forbindelse med Strøm-sætning.

b) Paa Rejse fra Flensborg til Nykøbing F. med Briketter.

Grundstødt d. $18/11$ og $19/11$ 42 ved Ærøs Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $19/11$ 42. Søforklaring i Marstal d. $28/11$ 42.

D. $18/11$ Kl. ca. 17³⁰, da A. befandt sig for Indgaende ved den S.-lige Indsejling til Klørudby, tog Skibet Grunden, men kom efter Bakning straks flot, hvorefter der ankredes. D. $19/11$ Kl. ca. 1³⁰ lettedes paa Grund af tiltagende SV.-lig Kuling, og A. stod med N.-gaaende Strøm langsomt indefter i Løbet,

idet en Mand af Besætningen roede foran i Jollen og oplyste Prikkerne i Løbet. Ved den første Drejning af Løbet mistedes Kending af Afmærkningen, hvorefter der loddedes 3 m Vand fra Jollen. Da A. derefter gik frem med Kurs efter Jollen, tog Skibet Grunden paa Hestegrunden og blev staaende. Kl. ca. 11⁰⁰ kom A. flot ved fremmed Hjælp, efter at ca. 50 Tons af Ladningen var blevet lægtret. Ved Grundstødningen fik Skibet Straakølen beskadiget og blev læk.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Strømsætning i Forbindelse med den Omstændighed, at Farvandsafmærkningen paa Grund af Mørke ikke kunde ses.

11. M/S **Anglo Mærsk** af Fredericia, 7705 Reg. T. Br. Bygget 1930 af Staal.

Torpederet d. ²⁸/₁₀ 42 i Atlanterhavet.

Underretning gennem Udenrigsministeriet d. ³¹/₁₀ 42. Forlisanmeldelse dat. København d. ³⁰/₁₂ 42.

Ifølge Underretning gennem Udenrigsministeriet er A.M., der sejlede under engelsk Flag, torpederet ud for Øen Hierro. Besætningen — 37 Mand — reddedes af spanske Skibe og indbragtes til Tenerifa.

12. Ff. **Anna** af Rønne, 6 Reg. T. Br. Bygget 1936 af Eg. Paa Fiskeri i Østersøen.

Borteblevet i Januar 1942; 3 Omkomne.

Søforhør i Rønne d. ¹⁰/₈ 42.

D. ¹²/₁ afgik A. fra Rønne. Da der siden intet er hørt eller set til Skibet, maa det antages at være forlist med Mand og Mus.

Anm. De omkomne er: Fiskerne Henry Hansen, Osvald Edmund Viktor Sonne Hansen og Kajus Ejvind Sonne Hansen, alle af Rønne.

13. Ff. **Anna** af Nakskov, 9 Reg. T. Br. Paa Fiskeri.

Beskadiget ved Eksplosion d. ¹¹/₅ 42 i Femerbælt.

Søforhør i Nakskov d. ¹²/₆ 42.

Kl. ca. 10⁰⁰, da A., der havde Vod ude, befandt sig ud for Rødbyhavn ca. 5 Sm. af Land, indtraf en voldsom Eksplosion agten for Fartøjet. Ved Eksplosionen blev Voddet ødelagt, og A. blev læk ved Agterstævnen. Fartøjet søgte ind til Rødbyhavn for Reparation.

Anm. Ministeriet maa antage, at Eksplosionen skyldes Krigsaarsager.

14. M/Gl. **Anna** af Svendborg, 116 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Staal. Paa Rejse fra Horsens til København med Brunkul.

Forlist efter Eksplosion d. ¹⁹/₆ 42 i Kattegat; 4 Omkomne.

Søforklaring og Søforhør i Svendborg d. ³⁰/₇ 42. Forlisanmeldelse dat. Svendborg d. ¹⁰/₉ 42.

Kl. 23²⁰, da A. i Følge med 2 andre Skibe befandt sig ca. 500 m retv. 110° af den hvide 3-Kost paa Paludans Flak, indtraf en voldsom Eksplosion, hvorefter Skibet hurtigt sank. Besætningen, der bestod af 4 Mand, omkom.

Anm. 1. De omkomne er: Skibsfører Erik Jørgensen og Bedstemand Svend Kaas Nielsen, begge af Thuro, samt Letmatroserne Otto Jeppesen af Svendborg og Carl Petersen af Samsø.

Anm. 2. Ministeriet maa antage, at Eksplosionen skyldes Krigsaarsager.

15. Ff. **Anna** af Agger, 18 Reg. T. Br. Bygget 1907 af Eg. Paa Rejse fra Fiskeri i Nordsøen til Thyborøn.

Strandet og forlist d. ²⁵/₆ 42 ved Jyllands V.-Kyst.

Søforhør i Vestervig d. ²⁷/₇ 42.

Kl. 19⁰⁰, da A. under en haard NV.-lig Kuling befandt sig ca. 9 Sm. V. for Thyborøn, havarerede Kølepumpen, og Sejladsen fortsattes for Sejl alene med Kurs NØ. Et Lodskud viste 22 m. Da Landet kom i Sigte, opankredes Fartøjet i en Afstand af 3—4 Sm. af Kysten lidt N. for Langerhuse. Kl. ca. 22⁰⁰ brækkede Palstøtten, hvortil Ankerwiren var gjort fast, og det forsøgtes at gøre denne fast til Masten. Under Forsøget herpaa brød en Sø ind over A., og herunder slap Ankerwiren over Bord. Det forsøgtes nu ved Hjælp af Sejlene at holde A. klar af Kysten; men da dette syntes umuligt, besluttedes det at sætte Fartøjet paa Land. Kl. 23⁰⁰ tog A. Grunden i Strandkanten ud for Knopper, hvorefter Besætningen, der bestod af 4 Mand, sprang i Land. Fartøjet er senere blevet Vrag.

Anm. Ministeriet maa antage, at Strandingen skyldes Vejrforholdene i Forbindelse med Havariet paa Motoren.

16. M/Jt. **Anna** af Svendborg, 27 Reg. T. Br. Bygget 1886 af Eg. Paa Rejse fra Egersund til Grenaa med Mursten.

Strandet d. ²⁶/₆ 42 ved Ærøs V.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. ²⁶/₆ 42. Søforklaring i Ærøskøbing d. ²⁹/₆ 42.

Kl. 11¹⁰, da A. under en NV.-lig Kuling for Sejl alene befandt sig ud for Skjoldnæs ca. 1¹/₂ Sm. af Land, mistede Skibet Styret. En Undersøgelse viste, at Bb.s Rørledning var gaaet ved Rorpinden. Det forsøgtes at stagvende; men da dette mislykkedes, blev Sejlene bjærget og A. opankret. Inden Ankeret holdt, havde Skibet imidlertid taget Grunden ca. 30 m fra Strandkanten VSV. for Skjoldnæs Fyr og blev staaende. En senere Undersøgelse viste, at Rørledningen, der var af Wire, og som var gjort fast til Rorpinden med et Stik, var gaaet op i Stikket. A. er senere blevet bjærget.

Anm. Aarsagen til Strandingen fremgaar af det ovenfor anførte.

17. Ff. **Anna** af Søby, 13 Reg. T. Br. Bygget 1942 af Eg og Bøg. Paa Fiskeri i Lillebælt.

Havareret ved Eksplosion d. ¹⁴/₁₂ 42 i Lillebælt.

Søforhør i Ærøskøbing d. ¹⁸/₁₂ 42.

Kl. ca. 9¹⁵, da A. befandt sig ca. 3 Sm. SV. af Skjoldnæs Fyr styrende S.t.V., mærkedes en kraftig Eksplosion foran for Skibet om Bb. A. begyndte straks at synke, og nogle Fiskefartøjer, der befandt sig i Nærheden, kom til Hjælp og begyndte at bugser A. mod Søby samtidig med, at det forsøgte at pumpe Skibet læns. A. ankom samme Dag til Søby.

Anm. Ministeriet maa antage, at Eksplosionen skyldes Krigsaarsager.

18. Lgt. **Anna Kathrine** af Nordby, Fanø, 14 Reg. T. Br. Bygget 1888 af Eg. Paa Rejse fra Nordby til Esbjerg i Ballast.

Kollideret d. 29/10 42 i Nordby Havn.

Søforhør i Esbjerg d. 10/11 42.

Kl. ca. 7³⁰, da A. K. for Udgaende fra Havnen befandt sig imellem Skibsbroen og Færgelejet, tørnede Lægteren imod Ff. »Midde« af Esbjerg, der laa opankret for Ø.-lig Vind tværs i Sejllobet, uden at man om Bord i A. K. havde set M.

Af den af M.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at M. Natten mellem d. 28/10 og 29/10 laa for- og agterfortøjet i den Ø.-lige Side af Fanø Lo tæt op imod Næs Søjord uden Besætning om Bord. D. 29/10 Kl. ca. 7³⁰ opdagedes det, at M. var blevet paasejlet, hvorved Lønningen og Plankerne i den ene Side var blevet beskadiget.

Anm. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes Mørket.

19. M/S **Anni** af Hamburg. Paa Rejse fra Æbeltoft til Kiel med Svovlkis.

Forlist ved Eksplosion d. 17/9 42 i Kattegat; 4 Omkomne.

Politiforhør i Tranbjerg d. 17/9 42.

Kl. 9⁰⁰, da A. befandt sig ca. 2 Sm. NV. af Kolby Kaas, indtraf en voldsom Eksplosion under Agterskibet, hvorved Skibet blev læk og sank. 2 Mand af Besætningen blev reddet af tililende Fartøjer, medens de øvrige ombordværende — Skibsføreren, Styrmænd og 2 Ungmænd — omkom.

Anm. Ministeriet maa antage, at Eksplosionen skyldes Krigsaarsager.

20. Ff. **Annie** af Frederikshavn, 49 Reg. T. Br. Bygget 1933 af Eg og Fyr.

Forlist i 1942; 5 Omkomne.

Indberetning fra det kgl. Gesandtskab i Stockholm dat. 9/6 42. Forlisanmeldelse dat. Strömstad, Sverige, d. 12/8 42. Søforhør i Frederikshavn d. 15/9 42.

Ifølge derom gennem Udenrigsministeriet fra det kgl. Gesandtskab i Stockholm modtaget telegrafisk Underretning maa A., der drev Fiskeri fra England, antages at være forlist og Besætningen omkommet.

Anm. 1. De omkomne er: Fiskeskipper Ole Larsen af Frederikshavn, samt Fiskerne Svend Christian Pedersen af Esbjerg, Kristian Olsen af København, Geo Pedersen af Odense og Kristian Jensen af Frederikshavn.

Anm. 2. Der er intet oplyst om Aarsagen til Forliset.

21. M/B **Annie** af Vejle, 11 Reg. T. Br. Bygget af Eg. Paa Rejse fra Rødvig til Vejle med Fisk.

Grundstødt d. 28/11 42 ved Fyns N.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. 29/11 42. Søforklaring i Bogense d. 7/12 42.

D. 27/11 Kl. 15⁴⁵ blev A. under en haard SV.-lig Kuling opankret Ø. for Æbelø i ca. 2¹/₂ m Vand. Kl. ca. 22³⁰ gik Føreren, der var alene om Bord, til Køjs. I Løbet af Natten drejede Vinden til NV., og Kl. 1¹⁵ opdagedes det, at Ankerkæden var brækket, samt at Fartøjet drev. Motoren blev straks varmet op; men inden den kunde startes, tog A. Grunden ved Agernæs Strand ca. 1¹/₂ Sm. fra Land.

An. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Vejrforholdene.

22. M/S **Antares** af Groningen, 197 Reg. T. Br. Bygget 1930 af Staal. Paa Rejse fra Hönösund til Delfzijl med Træ.

Forlist efter Eksplosion d. 2/6 42 i Storebælt; 1 Mand omkommet.

Strandingsindberetning dat. 3/6 42.

Kl. 17³⁰, da A. befandt sig ca. 2,4 Sm. SSØ. af Tranekær Fyr, blev Skibet ramt af en voldsom Eksplosion, hvorved Skroget brækkede over noget foran for midtskibs. Kort efter sank Agterskibet. 4 Mand af Besætningen, hvoraf 3 var haardt saaret, blev reddet af et andet Skib, medens 1 Mand omkom.

Anm. Ministeriet maa antage, at Eksplosionen skyldes Krigsaarsager.

23. S/S **Arete** af Gøteborg, 750 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Gøteborg til Holland med Stykgods.

Forlist efter Eksplosion d. 20/4 42 i Storebælt; 4 Omkomne.

Strandingsindberetning dat. 20/4 42.

Kl. ca. 11⁴⁵, da A. befandt sig 5¹/₂ Sm. retv. 80° af Tranekær Fyr indtraf en Eksplosion, hvorefter Skibet sank. Tililende Fiskerbaade reddede 9 Mand af Besætningen.

Anm. Eksplosionen antages at skyldes Krigsaarsager.

24. M/Tjk. **Arre** af Ærøskøbing, 94 Reg. T. Br. Bygget 1892 af Staal. Paa Rejse fra Lübeck til Odense med Brunkulskoks.

Sunket d. 12/11 42 i Østersøen.

Søforklaring og Søforhør i Svendborg d. 21/1 og 29/3 43.

Kl. 18⁴⁵, da A. under en stiv, S Ø.-lig Kuling med svær Sø befandt sig i Lübeck Bugt, tog Skibet en svær Sø over Dækket, hvorved Dækslasten blev skyllet over Bord, Skalkningen i Bb.s Side af Storlugen blev revet op og Lugedækslerne slaaet af. Kl. 18⁵⁰ blev A. lagt til Vinden, og det forsøgte at tildække Lugen; men Søerne vedblev at bryde ind over Dækket, og Kl. 19⁰⁰ sank Skibet i ca. 8 m Vand ca. 200 m fra Fehmarnsund Anduvningstønde. A. er senere blevet hævet.

Anm. Ministeriet maa antage, at Forliset skyldes Overlastning i Forbindelse med den Omstændighed, at Lugen ikke var forsvarligt skalket.

- 25.** S/S **Aslaug** af København, 1509 Reg. T. Br. Bygget 1927 af Staal. Paa Rejse fra Emden til Kratzwick med Kul.
Kollideret d. $15/8$ 42 i Kielerkanalen.
Søforklaring og Søforhør i Svendborg d. $25/8$ 42.
Kl. ca. 13^{30} , da A., der havde Lods om Bord, med Maskinen gaaende Langsomt Frem befandt sig midt i Kanalens Sejløb, saas en modgaaende Damper — S/S »Log« af Bergen — i en Kurve forude. Roret blev straks lagt lidt Stb., derefter lidt Bb. og støttet. Da Skibet vedblev at dreje Bb. over, blev Roret imidlertid lagt haardt Stb., Maskinen stoppet og umiddelbart efter kastet Fuld Kraft Bak. Samtidigt blev Stb.s Anker beordret stukket i Bund; men inden Ordren kunde udføres, tørnede A. med Stævnen imod L.s Bb.s Side ud for 1-Lugen og derefter ud for 2-Lugen. Ved Kollisionen blev L. læk og sank, og A. fik Stævnen bøjet, flere Plader i Boven samt Bb.s Ankerklyds trykket ind og Dækket samt en Del Spanter og Dæksbjælker stærkt beskadiget.
Af den af L s Besætning d. $29/8$ i Hamburg afgivne Søforklaring fremgaar, at da dette Skib, der havde Lods og Kanalstyr er om Bord, Kl. 13^{30} med langsom Fart befandt sig ud for et Færgested, saas A. nærme sig forude. Saa snart Færgestedet var passeret, blev Roret lagt Stb., hvorefter L. holdt langs Kanalens Stb.s Side. Kort efter saas A. dreje til Bb. L.s Maskine blev straks stoppet og derefter kastet Fuld Kraft Bak; men umiddelbart efter — Kl. 13^{32} — skete Kollisionen som ovenfor anført.
Anm. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes, at A. har mistet Styret.
- 26.** M/Sk. **Assistent** af Bandholm, 59 Reg. T. Br. Bygget 1905 af Eg. Paa Rejse fra Bandholm til Aalborg med Byg.
Forlist efter Eksplosion d. $13/11$ 42 i Smaalandsfarvandet, 1 Mand omkommet.
Søforhør og Søforklaring i Skelskør d. $11/12$ 42. Forlisanmeldelse dat. Bandholm d. $5/2$ 43.
Kl. ca. 12^{30} , da A. befandt sig ca. 4 Sm. 207° af Oraø Fyr, indtraf en voldsom Eksplosion i Nærheden af Skibet, der blev læk og straks begyndte at synke. 2 Mand af Besætningen blev ved Eksplosionen slynget over Bord og blev senere bjærget af en Fiskekutter, der befandt sig i Nærheden, medens Føreren — Skibsfører Chr. R. Christensen af Bandholm — der havde opholdt sig i Lukafet, var forsvundet.
Anm. 1. Ministeriet maa antage, at Eksplosionen skyldes Krigsaarsager.
- 27.** S/S **Astrid** af København, 1735 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Staal. Paa Rejse fra Gotenhafen til Aalborg med Kul.
Sunket efter Eksplosion d. $19/9$ 42 i Kattegat.
Søforklaring og Søforhør i Aalborg d. $22/9$ 42.
Kl. ca. 5^{45} , da A. befandt sig paa $56^\circ 51' N.$ Brd. $10^\circ 54' 5'' \text{Ø.}$ Lgd., indtraf en voldsom Eksplosion, hvorefter Maskinen stoppede og Skibet fik stærk Stb.s Slagside. Begge Redningsbaade blev sat paa Vandet, og Besætningen — 18 Mand — gik i Baadene. 11 Mand fra Stb.s Redningsbaad blev Kl. ca. 12^{00} optaget af Østre Flak F.S. Fra Bb.s Redningsbaad gik 2 Mand Kl. ca. 9^{30} atter om Bord i A., der med Strømmen førtes N. paa, og lod Ankrene gaa, medens Redningsbaaden. der var vandfyldt, drev af. De i Baaden værende 5 Mand blev senere optaget af et Luftfartøj og landsat i Aalborg, medens de tilbageværende 2 Mand, der senere forlod Skibet i en Pram, blev optaget af et svensk Skib ud for Varberg og landsat i Höganäs. Ved Eksplosionen kom 3 Mand lettere til Skade. A., der var blevet læk, sank Kl. ca. 11^{00} ca. $3,2$ Sm. 145° af Østre Flak F.S.
Anm. Ministeriet maa antage, at Eksplosionen skyldes Krigsaarsager.
- 28.** M/S **Australien** af København, 6652 Reg. T. Br. Bygget 1915 af Staal.
Krigsforlist d. $3/3$ 42.
Underretning gennem Udenrigsministeriet d. $18/9$ 42. Forlisanmeldelse dat. København d. $18/9$ 42.
Søforhør i København d. $6/10$ 42.
Ifølge Underretning gennem Udenrigsministeriet er A., der var rekvisitioneret af de franske Myndigheder og førte Navnet »Adolphe«, forlist.
- 29.** S/S **Barosund** af Wiborg, 1015 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal.
En Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. $8/6$ 42 i Københavns Havn.
Politirapport dat. $10/6$ 42.
Kl. 10^{50} , da B. laa i Frihavnen og lossede Planker, faldt nogle Planker ud af et Slæng og ramte en Havnearbejder, der skulde lande Slænget. Den tilskadekomne, der havde faaet en Flænge i Hovedet, blev i en tilkaldt Ambulance kørt paa Hospitalet.
Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.
- 30.** S/S **Benedikt** af Hobro, 365 Reg. T. Br. Bygget 1874/02 af Staal. Paa Rejse fra Hobro til Hadsund med Stykgods.
Kollideret d. $15/7$ 42 i Hadsund Havn.
Søforhør i Hobro d. $29/1$ 43.
Kl. 15^{10} , da B. manøvrerede for at komme til Kaj, blev Skibet af Vind og Strøm fort ind mod M/Gl. »Fremad« af Hadsund, der laa fortøjet ved Kajen. Herved knækkede F.s Mesanrig, og Masten faldt ned og foraanagede en Del ovenbords Skade.
Af den af F.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at da dette Skib Kl. 15^{10} laa fortøjet ved Kaj i Hadsund, drev B. ind mod Skibet, hvorved F. led Skade som ovenfor omtalt.
Anm. Aarsagen til Kollisionen fremgaar af det ovenfor anførte.
- 31.** Ff. **Bent** af Sæby, 15 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Hvide Sande til Sæby i Ballast.

Strandet d. $19/6$ 42 ved Jyllands V. Kyst.

Strandingsindberetning dat. $27/6$ 42. Søforhør i Sæby d. $24/9$ 42.

Kl. ca. 3^{00} , da B. under en NV. lig Storm befandt sig lidt N. for Høfde 32 ved Harboøre, ca. 1 Sm. fra Land, brød en »forkert Sø« ind over Kutteren, hvorved den blev bordfyldt og ca. 1000 m Tov blev revet overbord. Skruen blev straks koblet fra, og det forsøgtes at klare Tovværket fri af Skruen, men Kutteren mistede Styret og drev mod Land. Kl. ca. 3^{15} tog B. Grunden og blev staaende, hvorefter Besætningen vadede i Land. B. blev senere bragt flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Ministeriet maa antage, at Strandingen skyldes Vejrforholdene.

32. S/S **Bertha** af København, 766 Reg. T. Br. Bygget 1915 af Staal. Paa Rejse fra Emden til Esbjerg med Kul.

Forlist efter Eksplosion d. $28/3$ 42 i Nordsøen; 8 Omkomne.

Søforhør i København d. $9/4$ 42. Forlisanmeldelse dat. København d. $30/12$ 42.

D. $27/3$ afsejlede B. med tysk Ledsofficer om Bord fra Emden. D. $28/3$ Kl. 1^{30} , da B., der styrede $Ø. 1/2 N.$, netop havde passeret en Række Bøjer om Stb. med ca. 20 Minutters Sejlad mellem Bøjerne, indtraf en voldsom Eksplosion midtskibs om Stb. Skibet sank i Løbet af ca. 1 Minut. 6 Mand af Besætningen bjærgede sig op paa en Redningsflaade og blev ca. $1/2$ Time senere optaget af et tysk Skib. Føreren, der blev fundet bevidstløs i Søen med en Redningskrans om Livet, blev ogsaa reddet, men afgik kort efter ved Døden. Den øvrige Besætning — 8 Mand — omkom.

Anm. 1. De omkomne er: Skibsfører Willi Schulte af Egersund, 1. Styrmand Johannes Skou af København, 2. Styrmand Jens Edvard Brinck af Nordby, Fanø, 1. Maskinmester Duval Baasch Stephansen af Thisted, 2. Maskinmester Christian E. M. Bruhn af København, Hovmester Clifford Petersen af København, Kok Hans Anker Dam af Marstal og Fyrbøder Johannes A. Magnussen af Svendborg.

Anm. 2. Ministeriet maa antage, at Forliset skyldes Krigsaarsager.

33. M/S **Bintang** af København, 2779 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Staal.

Forlist d. $22/2$ 42; 4 Omkomne.

Underretning fra Udenrigsministeriet dat. $16/5$ 42. Forlisanmeldelse dat. København d. $4/9$ 42.

Ifølge derom fra Buenos Aires indgaaet Meddelelse er B. forlist og 4 Mand af Besætningen omkommet.

Anm. 1. De omkomne er: Skibsfører Harry Herman Larsen, 1. Styrmand S. Panduro Petersen, 1. Maskinmester Rasmus Pedersen og 2. Maskinmester Poul Emil Hjortsholm.

Anm. 2. Aarsagen til Forliset er ikke oplyst.

34. M/Gl. **Birte** af København, 143 Reg. T. Br. Bygget 1906 af Staal.

a) Paa Rejse fra Bergen til København med Talkum.

Brand om Bord d. $13/3$ 42 i Nordsøen; søgt Nødhavn.

Søforhør i Hjørring d. $27/3$ 42.

Kl. 13^{15} , da B. i stille Vejr sejlede indenskærs langs den norske Kyst, opdagedes Ild i Lukafet forude. Det forsøgtes ved Hjælp af Vand i Pøse at slukke Ilden; men da det paa Grund af Røg ikke var muligt at trænge ned i Lukafet, lod dette sig ikke gøre. Alle Aabninger til Lukafet blev derfor lukket og B. sejlet til Lervik, hvortil Skibet ankom Kl. 14^{30} . Kl. 15^{00} kom Brandvæsen fra Land om Bord, og Kl. 16^{30} var Ilden slukket. Ved Branden brændte en Del Træværk i Lukafet samt noget af Besætningens Tøj.

Anm. Ministeriet maa antage, at Branden er opstaaet som Følge af Antændelse af Træværket ved Afræksrøret fra Kakkellovnen.

b) Paa Rejse fra Lervik til Flekkefjord.

Havareret d. $15/3$ 42 i Nordsøen.

Søforhør i Hjørring d. $27/3$ 42.

Kl. 8^{30} , da B. under en SØ. lig Snestorm befandt sig i Nærheden af Lister, blev Straalespiden til Motorens forreste Cylinder tilstoppet, og Motoren standsede. Kl. 10^{15} slingrede Skibet voldsomt, og en Sø slog Redningsbaaden løs, saaledes at dens Agterende knustes mod Lønningen, samt slog Flaaden over Bord og Udstødsrøret løs.

Anm. Ministeriet maa antage, at Havarierne skyldes haardt Vejr.

35. M/S **Boringia** af København, 5821 Reg. T. Br. Bygget 1930 af Staal.

Forlist i 1942; 16 Omkomne.

Telegrafisk Indberetning fra Buenos Aires til Rederiet dat. $5/12$ 42. Forlisanmeldelse dat. København d. $8/12$ 42.

Ifølge telegrafisk Indberetning til Rederiet er B. forlist og 16 Medlemmer af Besætningen omkommet.

Anm. 1. Der er intet oplyst om Aarsagen til Forliset.

Anm. 2. De omkomne er: 1. Styrmand J. Frausing, Matroserne V. Christensen, A. Jensen og K. Hummer, Letmatroserne Ib Stær og Helmuth Knudsen, 1. Maskinmester Christian Martin Nielsen, 3. Maskinmester Gunnar Tage Rasmussen, Elektriker Olav Kjeld Jessen, Maskinassistent Hans C. Svensen, Smørerne V. K. Nielsen og T. Olsen, Telegrafist Jens Robert Jensen, Hovmester Harry Olsen, Kok Preben Elvin Rasmussen og Kahytsjomfru Meta Nielsen.

36. S/S **Borkumriff** af Gästemunde, 226 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal. Paa Rejse fra Fiskeri i Østersøen til Gästemunde.

Grundstødt d. $21/12$ 42 ved Møns S. Kyst.

Strandingsindberetning dat. $21/12$ 42.

Kl. 4^{30} grundstødte B. under en SV. lig Kuling med Regntykning ved Hellehavns Nakke. D. $22/12$ Kl. 8 kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper. Ved Grundstødningen mistede B. 3 Skrueblade.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være usigtbart Vejr og Strømsætning.

37. S/S Brasilien af Vejle, 5334 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal. Paa Rejse fra Luleå til Holtenau med Jernmalm.

Kollideret d. $26/8$ 42 i Østersøen.

Søforhør i København d. $30/12$ 42.

Kl. 3^{45} lettede B. med en Konvoj ved Furøen. Under Manøvrering for at komme fri af de andre Skibe blev Maskinen sat paa Langsomt og Halv Kraft Hak og Roret lagt Bb. Om Stb. saas et Skib styrende foran B., hvorfor Roret blev lagt Stb. og Maskinen beordret Fuld Kraft Frem. Da B. laa stille, stoppedes Maskinen. Om Bb. saas nu tysk S/S »Dora Fritzen«, der styrede agten om B. Da D. F.s Midtskibs var ud for B.s Agterende, blev der fra D.F. afgivet tre korte Toner med Dampfløjten og samtidig raabt til B. om at gaa frem, hvorfor B.s Maskine blev beordret Fuld Kraft Frem; men umiddelbart efter, Kl. 4^{05} , tørnede D.F. med Bb.s Side mod B.s Agterende, hvorved begge Skibe led nogen ovenbords Skade.

Anm. Søforklaring fra D. F. foreligger ikke.

38. 3^m M/Sk. Bris af København, 93 Reg. T. Br. Bygget 1910 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Stettin til Aalborg med Briketter.

a) Havareret d. $15/9$ 42 i Østersøen.

Søforklaring og Søforhør i Aalborg d. $24/9$ 42.

Kl. 2^{00} , da B. under en stormende SØ-lig Kuling med høj Dønning uden for Swinemünde ifølge den til Skibet udleverede Sejlansvisning skulde dreje fra en ØNØ-lig Kurs til en VNV-lig Kurs, slingrede Skibet voldsomt, hvorved Storbommen satte sig fast i Mesanriggen. Da det lykkedes at faa Bommen fri, slog den ud i læ Side med en saadan Kraft, at Stormasten brækkede under Salingen, netop hvor Gaflen havde ligget an mod Masten. Ved Havariet opstod en Læk i Dækket ved Mastekraven.

Anm. Aarsagen til Havariet fremgaar af det ovenfor anførte.

b) Tørnet drivende Genstand d. $18/9$ 42 i Kattegat.

Søforklaring og Søforhør i Aalborg d. $24/9$ 42.

Kl. 10^{10} passerede B. under en haard NV-lig Kuling med svær Dønning Gilleleje Flak F.S. Kl. 11^{15} , da Skibet befandt sig paa $56^{\circ}13'08''$ N. Brd. $12^{\circ}14'08''$ Ø. Lgd., mærkedes et stærkt Stød i Skibet. En Undersøgelse viste, at Skruen havde tørnet en Genstand, som hang fast ved Skruen. Skibet blev vendt, og der sejledes for Sejl alene tilbage mod Kronborg. Ca. 15 Minutter senere var Skruen fri, og da der ikke syntes at være paaført Skruen eller Motoren Havariet, ud over at Motorens ene Cylinder hamrede en Del, fortsattes Rejsen mod Aalborg.

c) Brand om Bord d. $19/9$ 42 i Limfjorden.

Søforklaring og Søforhør i Aalborg d. $24/9$ 42.

Kl. ca. 7^{30} , kort efter at B. havde passeret Hals Barre, opdagedes det, at der steg Røg op af Forlugen. Kappen til Lukafet blev skalket tæt, og Rejsen fortsattes til Aalborg, hvor hele den antændte Del af Ladningen omgaende blev losset. D. $20/9$ Kl. 7^{30} opdagedes aaben Ild i Futlugen. Losning blev straks paabegyndt, og alle brændende Briketter blev taget i Land.

Anm. Ministeriet maa antage, at Branden er opstaaet ved Selvantændelse i Ladningen.

d) Paa Rejse fra København til Lübeck i Ballast.

Grundstødt d. $3/12$ 42 ved Sjællands Ø.-Kvst.

Strandingsindberetning dat. $4/12$ 42.

Kl. 23^{00} , da B., der havde Havari paa Kølevandspumpen, i Snetykning befandt sig ud for Mandehoved, tog Skibet Grunden. D. $4/12$ Kl. 14^{00} kom B. flot ved egen Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Snetykning og Motorhavari.

e) Paa Rejse fra Lübeck til Odense med Brunkulskoks.

Grundstødt d. $24/12$ 42 ved Langelands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $26/12$ 42. Søforklaring og Søforhør i Odense d. $30/12$ 42.

Kl. 20^{10} passerede B. under en SV-lig Kuling med let Dia Kjels Nor i ca. 3 Sm.s Afstand paa Kurs NNØ. Herfra holdtes ind under Land for at have Landkending og for at undgaa Paasejling af Bøjerne i den afmærkede Tvangsrute. Kl. 22^{50} passeredes Tranekær Fyr i ca. 1 Sm.s Afstand. Kursen ændredes derpaa til NØ.t.N. $1/2$ N. Kl. 22^{57} tog B. Grunden ca. $3/4$ Sm. NNØ. for Tranekær Fyr. D. $26/12$ Kl. 13^{00} kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper, efter at en Del af Dækslasten var kastet over Bord.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes, at Føreren har undladt at kontrollere Styringen.

39. S/S Britannic af Helsingfors, 2202 Reg. T. Br. Bygget 1899 af Staal. Paa Rejse fra Kemi til Nørresundby med Træ.

Havareret ved Eksplosion og sat paa Grund d. $6/9$ 42 i Kattegat; 1 Mand omkommet.

Strandingsindberetning dat. $7/9$ 42. Søforhør i Nørresundby d. $12/9$ 42.

Kl. ca. 0^{45} , da B. befandt sig paa ca. $57^{\circ}49'$ N. Bid. $10^{\circ}51'$ Ø. Lgd. indtraf en voldsom Eksplosion, hvorved Fokkemasten brækkede, en Del af Dækslasten paa Fordækket gik over Bord. Dampør sprængtes og Skibet blev læk. Endvidere blev 2 Mand af Besætningen af Dækslasten indespærret i Lukafet forude. Den ene af disse blev reddet ud igennem Luftventilen, og det forsøgtes at hente den anden op ad samme Vej; men da Vandet i Lukafet allerede stod i en Højde af 2 Fod fra Dæksbjælkerne, maatte Forsøget opgives, og den paagældende — Ungmand Lund — omkom. Da Skibet holdt sig flydende paa Lasten, blev Besætningen om Bord, og der afbrændtes Nødblus. Kl. ca. 6^{00} kom 2 Trawlere til Hjælp, hvorefter B. blev bugseret mod Hals Barre og Kl. 15^{00} sat paa Grund ca. $1/2$ Sm. SV. for 3-Kosten paa Sviringen.

Anm. Ministeriet maa antage, at Eksplosionen skyldes Krigsaarsager.

40. M/Gl. Brunn af Hirtshals, 86 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Staal. Paa Rejse fra Korsør til Hirtshals.

Havareret; forladt af Besætningen d. $1/2$ 42 i Kattegat.

Søforhør i Korsør d. $23/2$ 42.

D. $24/2$ om Morgenens befandt B. sig i Nærheden af Hjælm i svær Is. Motoren stoppedes for Motor-

havari, og det opdagedes, at Ferskvandstanken var bundfrosset. D. $25/1$ lykkedes det efter flere Forsøg at faa hentet Vand fra et i Nærheden liggende Skib. D. $26/1$, da en Isbryder kom til Hjælp, startedes Motoren, men umiddelbart efter sprængtes Fundamentet. D. $28/1$, da Isen var skruet op i Højde med Styrehustaget og der ikke fandtes mere Vand og Proviant om Bord, afgaves Nødsignaler. Der hentedes Vand fra et nærliggende Skib. D. $1/2$ forlod Besætningen, ialt 4 Mand, efter afholdt Skibsraad Skibet og gik over Isen ind til Hjælm. D. $15/2$ blev B., der med Isen var drevet til 5 Sm. S.t.V. for Sprogø, bragt i Havn af en Isbryder.

Anm. Aarsagen til Havariet fremgaar af det ovenanførte.

41. Ff. C. Schou af Frederikshavn, 28 Reg. T. Br. Bygget 1929 af Eg og Bøg. Paa Fiskeri i Nordsøen.

Forlist efter Eksplosion d. $20/7$ 42 i Nordsøen.

Søforhør i Esbjerg d. $27/7$ 42. Forlisansmeldelse dat. Frederikshavn d. $31/7$ 42.

Kl. ca. 9^{00} , da C.S. fiskede paa $55^{\circ}16'$ N. Brd. $7^{\circ}02'$ Ø. Lgd., fik Vodtovet ca. 500 m fra Voddet Hold i en Genstand paa Bunden. Kutteren blev forsigtigt sejlet hen imod det Sted, hvor Vodtovet havde faaet Hold, og da C.S. befandt sig ca. 100 m derfra, indtraf en Eksplosion. Ved Eksplosionen blev Kutteren løftet i Vejret og slaet læk, ligesom Motoren stoppede. Ved Hjælp af Pumperne og Pøse kunde C.S. holdes flydende, medens Fiskegrejerne og nogle af Besætningens Ejendele ved Hjælp af Jollen blev bragt om Bord i en Fiskekutter, der befandt sig i Nærheden, og som ogsaa optog C.S.s Besætning. Kl. ca. 12^{00} sank C.S.

Anm. Ministeriet maa antage, at Eksplosionen skyldes Krigsaarsager.

42. S/S Canopus af Helsingfors, 1592 Reg. T. Br. Bygget 1911 af Staal.

En Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. $22/6$ 42 i København.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. $22/6$ 42.

Kl. 13^{20} , medens C. laa i Kalkbrænderihavnen og lossede Brædder, var en Længe paa ca. 300 kg under Nedfiring over Kajen. Under Ombremning af Længen brækkede Stroppen — en enkelt $3\frac{1}{2}$ Manillastrop — og Brædderne faldt fra ca. 4 m Højde ned paa Kajen, hvor en Havnearbejder blev saaret i Armen. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt Ambulance kørt til Hospitalet.

Anm. Ministeriet maa antage, at Ulykken skyldes, at den ved Losningen benyttede Strop var gammel og slidt.

43. M/Jt. Capella af Fredericia, 136 Reg. T. Br. Bygget 1926 af Staal. Paa Rejse fra København

til Nyborg i Ballast.

Grundstødt d. $6/12$ 42 ved Sjællands N.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $6/12$ 42. Søforhør i København d. $16/12$ 42.

Kl. ca. 10^{00} vilde C. under en haard N.-lig Kuling søge Læ i Yderby Havn. Da Skibet befandt sig ud for Nordre Molehoved, blev der fra Forskibet sat et Spring ind paa Molen for at lette Drejningen. Det lykkedes imidlertid ikke at faa tilstrækkelige Tørn om Pullerten til at dreje Skibet, hvorfor det forsøgtes at opankre C.; men da Ankeret sad fast i Klydset, drev Skibet forbi Havnemolerne og tog Grunden 50 m Ø. for Havnen og blev staaende. D. $8/12$ Kl. 19^{00} kom C. flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper. Ved Grundstødningen fik Skibet Skibsbunden stærkt beskadiget.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Vejrforholdene.

44. S/S Carl Clausen af Odense, 295 Reg. T. Br. Bygget 1907 af Staal.

a) Paa Rejse fra Lübeck til Korsør i Ballast.

Kollideret d. $13/4$ 42 paa Floden Trave.

Søforklaring og Søforhør i Svendborg d. $20/4$ 42.

Kl. ca. 14^{00} , da C.C., der havde Lods om Bord, under en haard NØ.-lig Kuling befandt sig i Nærheden af Prùwall sejlede omtrent midt i Farvandet for langsom Maskine, saas tysk Dampplægtter »Maja« ca. 4 Str. om Bb. Da M. syntes at dreje Bb. over, blev Maskinen beordret Fuld Kraft Frem og Roret lagt haardt Stb. Umiddelbart efter tørnede M. imidlertid mod C.C.s Bb.s Side og derefter mod Agterskibet. Ved Kollisionen blev C.C. en Del beskadiget.

Anm. Søforklaring fra M. foreligger ikke.

b) Paa Rejse fra Kolding til Helsingfors med Kreaturer.

Kollideret d. $27/11$ 42 i Aalandshavet.

Søforhør i Kolding d. $7/12$ 42.

Kl. 10^{25} , da C.C. der sejlede i Konvoj, befandt sig i Aalandshavet, saas svensk Torpedojager »Vidar«, der eskorterede Konvojen, ca. 5 Str. agten for tværs styrende mod C.C. med ca. 25 Knobs Fart. Da V. var tværs af C.C. i ca. 15 m.s Afstand, syntes V. at ændre Kursen mod C.C.s Stb.s Bov. Roret blev straks lagt haardt Bb. og Maskinen beordret Fuld Kraft Bak; men umiddelbart efter tørnede V. med Bb.s Side agten for Broen mod C.C.s Stb.s Side af Boven.

Anm. Søforklaring fra V. foreligger ikke.

45. M/Tjk. Caroline af Egersund, 78 Reg. T. Br. Bygget 1906 af Staal.

Brand om Bord d. $5/4$ 42 i Hadsund.

Søforklaring i Hadsund d. $23/4$ 42.

Kl. ca. 13^{30} , da C. laa indefrosset i Hadsund, opdagedes Ild i et Skab ved Siden af Kakkelovnen i Kahytten. Da Ilden hurtigt greb om sig og udviklede en stærk Røg, blev Brandvæsenet alarmeret. Ca. 1 Time efter Brandvæsenets Ankomst var Ilden slukket. Ved Branden blev alt brændbart i Kahyt, Kabys og Nedgang ødelagt.

Anm. Ministeriet maa antage, at Branden skyldes, at Kakkelovnen har opvarmet og antændt det omgivende Træværk.

46. M/S Caroline Mærsk af Fredericia, 7691 Reg. T. Br. Bygget 1928 af Staal. Paa Rejse til Buenos Aires med Brændselolie.

Torpederet d. $12/4$ 42 i Atlanterhavet; 1 Mand forsvundet.

Indberetning fra det danske Gesandtskab i Rio de Janeiro dat. $8/6$ og $30/6$ 42. Forlisanmeldelse dat.

København d. $14/1$ 43.

Ifølge Indberetning fra Gesandtskabet i Rio de Janeiro er C.M., der sejlede under Panamas Flag og førte Navnet »Ben Brush« torpederet. Efter Sækningen savnedes Donkeymand Aage Christian Albertsen af Hornsyld.

47. M/GI. Catharina af Egersund, 48 Reg. T. Br. Bygget 1896 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Flensborg til Svendborg med Briketter.

Brand om Bord d. $31/8$ 42 i Egersund.

Søforklaring i Graasten d. $8/9$ 42.

D. $28/8$ afgik C. fra Flensborg. D. $31/8$ om Aftenen, da Skibet paa Grund af Modvind laa i Egersund, opdagedes Røg fra Forlugen, og en Undersøgelse viste, at der var Ild i Ladningen. Der blev straks begyndt paa Oplosning af Briketterne i Forlasten, samtidigt med at der sprøjtedes Vand paa Ladningen. Da det imidlertid viste sig, at der ogsaa var Ild i Stor- og Agterlasten, blev Brandvæsenet d. $4/9$ tilkaldt, hvorefter Ilden blev slukket.

Anm. Ministeriet maa antage, at Ilden er opstaaet ved Selvantændelse i Ladningen.

48. M/GI. Ceres af Aarhus, 138 Reg. T. Br. Bygget 1911 af Staal. Paa Rejse fra København til Skoghall i Ballast.

Grundstødt d. $23/10$ 42 i Väneren.

Søforklaring og Søforhør i Aalborg d. $20/11$ 42.

Kl. 3^{45} , medens C. under en SV.-lig Kuling laa opankret for Bb.s Anker og ca. 30 Favne Kæde i Skoghalls Yderhavn, gik Skibet i Drift med Ankeret. Paa Grund af den korte Afstand til Indermolen blev det opgivet at stikke mere Kæde, og det forsøgtes at starte Motoren; men inden dette kunde iværksættes, tog C. Grunden med Agterskibet paa Indermolens Stenkastning og blev staaende. Kl. ca. 10^{00} kom Skibet flot ved fremmed Hjælp. Ved Grundstødningen fik C. Straakølen agter og Skruen beskadiget.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Vejrforholdene.

49. M/GI. Charlotte Marie af Sønderborg, 72 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal. Paa Rejse fra tysk Havn til Korsør med Briketter.

Kollideret d. $4/12$ 42 i Korsør Havn.

Søforklaring og Søforhør i Korsør d. $9/12$ 42.

Kl. ca. 14^{00} skulde C.M. under en VSV.-lig Kuling og let udgaaende Strøm forhales fra Yderhavnen gennem Broen til A/S Slagelse Kulkompagnis Kaj. Da der kun var 30 m Kajlængde til Raadighed mellem to andre Skibe, der laa langs Kajen, maatte C.M. svinges rundt, og under Manøvrerne hermed drev Skibet med Sprydet ned paa S/S »Sophie« af København.

Af den af S.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at dette Skib laa fortøjet langs Kaj og lossede Kul, da der Kl. ca. 14^{00} mærkedes et Stød i Skibet. Ved Kollisionen fremkom en mindre Bule i Skibssiden paa Stb.s Bov.

Anm. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes Strømforholdene i Forbindelse med den Omstændighed, at der har været meget ringe Plads for C.M.s Manøvrer.

50. M/S Chile af København, 6956 Reg. T. Br. Bygget 1915 af Staal.

Krigsforlist d. $7/6$ 42; 4 Omkomne.

Indberetning fra det danske Gesandtskab i Stockholm dat. $25/8$ 42. Forlisanmeldelse dat. København d. $4/9$ 42.

Ifølge Indberetning fra Gesandtskabet i Stockholm er C. krigsforlist og følgende Danske omkommet:

1. Maskinmester Aage Christian Jensen og 2. Maskinmester Ejnar Marinus Rasmussen, begge af København, 3. Maskinmester Bertel Marinus Augustsen samt Hovmester Louis Alfred Godske Herr.

51. M/GI. Christine af Assens, 11 Reg. T. Br. Bygget 1884 af Eg. Paa Rejse fra Baagø til Assens med Sukkerroer.

Strandet og forlist d. $22/10$ 42 ved Fyns V.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $24/10$ 42. Søforklaring i Assens d. $12/11$ 42.

Kl. ca. 17^{45} , da C. under en SSV.-lig Kuling skulde krydse ud fra Baagøs S.-Kyst, hvor Fartøjet havde lastet, tørnede Skibet en Undervandshindring og blev staaende. Det forsøgtes forgæves at faa C. flot, dels ved egen Hjælp, dels ved Hjælp af en Motorbaad. Under Bjærgningsarbejdet friskede Vinden og Fartøjet begyndte at trække Vand. Kl. 23^{00} var Fartøjet vandfyldt, og da Vandet var faldet, saa C. havde ca. 35° Stb.s Slagside, forlod Besætningen Fartøjet, der Natten mellem d. $25/10$ og $26/10$ blev kastet ind paa Baagø SØ.-Flak og blev Vrag.

Anm. Ministeriet maa antage, at C. er grundstødt paa en Sten, som ikke var afsat i Søkortet.

52. S/S Cimbria af København, 2653 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal.

a) Paa Rejse fra Kyndby til Rotterdam i Ballast.

Paasejlet d. $18/1$ 42 paa Elben.

Søforklaring i Rotterdam d. $21/1$ og $22/1$ 42 og i Esbjerg d. $24/2$ 42.

Kl. 6^{00} , da C. laa til Ankers paa Elben, drev S/S »Uffe« af Middelfart, der havde ligget til Ankers ca. $1/2$ Sm. Ø. for C., ned paa C.s Stævn og Stb.s Side. Ved Paasejlingen blev C. en Del beskadiget.

Af den af U.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at Kl. 6⁰⁰, medens U. laa opankret ved Elbe H., gik Skibet paa Grund af Is og Strøm i Drift og blev ført ned paa C. Ved Kollisionen blev U. en Del beskadiget.

Anm. Aarsagen til Paasejlingen fremgaar af det ovenfor anførte.

b) Fortøjningerne sprængt d. 1⁴/₂ 42 i Nordenham; kollideret.

Søforklaring i Esbjerg d. 2⁴/₂ og 2⁵/₂ 42.

Kl. ca. 4⁰⁰, da C. under en NV.-lig Storm laa fortøjet langs Kaj, pressede Isen saa haardt mod Skibet, at flere af Fortøjningerne sprængtes, og C. drev ud fra Kajen og tørnede mod S/S »Wm. Th. Malling« af København, der laa fortøjet agten for C. Bb.s Anker blev stukket i Bund; men C. drev videre ind i Bugten mellem Bremerhaven og Nordenham, hvor Skibet blev liggende.

Af den af Wm. Th. M.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at dette Skib laa fortøjet med Stb.s Side langs Kajen i Nordenham 40—60 m agten for S/S »Cimbria« af København. Kl. ca. 4⁰⁰ drev C. ned mod Wm. Th. M. og tørnede dennes Bb.s Bov. Ved Kollisionen sprængtes Wm. Th. M.s Fortøjninger, hvorefter Skibet gik i Drift og skurede ned langs Siden af den agten for liggende Damper — S/S »Karhula« af Aabo — paa hvilken Wm. Th. M. foraarsagede en Del Havari, ligesom der herved fremkom en Del svære Skader langs hele Wm. Th. M.s Stb.s Skibsside. Bb.s Anker blev stukket i Bund, og Skibets videre Drift blev stoppet. Kl. 7³⁰ blev Wm. Th. M. under Assistance af Lods og en Slæbebaad fortøjet paa Lastepads. En Undersøgelse viste, at 5 Plader i Boven om Bb. var beskadiget, Gelænderet paa Bakken bøjet, en Forhalingskæbe om Stb. brækket, Forriggen om Stb. sprængt, Skanseklædningen om Stb. fra Bakken til Baaddækket bøjet ind til Dækket samt alle Lønningsstøtterne bøjet eller brækket, endvidere var Luftrørene til Nr. 2, 3 og 4 Bundtanke brækket. Over- og Underbro, Baaddæk samt Fyrbødernes Lukaf var beskadiget, den forreste Redningsbaadsdavid om Stb. bøjet, Halekæben agter om Stb. brækket og Gelænderet rundt Agterdækket ødelagt. I Forlasten om Stb. var ca. 20 Spanter bøjet, en Del Plader bulet samt flere Nagler slaaet læk.

Anm. Aarsagen til Havariet fremgaar af det ovenfor anførte.

c) Paasejlet; kollideret d. 8³/₄ 42 i Nordenham.

Søforklaring i Esbjerg d. 1⁷/₃ 42.

Kl. 11³⁰, da C. laa fortøjet langs Kaj, blev to Lægtene foran for C. af Isen revet løs fra Fortøjningerne og drev ned paa C., hvis Fortøjninger ligeledes sprængtes. Skibet drev langs Kajen og tørnede med Hækken mod Stævnen af S/S »Maria Toft« af København og sprængte ogsaa dette Skibs Fortøjninger. Alle Skibene fortsatte Driften, uanset at det forsøgte at stoppe C. ved Fastgøring af Wirer paa Kajen og ved at stikke Bb.s Anker i Bund, indtil Enden af Kajen, hvor Skibene blev liggende. Ved Kollisionen blev C. en Del beskadiget.

Anm. Aarsagen til Havarierne fremgaar af det ovenfor anførte.

d) En Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. 16¹/₁₀ 42 i København.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. 3¹/₁₁ 42.

Kl. 9⁴⁰, medens C. laa i Sydhavnen, gled en Havnearbejder, der var beskæftiget i Skibets Bb.s Kul-kasse, paa Mellemdækket og faldt igennem en aaben Luge ca. 2 m ned i Underbunkerne. I Faldet ramte den paagældende en Skærstok, hvorved han kvæstede højre Fod. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt Ambulance kørt til Hospitalet.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

53. S/S Clara af København, 1398 Reg. T. Br. Bygget 1925 af Staal.

a) Paa Rejse fra Nordenham til Bremerhaven.

Kollideret d. 3³/₄ 42 i Bremerhaven.

Søforklaring i Esbjerg d. 13³/₄ 42.

Kl. 17²⁵, da C., der havde Lods om Bord, i svær Drivis var under Indsejling til Nordslusen i Bremerhaven, mistede Skibet Styret. Begge Ankre blev straks stukket i Bund og Maskinen, der gik Fuld Kraft Frem, kastet Fuld Kraft Bak; men umiddelbart efter tørnede C. med Stb.s Bov imod S/S »Südsee« af Bremen, som laa fortøjet i Slusens S.-lige Side. Ved Kollisionen fik C. 2 Plader i Boven og flere Nagler i Stb.s Klys beskadiget, og S. fik 3 Plader i Bb.s Bov, 1 Plade paa Bakkens Agterkant, 1 Plade i Stb. Side ud for 2-Lugen samt Trædækket paa Bakken beskadiget, 1 Dæksbjælke bøjet og 2 Fortøjningswire brækket.

Anm. Søforklaring fra S. foreligger ikke.

b) Paa Rejse fra Bremerhaven til Esbjerg med Koks.

Grundstødt d. 4⁴/₄ 42 ved Helgoland.

Søforklaring i Esbjerg d. 13³/₄ 42.

Kl. 20³⁵, da C., der havde tysk Ledsageofficer om Bord, styrede ind imod en Ankerplads ved Helgoland, tog Skibet Grunden uden at blive staaende. Maskinen blev straks kastet Fuld Kraft Bak og Roret lagt Stb. Der loddedes 7—9 m Vand langs Skibssiden. Maskinen blev derefter beordret Langsomt Frem; men kort efter to C. atter Grunden og blev staaende. Kl. 23³⁰ kom Skibet flot ved egen Hjælp. Ved Grundstødningen blev C. læk i Forskibet.

Anm. C. sejlede efter Ledsageofficerens Anvisning.

54. M/Gl. Clara af Aalborg, 37 Reg. T. Br. Bygget 1894 af Eg. Paa Rejse fra Vejle til Stubbekøbing med Brunkul.

Grundstødt d. 20⁸/₈ 42 i Smaalandsfarvandet.

Søforklaring og Søforhør i Stubbekøbing d. 30⁶/₆ 42.

Kl. 0⁰⁰ passerede C. under en V.-lig Kuling 2-Kosten paa Dyrefod Flak, og Kursen ændredes til SØ.t.S. Kl. ca. 0¹⁰ blev der loddet, og Loddet holdtes gaaende. Kl. ca. 0²⁵ loddedes mindre Vand, hvorfor Farten mindskedes, men kort efter tog Skibet Grunden, og Kl. 0³⁰ blev Skibet staaende. Det forsøgte at bakke C. af Grunden, og da dette ikke lykkedes, tilkaldtes Hjælp fra Land. Kl. 4⁰⁰ kom der Folk fra Land og assisterede med Udsætning af Varpanker, og Kl. ca. 5⁰⁰ kom Skibet flot. D. 20⁶/₆ ankom C. til Stubbekøbing.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Vejrforholdene.

55. M/Gl. Codan af Køge, 92 Reg. T. Br. Bygget 1896 af Staal. Paa Rejse fra Køge til Vejle med Byg.

Grundstødt d. $\frac{6}{12}$ 42 ved Sjællands S.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Vejle d. $\frac{14}{12}$ 42.

Kl. ca. 17⁰⁰, da C. under en NV.-lig Brise med klart Vejr befandt sig Ø. for Indsejlingen til Bogø Havn, blev Kursen ændret mod Bogø for at ankre. Loddet holdtes gaaende, idet det var Meningen at ankre, naar der loddedes 8 m Vand. De første 8—9 Lodskud gav 10 m Vand, og Kursen ændredes nærmere mod Land. Da et Lodskud viste 8 m Vand, blev Skruen koblet fra, og da det næste Lodskud ogsaa viste 8 m Vand, blev der givet Ordre til at ankre; men umiddelbart efter tog C. Grunden ca. 800 m V. for Bogø Havn ca. 800 m fra Land og blev staaende. D. $\frac{7}{12}$ Kl. 15³⁰ kom Skibet flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes uforsigtig Navigering.

56. M/Gl. Constance af København, 62 Reg. T. Br. Bygget 1848 af Eg. Paa Rejse fra Rønne til København med Kaolin.

Strandet og forlist d. $\frac{29}{11}$ 42 ved Sveriges S.-Kyst.

Søforhør i København d. $\frac{3}{12}$ 42. Forlis anmeldelse dat. København i December 1942.

Kl. ca. 6⁰⁰, da C., der ikke havde mere Olie om Bord, laa til Ankers for en V.-lig Storm ved Brantevik, sprang Vinden om i Ø. Der sattes Lodsflag, og en Fiskerbaad begyndte at slæbe C. mod Simrishamn. Da Skibet befandt sig ud for Indsejlingen til Simrishamn, sprang Slæberen, hvorfor begge Ankre blev stukket ud med ca. 40 Fv. Kæde. Kl. ca. 10¹⁵ brækkede den ene Ankerkæde, og Skibet gik i Drift og tog kort efter Grunden. Baaden blev sat paa Vandet, men knustes mod Skibssiden, og kort efter brækkede Skibet midt over, hvorfor Besætningen reddede sig i Land paa Flaaden. Ca. et Kvarter senere var C. forsvundet.

Anm. Ministeriet maa antage, at Forliset skyldes Vejrforholdene.

57. S/S Cornelia Mærsk af Kalundborg, 1892 Reg. T. Br. Bygget 1925 af Staal. Paa Rejse fra Rotterdam til København med Koks.

Krigsforlist d. $\frac{5}{1}$ 42 i Nordsøen.

Søforklaring i Haag d. $\frac{7}{1}$ 42. Søforhør i København d. $\frac{12}{1}$ 42.

Kl. ca. 11³⁰, da C.M., der havde tysk Ledsageofficer om Bord, befandt sig i Nærheden af Anduvningsbøjen ud for Hook van Holland, blev Skibet angrebet af et Luftfartøj, der fra en Højde af 300—400 m udløste 4 Bomber, af hvilke mindst 2 ramte Agterskibet. Skibet begyndte straks at synke og fik stærk Stb.s Slagside, hvorfor hele Besætningen gik i Baadene og blev optaget af en Forpostbaad. To Bjærgningsdampere forsøgte at slæbe C.M. paa Grund; men Kl. ca. 14⁰⁰ tog Agterenden Grunden og blev staaende. Senere sank Skibet helt paa 51°56' N. Brd. 3°56' Ø. Lgd.

Anm. Aarsagen til Forliset fremgaar af det ovenfor anførte.

58. 3^m M/Sk. Cornwall af Korsør, 214 Reg. T. Br. Bygget 1906 af Eg. Paa Rejse fra København til Løgstør i Ballast.

Grundstødt d. $\frac{9}{12}$ 42 i Limfjorden.

Søforklaring og Søforhør i Løgstør d. $\frac{12}{12}$ 42.

Kl. ca. 11⁰⁰, da C., der havde Lods om Bord, under en svag. S.-lig Brise med Regndis og V.-gaaende Strøm befandt sig ud for 2-Kosten i Draget, ændredes Kursen klar af den røde 1-Kost paa Ølands-Hage. Samtidigt blev Vejret saa usigtbart, at 1-Kosten forsvandt af Syne. Kort efter tog Skibet Grunden i den N.-lige Del af Farvandet og blev staaende. D. $\frac{10}{12}$ Kl. 10¹⁵ kom C. flot ved fremmed Hjælp.

Anm. 1. Sørretten bemærkede, at Grundstødningen efter det oplyste maa betragtes som hændelig, og at der ikke er Grund til at rette Bebrejdelse mod nogen.

Anm. 2. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes usigtbart Vejr i Forbindelse med Strømsætning.

59. Ff. Daggry af Esbjerg, 19 Reg. T. Br. Paa Fiskeri i Nordsøen.

Forlist efter Eksplosion d. $\frac{20}{9}$ 42 i Nordsøen; 2 Omkomne.

Søforhør i Esbjerg d. $\frac{13}{10}$ 42.

Kl. ca. 7⁰⁰, da D. sammen med Ff. »Harmoni« af Esbjerg befandt sig 60 Sm. misv. VNV. af Graadyb Barre og efter Udsætning af Voddet sejlede mod Ankerbøjen, indtraf en Eksplosion, hvorved hele For-skibet blev sprængt bort. Agterskibet sank meget hurtigt. 2 Mand af Besætningen blev bjærgt af H., medens de andre 2 ombordværende omkom.

Anm. 1. Ministeriet maa antage, at D. har paasejlet en Mine. der derved er bragt til Eksplosion.

Anm. 2. De omkomne er: Bedstemand Aksel Scheel og Kok Børge Verner Fogsgaard begge af Esbjerg.

60. Ff. Dagmar af Mosede, 13 Reg. T. Br. Paa Rejse fra København til Gilleleje.

Havareret d. $\frac{12}{11}$ 42 i Sundet.

Søforhør i Gilleleje d. $\frac{9}{1}$ 43.

Kl. ca. 15⁰⁰, da D. under en stiv, SØ.-lig Kuling med Motoren gaaende halv Kraft frem, befandt sig ca. $\frac{1}{4}$ Sm. S. for Disken, mærkedes en kraftig Rystelse i Fartøjet. En Undersøgelse viste, at D. var blevet læk, og efter Ankomsten til Gilleleje opdagedes det, at Motorens Krumtaphus var revnet.

Anm. Ministeriet maa antage, at Havariet skyldes Krigsaarsager.

61. S/S Dagmar Clausen af Svendborg, 717 Reg. T. Br. Bygget 1909 af Staal. Paa Rejse fra Gotenhafen til Mäntyluoto med Grøntsager.

Grundstødt og forlist d. $\frac{9}{12}$ 42 ved Ålands S.-Kyst.

Søforklaring i Mariehamn d. $\frac{14}{12}$ 42. Søforklaring og Søforhør i Svendborg d. $\frac{30}{12}$ 42. Forlis anmeldelse dat. Svendborg d. $\frac{11}{2}$ 43.

D. $\frac{8}{12}$ Kl. ca. 21³⁵ pejledes Lågskär Fyr i misv. SØ. $\frac{3}{4}$ Ø. Der styredes misv. Ø.t.S., og det blæste

en SØ.-lig Storm med vekslende Sigtbarhed. Der loddedes hvert Kvarter, og d. $9/12$ Kl. 0⁰⁰ loddedes 115 m. Kl. 0¹⁰ pejledes Lågskår Fyr i misv. SØ.t.S. $1/2$ S. Kl. 0¹⁵ loddedes 82 m. Kl. 0²⁰ varskoede Udkikken Brænding tæt om Bb.; men umiddelbart efter tog Skibet Grunden og blev staaende i Nærheden af 1-Kosten paa Resningrunden S. for Åland. D.C. er senere blevet Vrag.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes usigtbart Vejr i Forbindelse med Strøm-sætning.

62. M/Gl. Dagmar Larsen af Aarhus, 108 Reg. T. Br. Bygget 1941 af Træ.

a) Paa Rejse fra Stettin til København med Briketter.

Brand om Bord d. $25/6$ 42 i Østersøen; søgt Nødhavn.

Indberetning gennem Udenrigsministeriet dat $25/6$ 42. Søforhør i Aarhus d. $20/8$ 42.

Kl. ca. 12⁰⁰ saas Røg trænge op fra Lasten. Skibet blev sejlet ind til Swinemünde, hvor en Del af Ladningen blev opløst. Da der et Stykke ned i Lasten viste sig at være Ild i Briketterne, blev der rekvireret Assistance fra Land. En Pumpedamper kom til Stede, hvorefter Ilden hurtigt blev slukket. Ved Branden blev en Del af Ladningen ødelagt, medens Skibet ingen Skade led.

Anm. Ministeriet maa antage, at Branden er opstaaet ved Selvantændelse i Ladningen.

b) Paa Rejse fra Sjællands Odde til Kolding med Stenmel.

Grundstød d. $15/7$ 42 ved Fyns V.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $16/7$ 42. Søforklaring i Kolding d. $20/7$ 42. Søforklaring og Søforhør i Odense d. $17/8$ 42.

Kl. 22³⁰, da D. L. under en VNV.-lig Brise med N.-gaaende Strøm befandt sig ud for Strib Fyr, tog Skibet Grunden med Agterskibet. D. $16/7$ Kl. 14⁰⁰ kom D. L. flot ved fremmed Hjælp, efter at 25—30 Tons af Ladningen var kastet over Bord.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes, at Afstanden til Strib Fyr, der ikke var tændt, er gisset for stor.

63. M/Jt. Dahli af København, 19 Reg. T. Br. Bygget 1898 af Eg. Paa Rejse fra Fiskeplads i Nord-søen til Thyborøn.

Grundstød d. $13/7$ 42 ved Jyllands V.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $14/7$ 42. Søforhør i Lemvig d. $3/9$ og $7/9$, i København d. $19/9$ og $24/9$ 42.

D. $12/7$ lettede D. under en NV.-lig Kuling fra en Ankerplads ved Thorsminde, og Kursen sattes mod Thyborøn. Da D. befandt sig S. for Bovbjerg, ankrede for Motorhavari. Herunder fik D. en Læk i Forskibet. Det forsøgtes at pumpe Skibet læns, men Lænsepumpen havarerede, og da Lækagen syntes at blive større, og Skibet arbejdede haardt i Søen, blussedes efter Hjælp. En Redningsbaad kom til Assistance og bjærgede Besætningen, ialt 4 Mand. D. $13/7$ Kl. ca. 13⁴⁵ sprængtes Ankertrossen, hvorefter D. gik i Drift og strandede ved Bøvling Klint.

Anm. Ministeriet maa antage, at Strandningen skyldes Vejrforholdene i Forbindelse med den Omstændighed, at Skibet havde Motorhavari og var læk.

64. M/Jt. Dahlia af København, 48 Reg. T. Br. Bygget 1891 af Eg. Paa Rejse fra Thyborøn til Hvide Sande.

Strandet og forlist d. $17/9$ 42 ved Jyllands V.-Kyst.

Søforhør i København d. $8/2$ 43.

D. $13/9$ lidt over Middag afsejlede D., hvis Fører ikke var om Bord, fra Thyborøn for at tilse nogle Vragbøjer ved Thorsminde. Der sejledes under Land, indtil D. var ud for Thorsminde. Kort efter havarerede Brændstofpumpen. Det forsøgtes at udbedre Havariet; men da Vinden hen under Aften friskede fra Land, blev Skibet, der da befandt sig ca. 3 Sm. fra Land, lagt udefter for rebet Storsejl og Fok. D. $14/9$ om Eftermiddagen lykkedes det at faa Motoren startet, og Kursen blev sat mod Thyborøn; men efter et Par Timers Sejls havarerede baade Brændstofpumpen og Kølevandspumpen. D. blev derfor paany for Sejl alene lagt ud fra Land, medens det forsøgtes at reparere Motoren. D. $16/9$ friskede Vinden til Storm fra V. Det blev derefter opgivet at reparere Motoren, og Kursen sattes mod Thyborøn. Om Eftermiddagen, da det antoges, at D. var i Nærheden af Land, blev Kursen ændret til en N.-lig Retning. Der førtes kun Fok for at støtte Skibet, som antoges at drive stærkt Ø. over. D. var imidlertid blevet læk i Bunden, og trods Pumpning kunde Skibet ikke holdes læns. D. $17/9$ ved Daggry kom Land i Sigte i en gisset Afstand af 7—8 Sm. Kl. ca. 9⁰⁰, da Afstanden til Land antoges at være 4—5 Sm., antoges D. at befinde sig N. for Limfjorden. Da Skibet kom nærmere til Land, kunde Løkkenbaaken ses, og det besluttedes at søge mod Hirtshals Havn. Det viste sig imidlertid umuligt at holde D. klar af Land, idet Skibet styrede daarligt som Følge af det meget Vand, der var i Skibet. Nærmere ved Land blev Varpankret og lidt senere Bovankret stukket i Bund; men Ankertrosserne brækkede, og D. drev ind over alle 3 Revler og strandede ca. 3 Sm. S. for Løkken ud for Grønhøj. Skibet er senere blevet Vrag.

65. D/F Dan af Fredericia, 799 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal. Paa Rejse fra Helsingør til Helsingborg med Stykgods.

Havareret og sat paa Grund efter Eksplosion d. $9/10$ 42 i Sundet.

Søforhør i Helsingør d. $12/12$ 42.

Kl. 9¹² afgik D. fra Helsingør. Kl. 9²⁰ mærkedes en voldsom Eksplosion under Skibet, og Maskinrummet fyldtes med Damp. Baadene gjordes klar, og et Skib, der befandt sig i Nærheden, kom til Assistance og begyndte at slæbe D. ind mod den danske Kyst. 4 Medlemmer af Besætningen, der var blevet saaret ved Eksplosionen, bragtes i Land i en tilkaldt Lodsbaad. Det opdagedes nu, at Færgen var i Færd med at synke, hvorfor en tilkaldt Bugserbaad hjalp med at slæbe D. ind mod Land. Kl. ca. 10³⁰ tog D. Grunden N. for Snekkersten Havn.

Anm. Ministeriet maa antage, at Eksplosionen skyldes Krigsaarsager.

66. S/S Dania af København, 2389 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Staal. Paa Rejse fra Luleå til tysk Nordsøhav med Malm.

Grundstødt d. $\frac{9}{9}$ 42 ved Sveriges S. Kyst.

Søforklaring i Karlshamn d. $\frac{17}{9}$ 42 og i Helsingør d. $\frac{1}{10}$ 42.

Kl. 3^{55} havde D., der styrede retv. S.30°Ø., Stenshufvud Fyr tværs i $1\frac{1}{2}$ Sm.s Afstand. Nogen Tid forinden saas forude om Bb. et Blinklys, som blev antaget for Långgrund Lystønde. Der toges gentagne Krydspejlinger af denne Lystønde og af Simrishamn Fyr, samt Stenshufvud Fyrs røde Vinkel, der saas ret agterude. Medens disse Pejlinger blev sat ud i Kortet, kom en Lanterne i Sigte forude, og Kursen blev ændret Stb. over. Kl. 4^{30} tog D. Grunden paa Grunden Nedjan uden at blive staaende. Den formodede Långgrund Lystønde, var da tværs om Bb. i 2 Skibslængders Afstand. Ved Grundstødningen var D. blevet læk, og da det befrygtedes, at Skibet skulde synke, blev det sat paa Grund tæt ved Land SSØ. for Simrishamn Fyr. D. $\frac{11}{9}$ Kl. 20^{10} kom D. flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper, efter at en Del af Ladningen var opløst.

67. M/S Danmark af København, 8391 Reg. T. Br. Bygget 1931 af Staal.

Forlist.

Indberetning fra Gesandtskabet i Stockholm dat. $\frac{10}{10}$ 42. Forlisanmeldelse dat. København d. $\frac{15}{10}$ 42.

Ifølge Meddelelse fra Gesandtskabet i Stockholm er D. forlist og Besætningen reddet.

Anm. Der er intet oplyst om Aarsagen til Forliset.

68. 3^m M/Sk. Dannebrog af Svendborg, 223 Reg. T. Br. Bygget 1916 af Eg og Fyr.

a) Paa Rejse fra Menstad til Middelfart med Salpeter.

Havareret d. $\frac{19}{2}$ 42 i Kattegat; søgt Nødhavn.

Søforhør i Frederikshavn d. $\frac{17}{3}$ 42.

D. $\frac{20}{1}$ Kl. 18^{00} , da Subbejleret pejledes i Ø.t.N. $\frac{1}{4}$ N., gisset Afstand 7 Sm., løb D. fast i Isen. D. $\frac{19}{2}$, Kl. 18^{30} , da D. med Isen var drevet til ca. 2 Sm. fra Sæby, blev Skibet af en Isbryder samtidig med, at Motoren blev sat paa Fuld Kraft Bak, bugseret ud paa dybere Vand. Som Følge af Isskruninger tørnede Skibene sammen, hvorved D. led lettere ovenbords Skade. D. $\frac{20}{2}$ opdagedes det, at et Skruerblad var bøjet, saa Skruen ikke kunde løbe rundt. Kl. 21^{00} ankom D. til Frederikshavn.

Anm. Aarsagen til Havariet fremgaar af det ovenfor anførte.

b) Paa Rejse fra Hernösand til København med Træ.

Grundstødt d. $\frac{20}{11}$ 42 ved Sveriges Ø.-Kyst.

Søforhør i København d. $\frac{10}{12}$ 42.

Kl. 6^{30} lettede D. fra en Ankerplads paa Granskär Red i Stockholms Skærgaard. Det blæste en VNV.-lig Kuling med Snebyger, og der sejledes med Kending af Land. Kl. 10^{00} passeredes Fenrisund. Kl. 11^{10} grundstødte Skibet paa 2,7 m Grunden ved Staboudde. Efter Grundstødningen opdagedes det, at en Prik, som afmærkede Grunden, af Strømmen, der var haard V.-gaaende, næsten var trukket under Vand. D. $\frac{25}{11}$ Kl. 5^{30} kom D. flot, efter at en Del af Ladningen var lægtret.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Vejr- og Strømforholdene.

69. Fi Dannebrog af Aarhus, ca. 5 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Tunø til Aarhus.

Sprunget læk og forlist d. $\frac{9}{4}$ 42 i Aarhus Bugt.

Søforhør i Aarhus d. $\frac{20}{4}$ 42.

Kl. ca. 16^{30} , da D. sammen med to andre Fiskefartøjer befandt sig i et Isbælte ca. 2 Sm. S. for Aarhus Havn under Bugsering af en Bugserdamper, blev D. læk. Fartøjet blev surret fast til de to andre Fartøjer og blev derved holdt nydende i nogen Tid; men senere maatte Surringerne kappes, efter at en Del Redskaber m. m. var bjærgt, hvorefter D. sank.

Anm. Ministeriet maa antage, at Fartøjet er blevet skaaret læk af Isen.

70. Ff. Dannebrog af Thorsminde, 4 Reg. T. Br. Bygget 1927.

Grundstødt og forlist d. $\frac{13}{5}$ 42 ved Thorsminde Havn.

Søforhør i Ringkøbing d. $\frac{9}{6}$ 42.

Da D. befandt sig midt i Havneløbet for Indgaaende til Thorsminde Havn, tog Fartøjet Grunden og blev derefter af Søerne slaaet ind paa Molen. Det lykkedes at bjærge Fiskegrejerne, og Besætningen sprang fra Fartøjet ind paa Land. Det lykkedes senere at bjærge Motoren, medens Skroget blev hugget op.

Anm. Ministeriet maa antage, at Forliset skyldes Vejrforholdene.

71. Ff. Dannebrog af Sejro, ca. 9 Reg. T. Br. Paa Fiskeri i Kattegat.

Grundstødt d. $\frac{30}{8}$ 42 ved Sjællands V.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{31}{8}$ 42. Søforhør i Tranebjerg d. $\frac{17}{10}$ 42.

Kl. 13^{30} , da D. under en stærk NØ.-lig Kuling under Fiskeri laa til Ankers N. for Sejro, brækkede Ankertorvet, og da der samtidig skete Brud paa Skruerakslen, drev Fartøjet paa Land paa Sejros N.-Kyst ca. 10 m fra Land. D. er senere kommet flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Motorhavari i Forbindelse med Vejrforholdene.

72. M/Cl. Dannevirke af Haderslev, 44 Reg. T. Br. Bygget 1909 af Eg. Paa Rejse fra Haderslev til Vejle med Byg.

Havareret ved Eksplosion d. $\frac{18}{11}$ 42 i Lillebælt; søgt Nødhavn.

Søforklaring i Vejle d. $\frac{24}{11}$ 42.

Kl. ca. 11^{30} , da D. havde Brandsø i omtrent misv. VSV. og Ivernæs i omtrent misv. SØ.t.Ø., observeredes en Minestrveer paa N.-lig Kurs. Da Ministrygeren var 4 Str. foran for tværs om Stb. i en Afstand af ca. 300 m, indtraf 2 kraftige Eksplosioner agten for Ministrygeren. Efter Eksplosionerne bankede D.s Motor voldsomt, hvorfor det blev besluttet at søge ind til Middelfart for nærmere Undersøgelse.

Anm. Ministeriet maa antage, at Eksplosionerne skyldes Krigsaarsager.

73. S/S Delaware af København, 2280 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Staal.

a) Paa Rejse fra Emden til Lübeck med Kul.

Grundstødt d. $14/7$ 42 ved Tysklands N.-Kyst.

Søforklaring i Lübeck d. $16/7$ 42. Søforhør i Aarhus d. $14/8$ 42.

Kl. 21²⁸ passerede D. i klart Vejr Anduvningsbøjen ud for Trave. Kl. 21³⁵ blev Maskinen stoppet for at afvente Lods. Kl. 21⁵⁰ kom Lodsen om Bord, og Kl. 21⁵² blev Maskinen beordret Fuld Kraft Frem. Det viste sig da, at D. havde taget Grunden ca. 10 m V. for Løbet. Senere konstateredes det, at de 2 yderste Bøjer i Løbet var inddraget. D. $15/7$ Kl. 3⁵⁰ kom D. flot ved Hjælp af 2 Bjærgningsdampere.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes, at Farvandsafmærkningen ikke var i Orden.

b) Beskadiget ved Luftangreb d. $16/7$ 42 i Herrenwyk.

Søforklaring i Lübeck d. $18/7$ 42. Søforhør i Aarhus d. $14/8$ 42.

Kl. ca. 22²⁰, da D. laa i Herrenwyk, nedkastede Luftfartøjer 8 Bomber, der faldt 20—80 m fra Skibet om Bb. Ved Eksplosionerne blev 1. Styrmand og 2. Styrmand, der sammen med Føreren opholdt sig midtskibs, saaret, ligesom Skibet blev lettere beskadiget. De saarede blev i en tilkaldt Ambulance kørt til Hospitalet.

74. Ff. Disko af Skagen, 34 Reg. T. Br. Bygget 1941 af Eg. Paa Rejse fra Hirtshals til Skagen.

Havareret d. $11/3$ 42 i Skagerak.

Søforklaring og Søforhør i Skagen d. $23/3$ 42.

Kl. 15⁰⁰, da D., der bugserede et andet Fartøj, under en frisk NØ.-lig Kuling befandt sig N. for Skagen, mistede Skibet Styret. En Undersøgelse viste, at Rorbeslagene var knækket og Roret sunket ned. Der loddedes 10 Fv. Vand, og D. gik til Ankers. Efter forgæves at have forsøgt at bringe Roret paa Plads, modtoges Kl. ca. 16⁰⁰ Slæbehjælp fra et i Nærheden værende Skib, der paabegyndte Slæbningen før D.s Anker var lettet, hvorved Ankret med 30 Fv. Kæde og 60 Fv. Wire mistedes. Kl. 18³⁰ ankom D. til Skagen Havn.

Anm. Ministeriet maa antage, at Havariet skyldes Vejrforholdene.

75. S/S Douro af København, 806 Reg. T. Br. Bygget 1889 af Staal. Paa Rejse fra Hamburg til København.

a) Kollideret d. $19/4$ 42 i Kielerkanalen.

Søforhør i København d. $5/5$ 42.

Kl. 1⁵⁰, da D., der havde Lods om Bord, med ringe Fart sejlede ind mod Fortøjningspælene ved Fischerhütte for at fortøje, blev Skibet paasejlet af tysk M/S »Süderau«, der sejlede efter D. Ved Kollisionen blev Skanseklædningen og Gelænderet agter beskadiget. Efter Kollisionen konstateredes det, at D.s Agterlanterne saavel som den foreskrevne grønne Toldlanterne brændte forskriftsmæssigt.

Anm. Søforklaring fra S. foreligger ikke.

b) Kollideret d. $19/4$ 42 i Kielerbugt.

Søforhør i København d. $5/5$ 42.

Kl. 9⁴⁵, da D., der havde Lods om Bord, befandt sig ud for Holtenau, sejlede med ringe Fart, blev Skibet paasejlet af tysk Slæbebaad »Hermann«, der skulde bringe en tysk Soldat i Land fra D. Ved Kollisionen fremkom en Bule ud for Nr. 2 Luge.

Anm. Søforklaring fra H. foreligger ikke.

76. S/S Drau af Hamburg, 5142 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Oslo til Holtenau i Ballast.

Grundstødt d. $25/8$ 42 ved Hesselø.

Strandingsindberetning dat. $26/8$ 42.

Kl. 19⁴⁰ grundstødte D. i stille, klart Vejr paa Hesselø SØ.-Rev. D. $26/8$ Kl. 9⁴⁵ kom D. flot ved egen Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Forveksling af Farvandsafmærkningen.

77. M/Tjk. Duen af København, 96 Reg. T. Br. Bygget 1906 af Staal. Paa Rejse fra Skelskør til Lübeck med Drittelstaver.

Motoren havareret; grundstødt d. $22/11$ 42 ved Falsters V.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Stubbekøbing d. $17/12$ 42.

Kl. ca. 13⁰⁰, da D. under en let, NNV.-lig Brise befandt sig i Guldborgsund ud for Skelby Kirke, ændredes Kursen til misv. V.t.S.^{3/4}S. Kl. ca. 13³⁰ begyndte Motoren at sætte ud, og en Undersøgelse viste, at det forreste Hovedleje varmede, hvorefter Motoren blev stoppet og Skibet opankret i ca. 8 m Vand. Kl. ca. 14³⁰ lettede D., og der styredes for Sejl alene med Kurs misv. SØ.t.Ø. efter Kroghage Dyb. Kl. ca. 15⁴⁵ saas den hvide Halmprik N. for Kroghage Dyb om Bb., og Kursen ændredes til misv. NØ. Da der løb en haard, S.-gaaende Strøm, blev D. sat S. over, og Kl. ca. 16⁰⁰ tog Skibet Grunden paa Rødsand og blev staaende. D. $23/11$ Kl. ca. 14⁰⁰ kom D. flot ved fremmed Hjælp og indbragtes til Gedser for Reparation af Motoren. Ved Grundstødningen fik Skibet en mindre Læk.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Motorhavariet i Forbindelse med Strømsætning.

78. M/Gl. Ebba af Ebeltoft, 67 Reg. T. Br. Bygget 1898 af Jern.

a) Paa Rejse fra København til Aalborg med Stykgods.

Grundstødt d. $30/8$ 42 ved Læsøs S.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $3/9$ 42. Søforklaring og Søforhør i Aalborg d. $15/9$ 42.

Kl. 1⁰⁰ passerede E. Kullen, hvorefter Kursen sattes NV.t.N. Det blæste en NNØ.-lig Brise, og der sejlede for Sejl alene. Kl. 8⁰⁰ ændredes Kursen til NV., samtidigt med at Vinden friskede til Styrke 4.

Kl. 18⁰⁰ var Anholt tværs om Stb. Kl. 19⁰⁰ sprang Vinden til ØSØ., Styrke 8—9, og Kursen ændredes til N.t.Ø. Kl. 22⁵⁰ tog Skibet Grunden paa Knæet ved Silderøn og blev staaende. D. ³/₉ Kl. 16³⁰ kom E. flot ved fremmed Hjælp, efter at en Del af Ladningen var blevet lægret.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Strømsætning i Forbindelse med Fyrenes Mørklægning.

b) Paa Rejse fra København til Aalborg med Stykgods.

Grundstødt d. ²⁷/₁₁ 42 ved Anholts S.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. ⁴/₁₂ 42. Søforklaring i Grenaa d. ⁵/₁₂ 42.

Kl. 14³⁵ passerede E. under en stormende SV.-lig Kuling Lysegrund paa Kurs NV.t.V. Kl. 15¹⁵ ændredes Kursen til NV. for at søge ind til Anholt Havn, da Toppakningen i Motorens Cylinder var gaaet i Stykker. Kl. ca. 18³⁰ stoppede Motoren, og der fortsattes for Sejl alene. Anholt Fyr var da i Sigte og saas senest meget utydeligt Kl. 19¹⁵ i NØ.t.N. ¹/₂N. E. kom derefter ind i en svær Hagl- og Regnbyge, og Kl. 19³⁰ tog Skibet Grunden SØ. for Anholt Fyr og blev staaende. Der blev afgivet Nødsignal, og d. ²⁸/₁₁ Kl. 3³⁰ kom Besætningen i Land ved Hjælp af Redningsstol. Kl. 11⁰⁰ kom E. flot ved egen Hjælp.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Vejrforholdene.

79. Ff. Edith af Skagen, 10 Reg. T. Br. Paa Fiskeri i Skagerrak.

1 Mand faldet over Bord og druknet d. ¹/₃ 42 i Skagerrak.

Søforhør i Skagen d. ¹⁶/₃ 42.

Kl. ca. 11¹⁵, da E. under en frisk VNV.-lig Kuling befandt sig ca. 500 m. N. for Grenens Spids under Udsætning af Redskaber, saas Fisker Verner Sørensen af Skagen, der havde opholdt sig paa Fordækket. fælde over Bord. Motoren blev straks kastet Fuld Kraft Bak og Kutteren sejlet hen til den overbordfaldne, der saas ligge i Vandet. Det lykkedes 2 Gange med en Baadshage at faa fat i den paagældendes Klæder; men disse gik i Stykker, og den overbordfaldne sank og kom ikke mere til Syne.

Anm. Ministeriet maa antage, at den forulykkede er gledet paa Dækket og har mistet Balancen og er faldet over Bord.

80. S/S Effie Mærsk af Aalborg, 1308 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Staal.

a) Paa Rejse fra Gotenhafen til København med Kul.

Kollideret d. ²/₄ 42 i Danzig Bugt.

Søforhør i København d. ¹⁵/₄ og ¹²/₅ 42.

Kl. 20³⁰, da E. M. under en haard V.-lig Kuling som 3. Skib befandt sig i Konvoj efter Statusbryderen »Isbjørn«, blev der fra I. afgivet 3 korte Toner med Sirenen. Signalet blev gentaget af E. M. og de to mellem dette Skib og Isbryderen værende Skibe, samtidig med at Maskinen blev beordret Fuld Kraft Bak; men inden Farten var taget af Skibet, tørnede dette med Bb.s Bov mod Stb.s Laaring paa S/S »Kejserinde Dagmar«, der befandt sig foran E. M. Ved Kollisionen fremkom der en Bule i E. M.s Bov, ligesom nogle Koojer blev sprængt.

Af den af K. D.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at K. D. befandt sig i Konvoj som 2. Skib efter Statsisbryderen »Isbjørn«, da der Kl. 20²⁸ fra Isbryderen hørtes Signalet 1 lang og 1 kort Tone. Maskinen blev straks stoppet, hvilket blev tilkendegivet ved Afgivelse af samme Signal. Kl. 20³⁰ hørtes Bak-signal fra Isbryderen, hvilket blev besvaret med 3 korte Toner samtidig med, at Maskinen beordredes Fuld Kraft Bak. Umiddelbart efter tørnede K. D. med Stævnen mod Hækken paa S/S »Tula« af København, der sejlede foran K. D. Derefter tørnede E. M. med Bb.s Bov imod K. D.s Hæk som ovenfor anført.

Af den af T.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at da dette Skib befandt sig i Konvoj efter Statsisbryderen »Isbjørn«, signaleredes Kl. 20³⁵ fra Isbryderen mindsket Fart og kort efter Bak. Signalerne blev gentaget af de andre Skibe i Konvojen. T. stoppede ca. 15 m fra Isbryderen, og samtidig tørnede K. D., der var næste Skib i Konvojen, mod T.s Agterende om Stb., hvorved T. led lettere ovenborda Skade.

Anm. Ministeriet maa antage, at Kollisionerne skyldes Isforholdene.

b) En Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. ²⁴/₈ 42 i København.

Politirapport dat. ²⁴/₈ 42.

Kl. 15¹⁸, medens E. M. laa ved Dokøen og lossede Kul, kom en Tønde med Kul under Ophivning i Svingning, hvorved et Stykke Kul paa ca. 5 kg fra Tønden faldt ned i Lasten, hvor det ramte en Havnearbejder i Hovedet. Den tilskadekomne, der havde paadraget sig en lettere Hjernerystelse, blev i en tilkaldt Ambulance kørt til Hospitalet.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

81. M/Sk. Eliezer af Neksø, 44 Reg. T. Br. Bygget 1894 af Eg. Paa Rejse fra Neksø til Aarhus med Sandsten.

Forlist d. ²⁶/₁₁ 42 ved Bornholms Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. ²⁶/₁₁ 42. Søforklaring og Søforhør i Neksø d. ⁹/₁₂ 42. Forlisanmeldelse dat. ⁹/₁₂ 42.

D. ²⁵/₁₁ Kl. 19⁰⁰ afsejlede E. under en let V.-lig Brise fra Rønne. Der styredes retv. VNV. I Løbet af Aftenen friskede Vinden, og d. ²⁶/₁₁ Kl. 1⁰⁰ besluttedes det at søge Læ under Bornholms Ø. Kyst. Kl. 3⁰⁰, da Skiltet var tværs af Hammierodde Fyr. brækkede Søen nogle Skanseklædningsstøtter om Bb. hvorved E. blev læk. Der blev pumpet uafbrudt; men Vandet vedblev at stige i Skibet, hvorfor det besluttedes at søge at sejle ind til Allinge. Fyrene ved Allinge Havn brændte imidlertid ikke, og da Fyrene ved Tejn var i Sigte, fortsattes Sejladsen mod denne Havn for at sætte E. paa Grund paa en Sandbanke N. for Havnen. Samtidig blev der afgivet Nødsignal. Da E. var ca. 50 m fra Land stoppede Motoren paa Grund af Vand i Motorrummet. Stb.s Anker blev stukket i Bund, men Skibet blev af Strømmen sat S. over, og ca. 10 Minutter senere sank E. ca. 200 m S. for Tejn Havn. Besætningen blev umiddelbart forinden bjærget af en Baad fra Land.

Anm. Ministeriet maa antage, at Forliset skyldes Vejrforholdene.

82. M/Sk. **Elisabeth** af Aarhus, 69 Reg. T. Br. Bygget 1913 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Mariager til København med Cement.

Grundstødt d. $^{28}/_4$ 42 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Søforklaring i Grenaa d. $^4/_5$ 42.

Kl. ca. 12⁰⁰, da E. under en stormende ØSØ.-lig Kuling befandt sig for indgaaende i Grenaa Yderhavn med Motoren gaaende Fuld Kraft Bak for at dreje Skibet op i Vinden, blev Motoren kastet Frem. Omstyringen virkede imidlertid ikke, og Skruen fortsatte med at bakke, hvorfor Skibet drev ned mod den søndre Læmole, og inden det lykkedes at faa Ankeret stukket i Bund, tog E. Grunden ca. 15 m fra Læmolen og blev staaende. Ca. 1 Time senere kom Skibet flot ved fremmed Hjælp. En Undersøgelse viste, at Aarsagen til, at Omstyringen ikke virkede, var, at en Kæde i Omstyringsgrejerne var sprunget af et Tandhjul.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

83. M/Tjk. **Elise Marie** af Ærøskøbing, 88 Reg. T. Br. Bygget 1895 af Staal. Paa Rejse fra Lübeck til Holbæk med Briketter.

Grundstødt d. $^7/_9$ 42 ved Romsøs V.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $^7/_9$ 42. Søforklaring i Holbæk d. $^{12}/_9$ 42.

Kl. ca. 5⁰⁰ lettede E. M. fra en Ankerplads ved Stavrhoved, hvorefter der sejledes N. efter gennem Romsøsund. Det blæste en haard V.-lig Kuling og Strømmen var haardt S.-gaaende. Kl. ca. 6⁰⁰ ændredes Kursen til N. $^{1/2}$ Ø.; men umiddelbart efter tog Skibet Grunden ca. 2 Skibslængder Ø. for Kosten paa Romsø Vestrev og blev staaende. Kl. 14⁴⁵ kom E. M. flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper uden at have taget Skade.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Strømsætning i Forbindelse med den Omstændighed, at Lystønden paa Romsø Vestrev var inddraget.

84. S/S **Ellensborg** af København, 1259 Reg. T. Br. Bygget 1918 af Staal. Paa Rejse fra Gdynia til København med Kul.

Havareret d. $^8/_4$ 42 i Østersøen.

Søforklaring og Søforhør i Aalborg d. $^{20}/_4$ 42.

Kl. 13²⁰, da E. laa fast i Isen ud for Sandhammeren, begyndte Isen at skrue haardt. Ved Skruningen fik E. Agterdækket ud for Bb.s Storevant trykket op. Kl. 17⁰⁰ viste en Pejling af Lasten, at Skibet var læk, og en Undersøgelse viste, at et Spant var trykket ind og Naglerne i Pladen trukket ud, samt at flere Spanter og Dæksbjælker var bøjet. Lækagen blev tætnet med Trækiler.

Anm. Ministeriet maa antage, at Havarierne skyldes Isforholdene.

85. Ff. **Elna** af Aalsgaarde. Paa Rejse fra Hundested til Aalsgaarde.

Kæntret og sunket d. $^{21}/_7$ 42 i Kattegat.

Søforhør i Helsingør d. $^{27}/_8$ 42.

Kl. 17⁵⁰, da E. under en haard NV.-lig Kuling befandt sig ca. 300 m ud for Gilleleje, fyldte en Braadsø Fartøjet, der kæntrede og begyndte at synke. De ombordværende to Personer holdt sig fast til Kølen, indtil de blev reddet af Fartøjer fra Gilleleje Havn.

Anm. Ministeriet maa antage, at Ulykken skyldes Vejrforholdene.

86. Ff. **Else** af Stubbekøbing, 11 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Eg. Paa Fiskeri i Storebælt.

Forlist efter Eksplosion d. $^{24}/_{10}$ 42 i Storebælt; 1 Mand omkommet.

Søforhør i Nyborg d. $^{18}/_{11}$ 42.

Kl. ca. 14³⁰ befandt E. sig paa Vodfiskeri ca. $^{1/2}$ Sm. SØ. for den røde 3-Kost paa Vresen Puller. Under Indhaling af Voddet indtraf, da Voddet var ca. 10 m fra Fartøjet, en voldsom Eksplosion, og E. begyndte straks at synke. De to ombordværende søgte at holde sig flydende ved Hjælp af Vraggods; men kort Tid efter forsvandt Fisker Lars Thomas Petersen af Hjulby og kom ikke mere til Syne. Den anden ombordværende blev bjærget af en Fiskekutter, der befandt sig i Nærheden.

Anm. Ministeriet maa antage, at Eksplosionen skyldes Krigsaarsager.

87. M/GI. **Emilie** af Næstved, 53 Reg. T. Br. Bygget 1880 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Flensborg til Næstved med Briketter.

Forlist efter Eksplosion d. $^{20}/_9$ 42 i Smaalandsfarvandet; 1 Mand omkommet.

Søforhør i Næstved d. $^{26}/_9$ 42. Forlisanmeldelse dat. Næstved d. $^{24}/_9$ 42.

Kl. ca. 13¹⁵, da E. befandt sig i Nærheden af Basnæs, mærkedes med kort Mellemrum to Eksplosioner, hvorved Agterskibet sprængtes i Stykker, og Skibet begyndte at synke. Det viste sig, at Føreren var forsvundet. Et Marinefartøj, der befandt sig i Nærheden, optog den øvrige Del af Bmætningen, 2 Mand, hvoraf den ene var saaret.

Anm. 1. Den omkomne er: Skibsfører .Jens Hansen af Næstved.

Anm. 2. Ministeriet maa antage, at Eksplosionen skyldes Krigsaarsager.

88. Ff. **Emma Marie** af Vesterø, Læsø, 29 Reg. T. Br. Bygget 1905 af Eg. Paa Rejse fra Gilleleje til Vesterø.

Forlist efter Eksplosion d. $^{13}/_{10}$ 42 i Kattegat; 1 Mand omkommet.

Søforklaring i Byrum d. $^6/_{11}$ 42. Forlisanmeldelse dat. København d. $^{30}/_{10}$ 42.

Kl. ca. 3⁸⁰, da E. M. befandt sig ca. 2 Sm. S. for Pollegrund ved Læsø, indtraf en voldsom Eksplosion, hvorefter Fartøjet hurtigt begyndte at synke med Agterskibet. Ved Eksplosionen blev Skipperen — Thorvald Carl Oluf Christian Olsen af Vesterø — der opholdt sig i Styrehuset, slynget over Bord og omkom. Den øvrige Besætning — 2 Mand — sprang, iført Redningsbælter, over Bord og reddede sig senere op paa

Masten, der, efter at Fartøjet var sunket, ragede op over Vandet, og blev Kl. ca. 7⁰⁰ optaget af et andet Fiskefartøj og indbragt til Læsø.

Anm. Ministeriet maa antage, at Eksplosionen skyldes Krigsaarsager.

89. M/Tj. **Emmanuel** af Søby, 97 Reg. T. Br. Bygget 1897 af Staal.

En Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. 12¹⁵/5 42 i Københavns Havn.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. 13¹⁵/5 42.

Kl. 13¹⁵, da E. laa i Nyhavn, blev Lossebommen firet ned og en Mand løftede Lossewiren ud af Blokken. I det samme gik Spillet i Gang, og Manden fik den ene Haand i Klemme mellem Wiren og Blokken.

Anm. Ministeriet maa antage, at Ulykken skyldes, at Spillets Koblingslaas var i Uorden.

90. S/S **Emmy** af København, 143 Reg. T. Br. Bygget 1903 af Staal.

a) Paa Rejse fra København til Horsens i Ballast.

Grundstødt d. 2¹⁵/8 42 ved Hesselø.

Strandingsindberetning dat. 2¹⁵/8 42. Søforhør i København d. 11¹⁵/8 42.

D. 1¹⁵/8 Kl. 23⁴⁵ passerede E. i stille, let diset Vejr Gilleleje Flak F.S. i en gisset Afstand af 1¹⁵/2 Sm. Derfra styredes misv. V. 1¹⁵/4 S. D. 2¹⁵/8. Kl. 3³⁵ tog Skibet Grunden ca. 200 m inden for Kosten paa Hesselø SØ. Rev og blev staaende. Kl. 15¹⁵ kom E. flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Dis og Strømsætning i Forbindelse med den Omstændighed, at Hesselø Fyr ikke var tændt.

b) Paa Rejse fra København til Aarhus i Ballast.

Grundstødt d. 2¹⁵/9 42 ved Sjællands N. Kyst.

Strandingsindberetning dat. 2¹⁵/9 42. Søforhør i København d. 9¹⁵/9 42.

D. 1¹⁵/9 Kl. 22⁰⁰ passerede E. under en jævn, SØ.-lig Brise Gilleleje Flak F.S. tæt om Bb., Log 0. Der styredes misv. V. 1¹⁵/2 S. Da en Distance af 18¹⁵/2 Sm. efter Loggen var udløbet, ændredes Kursen til misv. V. 1¹⁵/4 N., og en Time senere ændredes Kursen til misv. V. 1¹⁵/2 N. D. 2¹⁵/9 Kl. 3⁰⁵ — da Loggen viste 34,5 — tog Skibet Grunden ca. 200 m ØSØ. for Sjællands Rev Fyrbaake og blev staaende. D. 3¹⁵/9 Kl. 12¹⁵ kom E. flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Strømsætning i Forbindelse med Fyrenes Mørklægning.

91. M/Kv. **Enigheden** af Svendborg, 30 Reg. T. Br. Bygget 1899 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Rantzauzminde til Fredericia med Torsk.

Kollideret d. 5¹⁵/1 42 i Lillebælt.

Søforhør i Svendborg d. 8¹⁵/1 42.

Kl. 10³⁵ passerede E. i byget Vejr Helnæs Fyr, og Kursen ændredes til NV.t.N. 1¹⁵/4 N. Kl. ca. 10⁴⁵ mærkedes et mindre Stød i Skibet, og i det samme kom to Mænd til Syne paa Boven. Det viste sig da, at E. var kollideret med en Fiskerjolle.

Af den af Jollens Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at da dette Fartøj den omhandlede Dag Kl. ca. 10³⁰ i klart Vejr med N.-lig Vind var beskæftiget med Fiskeri, saas i S.-lig Retning en Kvasse, der senere viste sig at være »Enigheden« af Svendborg, med N.-lig Kurs. Kort efter syntes E. at styre lige mod Jollen, og umiddelbart efter tørnede E. med Stævnen Jollen midtskibs, hvorved den sank. Ved Hjælp af E.s Forgrejser entrede Jollens Besætning, ialt to Mand, om Bord i E.

Anm. 1. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes den Omstændighed, at der om Bord i E. ikke har været holdt behørigt Udkik.

Anm. 2. Føreren af E. er under 6¹⁵/10 42 ved Assens Købstads m. v. Ret idømt en Statskassen tilfaldende Bøde af 150 Kr. for Overtrædelse af Sølovens § 293.

Anm. 3. Føreren af Fiskerjollen er under 19¹⁵/6 42 ved Sunds—Gudme Herreders Ret idømt en Statskassen tilfaldende Bøde af 40 Kr. for Overtrædelse af Søvejsreglernes Art. 9. k.

92. M/Gl. **Erna** af Vejle, 65 Reg. T. Br. Bygget 1908 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Kolding til København med Brunkul.

Kollideret d. 14¹⁵/5 42 i Kattegat.

Søforhør i København d. 16¹⁵/5 og i Aarhus d. 20¹⁵/5 42.

Kl. ca. 12¹⁰, da E. befandt sig ved Sjællands Rev styrende NØ., saas agterude om Stb. et Dampskib, der senere viste sig at være S/S »Marie Clausen« af Kolding, med N.-lig Kurs. Kursen ændredes lidt Stb. over. M. C. syntes nu Ogsaa at dreje til Stb., hvorfor Roret blev lagt Bb. og Motoren sat paa Fuld Kraft Frem, men umiddelbart efter tørnede M. C. med Bb.s Bov mod E.s Stb.s Laaring. Ved Kollisionen led E. lettere ovenbords Skade.

Af den af M. C.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at da dette Skib Kl. ca. 12¹⁰ befandt sig ved Sjællands Rev styrende misv. N. 1¹⁵/2 V., saas forude ca. 4 Str. om Bb. et Skib, der senere viste sig at være M/Gl. »Erna« af Vejle, styrende tværs paa M. C.s Kurs. Maskinen blev stoppet og kort efter sat paa Fuld Kraft Bak samtidig med, at Roret blev lagt haardt Stb., men umiddelbart efter skete Kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes den Omstændighed, at man ikke i Tide om Bord i M. C. traf Forholdsregler til at gaa af Vejen for E.

93. 3^m M/Sk. **Erna** af Marstal, 319 Reg. T. Br. Bygget 1911 af Eg.

a) Paa Rejse fra København til Kolding i Ballast.

Kollideret d. 25¹⁵/7 42 i Kattegat.

Søforklaring i Helsingør d. 27¹⁵/7 42.

Se Nr. 5.

b) Paa Rejse fra Lübeck til København med Salt.
Sprunget læk d. ²⁹/₁₁ 42 i Østersøen; søgt Nødhavn.
Søforhør i København d. ¹⁰/₁₂ 42.

Kl. 5⁰⁰ lettede E. under en jævn, VSV.-lig Brise fra en Ankerplads i Lübeck Bugt, og der fortsattes ad Sejlruerne. Efterhaanden friskede Vinden til Storm med diset Vejr. Da E. befandt sig paa ca. 54°22' N. Brd. 12°04' Ø. Lgd. efter Bestikket, blev Skibet lagt til Vinden. Da E. arbejdede haardt i Søen og efterhaanden lækkede saa stærkt, at Skibet ikke kunde holdes læns ved Pumpning, blev Kursen noget senere ændret Ø. efter, og da Warnemünde senere kom i Sigte, besluttedes det at søge Nødhavn der. Under Indsejlingen tog E. en svær Sø ind over Stb.s Side, hvorved Lugepresenningerne og Motorhusene blev beskadiget og et Stykke af Skanseklædningen blev revet bort. Kl. ca. 14⁰⁰ ankom Skibet til Warnemünde.

Anm. Ministeriet maa antage, at Skibet har arbejdet sig læk i Søen.

94. M/Gl. **Erna** af Neksø, 55 Reg. T. Br. Bygget 1898 af Eg. Paa Rejse fra Neksø til Sassnitz med Stykgods.

Havareret d. ²³/₁₀ 42 i Østersøen, søgt Nødhavn.

Søforklaring i Neksø d. ²⁸/₁₀ 42.

D. ²²/₁₀ Kl. 21¹⁰ passeredes Dueodde. Loggen blev sat, og der styredes SV.t.V. Kl. 24 friskede Vinden af SSV. D. ²³/₁₀ Kl. 3⁴⁵ under en svær Regnbyge med stormende Kuling knækkede Stormasten. Skibet blev løbet op i Vinden, og det forsøgte at bringe Masten til at falde forover, men under en svær Overhaling faldt Masten over til Bb.s Side og gik gennem Dækket. E. sejledes tilbage til Neksø.

Anm. Ministeriet maa antage, at Havariet skyldes Vejrforholdene.

95. S/S **Erna** af Esbjerg, 1590 Reg. T. Br. Bygget 1930 af Staal.

Forlist; 16 Omkomne.

Indberetning fra Gesandtskabet i London dat. ⁹/₁ 43.

Ifølge derom gennem Udenrigsministeriet og Gesandtskabet i Stockholm fra Gesandtskabet i London modtaget Underretning maa E. antages at være forlist og hele Besætningen omkommet.

Anm. 1. Besætningen bestod af: Skibsfører Knud Sørensen af Nyborg, Styrmandene R. R. Caspersen af Marstal, Poul Hansen af Næstved og Karl Larsen af Valby, Maskinmestrene Honore Christiansen, Hans Keiding og Børge Steen alle af København, Hovmester G. S. Hansen og Kok Nielsen begge af København, Matroserne Asmus Hansen af Sønderborg, Carl Jungersen af Nørresundby, V. Olsen af Holbæk, Chr. Roth af Middelfart og Peder Østergaard af Fredericia. Fyrbøderne Nielsen af København og Karl Molstrup af Stege.

Anm. 2. Der er intet oplyst om Aarsagen til Forliset.

96. M/Sk. **Esther** af Aalborg, 322 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Staal. Paa Rejse fra Flensborg til Saksøbøing med Kul.

Havareret og sat paa Grund efter Eksplosion d. ¹⁵/₆ 42 i Østersøen; 1 Mand kommet til Skade.

Strandingsindberetning dat. ¹⁶/₆ og ¹⁹/₆ 42; Søforklaring og Søforhør i Svendborg d. ²⁶/₆ og ¹¹/₉ 42.

Kl. 10⁴⁵, da E. befandt sig ca. 5 Sm. VSV. af Kjels Nor, mærkedes en voldsom Eksplosion i Agterskibet. Alt opstaaende Agter blev delvis ødelagt, og Skibet begyndte straks at synke. Stb.s Redningsbaad blev sat paa Vandet, og Maskinmesteren, der var blevet saaret ved Eksplosionen, bragtes i Baaden over til et i Nærheden værende Fartøj, der førte ham ind til Bagenkop. Kl. 15³⁰ blev E. bugseret paa Grund af to Fiskekuttere. Skibet blev senere bugseret til Svendborg som Nødhavn.

Anm. 1. Ministeriet maa antage, at Eksplosionen skyldes Krigsaarsager.

Anm. 2. E.s Fører mod hvem der var rejst Tiltale i Medfør af Sølovens § 293, jfr. § 33, for at have foranlediget Havariet ved ikke at følge Tvangsruten, har under ²³/₂ 42 vedtaget en Statskassen tilfaldende Bøde af 300 Kr.

97. M/Jt. **Expres** af Nyord, 20 Reg. T. Br. Bygget 1885 af Eg. Paa Rejse fra Haarbølle til Malmø med Stenmel.

Grundstødt d. ²⁴/₁₁ 42 ved Sjællands S.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Stege d. ⁹/₁₂ 42.

Kl. 15³⁰ afsejlede E. i sigtbart Vejr fra Haarbølle. Kl. ca. 17⁰⁰, da Skibet befandt sig ud for Farø, blev det Regndis, hvorfor Afstanden til Land ikke kunde bedømmes, og umiddelbart efter tog E. Grunden ved Farø Jord og blev staaende. D. ²⁵/₁₁ Kl. ca. 11⁰⁰ kom Skibet flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes usigtbart Vejr.

98. M/S **Eyke** af Hamburg, 256 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Malmø til Allinge i Ballast.

Grundstødt d. ²⁸/₈ 42 ved Bornholms N.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. ²⁹/₈ 42.

Kl. 6⁰⁰ grundstødte E. i tæt Taage ud for Næs ved Allinge. Skibet kom senere flot ved egen Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Vejrforholdene.

99. S/S **Falken** af Aabenraa, 514 Reg. T. Br. Bygget 1911/1941 af Staal.

a) Paa Rejse fra Haderslev til Faaborg med Stykgods.

Grundstødt d. ²¹/₈ 42 ved Fyns S.-Kyst.

Søforhør i København d. ³¹/₈ 42.

Kl. 22⁰⁸ passerede F. i klart Vejr under en V.-lig Brise Knastegrund Klokketønde, og Kursen ændredes mod Siderodde Ledefyr, der ikke var tændt. Kl. ca. 22¹² saas om Bb. en 2-Kost, der blev antaget for Midt-farvandskosten paa Knold Hjørne, men senere viste sig at være den røde 2-Kost paa Lille-Grund. Umidd-

delbart efter tog F. Grunden paa Lille-Grund og blev staaende. D. $\frac{22}{8}$ Kl. 18³⁰ kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Strømsætning i Forbindelse med den Omstændighed, at Sidslerodde Ledefyr ikke var tændt.

b) Paa Rejse fra København til Haderslev med Stykgods.

Havareret ved Eksplosion d. $\frac{22}{9}$ 42 i Sundet.

Søforklaring i Helsingør d. $\frac{24}{9}$ 42.

Kl. 20²⁰ passerede F. den røde 1-Kost paa 56°01' N. Brd. 12°37' Ø. Lgd. Kl. 20²² indtraf en voldsom Eksplosion ca. $\frac{1}{2}$ Skibslængde agten for Skibet, der blev rystet stærkt. Maskinen blev standset, og F. blev opankret i Kronborg Fyrs grønne Vinkel. Da der trængte Vand ind i Tunnellen fra Agterpeaken, og det antoges at Maskine og Ror var beskadiget, blev F. af en Torpedobaad bugseret ind til Helsingør.

Anm. Ministeriet maa antage, at Eksplosionen skyldes Krigsaarsager.

100. M/B **Falken** af København, 7 Reg. T. Br. Bygget af Jern.

Forlist efter Eksplosion d. $\frac{30}{10}$ 42 i Kalveboderne; 1 Mand omkommet.

Søforhør i København d. $\frac{19}{11}$ 42.

Kl. 12²⁰, da F. under Bugsering af Flydekranen »Stenbideren« af København — 156 Reg. T. Br. — befandt sig ca. 150 m N. for den S.-lige Del af Dæmningen ved Kongelunden, indtraf en voldsom Eksplosion, hvorved F. blev fuldstændigt ødelagt og S. blev læk og sank. Føreren af F., der var ene Mand om Bord, omkom. Af S.s Besætning, der bestod af 4 Mand, kom 1 Mand ved Eksplosionen i Klemme mellem Dækket og et Kakkelovnsrør i Lukafet, der hurtigt vandfyldtes, men han befriedes gennem et Hul, der huggedes i Dækket, hvorefter Besætningen reddedes af Folk fra Land.

Anm. 1. Ministeriet maa antage, at Eksplosionen skyldes Krigsaarsager.

Anm. 2. Den omkomne er: Skibsfører Jørgen Kristen Rudolf Petersen af København.

101. Ff. **Flux** af Aarhus, 9 Reg. T. Br. Paa Fisken.

Forlist d. $\frac{4}{4}$ 42 i Aarhusbugten.

Søforhør i Aarhus d. $\frac{20}{4}$ 42.

Kl. ca. 18⁰⁰, da F. i svær Drivis fulgte en Rende efter et andet Skib og befandt sig ca. 1 Sm. fra Aarhus Fiskerihavn, begyndte Isen at skrue haardt. Besætningen — 2 Mand — forlod Fartøjet, og ca. 10 Minutter senere blev F. skruet ned af Isen.

Anm. Aarsagen til Forliset fremgaar af det ovenfor anførte.

102. Ff. **Fortuna** af Esbjerg, 41 Reg. T. Br. Bygget 1903 af Eg. Paa Rejse fra Fiskeplads i Nordsøen til Esbjerg.

Kollideret d. $\frac{8}{10}$ 42 i Nordsøen.

Søforhør i Esbjerg d. $\frac{12}{1}$ 43.

Kl. ca. 12³⁰, da F. under en frisk VSV.-lig Kuling med indgaaende Strøm vilde gaa langs Siden af et tysk Vagtskib inden for Skallingen, blev Motoren kastet Bak for at tage Farten af Skibet. Derved skar Agterenden ud til Bb., og F. blev af Strømmen med Stævnen ført ned paa Vagtskibet, der blev lettere beskadiget.

Anm. Søforklaring fra Vagtskibets Besætning foreligger ikke.

103. M/Sk. **Fortuna** af Køge, 66 Reg. T. Br. Bygget 1915 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Holtug til Rønne med Gødningsskalk.

Forlist i Nov.—Dec. 42 i Østersøen; 3 Omkomne.

Søforhør i Store Heddinge d. $\frac{15}{1}$ 43. Forlisanmeldelse dat. Fakse Ladeplads d. $\frac{9}{2}$ 43.

D. $\frac{30}{11}$ afsejlede F. i næsten stille Vejr fra Holtug Bro. Da en Redningsbaad samt noget Vragods fra F. og Ligene af 2 Mand af Besætningen d. $\frac{2}{12}$ er drevet i Land paa Bornholms V.-Kyst, maa det antages, at Skibet er forlist med Mand og Mus.

Anm. 1. Der er intet oplyst om Aarsagen til Forliset.

Anm. 2. De omkomne er: Skibsfører Anton Theodor Nielsen af Hvidovre, Bedstemand Svend Aage Ipsen Holm af Ibsker og Ungmand Hans Hansen af Fakse Ladeplads.

104. M/Sk. **Fortuna** af Egersund, 82 Reg. T. Br. Bygget 1906 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Mariager til Køge med Cement.

Sprunget læk d. $\frac{21}{12}$ 42 i Kattegat; søgt Nødhavn.

Søforklaring i Køge d. $\frac{30}{12}$ 42.

Kl. 10³⁰, da F. under en SV.-lig Brise befandt sig ca. 2 Sm. NV. af Gilleleje Flak F.S., opdagedes det, at der var ca. 1 Fod Vand i Lasten. Der blev pumpet til Kl. 16, hvorefter Skibet var læns. F. blev derefter sejlet til Helsingør for Reparation.

Anm. Efter at F. var taget paa Bedding viste det sig, at noget Værk i et Stød var faldet ud.

105. S/S **Frederiksborg** af København, 1816 Reg. T. Br. Bygget 1916 af Staal.

a) Paa Rejse fra Brake til København med Kul.

Kollideret d. $\frac{1}{2}$ 42 i Østersøen.

Søforhør i København $\frac{13}{2}$ 42.

Kl. 4⁴³, da F. sejlede i svær Fast- og Skrueis ca. 4 Skibslængder efter Statsisbryderen »Tyr«, blev der fra T. givet Signal om at mindske Fart, og Maskinen, der havde gaaet Fuld Kraft Frem, blev beordret Halv Kraft Frem. Kl. 4⁴⁴ blev der fra T. givet Opmærksomhedssignal, og Maskinen blev beordret Fuld Kraft Bak; men inden Farten gik af F., tørnede Skibet — Kl. 4⁴⁷ — med Stævnen mod T.s Hæk om Bb. Ved Kollisionen fik F. Stævnen bøjet og knækket, ligesom flere Plader, Spanter og Knæ blev beskadiget.

Anm. Søforklaring fra T. foreligger ikke.

b) Kollideret d. $\frac{8}{10}$ 42 i Bremen.

Søforklaring og Søforhør i Odense d. $\frac{21}{10}$ 42.

Kl. 17³⁶, da F., der havde Lods om Bord og bugseredes efter Agterenden af 2 Slæbebaade, befandt sig i et 50—60 m bredt Sejløb i Industrihavnen med forøjede Skibe paa den ene Side af Løbet og en Række Duc d'Alber paa den anden Side, blev Skibet af Vinden ført ned imod en Lægter, der laa fortøjet ved en Duc d'Albe med Boven ragende ud i Sejlløbet. Herved tørnede F. med Bb.s Laaring imod Lægterens Stævn og Ankerkran. Ved Kollisionen fik F. et mindre Hul i Skibssiden, og Lægteren fik Ankerkranen stærkt beskadiget.

Anm. Søforklaring fra Lægteren foreligger ikke.

106. M/Sk. **Freir** af Rødvig, 53 Reg. T. Br. Bygget 1899 af Eg. Paa Rejse fra København til Helsingør Nordhavn i Ballast.

Grundstødt d. $\frac{21}{10}$ 42 ved Sjællands Ø.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Helsingør d. $\frac{27}{10}$ 42.

Kl. ca. 10⁴⁰, da F. under en stormende ØSØ-lig Kuling og stærk S.-gaaende Strøm befandt sig for Indgaaende ca. 200 m fra Helsingør Nordhavn, gik Motoren i Staa. Det forsøgtes at dreje Skibet til Vinden og sætte Sejl; men da dette mislykkedes, opankredes F. for Stb.s Anker og 30 Fv. Kæde. Da Ankeret ikke holdt, blev Bb.s Anker stukket i Bund med 15 Fv. Kæde; men Skibet vedblev at drive for Ankrene, og Kl. 10⁵⁰ tog F. Grunden ved Kronborg og blev staaende. Kl. 13⁰⁰ kom Skibet flot ved fremmed Hjælp og blev indslæbt til Helsingør Nordhavn.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Vejrforholdene i Forbindelse med Havariet paa Motoren.

107. Ff. **Frem** af Skagen, 24 Reg. T. Br. Bygget 1915 af Eg og Bøg. Paa Fiskeri i Nordsøen.

a) Havareret ved Eksplosion d. $\frac{24}{8}$ 42 i Nordsøen; søgt Nødhavn.

Søforhør i Esbjerg d. $\frac{8}{9}$ 42.

Kl. 14⁰⁰, da F. befandt sig 60 Sm. V. $\frac{1}{4}$ N. af Graadyb Barre, fik Voddet 3 Gange Hold i Bunden. Under Forsøg paa at frigøre Voddet sidste Gang indtraf en voldsom Eksplosion om Stb. ca. 20 m fra Skibet. Ved Eksplosionen blev F. læk, og Motoren standsede. Det lykkedes dog at pumpe Skibet læns og starte Motoren, hvorefter F. kunde sejles til Esbjerg.

Anm. Ministeriet maa antage, at Eksplosionen skyldes Krigsaarsager.

b) Beskadiget ved Flyverangreb d. $\frac{27}{11}$ 42 i Nordsøen.

Søforhør i Lemvig d. $\frac{8}{12}$ 42.

Kl. ca. 16³⁰, da F. laa opankret paa en Fiskeplads ca. 20 Sm VNV. af Horns Rev, saas en Flyvemaskine nærme sig fra Syd. Besætningen søgte straks under Dæk, og umiddelbart efter blev F. beskudt med Maskingevær, hvorved Dækket og Styrehuset gennemhullede af Projektiler.

108. M/Gl. **Fremad** af Aalborg, 59 Reg. T. Br. Bygget 1908 af Eg. Paa Rejse fra Rønne til Lemvig med Lervarer.

Kollideret d. $\frac{29}{5}$ 42 i Østersøen.

Søforklaring og Søforhør i Aalborg d. $\frac{9}{6}$ 42.

Kl. 22⁴⁵ kom Sandhammeren Fyr i Sigte. Vejret var næsten stille med Taage i Banker. Føreren gik derefter under Dæk for at udsætte Pejlingen af Fyret i Søkortet. Ca. 10—15 Minutter senere fik Rorsmanden, der var alene paa Dækket, en grøn Lanterne i Sigte ca. $\frac{1}{2}$ Str. om Bb. Roret blev straks lagt haardt Stb.; men umiddelbart efter tørnede F. med Sprydet mod Lønning og Skanseklædning foran for Fokkeriggen paa det andet Skib, der viste sig at være 3^m M/Sk. »Elna« af Brantevik.

Anm. 1. Søforklaring fra E. foreligger ikke.

Anm. 2. F.s Fører, mod hvem der var rejst Tiltale principielt for ved Pligtforsømmelse at have foranlediget Kollisionen, subsidiært for ved Undladelse af at afgive forskriftsmæssigt Taagesignal at have overtraadt Bestemmelserne i de internationale Søvejsreglers Art. 15, er den $\frac{20}{10}$ 42 ved Søretten i Nørresundby frifundet for Tiltale.

109. M/Gl. **Fremad** af Hadsund, 40 Reg. T. Br. Bygget 1874/02 af Eg.

Paasejlet d. $\frac{15}{7}$ 42 i Hadsund Havn.

Søforklaring i Hobro d. $\frac{29}{1}$ 43.

Se Nr. 30.

110. M/Gl. **Fæno** af Middelfart, 96 Reg. T. Br. Bygget 1905 af Staal. Paa Rejse fra Hobro til København med Træ.

Grundstødt d. $\frac{9}{12}$ 42 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Rønne d. $\frac{23}{12}$ 42.

Kl. ca. 10³⁰, da F. i diset Vejr befandt sig i Renden i Mariager Fjord omtrent ud for Overgaard, saas forude en Prik, som antoges for en hvid Halmprík, hvorfor den blev holdt om Stb. Kort efter tog Skibet Grunden N. for Sejløbet og blev staaende. En Undersøgelse viste, at Prikken var en rød Prik, der havde mistet Topbetegnelsen og faaet Malingen skrabet af. D. $\frac{11}{12}$ Kl. 22⁰⁰ kom F. flot ved fremmed Hjælp, efter at en Del af Ladningen var blevet lægtret.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

111. M/Gl. **Gaja** af Delfzijl. Paa Rejse fra hollandsk Havn til Göteborg med Fosfat og Klorkalium.

Grundstødt d. $\frac{25}{5}$ 42 ved Sjællands N.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{26}{5}$ 42.

Kl. ca. 0⁰⁰ grundstødte G. paa Sjællands Rev. D. $\frac{27}{5}$ kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper, efter at en Del af Ladningen var lægtret.

Anm. Der er intet oplyst om Aarsagen til Grundstødningen.

112. M/S **Gebrüder** af Hamburg, 61 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Korsør til Trondheim med Stykgods.

Grundstødt d. $\frac{3}{12}$ 42 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{4}{12}$ 42.

Kl. 21³⁰ grundstødte G. under en SV.-lig Kuling med Snetykning paa Kobberhagen ud for Boeslum Strand. Senere om Aftenen kom Skibet flot ved egen Hjælp.

113. M/F. Sb. **Georg Stage** af København, 298 Reg. T. Br. Bygget 1935 af Staal.

Kollideret d. $\frac{9}{5}$ 42 i Københavns Havn.

Søforhør i København d. $\frac{9}{5}$ 42.

Kl. ca. 12⁵⁰, da G. S. under en stiv V.-lig Kuling under en Afprøvning af Skibets Minesikringsanlæg assisteret af en Slæbebaad styrede en Ø.-lig Kurs fra Indsejlingen til Frihavnen med 3—4 Knobs Fart, saas S/S »Wappu« af Helsingfors om Stb. for Udgaende i Sejløbets Stb.s Side. Da G. S. netop havde passeret Langelinimolen og skulde dreje Bb. over, hørtes fra W. 1 kort Tone, hvilket Signal blev besvaret med 2 korte Toner. Lidt senere trak Slæbebaaden G. S. Stb. over, hvilket af G. S. blev tilkendegivet ved 1 kort Tone. Fra W., der da befandt sig lidt om Stb., hørtes derefter 3 korte Toner, og det saas, at Bb.s Anker blev stukket i Bund. Fra G. S. besvarede Signalet med 3 korte Toner samtidig med, at Motoren blev kastet Fuld Kraft Bak; men umiddelbart efter tørnede G. S. med Jagerbommen mod W.s Stævn, hvorved Jagerbommen brækkede, og Forgrejterne om Stb. blev beskadiget.

Af den af W.s Besætning og Lods afgivne Forklaring fremgaar, at dette Skib var under Forsejling fra Islands Brygge til Frihavnen. Kl. 12⁵⁰, da W. befandt sig i Yderhavens Ø.-lige Side for at have god Plads til Drejningen ind i Frihavnen, saas G. S. paa Vej ud fra Frihavnen. Da W. befandt sig tværs af N.-Enden af Trekroner og tæt ved den V.-lige Bøje, der afmærker Ruten for Minekablet, blev Roret lagt haardt Bb., og Maskinen blev Kl. 12⁵³ beordret Fuld Kraft Frem. Skibet drejede villigt, og Maskinen blev derfor Kl. 12⁵⁴ beordret Halv Kraft Frem samtidig med, at Skibet blev støttet paa Kurs mod Redmolen. G. S. saas nu nærme sig fra 4 Str. om Bb., hvorfor Roret blev lagt Stb., og da Skibet begyndte at dreje Stb. over, blev der afgivet 1 kort Tone, hvilket af G. S. blev besvaret med samme Signal. G. S. syntes at bibeholde sin Kurs og at ville sejle foran om W., og Kl. 12⁵⁷ hørtes fra dette Skib 2 korte Toner. Maskinen blev derefter kastet Fuld Kraft Bak, hvilket blev tilkendegivet ved 3 korte Toner, og samtidig blev Bb.s Anker stukket i Bund. Umiddelbart efter skete Kollisionen som foran anført. Ved Kollisionen blev W.s Stævn bøjet.

Anm. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes, at man om Bord i de to Skibe har misforstaaet hinandens Signaler og Hensigter m. H. t. Manøvrer.

114. Ff. **Gerda** af Hirtshals, ca. 20 Reg. T. Br. Bygget 1932 af Eg. Paa Fiskeri i Nordsøen.

Forlist efter Eksplosion d. $\frac{31}{7}$ 42 i Nordsøen.

Søforklaring og Søforhør i Hjørring d. $\frac{14}{8}$ 42.

Kl. ca. 13⁰⁰, da G. befandt sig ca. 30 Sm. V. for Hirtshals, fik Voddet Hold i en undersøisk Hindring. Under Arbejdet med at frigøre Voddet indtraf 1, muligvis 2, voldsomme Eksplosioner under Fartøjet, og Vandet blev kastet højt op i Luften omkring G. Ved Eksplosionen blev Fartøjet rystet læk, hvorfor Besætningen, da G., der var stærkt havareret, begyndte at synke, gik i Jollen. Ca. 6 Minutter senere sank G. Besætningen blev senere bjærget af en anden Kutter, der befandt sig i Nærheden.

Anm. Ministeriet maa antage, at Forliset skyldes Krigsaarsager.

115. 4^m M/Sk. **Gerda** af Svendborg, 334 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Hernösand til Svendborg med Træ.

Grundstødt d. $\frac{25}{10}$ 42 ved Sveriges Ø.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Svendborg d. $\frac{25}{11}$ 42.

Kl. O³⁰, da G. befandt sig i Sundet mellem Oregrund og Gräsön, satte Rattet sig fast. Da det viste sig umuligt at faa Styregrejterne til at virke, og Skibet drejede til Bb., blev Maskinen, der gik Halv Kraft Frem, kastet Fuld Kraft Bak; men umiddelbart efter tog G. Grunden og blev staaende. En Undersøgelse viste, at et Stykke Tvist havde sat sig fast i Styreapparatets Snekke. D. $\frac{2}{11}$ Kl. 9⁰⁰ kom Skibet flot ved fremmed Hjælp, efter at en Del af Ladningen var blevet lægtret. Ved Grundstødningen blev G. læk, men kunde efter en midlertidig Tætning ved Dykker fortsætte Rejsen.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

116. M/Jt. **Gerda** af Skive, 43 Reg. T. Br. Bygget 1888 af Fyr. Paa Rejse fra Höganäs til Nørresundby med Lervarer.

Grundstødt d. $\frac{22}{11}$ 42 ved Sjællands N.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Nørresundby d. $\frac{2}{1}$ 43.

Kl. ca. 9³⁰, da G. under en frisk, N.-lig Kuling var under Indsejling til Gilleleje, tog Skibet Grunden i Sejlrenden lige inden for Kostene, men blev, hver Gang Søen løftede Skibet, sat et Stykke fremad. Motoren holdtes gaaende Fuld Kraft Frem for at hindre Skibet i at falde tværs i Søen, og 15—20 Minutter senere kom G. flot og fortsatte ind i Havnen. Ved Grundstødningen blev Skibet læk, og Motorens Topstykke sprængtes som Følge af, at Kølevandspumpens Sugeledning tilstoppedes af Sand.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes, at Sejløbet til Havnen var tilsandet.

117. Ff. **Gerda** af Faaborg, 6 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Eg og Fyr. Paa Fiskeri.

Forlist efter Eksplosion d. $\frac{22}{12}$ 42 i Lillebælt.

Søforhør i Faaborg d. $\frac{1}{2}$ 43.

Kl. ca. 13³⁰, da G. befandt sig ca. 1 $\frac{1}{2}$ Sm. Ø. for Fynshav paa Als, fik Voddet Hold. Under Indhivning af Voddet indtraf en voldsom Eksplosion ca. 20 m ud for Bb.s Side, hvorved Fartøjet blev læk og

sank ca. 4 Minutter senere. Besætningen — 2 Mand — sprang i Vandet og blev kort efter reddet af en tililende Fiskekutter.

Anm. Ministeriet maa antage, at Eksplosionen skyldes Krigsaarsager.

118. D/Sk. **Gertrud Rask** af København, 662 Reg. T. Br. Bygget 1923 af Eg og Fyr.

Strandet og forlist i 1942 ved Nordamerikas Kyst.

Indberetning fra Grønlands Styrelse dat. $20/2$ 42. Forlisanmeldelse dat. København d. $16/9$ 42.

Af Indberetningen fremgaar, at Skibet er strandet og forlist, samt at hele Besætningen er reddet.

119. M/Sk. **Glory** af Svendborg, 77 Reg. T. Br. Bygget 1914 af Eg og Fyr.

a) Paa Rejse fra Odense til Stavanger med Blikaffald.

Grundstødt d. $7/1$ 42 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Søforklaring i Grenaa d. $9/1$ 42.

Kl. 15^{10} passerede G. under en SV-lig Brise Naveren Lys- og Fløjtetønde tæt om Bb. Der styredes N. t. V. Kort efter passeredes den røde 2-Kost paa Kalkgrundens Ø.-lige Side ligeledes om Bb. Da G. var ca. 150 m fra Kosten, ændredes Kursen til NNV. Umiddelbart efter tog Skibet Grunden paa Kalkgrund og blev staaende. Kl. ca. 20^{50} kom G. flot ved fremmed Hjælp, efter at en Del af Ladningen var lægtret.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Strømsætning i Forbindelse med den Omstændighed, at Kursen, efter at den røde 2-Kost paa Kalkgrund var passeret, blev sat for nær Kalkgrund.

b) En Mand omkommet efter Ulykkestilfælde d. $23/2$ 42 i Saudasjøn Havn.

Søforklaring i Sauda d. $1/3$ 42.

Kl. ca. 8^{40} , da G. laa i Saudasjøn Havn og lossede Mursten, fiskede en Kasse med Mursten under Ophivning under Lugekarmen, hvorved Lossewires Fodblok sprængtes og ramte Spilmanden, Matros Svend Philipsen, i Baghovedet. Den tilskadedekomne, der havde Kraniebrud, blev bragt til Hospitalet, hvor han d. $24/2$ afgik ved Døden.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

120. M/Sk. **Gniben** af København, 77 Reg. T. Br. Bygget 1914 af Eg.

a) Paa Rejse fra Sauda til Skien med Jern.

Havareret og kollideret d. $18/1$ 42 i Saudafjord.

Søforklaring i Haugesund d. $31/1$ og i Hamburg d. $15/5$ 42. Søforhør i København d. $7/11$ 42.

Kl. 13^{30} afgik G. fra Sauda. Der var svær Fastis, og Skibet fulgte en brudt Rende i Isen. Kl. ca. 14^{30} begyndte Motoren pludseligt at arbejde voldsomt, og en Undersøgelse viste, at begge Skrueblade var slaaet af. G. blev derpaa lagt ind til Iskanten i Rendens Stb.s Side. Ca. $3/4$ Time senere passeredes G. af et modgaaende Dampskib, og herved blev G.s Forende af Kølvanet suget ud i Renden. Medens G. laa skraat i Renden, nærmede et modgaaende Skib — S/S »Dälälfvén« af Hamburg — sig og tørnede med Stævnen imod G.s Stb.s Bov. Ved Kollisionen fik G. 4 Bord og en Del af Skanseklædningen beskadiget, og Skibet blev læk. G. blev af D. bugseret tilbage til Sauda for Reparation.

Af den af D.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at da dette Skib, der havde Lods om Bord og med en Fart af 5 Knob fulgte efter et andet Skib, Kl. ca. 16^{00} befandt sig i den brudte Rende, saas G. liggende ved Iskanten forude om Bb. Kl. 16^{18} blev Maskinen beordret Langsomt Frem. Efter at det forangaaende Skib havde passeret G., saas dette Skib falde tværs i Renden. D.s Maskine blev straks stoppet og Kl. 16^{19} kastet Fuld Kraft Bak. Under Bakningen slog D.s Bov imidlertid ud til Stb., tørnede Iskanten og blev derpaa sat Bb. over, og umiddelbart efter skete Kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes Isforholdene i Forbindelse med den Omstændighed, at G. ikke førte det i Art. 4 a i de internationale Søvejsregler anordnede Signal for et Skib, der paa Grund af et eller andet Uheld ikke er under Kommando.

b) Paa Rejse fra Aalborg til Horsens med Cement.

Borteblevet i Maj 1942 i Kattegat; 3 Omkomne.

Søforhør i København d. $21/5$ og $4/6$ 42. Forlisanmeldelse dat. København d. $6/6$ 42.

D. $4/5$ Kl. 16^{00} afgik G. fra Aalborg. D. $8/5$ drev en Redningsflaade fra G. i Land ved Hornbæk. Da der siden intet er hørt eller set til Skibet, maa det antages at være forlist med Mand og Mus.

Anm. 1. De omkomne er: Skibsfører Poul J. Corneliussen af København samt Ungmændene Poul Boye Jensen af Harløse og Evan Vilhelm Borch af Aarhus.

Anm. 2. Forliset kan antages at skyldes Krigsaarsager.

121. S/S **Grane** af København, 120 Reg. T. Br. Bygget 1891 af Staal.

a) Skruen havareret d. $4/2$ 42 i Københavns Havn.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. $7/2$ 42.

D. $4/2$ medens G. befandt sig under Sejlads i Sydhavnen mærkedes et voldsomt Stød i Skrue og Skrueaksel. En Undersøgelse viste, at Skrueakslen var bøjet, samt at et af Skruebladene var slaaet af.

Anm. Ministeriet maa antage, at Skruen har tørnet en Sten.

b) Paa Isbrydningstjeneste i Københavns Havn.

Havareret d. $25/4$ 42 i Københavns Havn.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. $30/4$ 42.

Under Sejlads i svær Is fik G. Rorstammen, Rorrammen samt Bb.s Rorkæde brækket og en Rortap og Rorløkke beskadiget.

Anm. Ministeriet maa antage, at Havariene skyldes Isforholdene.

122. 3^m M/Sk. **Grasten** af Svendborg, 93 Reg. T. Br. Bygget 1910 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Egernsund til Rønne med Teglsten.

Grundstødt d. $\frac{3}{5}$ 42 i Grønsund.

Søforhør i Svendborg d. $\frac{28}{7}$ 42.

Kl. ca. 6⁰⁰ afgang G. fra Stubbekøbing; men paa Grund af Isskrninger paa Tolkebarren gik Skibet tilbage og opankredes ud for Haarbølle Pynt i den S.-lige Side af Farvandet i ca. 6 m Vand. Da Vind og Strøm tiltog i Styrke og G. svajede ind imod Landgrunden, besluttedes det Kl. ca. 12⁰⁰ at lette og søge en anden Ankerplads. Under Indhivningen tog Skibet Grunden og faldt tværs i Strømmen, men kom straks efter flot. Ved Grundstødningen blev Køl og Straakøl stærkt beskadiget.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes, dels Vejrforholdene, dels at Afmærkningen paa Grund af Isforholdene ikke var paa Plads.

123. M/Sk. **Grenen** af København, 322 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Staal. Paa Rejse fra Kvinnesdal til Kristiansand i Ballast.

Motoren havareret d. $\frac{5}{10}$ og $\frac{14}{10}$ 42 ved Norges V.-Kyst; søgt Nødhavn.

Søforklaring i Mandal d. $\frac{7}{10}$ 42 og i Kristiansand d. $\frac{24}{10}$ 42. Søforhør i København d. $\frac{7}{12}$ 42.

D. $\frac{5}{10}$ Kl. 13²⁰ passerede G. under en SV.-lig Storm med Regnbyger Tvisteinen i en Afstand af 1 Sm. om Bb. Kl. 13³⁰ opdagedes Uregelmæssigheder i Motorens Gang. Motoren blev stoppet, og det forsøgtes for Sejl alene at sejle klar af Kysten. Da dette ikke syntes muligt blev det efter afholdt Skibsraad besluttet at forsøge at naa Kleven ved Mandal for Motoren, og Kl. 14⁰⁰ lykkedes det af faa Motoren i Gang, hvorefter Kursen blev sat mod Kleven. Kl. 14⁴⁵, under Manøvrering til Kaj, gik Motoren i Staa, men ved Hjælp af Ankre og Trosser blev Skibet halet ind og var Kl. 18⁰⁰ fortojet. D. $\frac{14}{10}$ Kl. 8⁰⁵ afsejlede G. efter endt Reparation fra Kristiansand. Kl. 9⁰⁰ begyndte Motoren at hamre, og Kl. 9³⁵ ankredes for Bb.s Anker med 45 Fv. Kæde ved Ramsø. En Undersøgelse viste, at en Krumtap var havareret, og ved at sætte en Cylinder ud af Funktion lykkedes det at starte Motoren igen. Kl. 15³⁰ paabegyndtes Letningen under en frisk Kuling, men herunder fiskede Ankret et Lyskabel, og Ankerspillet brækkede ned, hvorefter der lettedes ved Haandkraft, og Sejladsen fortsattes Kl. 17¹⁵. Kl. 18⁰⁰ gik Motoren atter i Staa, hvorfor Kursen for Sejl alene blev sat mod Saltholm, hvor der ankredes Kl. 18⁰⁰. D. $\frac{16}{10}$ Kl. 15⁰⁰ ankom G. under Bugsering til Kristiansand.

Anm. Ministeriet maa antage, at Motorhavarierne skyldes den Omstændighed, at Skibet (ex. Esther af Aalborg) tidligere paa Aaret havde været udsat for en Minesprængning (jfr. Nr. 96).

124. Ff. **Greta** af Frederikshavn, ca. 19 Reg. T. Br. Paa Fiskeri i Nordsøen.

Havareret ved Eksplosion d. $\frac{17}{8}$ 42 i Nordsøen.

Søforhør i Esbjerg d. $\frac{8}{9}$ 42.

Kl. ca. 13⁰⁰, da G. befandt sig ca. 45 Sm. VSV. af Graadyb Barre, fik Grejerne Hold i en undersøisk Hindring. Da der derefter blev hevet ind paa Vodtovet, indtraf en voldsom Eksplosion i Vandet ca. 15 Favne fra G., der blev læk, ligesom Lænsepumpens Sugerør blev beskadiget og Smøreapparatet slaet i Stykker. Ved Hjælp af Haandlænsepumpen kunde Kutteren holdes flydende, indtil Motorlænsepumpen og Smøreapparatet var midlertidig repareret, hvorefter Motoren kunde startes og G. sejles til Esbjerg for Reparation.

Anm. Ministeriet maa antage, at Eksplosionen skyldes Krigsaarsager.

125. Ff. **Gretha** af Strandby, 10 Reg. T. Br. Paa Fiskeri i Kattegat.

En Mand faldet over Bord og druknet d. $\frac{1}{9}$ 42 i Kattegat.

Søforhør i Frederikshavn d. $\frac{15}{9}$ 42.

Kl. ca. 8⁰⁰, da G. under en SØ.-lig Kuling befandt sig ca. 3 Sm. S.t.Ø. af Frederikshavn under Udsætning af Snurrevod, blev Fisker Christian Møjen Petersen af Strandby trukket over Bord af Vodtovet. Fartøjet blev straks vendt og sejlet tilbage, samtidig med at der blev halet ind paa Vodtovet. Den overbordfaldne kom lidt efter til Syne med Hovedet nedad og med det ene Ben i en Løkke af Vodtovet, men forsvandt straks efter, uden at det lykkedes at faa Tag i ham. Den paagældende er senere drevet i Land som Lig.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

126. M/Gl. **Grethe** af Hasle, 77 Reg. T. Br. Bygget 1936 af Eg og Bøg.

En Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. $\frac{20}{6}$ 42 i Københavns Havn.

Politirapport dat. $\frac{20}{6}$ 42.

Kl. ca. 7¹⁰, da man med Skibets Spil tog en Skærstok af, svingede denne ned i Lastrummet og ramte en Havnearbejder i Hovedet. I en tilkaldt Ambulance blev den tilskadekomne kørt paa Hospitalet.

127. M/Gl. **Grethe** af Fakse Ladeplads, 83 Reg. T. Br. Bygget 1895 af Eg.

a) Paa Rejse fra Fakse Ladeplads til Vejle med Kalk.

Brand om Bord d. $\frac{10}{7}$ 42 i Grønsund; søgt Nødhavn.

Søforklaring og Søforhør i Vejle d. $\frac{20}{7}$ 42.

Kl. ca. 14⁰⁰, da G. befandt sig i den S.-lige Del af Grønsund, opdagedes Røg i Lukafet, og en Undersøgelse viste, at Skoddet mellem Lukafet og Lasten var stærkt ophedet. Det besluttedes at gaa ind til Stubbekøbing, hvortil Skibet ankom Kl. ca. 17⁰⁰, hvorefter Brandvæsenet blev tilkaldt. Ilden bekæmpedes med kemiske Vædske, og Kl. 23⁰⁰ mentes Ilden slukket, efter at en Del af Ladningen var opløst. D. $\frac{11}{7}$ Kl. ca. 2⁰⁰ blussede Ilden imidlertid op paany, og Brandvæsenet tilkaldtes atter, hvorefter Ilden blev endeligt slukket. Ved Branden blev Skoddet beskadiget i Bb.s Side.

Anm. Ministeriet maa antage, at Brandens Opstaaen skyldes Varmevirkning fra Ladningen.

b) Paa Rejse fra Stettin til København med Brunkul.

Sprunget løk og sunket d. $\frac{28}{11}$ 42 i Sundet; 2 Omkomne.

Søforhør i København d. $\frac{3}{12}$ og $\frac{4}{12}$ 42.

Kl. ca. 17⁰⁰, da G., der havde Motorskade, under en haard, N.-lig Kuling befandt sig under Bugsering i Kongedybet SØ. for Prøvestenen, fik Skibet Slagside til Stb. En Undersøgelse viste, at G. var læk. Da Skibet trods uafbrudt Pumpning sank stadig dybere med Forskibet, besluttedes det at sætte G. paa Grund, og det forsøgtes forgæves ved at svinge en tændt Lanterne og senere ved at affyre 2 Raketter at paakalde Bugserbaadens Opmærksomhed. Kl. ca. 17⁴⁵ opdagedes det, at Dækslasten havde revet en Del af Skanseklædningen om Stb. bort, og ganske kort efter sank G. med Forskibet og fik svær Bb.s Slagside. Det forsøgtes nu at hale en paa Slæb værende Motorbaad op til G., men Føreren af Motorbaaden kastede i det samme Fangelinen los, da han saa, at G. var ved at synke. G.s Besætning forsøgte derpaa at sætte Hækbaaden paa Vandet; men pludselig sank Skibet paa Pladsen 55°41'9 N. Brd. 12°38'2 Ø. Lgd., og de ombordværende kom alle i Vandet. 1 Mand af Besætningen blev efter ca. $\frac{1}{2}$ Times Forløb reddet af Bugserbaaden, og det lykkedes 3 Mand at faa Tag i et Stykke Vraggods; men den ene af disse — Bedstemand Adam Henning Rudfred af Haslev — blev slaaet bort af en Sø og forsvandt, medens de øvrige Kl. 18⁵⁰ blev reddet af Bugserbaaden. Desuden omkom Skibsfører Leon Andreas Weileby Petersen ved Forliset. G. er senere blevet hævet.

Anm. Ministeriet maa antage, at Skibet har arbejdet sig læk i Søen.

128. Ff. **Grethe** af Esbjerg, 33 Reg. T. Br. Bygget 1908 af Eg, Bøg og Fyr. Paa Rejse fra Esbjerg til Fiskeplads i Nordsøen.

Forlist efter Eksplosion d. $\frac{25}{9}$ 42 i Nordsøen.

Søforhør i Esbjerg d. $\frac{13}{10}$ 42. Forlisanmeldelse dat. Esbjerg d. $\frac{13}{11}$ 42.

Kl. ca. 13⁴⁵, da G. befandt sig ca. 25 Sm. V. $\frac{1}{2}$ S. af Graadyb Barre, mærkedes en Eksplosion under Skibet, der straks begyndte at synke. I Prammen forlod Besætningen, ialt 4 Mand, Skibet. Et Fiskefartøj, der befandt sig i Nærheden, kom til Assistance, og det lykkedes at bjærge en Del Redskaber fra G., der kort efter sank.

Anm. Ministeriet maa antage, at Forliset skyldes Krigsaarsager.

129. M/Gl. **Gudmund** af Hasle, 87 Reg. T. Br. Bygget 1873 af Eg. Paa Rejse fra Aalborg til Hasle med Cement.

Sprunget læk d. $\frac{8}{7}$ 42 i Kattegat; søgt Nødhavn.

Søforhør i København d. $\frac{1}{9}$ 42.

Kl. 19³⁰ passerede G. Hals Barre Fyr. Vinden var V.-lig, og der styredes SØ. for Storsejl, Mesan, Fok og Klyver. Kl. ca. 22³⁰ friskede Vinden, og Kl. 23⁰⁰ opdagedes det, at der var Vand i Lasten. Maskinpumpen holdtes gaaende, og der pumpedes af og til med Haandpumpen, hvorved Skibet holdtes læns. Det besluttedes at gaa ind til København, hvortil G. ankom d. $\frac{9}{7}$ Kl. 17³⁰. Det viste sig senere, at et Naad i Stb.s Side agter var sprængt, samt at Værket var gaaet ud af flere Stød.

Anm. Ministeriet maa antage, at Skibet har arbejdet sig læk i Søen.

130. S/S **Gudrid** af Trondheim, 1305 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Staal. Paa Rejse fra Ballangen til Hamburg med Svovlkis.

Havareret ved Eksplosion d. $\frac{17}{5}$ 42 i Langelandsbæltet; søgt Nødhavn.

Søforklaring og Søforhør i Nakskov d. $\frac{30}{5}$ 42.

Kl. 4⁴⁰ lettede G. fra en Ankerplads paa ca. 55°16' N. 11°02' Ø. Kl. 8¹⁵ mærkedes en voldsom Eksplosion. Der strømede Damp op fra Maskinrummet, og paa Fyrpladsen steg Vandet hurtigt. Der signaleredes efter Hjælp, og et i Nærheden værende Skib kom til Assistance og bugserede G. mod Land. Kl. 10¹⁵ tog Skibet Grunden og blev staaende ca. 1,7 Sm. SV.t.S. af Tranekjær Fyr. Efter at Skibet var blevet tætnet af Dykker og bragt flot af en Bjærgningsdamper, ankom det til Nakskov d. $\frac{20}{5}$ Kl. 21⁵⁰.

Anm. Eksplosionen antages at skyldes Krigsaarsager.

131. Ff. **Gudrun** af Kolby Kaas, 13 Reg. T. Br. Paa Fiskeri i Kattegat.

Havareret ved Eksplosion d. $\frac{12}{8}$ 42 i Kattegat.

Søforhør i Tranebjerg d. $\frac{17}{10}$ 42.

Kl. ca. 10³⁰, da G. befandt sig ved den røde Kost S. for Ringebjerg ca. 1 Sm. fra Land, fik Voddet Hold i en Genstand. Under Arbejdet med at frigøre Voddet indtraf en Eksplosion ca. 5 m fra Fartøjet, der blev læk og begyndte at synke. Der blev sat Nødflag, og ca. 20 Minutter senere kom to Fiskefartøjer til og bjærgede Besætningen samt slæbte G. ind paa lægt Vand, hvor Fartøjet sank. G. er senere blevet hævet.

Anm. Ministeriet maa antage, at Eksplosionen skyldes Krigsaarsager.

132. M/Gl. **Gustav** af København, 57 Reg. T. Br. Bygget 1917 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Limhamn til København med Kalksten.

Forlist d. $\frac{29}{11}$ 42 i Sundet; 2 Omkomne.

Søforhør i København d. $\frac{10}{12}$ 42.

Kl. ca. 12⁰⁰ afsejlede G. fra Limhamn. Da Skibet ikke ankom til Bestemmelsesstedet, iværksattes en Eftersøgning, og den $\frac{1}{12}$ blev G. fundet sunket paa 55°41' N. Brd. 12°50' Ø. Lgd. En Dykkerundersøgelse viste, at Agterskibet var bortsprængt, samt at den øvrige Del af Skibet var stærkt beskadiget efter en Eksplosion.

Anm. 1. Ministeriet maa antage, at Forliset skyldes Krigsaarsager.

Anm. 2. De omkomne er: Skibsfører Carl Julius Petersen og Styrmand Jens Johansen begge af København.

133. S/S Gustav Diederichsen af Aabenraa, 2332 Reg. T. Br. Bygget 1930 af Staal. Paa Rejse fra Shimizu til Koshiro i Ballast.

Torpederet og forlist d. $\frac{2}{9}$ 42 i Stillehavet; 1 Mand omkommet.

Indberetning fra Gesandtskabet i Tokio dat. $\frac{6}{9}$ 42. Søforklaring i Tokio d. $\frac{18}{9}$ 42. Søforhør i Aabenraa d. $\frac{22}{10}$ 42. Forlisansmeldelse dat. Aabenraa d. $\frac{27}{1}$ 43.

Kl. 7^{50} , da G. D. i fint, klart Vejr med høj NØ-lig Dønning befandt sig ca. 9 Sm. SSV. af Cape Erimo, blev Skibet ramt om Bb. ud for Nr. 2 Lastrum af en Torpedo fra en neddykket Undervandsbaad, af hvilken intet var set. Ca. 3 Minutter efter saas endnu en Torpedo passere G. D. om Stb. i ca. 50 m.s Afstand. Det lykkedes at sætte 3 Redningsbaade i Vandet, og hele Besætningen blev bjærget om Bord i disse. Skibets Fører, der havde ligget i nogen Tid i Vandet, var dog afgaaet ved Døden, da han blev bjærget. Kl. 8^{02} sank Skibet. Besætningen roede i Redningsbaadene mod Land og naaede Kl. ca. 16^{00} en Landsby ved Navn Toyo.

Anm. Den omkomne er: Skibsfører Jørgen Elberg af Aabenraa.

134. M/Sk. Göte af København, 99 Reg. T. Br. Bygget 1918 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Stettin til København med Briketter.

En Mand skyllet overbord og druknet d. $\frac{6}{11}$ 42 i Østersøen.

Søforhør i København d. $\frac{7}{11}$ 42.

D. $\frac{5}{11}$ Kl. 16^{00} passerede G. Swinemünde. Der styredes efter Arkona, Kl. 20^{00} friskede Vinden fra ØSØ. til stiv Kuling. Det forsøgtes at styre NNV. efter Falsterbokanalene. I Løbet af Natten brød en Sø ind over Skibet og slog et Stykke af Skanseklædningen om Stb. ud; da endvidere en Del af Dækslasten skylledes overbord, fik G. stærk Slagside. D. $\frac{6}{11}$ Kl. 2^{00} tog Skibet en Overhaling og fik svær Bb.s Slagside; der holdtes af for Vejret, og Motoren blev sat paa Langsomt, medens 3 Mand af Besætningen gik forud for at rette Skibet op ved at lempe Dækslast. Kl. 3^{00} tog G. en svær Overhaling, hvorved en Mand — Kok Harry Aage Jacobsen af København — gled overbord med Dækslasten. En Redningskrans med Blus blev straks kastet ud og Skibet vendt rundt. Den overbordfaldne eftersøgtes forgæves til Kl. 7^{00} , hvor efter Rejsen fortsattes.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

135. Sff. Haabet af Snekkersten, 16 Reg. T. Br.

a) Kollideret d. $\frac{14}{10}$ 42 i Københavns Havn.

Politirapport dat. $\frac{14}{10}$ 42. Søforhør i København d. $\frac{26}{1}$ og i Helsingør d. $\frac{16}{2}$ 43.

Kl. 18^{05} , da H. under Forhaling fra Asiatisk Plads til Wilders Plads med langsom Fart befandt sig ca. 10 m fra Bolværket, saas forude i 25—30 m Afstand en Skydepram, hvorfra der blev pilket. Roret blev lagt Stb., men samtidig saas Skydeprammen blive roet ind mod Bolværket. Da en Kollision syntes uundgaelig, blev Motoren sat paa Fuld Kraft Bak, men umiddelbart efter tornede H. med Stævnen mod Prammen midtskibs, hvorved Prammen sank og den ombordværende faldt i Vandet, men blev bjærget ved Hjælp af H.s Jolle.

Af den af Prammens Fører afgivne Forklaring fremgaar, at da dette Fartøj befandt sig 20—30 m fra Bolværket ved Wilders Plads paa Vej til Christianshavns Kanal, saas H. om Stb. med N.-lig Kurs. Pludselig syntes H. at dreje til Stb., og kort efter skete Kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes, at man om Bord i H. for sent blev opmærksom paa Prammen.

b) Paa Rejse fra Gilleleje til Randers i Ballast.

Grundstødt og forlist d. $\frac{23}{11}$ 42 ved Sjællands N.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{28}{11}$ 42.

Kl. 23^{30} grundstødte H. i tæt Taage ca. 500 m NØ. for Liseleje Mole. Fartøjet er senere blevet Vrag.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Taage.

136. S/S Hafnia af København, 2031 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Staal.

a) Paa Rejse fra Aarhus til Gotenhafen i Ballast.

Kollideret d. $\frac{10}{1}$ 42 i Aarhus Havn.

Søforhør i København d. $\frac{16}{6}$ 42.

Kl. ca. 9^{20} , da H. bakkede ud fra Kajen i et Agterspring, sprængtes dette, hvorved Skibet gik agterover og tornede en Motorbaad. der laa langs Kajen.

Anm. Søforklaring fra Motorbaadens Besætning foreligger ikke.

b) Havareret d. $\frac{25}{2}$ 42 i Nordenham.

Søforklaring i Esbjerg d. $\frac{9}{3}$ 42.

Kl. 13^{30} , da H. under en Ø.-lig Kuling laa fortøjet med ekstra svære Fortøjninger, blev en stor Isflage af Strøm og Vind ført ind mellem Kajen og Skibet. De Fortøjningspæle, hvortil Fortøjningerne fra Forskibet var fastgjort, blev revet op, og H. svingede med Forskibet ud fra Kajen. Skønt begge Ankre blev stukket i Bund, tornede H. med Agterskibet mod Kajen og S/S »Ivan Kondrup« af København, der laa fortøjet agten for H., hvorved H. led en Del Skade.

Anm. Aarsagen til Havarierne fremgaar af det ovenfor anførte.

c) Paa Rejse fra København til Luleå.

Kollideret d. $\frac{26}{8}$ 42 i Østersøen.

Søforhør i København d. $\frac{17}{10}$ 42.

Kl. ca. 11^{50} , da H., der sammen med 24 andre Skibe sejlede i svensk Konvoj, i stille Vejr med Taage befandt sig Ø. for Sandhammeren, afgivende forskriftsmæssigt Taagesignal, hørtes Taagesignal tæt om Bb., og umiddelbart efter saas agten for tværs om Bb. Konturerne af en Damper, der senere viste sig at være S/S »Jupiter« af Stockholm. Roret blev straks lagt Stb. over, og Maskinen, der havde gaet mellem Halv Kraft Frem og Langsomt Krem, blev beordret Fuld Kraft Bak, hvilket blev tilkendegivet ved 3 korte Toner med Dampfløjten: men umiddelbart efter tornede J. med Stb.s Side mod H.s Stævn, der blev vredet.

Anm. Søforklaring fra J. foreligger ikke.

137. S/S Hans af København, 277 Reg. T. Br. Bygget 1918 af Staal. Paa Rejse fra Kolding til København med Brunkul.

Kollideret d. $\frac{4}{2}$ 42 i Kattegat.

Søforhør i København d. $\frac{7}{2}$ 42. Søforklaring og Søforhør i Helsingør d. $\frac{9}{2}$ 42.

Kl. ca. 1⁰², da H. befandt sig i en Iskonvoj ca. 50 m agten for S/S »Transport« af Oslo, syntes H. at nærme sig T., og Maskinen, der gik Halv Kraft Frem, blev stoppet. Kl. ca. 1⁰⁴, da der syntes Fare for en Kollision, blev H.s Maskine kastet Fuld Kraft Bak; men umiddelbart efter tømte H. med Stævnen imod T.s Agterende. Ved Kollisionen fik H. Stævnen og det opstaaende paa Bakken bøjet, og T. fik en Plade i Hækken ødelagt.

Af den af T.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at dette Skibs Maskine Kl. 0⁵⁰ blev stoppet, hvilket tilkendegaves ved 2 lange Toner med Dampfløjten. Kl. 1⁰⁰ skete Kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes Isforholdene i Forbindelse med den Omstændighed, at man i H. ikke har hørt det fra T. afgivne Signal.

138. S/S Hans Egede af København, 900 Reg. T. Br. Bygget 1905 af Staal. Paa Rejse fra Grønland til U.S.A.

Forlist i Foraaret 1942 i Atlanterhavet; 20 Omkomne.

Indberetning til Grønlands Styrelse modtaget $\frac{2}{5}$ 42. Forlisanmeldelse dat. København d. $\frac{16}{9}$ 42.

Ifølge telegrafisk Indberetning modtaget af Grønlands Styrelse d. $\frac{2}{5}$ 42 er der siden H. E.s Afsejling fra Grønland i Slutningen af Februar Maaned intet set eller hørt til Skibet, der derfor maa antages at være forlist med Mand og Mus.

Anm. 1. Da der er foregaaet Krigsforlis i det nordlige Atlanterhav i Tidsrummet omkring H. E.s Rejse, kan den Mulighed ikke udelukkes, at Skibets Forlis skyldes Krigsaarsager.

Anm. 2. De omkomne er: Skibsfører N. O. Petersen, Styrmandene K. P. Nielsen og M. Uldall Ekman, 1. Maskinmester S. A. P. Nielsen, 2. Maskinmester C. H. V. Mortensson, 3. Maskinmester A. D. Evensen (Norsk), Sømændene Erik Hansen, Hans C. Nielsen, A. H. B. Deikmahn og Børge W. Pedersen, Donkeymand Ejner Oluf Jensen, Fyrbøderne Karl V. Johansen, Søren S. Bjørn og G. H. Jensen, Hovmester N. P. Dam, Kok H. A. D. Ollerup, Messedreng C. O. Heilman (Grønlander) og Passagererne Lars Olsen, Kristian Petersen og Otto Kristiansen (Grønlandere).

139. M/Gl. Hans Peter af Hamburg, 125 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Aarhus til Hamburg med Sand.

Forlist efter Eksplosion d. $\frac{7}{5}$ 42 i Lillebælt.

Strandingsindberetning dat. $\frac{7}{8}$ 42.

Kl. 8⁰⁰, da H. P. befandt sig ca. 400 m SSV. for den røde 1-Kost paa Remmen, indtraf en voldsom Eksplosion. Skibet sank og hele Besætningen, 4 Mand, omkom.

Anm. Ministeriet maa antage, at Forliset skyldes Krigsaarsager.

140. M/S Harsyssel af Esbjerg, 29 Reg. T. Br. Bygget 1914 af Staal. Paa Rejse fra Aalborg til Aabenraa med Cement.

Sprunget læk og forlist d. $\frac{17}{9}$ 42 i Kattegat.

Søforklaring og Søforhør i Esbjerg d. $\frac{7}{10}$ 42.

Kl. 10⁴⁵, da H. under en V.-lig Kuling befandt sig 6 Sm. N.t.Ø. $\frac{1}{2}$ Ø. af Gjerrild Fyr, opdagedes det, at Forskibet laa for dybt i Vandet. Da Søerne brød ind over Forskibet, saaledes at Kappen til Kabelrummet ikke kunde aabnes, og Forskibet vedblev at synke, gik Besætningen Kl. ca. 11¹⁵ i Redningsbaaden og roede bort fra H., der sank Kl. 11³⁰. Besætningen roede mod Land og blev senere optaget af et forbipasserende Skib.

Anm. Ministeriet maa antage, at Forliset skyldes Vejrforholdene i Forbindelse med den Omstændighed, at Skibet var uden for det tilladte Fartsomraade.

141. M/Gl. Havet af Svendborg, 97 Reg. T. Br. Bygget 1939 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Gefle til Odense med Træ.

Grundstødt d. $\frac{3}{8}$ 42 i Kalmarsund; søgt Nødhavn.

Søforklaring og Søforhør i Odense d. $\frac{11}{8}$ 42.

Kl. 12⁰⁰, da H. under en flov Brise under Krydsning for Sejl og Motor befandt sig i Kalmarsund, passerede Skibet Ø. om en Fyrbaake paa Krongrunden. Umiddelbart efter tog H. Grunden og blev staaende. Samme Dag kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper, efter at 7—8 Standard af Dækslasten var blevet lægtret. Skibet blev bragt ind til Kalmar for Dykkerundersøgelse. Ved Grundstødningen fik H. Straakølen beskadiget.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes, at Farvandsafmærkningen var blevet ændret.

142. M/Sk. Havlitten af Sæby, 57 Reg. T. Br. Bygget 1903 af Eg. Paa Rejse fra Sæby til Korsør med Tørv.

Grundstødt og forlist d. $\frac{31}{12}$ 42 ved Læsøs V.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{4}{1}$ 43. Forlisanmeldelse dat. Sæby d. $\frac{31}{3}$ 43.

Kl. ca. 23³⁰ grundstødte H., der var læk, under en haard SSØ.-lig Kuling S. for NV.-Revet.

143. S/S Hedda af Esbjerg, 1144 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Staal. Paa Rejse fra Horsens til København med Brunkul.

Grundstødt d. $\frac{13}{4}$ 42 ved Samsøs S.-Kyst.

Søforhør i København d. $\frac{18}{4}$ 42.

Kl. 11²⁷ passerede H. under en Ø.-lig Brise i diset Vejr Ashoved Flak i ca. 500 m.s Afstand. Kl. 11³⁰ sattes Loggen. Kl. 11³³ ændredes Kursen til retv. S.18° Ø. Kl. 12⁰⁶ passeredes Lystønden paa Æbelø NV.-Rev tæt om Stb., Log 7, hvorefter Kursen ændredes til retv. N.36° Ø. Kl. 12⁴⁸, da Loggen viste 13,

ændredes Kursen til retv. N.72°Ø. Kl. 13⁴⁰ passeredes om Bb. en Prik V. for Vesborg Fyr, Log 19,5. Derefter styredes retv. S.72°Ø. Kl. 13⁵³ tog H. Grunden ca. 700—800 m S. for Vesborg Fyr. Kl. 22⁵⁰ kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes uforsigtig Navigering i Forbindelse med Strømsaetning og usigtbart Vejr.

144. S/S **Heimdal** af Sønderborg, 165 Reg. T. Br. Bygget 1898 af Staal. Paa Rejse fra Sønderborg til Hamburg.

Kollideret d. 28/10 42 i Østersøen.

Søforklaring og Søforhør i Sønderborg d. 11/11 42.

Kl. 20²⁰ passerede H. i diset Vejr Fyrskibet paa 54°34'7 N. Brd. 10°13'0 Ø. Lgd. ud for Eckernførde Fjord. Farten var 8,5. Kort efter saas tæt forude paa begge Sider flere klare Lys. Maskinen, der gik Fuld Kraft Frem, blev straks kastet Fuld Kraft Bak; men inden Skibet var stoppet, tørnede H. med Stævnen imod Bb.s Side af et Skib, der laa opankret i Sejlruen og som viste sig at være S/S »Virgo« af Helsingfors.

Anm. Søforklaring fra V. foreligger ikke.

145. M/Gl. **Helene** af Egernsund, 41 Reg. T. Br. Bygget 1908 af Jern og Staal. Paa Rejse fra Flensborg til Bogense med Kul.

Paasejlet Bro d. 12/4 42 i Sønderborg.

Søforklaring i Sønderborg d. 11/4 42.

Kl. ca. 10³⁰, da H. befandt sig ca. 100 m fra Alssundbroen, styrende mod denne, vistest Stopsignal fra Broen. Motoren blev 2 Gange sat paa Bak; men slog hver Gang kontra, saaledes at Skruen gik frem. Da der syntes Fare for Paasejling af Broen, forsøgtes det at styre H. ind mod Land; men Skibet blev af Strømmen ført ind mod Broen og paasejlede denne, hvorved begge Master knækkede.

Anm. Aarsagen til Paasejlingen fremgaar af det ovenfor anførte.

146. M/Sk. **Helga** af Bandholm, 86 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Rønne til Randers med Lervarer.

Sprunget læk d. 24/11 42 i Østersøen; søgt Nødhavn.

Søforhør i København d. 27/11 42.

Kl. ca. 11¹⁰, da H. under en haard N.-lig Kuling passerede et Vrag paa 55°20' N. Brd. 12°53' Ø. Lgd., bemærkedes det, at Motoren gik ned i Omdrejninger. Kl. 11⁴⁰ havarede Motoren, og kort efter kom der Damp ud af Udstødsrøret. Kl. 12¹⁵ stoppedes Motoren, og der fortsattes for Sejl alene. Kl. 14⁰⁰ friskede Vinden fra V. med ret svær Sø. Motoren var fuld af Vand, og der arbejdedes paa at finde Lækagen. Kl. 15³⁰ passeredes Drogden Fyr. Der var meget Vand i Skibet, der dog kunde pumpes læns. Kl. 17⁰⁰ blev H. opankret paa Sundby Hage. Ved Pejling viste der sig at være 28" Vand i Skibet. Lænsningen fortsattes og Kl. 23⁰⁰ var Skibet læns. D. 25/11 Kl. 9³⁰ var Motoren rensset, og der viste sig at være et Hul i Kølekappen om Lyddæmperen. Kl. 11⁰⁰ kunde Motoren startes, hvorefter der sejlede for langsom Fart til Københavns Inderred.

Anm. Ministeriet maa antage, at H. har tørnet en Genstand under Vandet.

147. S/S **Helga Ferdinand** af Rostock, 2566 Reg. T. Br. Bygget 1897 af Staal. Paa Rejse fra Emden til Oslo med Koks.

Sunket d. 25/1 42 i Kalundborg Havn.

Strandingsindberetning dat. 26/1 42. Søforklaring og Søforhør i Kalundborg d. 28/1, 2/2 og 11/2 42.

Kl. 16²⁰, da H. F. i svær Is laa opankret ca. 200 m SSØ. for Færgemolen i Kalundborg Havn, blev Skibet paasejlet af S/S »Dora Christophersen« af Flensburg, der under Bakning med Røret tørnede imod H. F.s Bb.s Side ud for Stormasten. Ved Kollisionen blev H. F. læk og sank. Besætningen reddede sig i Land over Isen. H. F. er senere blevet hævet.

Af den af D. C.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at da dette Skib, der havde Lods om Bord, i svær Is var under Indsejling i Vesthavnen og befandt sig ud for Færgemolen, blev Maskinen beordret Fuld Kraft Bak, hvorefter Skibet arbejdede sig langsomt agterover med Kurs imod H. F. Da Isen pludselig slækkede op, øgedes Farten agterover, hvorfor Maskinen blev beordret Fuld Kraft Frem; men umiddelbart efter skete Kollisionen som ovenfor anført. Ved Kollisionen fik D. C. Rorbladet bøjet og en Skildpaddeblok beskadiget.

Anm. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes Isforholdene.

148. Ff. **Helle** af Esbjerg, 35 Reg. T. Br. Bygget 1937 af Eg, Bøg og Fyr. Paa Fiskeri.

Forlist efter Eksplosion d. 27/8 42 i Nordsøen.

Søforhør i Esbjerg d. 25/9 42. Forlisangemeldelse dat. Esbjerg d. 13/2 43.

Kl. ca. 18⁰⁰, da H. sammen med Ff. »Benli« af Esbjerg befandt sig ca. 70 Sm. misv. V.^{1/2}N. af Graadyb Barre, fik B.s Grejer Hold i Bunden. Under Arbejdet med at frigøre Grejerne, skete Kl. ca. 19⁰⁰ en voldsom Eksplosion i Vandet mellem Skibene og kort efter endnu en Eksplosion ander H.s Stb.s Bov. Da H. var blevet læk og straks begyndte at synke, sejlede B. hen langs Siden, hvorefter det lykkedes at redde H.s Besætning og nogle Fiskegrejer m. m. om Bord i B. Kort efter sank H.

Anm. Ministeriet maa antage, at Eksplosionerne skyldes Krigsarsager.

149. Ff. **Hjørring** af Hirshals, 30 Reg. T. Br. Bygget 1898 af Eg. Paa Fiskeri.

Beskadiget ved Flyverangreb d. 29/4 42 i Nordsøen; 1 Mand tilskadekommet.

Søforhør i Hjørring d. 16/5 og 19/5 42 og i Lemvig d. 29/5 42.

Kl. 19⁴⁰, da H. befandt sig ca. 83 Sm. ud for Jyllands V.-Kyst noget N. for Søndervig, blev Fartøjet

angrebet af en Flyvemaskine, der under Vingerne var mærket med Hagekors og som i lav Højde 2 Gange fløj hen over Fartøjet og beskød det med Maskingevær. Herved blev 1 Mand af Besætningen ramt af en Kugle i det ene Ben, og H. fik mindre Skader.

150. Ff. Hvalen af Bagenkop, 9 Reg. T. Br. Paa Fiskeri.

Forlist ved Eksplosion d. $16/7$ 42 i Østersøen.

Strandingsindberetning dat. $16/7$ 42. Søforhør i Rudkøbing d. $25/7$ og $29/7$ 42.

Kl. ca. 11^{30} , da H. befandt sig ca. 7 Sm. SSV. af Kjels Nor Fyr, indtraf under Indhivning af Voddet, der havde faaet Hold i Bunden, en voldsom Eksplosion 10—12 m agten for Fartøjet. Ved Eksplosionen blev H. læk og sank i Løbet af ca. 4 Minutter paa 23 m Vanddybde. Besætningen — 2 Mand — reddedes af et tililende Fiskefartøj.

Anm. Ministeriet maa antage, at Forliset skyldes Krigsaarsager.

151. M/Jt. India af Marstal, 26 Reg. T. Br. Bygget 1910 af Eg. Paa Rejse fra Egersund til Nakskov med Mursten.

Sprunget læk d. $20/6$ 42 i Østersøen; søgt Nødhavn.

Søforklaring i Ærøskøbing d. $21/6$ 42.

Kl. 18^{00} , da I., under en frisk NNV.-lig Vind styrede mod Skjoldnæs, opdagedes det, at Skibet var læk. Da Vandet trods Pumpning vedblev at stige i Skibet, sattes Kursen mod Ærøskøbing, hvortil I. ankom Kl. 21^{15} .

Anm. Ministeriet maa antage, at Skibet har arbejdet sig læk i Søen.

152. S/S Inga af København, 1494 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal. Paa Rejse fra Esbjerg til Rotterdam i Ballast.

Sænket ved Flyverangreb d. $27/4$ 42 i Nordsøen; 1 Mand omkommet.

Søforklaring og Søforhør i Esbjerg d. $30/4$ 42. Forlisansmeldelse dat. København d. $4/6$ 42.

Kl. 0^{45} , da I., der havde tysk Ledsageofficer om Bord, sammen med S/S »Clara« og S/S »Gunhild«, begge af København, med slukkede Lanterner befandt sig paa ca. $55^{\circ}02'$ N. Brd. $8^{\circ}05'$ Ø. Lgd., blev Skibet angrebet af en Flyvemaskine, som fra lav Højde nedkastede flere Bomber, hvoraf 3 eksploderede i Agterskibet og Midtskibshuset. Ved Eksplosionerne blev Luger og Skærstokke fra 3- og 4-Lugen til Dels slynget over Bord, Agterdækket, Maskinskoddet, Tunnellen og Tanktoppen revet op, Styremaskinen og Lysmaskinen ødelagt, og Maskinen gik i Staa. Endvidere udbrød der Brand i Agterskibet, Midtskibshuset og Redningsbaadene, og Skibet blev læk. Efter Eksplosionerne savnedes 1. og 3. Maskinmester, og de fandtes i kvæstet Tilstand i deres Kamre. Da Redningsmateriellet var ødelagt, tilkaldtes Assistance fra C. og G., og ved Hjælp af C.s Redningsbaad blev de 2 saarede og 11 Mand af Besætningen overført til C., medens Resten af de ombordværende, Føreren og 4 Mand samt Ledsageofficeren gik i Gang med at slukke Branden. Da Branden var slukket, forlod de paagældende Skibet i Motorbaaden og blev i Nærheden af I. Kl. 2^{30} kom en Fiskekutter til Stede, og da Motorbaaden var blevet beskadiget og fyldt med Vand, blev Besætningen taget om Bord i Kutteren. I. blev i Løbet af Natten gentagne Gange angrebet af Flyvemaskiner. Kl. ca. 5^{00} forsøgte det at komme om Bord i I., men da Vinden var frisket til haard Kuling og Skibet havde ca. 15° Slagside og begyndte at synke med Agterenden, blev Forsøget opgivet, og Fiskekutteren sejlede ind til List paa Sild. C. sejlede tilbage til Esbjerg, hvor I.s 3. Maskinmester blev indlagt paa Hospitalet, medens G.s 1. Maskinmester — Maskinmester Aage Johansen af København — var afgaaet ved Døden som Følge af sine Kvæstelser.

153. Ff. Invecta af Esbjerg, 38 Reg. T. Br. Bygget 1941 af Eg og Fyr. Paa Fiskeri i Nordsøen.

Sænket d. $18/8$ 42 i Nordsøen.

Søforhør i Esbjerg d. $8/12$ 42.

Om Formiddagen, da I. i diset Vejr sammen med to andre Kuttere fiskede ca. 140 Sm. NV. af Graadyb Barre, kom 2 Luftfartøjer og kredse over Skibene. Kort efter saas fra de andre Fiskekuttere et Krigsskib nærme sig fra en V.-lig Retning og sejle hen i Nærheden af I., der da laa ca. 5 Sm. borte. Derefter hørtes 2 Skud samt et kraftigt Drøn, og der saas en Røgøjle ved I., hvorefter baade Luftfartøjerne og Krigsskibet forsvandt. Da de andre Kuttere sejlede hen til I., saas det, at der var 2 mindre Huller i Størsejlet, et stort Hul i Bb.s Side midtskibs og et mindre Hul i Stb.s Side midtskibs. Besætningen var ikke om Bord; men Prammen og alt Tovværk laa paa Dækket. Ca. 4 Minutter efter sank I. Det er senere oplyst, at Besætningen efter at være taget om Bord i Krigsskibet blev ført til England.

Anm. Aarsagen til Forliset fremgaar af det ovenfor anførte.

154. S/S Ivar af København, 2145 Reg. T. Br. Bygget 1917 af Staal.

a) Paa Rejse fra Esbjerg til Vlaardingen i Ballast.

Kollideret d. $20/4$ 42 paa Maas.

Søforklaring i Rotterdam d. $24/4$ 42. Søforhør i Frederikshavn d. $9/6$ og i Korsør d. $20/6$ 42.

Kl. ca. 17^{35} , da I., der sejlede i Konvoj, efter Konvojlederens Ordre laa opankret for Taage inden for Anduvningsbøjen ved Hook of Holland afgivende Taagesignal med Klokken, saas et Skib, der senere viste sig at være S/S »Katholm« af Aalborg, med Kurs mod I. Da en Kollision syntes uundgaaelig, blev Kædebremsen til Ankeret løsnet og Maskinen beordret Fuld Kraft Bak, men umiddelbart efter tørnede K. med Stævnen haardt mod I.s Stb.s Bov. Ved Kollisionen fik K. et Hul i Skibssiden foruden en Del andre Skader.

Af den af K.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at dette Skib, der sejlede i Konvoj, Kl. 17^{20} passerede Anduvningsbøjen ved Hook of Holland. Kl. 17^{30} blev det Taage, og der afgaves Taagesignal. Kl. 17^{36} hørtes en Ankerliggers Taagesignal, og umiddelbart efter kom Ankerliggeren, der senere viste sig at være S/S »Ivar« af København, i Sigte forude. Roret blev lagt haardt Stb. og Maskinen kastet Fuld Kraft Bak, samtidig med at der blev afgivet 3 korte Toner med Dampfløjten, men umiddelbart efter skete Kollisionen som ovenfor anført. En Undersøgelse viste, at Skibet var tæt.

Anm. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes Taage i Forbindelse med den Omstændighed, at man ikke om Bord i K. havde hørt Konvojlederens Ankringsordre.

b) Paa Rejse fra Rotterdam til Korsør med Kul.

Kollideret d. $13\frac{1}{5}$ 42 i Nordsøen.

Søforklaring og Søforhør i Korsør d. $20\frac{1}{5}$ 42.

K. 19⁰⁰, da I. i tæt Taage befandt sig i en Konvoj imellem Ijmuiden og Texel, kom det forangaende Skib — M/S »Frundsberg« af Hamburg — i Sigte ca. 4 Str. foran for tværs om Bb. i en Afstand af ca. 100 m. Maskinen, der gik Halv Kraft Frem, blev beordret Langsomt Frem. Umiddelbart efter saas F. at styre tværs paa I.s Kurs. I.s Maskine blev straks kastet Fuld Kraft Bak og Roret lagt haardt Stb.; men kort efter tørnede F. imod I.s Bb.s Bov. Ved Kollisionen fik I. Ankerklydset sprængt og 4 Plader samt en Dækslaststøtte beskadiget.

Anm. Søforklaring fra F. foreligger ikke.

155. S/S **J. C. Jacobsen** af København, 1221 Reg. T. Br. Bygget 1890 af Staal. Paa Rejse fra København til Oslo med Stykgods.

Grundstødt d. $31\frac{1}{8}$ 42 ved Sveriges V.-Kyst; søgt Nødhavn.

Søforhør i København d. $14\frac{1}{9}$ 42.

Kl. 5⁰⁰ lettede J. C. J., der havde Lods om Bord, fra en Ankerplads paa Vinga Sand, og Rejsen fortsattes efter Lodsens Anvisning. Kl. 5¹⁵ tog J.C.J. Grunden med Forskibet ved Byskårsbådan uden at blive staaende. En Undersøgelse viste, at Skibet var blevet læk i 1-Lastens Bb.s Side. J. C. J. søgte ind til Göteborg for Reparation.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være, at der for tidligt blev givet Ordre til at dreje mod Fyrlinien.

156. M/S **Jane Mærsk** af Kalundborg, 7691 Reg. T. Br. Bygget 1928 af Staal.

Forlist.

Indberetning til Udenrigsministeriet dat. $6\frac{1}{7}$ 42.

Ifølge Indberetning fra Gesandtskabet i Tokio er J. M. forlist og Besætningen indkommet til Soerabaya.

157. M/S **Japos** af København, 480 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal. Paa Rejse fra Saxkøbing til Kolding i Ballast.

Grundstødt d. $27\frac{1}{8}$ 42 ved Samsøs S.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $28\frac{1}{8}$ 42. Søforhør i København d. $31\frac{1}{8}$ 42.

K. 10⁰⁰ passerede J. i letdiset Vejr Spidstønden paa $55^{\circ}39'3''$ N. Brd. $10^{\circ}44'8''$ Ø. Lgd., hvorefter Kursen sattes mod Falske Bolsax Lys- og Kl.-Tønde. Der regnedes med en Fart af $7\frac{1}{2}$ Knob. Da Vejret efterhaanden blev mere diset, saas Lystønden ikke, og Kl. 10³⁵ ændredes Kursen til N. 79° V., idet der regnedes med 6° N.-lig Strømsætning. Kl. 10⁴⁵ loddedes 20 m Vand og Kl. 10⁵⁸ 17 m Vand. Kl. 11⁰⁰ hørtes Taagesignal ret forude, og Kl. 11⁰⁷ blev Maskinen, der gik Fuld Kraft Frem, beordret Langsomt Frem og straks derefter stoppet. Med Mellemløb hørtes Taagesignalet forude, og Kl. 11⁰³ blev Maskinen beordret Fuld Kraft Frem og Kursen ændret ca. 2 Streger N. over. Efterhaanden som Taagesignalet Pejling trak agterefter, ændredes Kursen atter V. over. Kl. 11⁰⁶ saas Havbunden gennem Vandet, og Maskinen blev straks kastet Fuld Kraft Bak samtidigt med, at Roret blev lagt haardt Bb.; men Kl. 11⁰⁸ tog Skibet Grunden paa Ljushage og blev staaende. Kl. 22¹⁰ kom J. flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes usigtbart Vejr i Forbindelse med Strømsætning og den Omstændighed, at Taagesignalet fra Ljushage blev antaget for et Skibs Taagesignal.

158. M/Sk. **Johanne** af Svendborg, 295 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Eg, Bøg og Fyr. Paa Rejse fra Helsingfors til Bandholm med Træ.

Grundstødt d. $21\frac{1}{5}$ 42 i Smaalandsfarvandet.

Strandingsindberetning dat. $22\frac{1}{5}$ 42. Søforklaring i Maribo d. $27\frac{1}{5}$ 42.

Kl. 7⁰⁰ befandt J. sig ca. 2 Sm. N Ø.t.N. $\frac{1}{2}$ N. af Vejrø. Vejret var klart og stille. Der blev sat Lodsflag, og Sejladsen fortsattes mod Lys- og Fløjtetønden NV. for Vejrø. Lystønden kom imidlertid ikke i Sigte; men en Stumptønde, som kom i Sigte Kl. 7³⁰, antoges udlagt paa Pladsen for Lys- og Fløjtetønden, hvorefter Kursen ændredes mod Anduvningsbøjen ved Staalby. Denne kom imidlertid heller ikke i Sigte; men da der kort efter saas en rød Prik, som antoges udlagt i Stedet for Anduvningsbøjen, og samtidig om Bb. en hvid Prik, styredes mellem disse, indtil J. Kl. 8⁰⁰ tog Grunden paa Skalø Staalgrund. D. $22\frac{1}{5}$ Kl. ca. 6²⁵ kom Skibet flot ved fremmed Hjælp, efter at en Del af Ladningen var lægtret.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes, at Farvandsafmærkningen var i Uorden.

159. M/Jt. **Johannes** af Aabenraa. 29 Reg. T. Br. Bygget 1906 af Eg. Paa Rejse fra Flensborg til Rudkøbing med Briketter.

Sprunget læk og forlist d. $9\frac{1}{5}$ 42 i Lillebælt.

Søforhør i Aabenraa d. $16\frac{1}{5}$ 42. Forlisanmeldelse dat. Aabenraa d. $12\frac{1}{9}$ 42.

Kl. ca. 9⁰⁰, da J. befandt sig ca. 3 Sm. misv. N.t.Ø. $\frac{3}{4}$ Ø. af Pols Rev Klokketønde, opdagedes det, at der trængte Vand ind igennem en Læk i Motorrummets Bb.s Side. Det forsøgtes at stoppe Vandets Indtrængen ved Hjælp af en Sæk, men dette mislykkedes paa Grund af det stærke Vandpres. Ca. 5 Minutter senere stod Vandet ca. 2 Fod over Dørken i Kahytten, og det besluttedes at forlade Skibet. Besætningen — 2 Mand — satte Baaden paa Vandet og gik kort efter i denne. Ca. 4 Minutter senere sank J. Kl. ca. 12⁰⁰ naaede Besætningen ind til Mommark.

Anm. Der kan intet oplyses om Aarsagen til, at Skibet sprang læk.

160. M/Gl. **John** af Marstal, 39 Reg. T. Br. Bygget 1893 af Eg. Paa Rejse fra Nakskov til København med Byg.

Grundstødt d. $\frac{8}{1}$ 42 ved Sjællands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{9}{1}$ 42. Søforhør i København d. $\frac{16}{1}$ 42.

Kl. ca. 11³⁰ passerede J. Bøgestrømstønden, hvorefter Kursen ændredes til N Ø.t.N. $\frac{3}{4}$ N. Kl. ca. 12¹⁵ blev Vejret usigtbart, hvorefter Farten mindskedes til Langsomt, og der loddedes jævnlige. Kl. ca. 12⁵⁵ loddedes 11 m Vand. Kl. ca. 13⁰⁰ tog Skibet Grunden paa Felskov Rev ca. 1 $\frac{1}{2}$ Skibslængde fra Land og blev staaende. D. $\frac{9}{1}$ Kl. ca. 11⁰⁰ kom J. flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes usigtbart Vejr i Forbindelse med Strømsætning.

161. S/S **Jolantha** af København, 714 Reg. T. Br. Bygget 1884 af Jern. Paa Rejse fra Bremen til Rønne med Cinders.

Kollideret d. $\frac{6}{5}$ 42 paa Bremerhafnen Red.

Søforklaring og Søforhør i Rønne d. $\frac{12}{5}$ 42.

Kl. ca. 10¹⁵, da J., der havde Lods om Bord, under en SV.-lig Kuling for stoppet Maskine drejede op mod Strømmen for at ankre, saas Trawler »Roland« af Bremen, der laa forude om Bb. og rettede Kompasser, dreje Stb. over tilsyneladende for at sejle foran om J. Da der syntes Fare for en Kollision, blev Maskinen beordret Fuld Kraft Bak, hvilket blev tilkendegivet ved 3 korte Toner med Dampfløjten; men umiddelbart efter, Kl. 10²⁰, tørnede R. med Stb.s Bov mod J.s Bb.s Bov. Ved Kollisionen led begge Skibe en Del Skade.

Anm. 1. Søforklaring fra R. foreligger ikke.

Anm. 2. Reichsoberseeamt i Hamburg har i en under $\frac{2}{10}$ 42 afsagt Kendelse stadfæstet en af Seeamt i Bremen under $\frac{9}{5}$ 42 afsagt Kendelse, hvorefter Kollisionen skyldes fejlagtig Bedømmelse af Situationen om Bord i begge Skibe og kunde være undgaaet, for saa vidt Maskinen om Bord i J. var blevet beordret Bak i rette Tid samt hvis man om Bord i R. i betimelig Tid havde foretaget hensigtsmæssige Maskinmanøvrer.

162. B/B **Juno** af København, 76 Reg. T. Br. Bygget 1923 af Staal. Paa Rejse fra København til Gøteborg med Lægtre.

Sunket efter Eksplosion d. $\frac{3}{11}$ 42 i Sundet; 1 Mand saaret.

Søforhør i København d. $\frac{6}{11}$ 42.

Kl. 14⁰⁰ ankrede J. med 3 Lægtre ca. 1 Sm. S. for Kronborg. Kl. 23³⁰ mærkedes en Eksplosion, og Dampen strømmede ud af Maskinrummet. Det forsøgtes forgæves at hive Ankret hjem og at kappe Kæden. Et Skib, der befandt sig i Nærheden, blev kaldt til Hjælp og forsøgte at slæbe J. ind mod Grunden, men da Vandet i Lasten stadig steg og Skibet begyndte at krænge over, blev Besætningen taget om Bord i det tilkaldte Skib. Kl. 0¹⁰ sank J. paa 10 m Vand paa 56°02'7 N. Brd. 12°37'6 Ø. Lgd. Det viste sig efter Eksplosionen, at J. var drevet N. efter fra Ankerpladsen. En Fyrbøder fik ved Eksplosionen forskellige Kvæstelser. J. er senere blevet hævet.

Anm. Ministeriet maa antage, at Eksplosionen skyldes Krigsaarsager.

163. Ff. **Jynna** af Lemvig, 19 Reg. T. Br. Bygget 1938 af Eg og Bøg. Paa Fiskeri i Nordsøen.

Forlist efter Eksplosion d. $\frac{18}{5}$ 42 i Nordsøen; 3 Omkomne.

Søforhør i Lemvig d. $\frac{8}{9}$ og $\frac{10}{9}$ 42.

Kl. ca. 15³⁰, da J. befandt sig paa 55°18' N. Brd. 8°15' Ø. Lgd. indtraf under Indhivning af Voddet en voldsom Eksplosion, hvorefter Fartøjet straks sank. En i Nærheden værende Kutter bjærgede en Mand af Besætningen, der ved Eksplosionen i kvæstet Tilstand var blevet slynget over Bord og som laa bevidstløs i Vandet, medens man intet saa til den øvrige Besætning.

Anm. 1. Ministeriet maa antage, at Eksplosionen skyldes Krigsaarsager.

Anm. 2. De omkomne er: Kristian Eriksen, Anders Kristian Mikkelsen begge af Lemvig samt Arthur Christian Poulsen af Harboøre.

164. M/Sk. **Jørga** af Hasle, 66 Reg. T. Br. Bygget 1908 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra København til Hadsund i Ballast.

Havareret d. $\frac{28}{10}$ 42 i Sundet.

Søforklaring og Søforhør i Rønne d. $\frac{18}{11}$ 42.

Kl. 19⁴⁵ passerede J., der sejlede for Sejl alene, under en SØ.-lig Brise med lavthængende Skyer Lappegrund F.S. og kom straks efter ind i tæt Taage. Kursen ændredes mod Ellekildehage. Kl. 20³⁰ skimtedes Blinket af Lystønden ved Gennemsejlingen i Netspærringen. Det forsøgtes at vende J.; men inden dette lykkedes, blev Skibet af Strømmen ført ind over Spærringen og blev hængende med Roret i Spærringen. D. $\frac{30}{10}$ om Morgenen kom J. flot ved Hjælp af en Torpedobaad, efter at Roret var løftet af. En Undersøgelse viste, at der var kommet en Wire i Skruen.

Anm. Ministeriet maa antage, at Havarierne skyldes usigtbart Vejr og Strømsætning.

165. S/S **Jørgen** af København, 843 Reg. T. Br. Bygget 1917 af Staal. Paa Rejse fra Gotenhafen til Fakse Ladeplads med Kul.

Grundstødt d. $\frac{18}{12}$ 42 ved Sjællands Ø.-Kyst. Søforhør i København d. $\frac{13}{2}$ 43.

D. $\frac{15}{12}$ Kl. 13³⁰ lettede J., der havde Lods om Bord, fra Fakse Ladeplads Red, og sejlede mod Nordmandshage for at lægtre noget af Ladningen, idet Skibet laa for dybt til at kunne passere Sejløbet D. $\frac{18}{12}$ Kl. 14⁰⁰, da der var lægtret ca. 350 Tons, og Vandstanden var 1 Fod over dagligt Vande, lettede J. med Lods om Bord og sejlede mod Fakse Ladeplads Havn. Kl. 14⁴⁵ tog Skibet Grunden ca. 200 m inden for 1-Kosten og blev staaende. Kl. 19¹³ kom J. flot, efter at der yderligere var lægtret noget af Ladningen. Da J. befandt

sig ca. 70 m uden for Fyret paa yderste Molehoved, tog Skibet paany Grunden og blev staaende. D. $19/12$ Kl. 8^{05} , efter at yderligere Lægtning havde fundet Sted og der var ført Wirer i Land, kom J. paany flot og blev hevet ind i Havnen.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Tilsanding i Sejløbet.

166. M/F Kalundborg af Kalundborg, 1359 Reg. T. Br. Bygget 1931 af Staal.

a) Paa Rejse fra Samsø til Kalundborg med Stykgods.

Kollideret d. $20/2$ 42 i Storebælt.

Søforklaring i Kalundborg d. $5/3$ 42.

Kl. ca. 13^{30} , da K. brød Rende i Isen for S/S »Bygdø« af Oslo, løb K. fast i Isen. Der blev straks afgivet 3 korte Toner med Sirenen, men umiddelbart efter tørnede B. med Stævnen mod K.s Agterende. Ved Kollisionen fik begge Skibe mindre ovenbords Skader.

Af den af B.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at da dette Skib Kl. ca. 13^{30} fulgte efter K., løb K. fast i Isen. Maskinen blev straks sat paa Fuld Kraft Bak, men umiddelbart efter skete Kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Aarsagen til Kollisionen fremgaar af det ovenfor anførte.

b) Paa Rejse fra Kalundborg til Aarhus med Passagerer og Stykgods.

Havareret ved Eksplosion d. $24/4$ 42 i Kalundborg Fjord.

Søforklaring og Søforhør i Kalundborg d. $2/5$ 42.

Kl. 12^{40} , da K. befandt sig ca. $2\frac{1}{2}$ Sm. 166° fra Revsnæs Fyr ved den fjerde Kost fra Gisseløre, skete en kraftig Eksplosion agten for Stb.s Laaring. De vandtætte Døre blev straks lukket og Redningsbaadene svunget ud. Ved Pejling konstateredes Vand i Maskinrummet. Ved Fløjtesignaler tilkaldtes 3 Skibe, som befandt sig i Nærheden. 2 af disse begyndte at bugseri K. mod Land, medens det 3. optog nogle af Passagererne, af hvilke flere var lettere saaret af Glassplinter. Senere kom flere Skibe til, deriblandt 2 Bjærgningsdampere, og Kl. ca. 14^{45} blev K. sat paa Grund ud for Kysthospitalet. En Dykkerundersøgelse viste, at en Søventil var beskadiget, og efter at denne var blevet midlertidig tætnet, kunde Skibet Kl. 20^{50} slæbes af Grunden og bugseres til Kalundborg. Ved Eksplosionen blev Skibet stærkt beskadiget.

Anm. Eksplosionen antages at skyldes Krigsaarsager.

167. Ff. Karen Marie af Thyborøn, 9 Reg. T. Br. Bygget 1913 af Eg og Fyr.

a) Paa Rejse fra Hvide Sande til Fiskeplads i Nordsøen.

Grundstødt d. $18/4$ 42 ved Jyllands V.-Kyst.

Søforklaring i Lemvig d. $8/5$ 42.

Kl. ca. 21^{30} , da K.M. under en V.-lig Kuling befandt sig N. for Hvide Sande ca. 600 m fra Land, sattes Kursen mod denne Havn. Kort efter blev det tæt Taage. Der styredes langs Landet, men Kl. ca. 23^{30} tog Fartøjet med Agterskibet Grunden ud for Nørre Lyngvig Fyr uden at blive staaende. Ved Grundstødningen blev Roret slaaet bort, hvorfor K. M. blev opankret for Natten. D. $19/4$ Kl. 8^{00} blev Fartøjet af en anden Fiskekutter bugseret ind til Hvide Sande.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes usigtbart Vejr.

b) Paa Fiskeri i Nordsøen.

Kollideret d. $25/4$ 42 i Nordsøen.

Søforklaring i Lemvig d. $8/5$ 42.

Kl. ca. 6^{30} , da K.M. i stille, klart Vejr befandt sig paa Fiskeri ud for Hvide Sande, opdagedes det, at Ff. »Vinterflid«, der befandt sig ca. $1/2$ Sm. fra K. M., havde sat sit Vod over dette Fartøjs Garn. K. M. blev sejlet hen mod V., og da Afstanden imellem Fartøjerne var ca. 80 m, blev der slækket paa Motoren. Da der derefter skulde bakkes, svigtede Motoren, og K.M. tørnede med Stævnen mod V.s Stb.s Side, hvorved K. M. brækkede Stævnen og fik et Bord beskadiget.

Af den af V.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at dette Skib Kl. ca. 6^{00} befandt sig paa Fiskeri ud for Hvide Sande, da det opdagedes, at Voddet var blevet sat over Fiskegrejer fra et andet Fartøj. Vodtøvet blev derfor halet ind. Noget senere kom K. M., over hvis Grejer V.s Vod var sat, ned mod V. og sejlede rundt om dette Fartøj, hvorefter K. M. vendte, og umiddelbart efter tørnede K. M. med Stævnen mod V.s Stb.s Side, hvorved flere Støtter knækkede.

Anm. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes, at K. M.s Motor svigtede.

168. Ff. Karmel af Esbjerg, 20 Reg. T. Br. Bygget 1917 af Eg, Bog og Fyr. Paa Rejse fra Esbjerg til Fiskeplads i Nordsøen.

Kollideret d. $15/8$ 42 i Nordsøen.

Søforhør i Esbjerg d. $3/9$ 42.

Kl. ca. 1^{15} , da K. i diset Vejr befandt sig ca. 60 Sm. V.t.N. af Graadyb styrende efter Ff. »Vita« af Esbjerg, gik en Mand af Besætningen fra Lukafet til Motorrummet med en tændt Flagermuslampe for at efterse Motoren. Kl. ca. 1^{25} saas V.s Sejl og Agterlanterne tæt forude om Stb., hvorfor Roret blev lagt haardt Bb., men umiddelbart efter tørnede K. med Stævnen mod V. midtskibs om Bb., hvorved dette Skib fik en ca. 2 m lang Læk og begyndte at synke. V.s Besætning blev derefter taget om Bord i K.

Af den af V.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at da dette Skib Kl. ca. 1^{25} styrede foran K. paa Vej til Fiskeplads, saas en Lanterne blive svinget frem og tilbage om Bord i K. Motoren blev straks sat paa Langsomt Og Kutteren drejet ned mod K. Motoren blev atter sat paa Fuld Kraft Frem, men pludselig saas K. om Bb. Da en Kollision syntes uundgaelig, blev Roret lagt haardt Stb. samtidig med, at der sattes mere Kart paa Motoren, men umiddelbart efter skete Kollisionen som ovenfor anført. I Skibets Pram forlod Besætningen, ialt 4 Mand, V., der sank paa 47 m Vand.

Anm. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes, dels at man om Bord i V. mente at se et Signal fra K. og dels den Omstændighed, at Bedstemanden i K., da han overtog Roret, undlod at undersøge, hvor V. befandt sig.

169. M/Gl. **Kastor** af Kalundborg, 59 Reg. T. Br. Bygget 1896 af Eg. Paa Rejse fra Nysted til Skive med Byg.

Havareret d. $\frac{5}{12}$ 42 i Ballen Havn.

Søforklaring i Grenaa d. $\frac{12}{12}$ 42.

Kl. 9⁰⁰, under Manøvrering for at komme ud af Havnen, blev Motoren sat paa Frem, men herunder tørnede Motoren om og gik den forkerte Vej rundt, hvorfor Skibet bakkede ind i Kajen og fik en Del lettere ovenbords Skader.

Anm. Aarsagen til Havariet fremgaar af det ovenfor anførte.

170. S/S **Katholm** af Aalborg, 1510 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal. Paa Rejse fra Esbjerg til Vlaardingen i Ballast.

Kollideret d. $\frac{20}{4}$ 42 paa Maas.

Søforklaring i Rotterdam d. $\frac{23}{4}$ 42. Søforhør i Frederikshavn d. $\frac{9}{5}$ og i Korsør d. $\frac{20}{5}$ 42.

Se Nr. 154.

171. S/S **Kejserinde Dagmar** af København, 1599 Reg. T. Br. Bygget 1905 af Staal.

a) Paa Rejse fra Gotenhafen til København med Kul.

Kollideret d. $\frac{2}{4}$ 42 i Danzig Bugt.

Søforhør i København d. $\frac{15}{4}$ 42 og d. $\frac{12}{5}$ 42.

Se Nr. 80.

b) Paa Rejse fra Karskär til Aalborg med Kiskaske.

Grundstødt d. $\frac{10}{12}$ 42 ved Sveriges Ø.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Aalborg d. $\frac{7}{1}$ 43.

Kl. 2⁴⁰ skiftede K. D. Lods ved Öregrunds Red. Vejret var regndiset, og Fyret Käringön kunde kun svagt skimtes i Kikkert. Kl. 2⁵⁵ blev Maskinen beordret Halv Kraft Frem. Kl. 3⁵⁵ passeredes Fyret Käringön, og da Sigbarheden var bedre nu, blev Maskinen beordret Fuld Kraft Frem. Kl. 4²⁵ passeredes Tolvöregunds Fyr, hvorfra der blev styret SØ.t.Ø. Denne Kurs bibeholdtes, indtil Skibet kom ind i Fyret Jössans hvide Vinkel, hvorefter Kursen ændredes Bb. over, og der styredes i det nævnte Fyrs hvide Vinkel. Da Väßerö antoges at være passeret, ændredes Kursen yderligere Bb. over, saaledes at Fyret Jössan saas om Stb., og der styredes dev. Ø.t.S. $\frac{1}{2}$ S. Denne Kurs bibeholdtes i 10 Minutter, og da K. D. derefter nærmede sig Jössan Fyr, blev Roret Kl. ca. 4⁵⁰ lagt Bb. og umiddelbart efter haardt Bb. for at fremskynde Drejningen. Skibet drejede imidlertid meget langsomt og tørnede umiddelbart efter med Stb.s Side mod Skæret Kofotens N.-Side uden at blive staaende. Da K. D. ved Grundstødningen var blevet læk, blev Redningsbaadene gjort klar, og Skibet blev lagt paa modsat Kurs for at søge tilbage til Öregrund. Da Vandet trods stadig Pumpning vedblev at stige i Skibet og der syntes Fare for, at Skibet skulde synke, besluttedes; det at sætte Skibet paa Grund. Under Forsøg paa at sejle ind til Tolvöregrund tørnede Forskibet Kl. ca. 7⁰⁰ mod en Sten. Stb.s Anker blev stukket ud uden at tage Bund, og K. D. drev derefter med Ankeret ude. Da Ankeret lidt senere fik Hold, svingede Skibet rundt og tørnede med Agterenden om Bb. mod et Undervandsskær. Ved Daggry blev Ankeret hevet ind, og K. D. sejlet ind til Tolvöregrund, hvor Wirer førtes i Land, og Skibet blev hevet ind paa Grund, hvor Forskibet sank. D. $\frac{24}{12}$ kom K. D. flot ved Hjælp af 2 Bjærgningsdampere, efter at en Del af Ladningen var opløst.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes usigtbart Vejr i Forbindelse med den Omstændighed, at Ordren Kl. ca. 4⁶⁰ til at dreje til Bb. blev givet for sent.

172. S/S **Kentucky** af København, 2136 Reg. T. Br. Bygget 1905 af Staal. Paa Rejse fra København til Skien i Ballast.

Grundstødt d. $\frac{16}{10}$ 42 ved Sveriges V.-Kyst.

Søforklaring i Göteborg d. $\frac{23}{10}$ og i Køge d. $\frac{18}{12}$ 42.

Kl. 5⁴⁰, da K., der havde Lods om Bord, laa til Ankers ved Valö i 12 m Vand for 60 Favne Kæde paa Stb.s Anker og 45 Favne paa Bb.s Anker, sprang Vinden fra SV. til VNV. og friskede samtidig til Storm. Inden Skibet var drejet vindret, begyndte det at drive, og Maskinen blev gjort klar. Kl. 6⁰⁰ var Maskinen klar, og da Agterenden var kun ca. 60 m fra Valö Knapp, blev der hevet ind paa Ankrene. Under Indhivningen viste det sig, at Kæderne var kommet uklare af hinanden, og da Indhivningen derfor maatte foregaa langsomt, drev K. ind paa Skærene med Bb.s Side af Stævnen, Da Ankrene var hevet ind, forsøgte det at manøvrere klar af Skærene; men Kl. 6³⁸ tog K. Grunden og blev staaende. Kl. 13¹⁵ kom Skibet flot ved Hjælp af 2 Bjærgningsdampere.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Vejrforholdene.

173. M/Gl. **Kirsten** af Nysted, 73 Reg. T. Br. Bygget 1907 af Staal. Paa Rejse fra Nysted til København med Byg.

Grundstødt d. $\frac{5}{12}$ 42 i Smaalandsfarvandet.

Søforhør i København d. $\frac{10}{12}$ 42.

Kl. 11³⁰ passerede K. under en S.-lig Kuling Masnedundsbroen, og der fortsattes gennem den afmærkede Rende. Kl. 11⁴⁵ tog Skibet Grunden paa N.-Siden af Masnedø Flak og blev staaende. Kl. 20⁴⁵ kom K. flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes, at der ikke er navigeret med tilstrækkelig Omhu.

174. M/Gl. **Kjeld** af Hirtshals, 36 Reg. T. Br. Bygget 1903 af Eg. Paa Rejse fra Halmstad til København med Træ.

Strandet og forlist d. $\frac{31}{8}$ 42 ved Sjællands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{31}{8}$ 42. Søforhør i København d. $\frac{4}{9}$ 42.

Kl. 1⁴⁵ passerede K. under en ØNØ-lig Kuling Ven. Kl. ca. 3⁰⁰ mærkedes et stærkt Stød i Skibet, og en Undersøgelse viste, at Skibet var læk. Kort efter var Skibet vandfvldt og lagde sig haardt over paa Stb.s Side. Kl. ca. 4⁰⁰, da Dækslasten havde revet sig løs og Søerne brød ind over Skibet, gik Besætningen, 2 Mand, i Skibets Jolle og roede i Land. Kl. ca. 8⁰⁰ strandede K. 1^{1/2} Sm. N. for Vedbæk.

Anm. Ministeriet maa antage, at Forliset skyldes Vejrforholdene.

175. M/Sk. Klara Marie af Rønne, 34 Reg. T. Br. Bygget 1884 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Swine-münde til Nekso i Ballast.

Kollideret d. 1^{1/5} 42 i Østersøen.

Søforklaring og Søforhør i Rønne d. 1^{3/5} 42. Søforhør i Rønne d. 2^{7/8} 42 og i Nekso d. 1^{4/1} 43.

Om Bord i K. M. har man ikke paa Rejsen mærket nogen Kollision.

Af en af Besætningen paa Ff. »Lusina« af Hundested afgiven Forklaring fremgaar, at da dette Fartøj Kl. 7⁰⁰ i stille, klart Vejr laa opankret ca. 6 Sm. SV. af Dueodde Fyr, saas et Motorfartøj, der senere viste sig at være M/Sk. »Klara Marie« af Rønne, med Kurs mod L. Da K. M. ikke syntes at ville vige, forsøgte det ved forskellig Støj at henlede Opmærksomheden paa L., og da dette ikke lykkedes, blev der hevet ind paa Ankerkæden, men umiddelbart efter tørnede K. M. mod L.s Agterende, hvorved L. led lettere ovenbords Skade.

Anm. 1. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes, at der ikke i K. M. er holdt behørigt Udkig.

Anm. 2. K. M.s Bedstemand, der havde Vagten, er idømt en Statskassen tilfaldende Bøde af 300 Kr. for Overtrædelse af Sømandslovens § 84.

176. S/S Koldinghus af Aalborg, 674 Reg. T. Br. Bygget 1912 af Staal. Paa Rejse fra Aalborg til København med Stykgods.

Sunket efter Eksplosion d. 1^{4/8} 42 i Kattegat; 8 Mand kommet til Skade.

Søforhør i København d. 1^{8/8} 42.

Kl. 21⁵⁵, da K. befandt sig paa 56°47'5 N. og 10°53'5 Ø. mærkedes en voldsom Eksplosion under Agterskibet, og Skibet begyndte straks at synke. Besætningen, ialt 18 Mand, hvoraf 8 var blevet saaret ved Eksplosionen, forlod Skibet i en Redningsbaad og to Flaader og blev kort efter reddet af et forbipasserende Skib. K. er senere blevet hævet.

Anm. Ministeriet maa antage, at Eksplosionen skyldes Krigsaarsager.

177. Ff. Korea af Skagen, 36 Reg. T. Br. Bygget 1938 af Eg, Bøg og Fyr.

Brand om Bord d. 2^{2/2} 42 i Hirtshals Havn.

Søforhør i Frederikshavn d. 2^{3/3} 42.

Kl. ca. 15⁰⁰, da en Mand af Besætningen kom om Bord i K., opdagedes det, at der var udbrudt Ild i Skoddet agten for Kabysen. Brandvæsenet blev straks alarmeret, og der kastedes Vand ned gennem et Hul, der var brændt i Dækket over Kabysen. I Løbet af kort Tid var man Herre over Ilden.

Anm. Ministeriet maa antage, at Branden skyldes, at en Eternitplade, der var anbragt paa Træskoddet tæt agten for Ildovnen, var revnet, hvorved Træværket i Skoddet efterhaanden er dekomponeret.

178. Ff. Kristine af Thyborøn, 29 Reg. T. Br. Bygget 1941 af Eg, Bøg og Fyr. Paa Fiskeri i Nordsoen.

Havareret ved Flyverangreb d. 2^{9/4} 42 i Nordsoen.

Søforklaring og Søforhør i Lemvig d. 5^{/5} 42.

Kl. ca. 20⁰⁰, da K. befandt sig ca. 85 Sm. V. 1^{1/2}N. af Thyborøn, blev Fartøjet angrebet af en Flyvemaskine, der fra lav Højde beskød Dækket med Maskingevær. Ved Angrebet blev Dækket og Styrehuset gennemhullet af talrige Projektiler, og 1 Mand, der laa i sin Køje, blev lettere saaret i det ene Ben.

179. S/S Kristine af København, 39 Reg. T. Br. Bygget 1899 af Staal. Paa Rejse fra Fredericia til Odense.

Forlist efter Eksplosion d. 1^{1/12} 42 i Kattegat: 4 Omkomne.

Strandingsindberetning dat. 1^{7/12} 42. Søforhør i København d. 1^{6/12} 42. Forlisansmeldelse dat. København d. 1^{5/1} 43.

Kl. 13¹², da K., der havde en Lægter paa Slæb, befandt sig 2,2 Sm. retv. N.23°V. af Enebærodde, indtraf en voldsom Eksplosion, hvorefter K. hurtigt sank i 7—8 m Vand. Besætningen, der bestod af 4 Mand, omkom.

Anm. 1. De omkomne er: Skibsføret Hans Christian Christoffersen af Grenaa, Styrmand Christian Nielsen Opstrup Sørensen af Nørresundby, Maskinmester Henrik Kristjan Kristiansen af København og Fyrbøder Karl M. Jensen af Aalborg.

Anm. 2. Ministeriet maa antage, at Eksplosionen skyldes Krigsaarsager.

180. M/S Lalandia af København, 4913 Reg. T. Br. Bygget 1927 af Staal.

En Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. 2^{5/8} 42 i København.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. 2^{6/8} 42.

Kl. 10¹⁵ blev en Mand sendt ned paa Spardækket for at hente en Bænk. Herunder traadte han ud paa Spardækslugen, hvor 3 Luggedæksler var aftaget, og styrtede ned i Underlasten, idet han ikke bemærkede de aftagne Luggedæksler. I en tilkaldt Ambulance blev den tilskadekomne ført paa Hospitalet.

Anm. Aarsagen til Ulykkes fremgaar af det ovenfor anførte.

181. Ff. Laura af Marstal, 10 Reg. T. Br. Bygget af Træ. Paa Fiskeri i Østersøen.

Forlist efter Eksplosion d. $\frac{9}{1}$ 42 i Østersøen; 2 Omkomne.

Søforhør i Ærøskøbing d. $\frac{14}{1}$ 42.

Kl. 6^{30} afsejlede L. sammen med en anden Kutter fra Marstal paa Fiskeri. Det blæste en SSØ-lig Kuling. Kl. ca. 8^{30} , da Fartøjerne befandt sig paa ca. $54^{\circ}47'6''$ N. $10^{\circ}19'3''$ Ø., hørte Besætningen paa den anden Kutter et dumpt Drøn. Samtidig saas en ca. 30—40 m høj Vandsøjle i Retning mod L., der var forsvundet. Besætningen fra L. blev forgæves eftersøgt i ca. 2 Timer.

Anm. 1. Ministeriet maa antage, at Eksplosionen skyldes Krigsaarsager.

Anm. 2. De omkomne er: Fiskerne Hans Hansen og Henrik Hansen, begge af Marstal.

182. Ff. Leif Brun af Skagen, 23 Reg. T. Br. Bygget 1935 af Eg og Fyr. Paa Fiskeri i Skagerak.

Motoren havareret d. $\frac{3}{3}$; grundstødt d. $\frac{11}{3}$ 42 i Skagerak.

Søforklaring og Søforhør i Frederikshavn d. $\frac{23}{3}$ 42.

Da L. B. befandt sig 11 Sm. NNV. af Skagen, tønnede Skruen mod en Isblok, hvorved det ene Skrueblad knækkede. Der fortsattes med Fiskeri, og ca. 45 Minutter efter sattes Kursen mod Hirtshals. Efter en Times Sejlads gik Motoren i Staa, og da det ikke lykkedes at faa den i Gang igen, fortsattes for Sejl alene. Kort efter revnede Fokken, og da Vinden var frisket til ØNØ-lig Storm, sattes Nødflag, ligesom der senere afbrændtes Nødblus. D. $\frac{4}{3}$ Kl. 3^{00} blev det Snestorm, og Kl. 15^{00} saas Rubjerg Knude og Grønhøj. D. $\frac{5}{5}$ Kl. 15^{00} sattes et spidst Storsejl op som Fok, og Kursen blev sat mod Hanstholm. Kl. 22^{00} , da Vinden var frisket, blev Sejlet atter bjærget. D. $\frac{7}{3}$ om Morgenen, da Vinden var løjet af og gaaet om i Syd, sattes atter Sejl. Kl. 12^{00} lykkedes det at starte Motoren, men Kl. 12^{45} stoppede den igen. Kl. 15^{00} passeredes Klitmøller. Da L. B. var i Nærheden af Hanstholm, og Vinden var frisket til NV-lig Kuling, forsøgtes det at komme i Læ af Molen, og da dette ikke lykkedes, ankredes for begge Ankre. Da Vinden friskede, og Fartøjet drev, kappedes begge Ankre, og der holdtes udefter med Kurs NØ. D. $\frac{9}{3}$ om Morgenen passeredes Bulbjerg, og Kl. 11^{00} kom en Redningsbaad til Assistance. Kl. 17^{30} ankom L. B. under Bugsering til Hirtshals. D. $\frac{11}{3}$ blev L. B., der var under Bugsering fra Hirtshals til Skagen, sat paa Grund af Isen paa S.-Siden af Grenen. D. $\frac{13}{3}$ kom Fartøjet flot ved fremmed Hjælp. Kl. 16^{00} ankom L. B. til Skagen.

Anm. Aarsagen til Havariet fremgaar af det ovenfor anførte.

183. S/S Lica Mærsk af Aalborg, 2480 Reg. T. Br. Bygget 1927 af Staal. Paa Rejse fra København til Rotterdam i Ballast.

Havareret ved Flyverangreb d. $\frac{30}{6}$ 42 i Nordsøen; søgt Nødhavn.

Søforklaring i Rotterdam d. $\frac{23}{6}$ 42. Søforhør i Aarhus d. $\frac{13}{7}$ 42.

Kl. 0^{58} , da L. M., der havde tysk Ledsageofficer om Bord, befandt sig ud for Hollands Nordkyst, blev Skibet angrebet af Flyvemaskiner, der nedkastede Bomber, af hvilke 9 ramte Agterskibet. Ved den første Eksplosion blev Maskinen stoppet og derefter beordret Fuld Kraft Frem; men da Lyset i Skibet ved de paafølgende Eksplosioner gik ud og Damp strømmede ud af flere sprængte Dampror, blev Maskinen stoppet ved Hjælp af Hurtiglukkeren. Efter Ventilering af Maskinrummet blev Maskinen noget senere beordret Fuld Kraft Frem, og Kursen blev sat mod Borkum. Ved Eksplosionerne fik L. M. Stb.s Side, Dæk og Mellemdæk ud for 4-Lugen, Centerskod, Maskinskod, Tunnel og Stb.s Side af 6-Tanken gennemhullet og Agterkant af Midtskibshuset, Spil, Dampledning, Spuleledning, Rorledning og Bomme paa Agterdækket samt Stb.s Redningsbaad, Klapbaad og en Redningsflaade stærkt beskadiget. Endvidere blev flere Dampventiler og den elektriske Installation i Maskinen ødelagt, 3 Mellemaksellejer, Lysmotorens Svinghjul og Damplysmaskinens Gliderstang, Ekscentrik og Regulator havareret, og Skibet blev læk i Tunnellen. Desuden opstod mange mindre Skader overalt i Skibet. Kl. 10^{30} ankrede L.M. op paa Emden Red.

Anm. Aarsagen til Havariet fremgaar af det ovenfor anførte.

184. S/S Lilleborg af København, 1452 Reg. T. Br. Bygget 1916 af Staal.

a) Paa Rejse fra Oxeløsund til tysk Nordsøhavn med Erts.

Kollideret d. $\frac{7}{8}$ 42 i Østersøen.

Søforklaring og Søforhør i Odense d. $\frac{31}{8}$ 42.

Kl. ca. 10^{30} , da L., der sejlede i svensk Konvoj, befandt sig 4 Sm. Ø. for Tornö med Maskinen gaende Fuld Kraft Frem, løb Minestrygeren »Bremön« efter at have afgivet en Ordre til L. og det Skib, der sejlede efter L. i Konvojen, agten om L. for at dreje ud til Bb. af dette Skib. Derved tønnede B. med Stævnen haardt mod L.s Hæk, der blev en Del beskadiget.

Anm. Søforklaring fra B. foreligger ikke.

b) Paa Rejse fra Brunsbüttel til Bremen i Ballast.

Kollideret d. $\frac{21}{8}$ 42 paa Floden Weser.

Søforklaring i Bremen d. $\frac{25}{8}$ 42. Søforklaring og Søforhør i Odense d. $\frac{31}{8}$ 42.

Kl. 14^{40} skiftedes Lods ved Bremerhaven. Kl. 14^{47} , da L. befandt sig i Nærheden af Bøje »H« og rundede denne, saas forude ca. 3 Str. om Bb. et modgaaende Skib, der syntes at styre en Kurs parallel med L.s Kurs. Pludselig syntes det andet Skib, der senere viste sig at være M/Tj. »Ambulant« af Osterhauderfehn, dreje haardt Bb. over. Fra L. blev der straks afgivet 1 kort Tone med Dampfløjten, og Skibet blev holdt i Stb.s Side af Farvandet. Da der fra A. ikke hørtes noget Svar paa det afgivne Signal, blev dette gentaget, samtidig med at Maskinen blev stoppet, og da der syntes Fare for en Kollision, blev Maskinen umiddelbart efter kastet Fuld Kraft Bak, hvilket blev tilkendegivet ved 3 korte Toner med Dampfløjten. Bb.s Anker blev stukket i Bund, men Kl. 14^{50} tønnede L.s Stævn mod A.s Stb.s Laaring ca. $1\frac{1}{2}$ m fra Hækken.

Anm. Søforklaring fra A. foreligger ikke.

185. M/Jt. Lina Høge af Marstal, 60 Reg. T. Br. Bygget 1897 af Eg.

Kollideret d. $\frac{21}{10}$ 42 i Aarhus.

Søforhør i Aarhus d. $\frac{23}{10}$ 42.

Kl. ca. 10⁰⁰, da L. H. under en SØ-lig Storm med stoppet Maskine befandt sig ud for Kajplads 122 i Bassin IV, passerede et modgaaende, tysk Marineskib — M 341 — forbi med Kurs imod Bassin III. Medens L. H., der skulde lægge til med Stb.s Side ved Kajplads 123 i Bassin III, kort efter var ved at svaje rundt, hørtes 3 korte Toner fra M 341. Lidt senere, da L. H. laa stoppet ud for Kajplads 123 med Stævnen i en Afstand af $\frac{1}{2}$ m fra Kajen, kom M 341 drivende ned imod L. H. og tærnede med Stævnen imod L. H.s Bb.s Bov. Herved blev L. H. presset ind imod Kajen og fik forskellig Skade paa Støtter, Svineryg og Stag i Forskibet.

Anm. Søforklaring fra M 341 foreligger ikke.

186. M/Gl. **Lis** af Marstal, 116 Reg. T. Br. Bygget 1913 af Staal. Paa Rejse fra Hobro til Nakskov med tomme Jerntromler.

Grundstødt d. $\frac{28}{8}$ 42 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{29}{8}$ 42. Søforklaring i Grenaa d. $\frac{31}{8}$ 42.

Kl. 20³⁰ befandt L. sig ca. 1 Sm. S.t.Ø. af Fornæs Fyr med Kurs mod Grenaa. Da Fyrene ved Grenaa Havn paa Grund af Dis ikke kunde ses, blev Motoren, der havde gaaet Fuld Kraft Frem, sat paa Langsomt Frem, og der styredes SV. $\frac{1}{2}$ V. Kort efter varskoede Udkigsmanden en hvid 2-Kost ret forude, der blev antaget for den røde 2-Kost paa Kalkgrunden, men senere viste sig at være en drivende Bøje. Roret blev lagt haardt Stb., og Motoren blev stoppet; men umiddelbart efter tog L. Grunden ca. 1 Sm. SV. for Fornæs Fyr og blev staaende. D. $\frac{29}{8}$ kom Skibet flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes usigtbart Vejr.

187. M/Sk. **Lisbeth** af Vejle, 58 Reg. T. Br. Bygget 1906 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Kristinehamn til Vejle med Træ.

Grundstødt d. $\frac{8}{8}$ 42 i Väneren.

Søforklaring og Søforhør i Vejle d. $\frac{31}{8}$ 42.

Kl. 16³⁰ afsejlede L. i klart Vejr fra Kristinehamn. Kl. ca. 17¹⁰, da Skibet befandt sig i Valøund, tog det Grunden mellem Sundbo og Överås og blev staaende. Efter Grundstødningen viste det sig, at den Ø.-lige Bøje mellem Sundbo og Överås, der skulde være rødmalet, var hvid. D. $\frac{12}{8}$ kom L. flot, efter at en Del af Ladningen var lægtret.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Fejl ved Farvandsafmærkningen.

188. S/S **Lise** af København, 1247 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal. Paa Rejse fra Nordenham til København med Kul.

Forlist efter Eksplosion d. $\frac{7}{8}$ 42 i Nordsøen.

Søforhør i København d. $\frac{11}{8}$ 42.

Kl. 16⁴⁰, da L., der havde Lods om Bord og sejlede efter dennes Anvisninger, mellem Bremerhaven og Cuxhaven styrede en N.-lig Kurs og netop havde passeret 60 m V. om en Bøje mærket »Nr. 9«, indtraf en voldsom Eksplosion, som rystede Skibet stærkt. Maskinen stoppede straks, og L., der var blevet læk, begyndte at synke. Besætningen gik i Redningsbaadene og blev senere bjærget af et Skib, der befandt sig i Nærheden. Kl. 17¹⁵ sank L. i ca. 24 m Vand.

Anm. Ministeriet maa antage, at Forliset skyldes Krigsaarsager.

189. S/S **Lotta** af Esbjerg, 1858 Reg. T. Br. Bygget 1938 af Staal. Paa Rejse fra Baltimore til Chile.

Torpederet og sunket d. $\frac{13}{3}$ 42 ved Amerikas Ø.-Kyst.

Forlisanmeldelse dat. København d. $\frac{4}{9}$ 42.

Ifølge en til Udenrigsministeriet indgaaet Meddelelse er L., der sejlede under chilensk Flag med Navnet »Tolten«, torpederet d. $\frac{13}{3}$ i Nærheden af Barnegat Point. Der var ingen danske Søfolk om Bord.

190. S/S **Lotte** af København, 1420 Reg. T. Br. Bygget 1906 af Staal.

a) Paa Rejse fra Delfzijl til Aalborg med Kul.

Grundstødt d. $\frac{13}{1}$ 42 ved Samsøs S.-Kyst; søgt Nødhavn.

Strandingsindberetning dat. $\frac{19}{1}$ 42. Søforklaring og Søforhør i Helsingør d. $\frac{28}{1}$ 42.

Kl. 19⁰⁵, da L. efter Bestikket befandt sig paa 56 45'4 N. Brd. 10 29' Ø. Lgd., ændredes Kursen til misv. Ø.t.S., Afdrift $\frac{1}{2}$ Streg nordefter. Vestborg Fyr var i Sigte om Bb., og Røsnæs Puller Fyrs klare Vinkel havdes $\frac{3}{4}$ Streg om Bb. Kl. ca. 19¹⁵ forsvandt Røsnæs Puller Fyr af Sigte i en Snebyge. Kl. ca. 19²⁵ besluttedes det at ændre Kursen 1 Streg sydefter, og Roret blev lagt Stb.; men umiddelbart efter tog Skibet Grunden paa Landgrunden ca. 500 m Ø. for Vestborg Fyr og blev staaende. D. $\frac{16}{1}$ Kl. 23³⁰ kom L. flot ved Hjælp af 2 Bjærgningsdampere, efter at en Del af Ladningen var blevet lægtret. Ved Grundstødningen fik L. Skruen havareret. Skibet blev bugseret til Kalundborg Fjord for Dykkerundersøgelse og derpaa til Tuborg Havn for Udlosning.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes at de givne Sejlansvisninger ikke blev fulgt.

b) Brand om Bord d. $\frac{7-13}{9}$ 42 i Stettin.

Søforklaring i Helsingør d. $\frac{29}{9}$ 42.

D. $\frac{7}{9}$ Kl. ca. 21⁴⁰ medens L. lastede Brunkulsbriketter, opdagedes Røg fra 2-Lasten. Indladningen blev straks stoppet og Lugen tildækket. D. $\frac{8}{9}$ Kl. ca. 9⁰⁰ aabnedes Lugen, og da der viste sig stærk Røg og Varmeudvikling, blev Brandvæsenet alarmeret. Kl. ca. 9³⁰ paabegyndtes Losning af Ladningen i 2-Lugen samtidig med, at der sprøjtedes Vand i Lasten. Kl. ca. 18³⁰ opdagedes Ild i Dækslasten over 1-Lugen, hvorefter Losning af Dækslasten paabegyndtes. d. $\frac{9}{9}$ Kl. 9³⁰ var Ilden i Forskibet slukket. D. $\frac{11}{9}$ om

Eftermiddagen opdagedes Røg fra 3-Lugen, og en Del af Ladningen opløstes, indtil Ilden var slukket. D. $13/9$ blussede Ilden i 3-Lugen op paany, hvorefter den slukkedes med Vand fra Skibets Pumper. Ved Branden fik L. Pladerne i Tunnellen, flere Luggedæksler, Skærstokke og Presseninger beskadiget. Endvidere opstod en Del Skade paa Agterdækket og i Lastrummene agter som Følge af den hurtige Losning af Dæksladning og en Del Rumladning for at holde Skibet paa ret Køl under Slukningsarbejdet.

Anm. Aarsagen til Brandenes Opstaaen er ikke opklaret.

191. Ff. **Lusina** af Hundested, ca. 10 Reg. T. Br. Paa Fiskeri i Østersøen.

Paasejlet d. $11/5$ 42 i Østersøen.

Søforklaring og Søforhør i Rønne d. $13/5$ 42.

Se Nr. 175.

192. Ff. **Maagen** af Ringkøbing, 10 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Aarhus til Hvide Sande.

Grundstødt d. $19/4$ 42 i Limfjorden.

Søforhør i Esbjerg d. $14/8$ 42.

Om Eftermiddagen under en Ø.-lig Kuling saas Oddesundbroen forude. Det forsøgtes at sejle ind til Havnen ved Oddesund N., men paa Grund af Mørke kunde Havneindløbet ikke ses. Det besluttedes at sejle tilbage ud i Strømmen og ankre, hvorfor Roret blev lagt Stb., men kort efter tog Skibet Grunden paa Grisetaa-Odden og blev staaende. Det forsøgtes ved Udsætning af Varpanker og Manøvrer med Motoren at faa M. af Grunden. Skibet kom senere flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Ukendskab til Farvandet i Forbindelse med Vejrforholdene.

193. M/B **Maagen** af Silkeborg, 19 Reg. T. Br. Paa Udflugtstur paa Silkeborgsøen med Passagerer.

Kollideret d. $6/9$ 42.

Politirapport dat. $6/9$ 42.

Kl. ca. 1^{00} , da M. befandt sig ved Remstrup Aa, saas forude i en Afstand af 25—30 m en Robaad. Roret blev lagt Bb., men Baaden syntes at sejle i samme Retning som M., hvorfor Motoren blev sat paa Fuld Kraft Bak, men umiddelbart efter tømte M. mod Robaadens, hvorved den ene af de to ombordværende faldt i Vandet. Den overbordfaldne blev reddet af M.

Af den af Baadens Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at da dette Fartøj Kl. ca. 1^{00} befandt sig ved Remstrup Aa i Færd med at fiske, hørtes Grammofonmusik, og kort efter saas M. i en Afstand af ca. 20 Fv. med Kurs mod Baaden. Ankret blev hevet hjem, og det forsøgtes at stage Baaden ind mod Land, men umiddelbart efter skete Kollisionen som ovenfor anført.

Anm. 1. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes, at M.s Manøvrer ikke blev tilkendegivet ved Signal med Sirenen i Forbindelse med den Omstændighed, at de to Fartøjer ikke førte Navigationslys.

Anm. 2. M.s Fører har d. $16/5$ 43 ved Silkeborg Købstads Ret vedtaget en Statskassen tilfaldende Bøde af 100 Kr. for Overtrædelse af Art. 7, 1. Stk., Pkt. a og b, jfr. Art. 29, samt Art. 28 i de internationale Søvejsregler, og Robaadens Fører har ved samme Ret vedtaget en Bøde af 20 Kr. for Overtrædelse af samme Reglers Art. 9 g, jfr. Art. 29.

194. M/Gl. **Magda** af Marstal, 70 Reg. T. Br. Bygget 1901 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Haderslev til Nakskov med Rug.

Tørnet Undervandshindring d. $3/10$ 42 i Farvandet S. for Fyn.

Søforhør i Nakskov d. $24/11$ 42.

Kl. 18^{15} , da M., der havde et Dybgaende af $8\frac{1}{2}$ Fod, befandt sig ca. 200 m SV. for Halmprikken paa Svømmø Laargrund, mærkedes et kraftigt Stød i Skibet. Ved en senere Doksætning viste det sig, at M. havde faaet Bundskade.

Anm. Ministeriet maa antage, at M. har tørnet en drivende Genstand.

195. S/S **Margrethe** af Aalborg, 2465 Reg. T. Br. Bygget 1914 af Staal. Paa Rejse fra Vasa til Frederikshavn.

Kollideret d. $23/1$ 42 i den botniske Bugt.

Søforhør i København d. $11/5$ 42.

Kl. 12^{40} , da M., der sejlede i finsk Isbryderkonvoj, laa stille i Isen, blev tysk S/S »Oldenburg« af Isen presset ind mod M.s Stb.s Side, hvorved Spildæk, Gelænder og Skanseklædning blev beskadiget.

Anm. Søforklaring fra O. foreligger ikke.

196. Ff. **Maria** af København, 17 Reg. T. Br. Bygget ca. 1906 af Træ. Paa Rejse fra Stubbekøbing til København.

Grundstødt og forlist d. $11/12$ 42 ved Sjællands Ø.-Kyst.

Søforklaring i København d. $23/12$ 42.

Kl. ca. 16^{30} , da M. under en S.-lig Brise befandt sig ca. 1 Sm. SØ. af Avedøre Holme, firedes Fokken ned, da M. skulde ankre. Kort efter gik Motoren i Staa. Det forsøgtes at ankre, men før Ankret fik Hold, tog Fartøjet Grunden og blev staaende. M. er senere blevet Vrag.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes det indtrufne Motorstop.

197. Ff. **Marie** af Sælvig, 7 Reg. T. Br. Paa Fiskeri i Kattegat.

Havareret ved Eksplosion d. $10/11$ 42 i Kattegat.

Søforhør i Tranebjerg d. $18/1$ 43.

Da M., der fiskede med Vod, befandt sig SØ. for Ljushage, indtraf en Eksplosion i Nærheden af Fartøjet, der blev læk, ligesom Skruebladene blev beskadiget.

Anm. Ministeriet maa antage, at Eksplosionen skyldes Krigsaarsager.

198. Ff. **Marie** af Aabenraa, 5 Reg. T. Br. Bygget ca. 1922 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Aabenraa til Fiskeplads i Lillebælt.

Grundstødt og forlist d. $28/11$ 42 ved Als N.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $2/12$ 42. Søforhør i Aabenraa d. $19/12$ 42.

Kl. ca. 1^{15} , da M. under en haard, NV.-lig Kuling laa opankret ved Tranesand 1-Kost, begyndte Baaden at hugge i Grunden. Det forsøgtes at starte Motoren; men inden dette lykkedes, blev M. læk, og Motorrummet løb fuldt af Vand. Det forsøgtes nu at hale M. af Grunden ved Hjælp af Ankertrassen; men herunder faldt Baaden tværs i Søen, fyldtes med Vand og tog atter Grunden og blev staaende. Besætningen — 2 Mand — reddede sig ind til Stranden. M. er senere blevet Vrag.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Vejrforholdene.

199. S/S **Marie Clausen** af Kolding, 386 Reg. T. Br. Bygget 1911 af Staal.

a) Paa Rejse fra Horsens til Randers med Stykgods.

Kollideret d. $14/5$ 42 i Kattegat.

Søforhør i Aarhus d. $20/5$ 42.

Se Nr. 92.

b) Paa Rejse fra Wismar til Kolding i Ballast.

Forlist efter Eksplosion d. $5/12$ 42 i Østersøen; 12 Omkomne.

Søforklaring og Søforhør i Svendborg d. $18/12$ 42. Forlisanmeldelse dat. Svendborg d. $11/2$ 43.

Kl. ca. 5^{50} , da M.C. befandt sig i Sejlruen ca. $3\frac{1}{2}$ Sm. Ø.t.N. for Schleimünde Fyr, indtraf en voldsom Eksplosion ud for 2-Lugen. Ved Eksplosionen faldt Fokkemasten ud til Bb.s Side og Bb.s Samsonstøtte ind over Styrehuset, og Skibet fik svær Stb.s Slagside og blev læk. Det lykkedes 2 Mand af Besætningen at redde sig op paa Flaaden, der var gledet over Bord, da Skibet krængede over, medens Resten af Besætningen omkom. Ca. $1\frac{1}{2}$ Minut efter Eksplosionen kæntrede M.C. og sank. De 2 Mand blev Kl. ca. 12^{00} optaget af et andet Skib og landsat i Svendborg.

Anm. 1. De omkomne er: Skibsfører Otto Petersen af Kolding, 1. Styrmand Bernhard Aage Jensen af Svendborg, 1. Maskinmester Peter Friedrich Lorenz Petersen af Sønderborg, 2. Maskinmester Herluf Mortensen Meyer af Fredericia, Matros Anders Nielsen af Vemmenæs, Letmatroserne Kristian Gunnar Jensen Ottesen af Aalborg og Jens Peter Nielsen af Trolldhede. Ungmand Niels Aadahl Larsen af Hesselager, Kok Rasmus Rasmussen af Rudkøbing, Messedreng Bent Horsdal Hansen af Fredericia samt Fyrbøderne Egon August Karl Pedersen af Frederikshavn og Johannes August Møller af Fredericia.

Anm. 2. Ministeriet maa antage, at Eksplosionen skyldes Krigsaarsager.

200. M/Jtsk. **Mars** af Rønne, 59 Reg. T. Br. Bygget 1903 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Hasle til Aalborg med Lervarer.

Grundstødt d. $27/11$ 42 ved Saltholm.

Søforhør i København d. $1/12$ 42.

Kl. ca. 9^{30} passerede M. Falsterbokanalen, og fra de yderste Koste i Höllvik-Renden sattes Kursen NV.t.N. Det blæste en frisk, SV.-lig Brise, og Strømmen var haardt N.-gaaende. Kl. lu^{30} ændredes Kursen til NV. $1/2$ V. Kl. 11^{40} tog Skibet Grunden S. for Saltholm ca. 1 Sm. fra Land og blev staaende. Kl. 17^{00} kom M. flot ved fremmed Hjælp, efter at 12—15 Tons af Ladningen var blevet lægtret.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes uforsigtig Navigering i Forbindelse med Strømsætning.

201. M/Sk. **Mars** af Aalborg, 180 Reg. T. Br. Bygget 1915 af Staal. Paa Rejse fra Aalborg til Kastrup med Cement.

Havareret ved Eksplosion d. $23/12$ 42 i Sundet.

Søforhør i København d. $29/12$ og $30/12$ 42.

Kl. 10^{20} , da M. befandt sig ud for Kronborg, mærkedes en Eksplosion under Skibet. Ved Eksplosionen blev Føreren og Rorsmanden slynget op imod Styrehuset og Motoren gik i Staa. Det opdagedes senere, at Luftpumpens Flanger og Pakdaasen var blevet læk.

Anm. Ministeriet maa antage, at Eksplosionen skyldes Krigsaarsager.

202. Ff. **Martha** af Kerteminde, 14 Reg. T. Br. Bygget 1941 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Fiskeplads i Østersøen til Neksø.

Grundstødt d. $18/12$ 42 ved Bornholms Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $21/12$ 42. Søforhør i Neksø d. $23/1$ 43.

Kl. ca. 15^{00} , da M. i tæt Taage befandt sig ca. $1\frac{1}{2}$ Times Sejlads SØ. af Neksø, paabegyndtes efter endt Fiskeri Sejladsen mod Neksø, idet der styredes NV. Da Fartøjet antoges at være et Kvarters Sejlads fra Neksø, blev Motoren stoppet, og der blev loddet 10 Favne Vand. Da Sirenen ved Neksø Havn ikke kunde høres, blev Motoren sat paa Langsomt Frem; men Kl. 17^{10} tog M. Grunden ved Malkværn ca. 1 Sm. N. for Neksø Havn og blev staaende. D. $19/12$ Kl. 3^{30} kom Fartøjet flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Taage og Strømsætning.

203. S/S **Martin Carl** af København, 1412 Reg. T. Br. Bygget 1024 af Staal. Paa Rejse fra Menstad til Horsens med Salpeter.

Grundstødt d. $11/11$ 42 ved Sveriges V.-Kyst.

Søforklaring i Göteborg d. $26/11$ 42. Søforklaring og Søforhør i Helsingør d. $21/12$ 42.

Kl. ca. 18^{40} , da M.C. der havde Lods om Bord, under en SV.-lig Kuling med Regndis styrede inden om Tofvas Skær i Gäven Fyrs hvide Vinkel, viste dette Fyr pludselig rødt Lys. Kursen ændredes derfor $1/2$ Str. for paany at faa Skibet ind i den hvide Vinkel; men lidt senere forsvandt Fyret i Regndisen. Kursen bibeholdtes i nogle Minutter og ændredes derefter tilbage til den oprindelige Kurs, da Skibet antoges at

være kommet ind i den hvide Vinkel igen. Kort efter saas noget mørkt forude, og Maskinen blev beordret Fuld Kraft Bak; men inden Farten var taget af Skibet, tog det Grunden paa Bonden ud for Lysekil. D. $12/_{11}$ Kl. 11^{25} kom M.C. flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper, efter at en Del af Ladningen var opløst.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes usigtbart Vejr.

204. M/S **Mary Lass** af Tuborg, 197 Reg. T. Br. Bygget 1902 af Jern.

a) Paa Rejse fra København til Lübeck i Ballast.

Motorhavari, mistet Anker i Dagene $8/_{12}$ - $11/_{12}$ 42 i Østersøen.

Søforhør i København d. $7/_{1}$ 43.

Kl. 20^{00} , da M.L., under en haard SV.-lig Kuling med diset Vejr, befandt sig i Nærheden af Møen, hørtes en regelmæssig Banken i Motoren. En Undersøgelse viste, at forreste Krumtapleje var brændt sammen. D. $9/_{12}$ Kl. 7^{00} var Skaden udbedret, og Motoren kunde atter startes. Kl. 14^{45} blev Skibet opankret paa Haarbølle Red. D. $11/_{12}$ Kl. 12^{30} startedes Motoren paany for at sejle ind til Haarbølle Stenværk. Under Afprøvning af Motoren brækkede Ankerkæden, og Ankret med 15 Favne Kæde mistedes.

Anm. Ministeriet maa antage, at Motorhavarierne skyldes, at Smøresystemet var tilstoppet med Urenheder.

b) Paa Rejse fra Lübeck til København med Raajern.

Motorhavari d. $16/_{12}$ og $18/_{12}$ 42 i Østersøen.

Søforhør i København d. $7/_{1}$ 43.

Kl. 7^{45} lettede M. L. fra en Ankerplads paa Travemünde Red. Kl. 8^{45} stoppede Motoren pludselig. En Undersøgelse viste, at det forreste Stempelstangleje havde varmet saa meget, at Stemplet havde sat sig fast. Ca. 10 Minutter efter kunde Motoren atter startes, og Skibet blev for langsomt sejlet tilbage til Travemünde. D. $18/_{12}$ Kl. ca. 9^{00} afsejlede M.L. igen fra Travemünde. Kl. ca. 12^{15} opdagedes det, at Olietrykket faldt, hvorfor Motoren blev stoppet. En Undersøgelse viste, at det forreste Krumtapleje var ved at smelte. Da Skaden ikke kunde udbedres i Søen, blev et passerende Skib anmodet om at bestille Bugserassistance. D. $20/_{12}$ blev Skibet bugseret ind til Travemünde, hvor Skaden blev udbedret.

Anm. Ministeriet maa antage, at de forskellige Motorhavarier skyldes, at Smøresystemet var tilstoppet med Urenheder.

205. Ff. **Max** af Bagenkop, ca. 10 Reg. T. Br. Paa Fiskeri i Østersøen.

Havareret ved Eksplosion d. $26/_{5}$ 42 i Østersøen.

Indberetning fra Strandfogden i Bagenkop dat. $4/_{6}$ 42. Søforhør i Rudkøbing d. $29/_{7}$ 42.

Kl. 6^{00} , da M. befandt sig paa Fiskeri ca. 3 Sm. SØ. af Kjels Nor Fyr, kom der en Mine i Voddet. Da Voddet blev halet ind, eksploderede Minen, og Fartøjet blev læk. M. blev af et Fartøj, der befandt sig i Nærheden, bugseret til Bagenkop.

Anm. Aarsagen til Havariet fremgaar af det ovenfor anførte.

206. M/Gl. **Meggy** af Aalborg, 41 Reg. T. Br. Bygget 1905 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Varberg til Køge med Sveller.

Sprunget læk og kæntrret $1/_{7}$ 42 i Kattegat.

Søforklaring og Søforhør i Aalborg d. $10/_{7}$ 42.

Kl. 19^{00} afsejlede M. under en NV.-lig Kuling fra Varberg. Senere friskede Vinden, og Kl. 22^{30} sprang Skibet læk. Da Vandet trods stadig Pumpning vedblev at stige i Lasten, blev Kursen ændret mod Halmstad. Kl. 23^{00} stod Vandet op til midt paa Svinghullet, og Motoren maatte stoppes. Vinden vedblev at friske, og begge Bomsejl maatte bjærges, saaledes at der lænsedes for Klyver og Stagfok. D. $2/_{7}$ Kl. 0^{15} var M. næsten fuld af Vand, og da der syntes Fare for, at Skibet skulde kæntrre, forsøgte det at lempe noget Dækslast over Bord. Kl. 0^{25} sattes Redningsbaaden ud, og Besætningen gik i den. Kl. 0^{30} kæntrrede M. Kl. 3^{00} blev Besætningen bjærget af en Damper. Skibet er senere blevet bjærget ind til Falkenberg.

Anm. Ministeriet maa antage, at Skibet har arbejdet sig læk i Søen.

207. S/S **Mercur** af Esbjerg, 791 Reg. T. Br. Bygget 1901 af Staal. Paa Rejse fra Sanvik til København med Træ.

Grundstødt d. $2/_{10}$ 42 ved Sveriges Ø.-Kyst; søgt Nødhavn.

Søforhør i København d. $10/_{10}$ 42.

Kl. 19^{00} skiftedes Lods ved Landsort. Da M. befandt sig i Nærheden af Tråbådan Fyr, blev Roret lagt haardt Stb., og Maskinen sat paa Fuld Kraft Bak. Kort efter, da Skibet var kommet klar af Fyret, blev Maskinen sat paa Fuld Kraft Frem og Roret lagt Bb. for at styre mod Sævøundet Fyr, men herunder tog Skibet Grunden og blev staaende med Stb.s Slagside. En Undersøgelse viste, at Skibet var tæt. D. $4/_{10}$ Kl. 15^{00} kom M. flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper, efter at en Del af Lasten var lægtret. Kl. 21^{00} ankom M. til Oxeløsund.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes forkert Afstandsbedømmelse til Tråbådan Fyr.

208. S/S **Merkur** af Rønne, 330 Reg. T. Br. Bygget 1889 af Staal. Paa Hejse fra Rønne til København med Stykgods.

Grundstødt d. $30/_{9}$ 42 ved Sveriges S.-Kyst; søgt Nødhavn.

Søforhør i København d. $6/_{10}$ og $22/_{12}$ 42.

Kl. 18^{10} passeredes Rønne Havns Bølgebryder, Log 0. Vejret var diset. Der styredes i Fyrlinien til Kl. 18^{50} , da en Distance af ca. 6 Sm. var udløbet, hvorefter Kursen ændredes til dev. NV. $1/_{2}$ V. efter Styrekompasset, idet der regnedes med $1 1/2$ Stregs V.-lig Deviation. Kl. 23^{25} blev det tæt Taage, og Farten mindskedes til ca. 7 Knob. Kl. 23^{35} tog Skibet Grunden ud for Nöbbelöf ca. 2 Sm. NØ. for Abbekås Udde ca. 100 m fra Strandkanten og blev staaende. D. $2/_{10}$ Kl. 23^{00} kom M. flot ved Hjælp af en Bjærgnings-

damper, efter at ca. 60 Tons af Ladningen var blevet lægtret, og søgte ind til Ystad for Dykkerundersøgelse. En senere Undersøgelse af Kompasserne viste, at en tværskibs Kompensationsmagnet paa Dækket over Styrekompasset var drejet ca. 45° ud af Stilling.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes, at Magneten over Styrekompasset var kommet ud af Stilling.

209. S/S **Mette** af København, 1909 Reg. T. Br. Bygget 1906 af Staal.

a) Paa Rejse fra Gotenhafen til København med Kul.

Grundstødt d. $^{20}/_{1}$ 42 i Sundet.

Søforhør i København d. $^{29}/_{1}$ 42.

Kl. 12⁵⁵ løb M. fast i Isen N. for Prøvesten. Maskinen blev kastet Fuld Kraft Bak; men Skibet blev liggende. Middelgrund Fyrtaarn pejledes i misv. NØ. og S.-lige Mole ved Kronløbet i misv. $V.^{7}/_{8}$ N. samtidig med, at et Lodskud viste ca. 10 m Vand. Da Skibet blev ført i ØNØ.-lig Retning af Strømmen, blev der forgæves arbejdet skiftevis Frem og Bak med Maskinen for at faa M. fri af Isen. Kl. 13⁰⁵ pejledes ovennævnte Punkter i henholdsvis misv. NØ. $^{1}/_{2}$ N. og misv. $V.^{1}/_{2}$ N. Skibet laa nu stille, og da Lodskud langs Bb.s Side viste ca. 7 m Vand, antoges det, at M. var grundstødt paa 6-m Pullen ved Middelgrund. D. $^{22}/_{1}$ Kl. 9¹⁸ kom M. flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper, efter at en Del af Ladningen var lægtret.

Anm. Ministeriet maa antage, at Skibet er blevet ført paa Grund af Is og Strøm.

b) Paa Rejse fra Gdynia til Masnedø med Kul.

Grundstødt d. $^{31}/_{12}$ 42 ved Langelands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $^{31}/_{12}$ 42. Søforklaring i Vordingborg d. $^{5}/_{1}$ 43.

Kl. 4⁵⁸ passerede M. Kjels Nor i $1^{1}/_{2}$ Sm.s Afstand, bestemt ved 4-8-Str. Pejling. Det blæste en SSV.-lig Brise med klart Vejr, og Strømmen var N.-gaaende. Derfra styredes NNØ. Kl. 5¹⁷ tog Skibet Grunden ca. $1^{1}/_{2}$ Sm. N. for Kjels Nor P'yr og blev staaende. Efter Grundstødningen pejledes Fyret i misv. $SV^{1}/_{2}$ S. og en Spirtønde paa $54^{\circ}46'1$ N. Brd. $10^{\circ}47'5$ Ø. Lgd. i misv. NØ.t.Ø. $^{3}/_{4}$ Ø. D. $^{2}/_{1}$ 43 Kl. 10¹⁵ kom M. flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper, efter at en Del af Ladningen var lægtret.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes, at Afstanden til Land er gisset forkert.

210. Ff. **Midde** af Esbjerg, 4 Reg. T. Br.

Paasejlet d. $^{29}/_{10}$ 42 i Nordby Havn.

Søforhør i Esbjerg d. $^{10}/_{11}$ 42.

Se Nr. 18.

211. M/Sk. **Minde** af Marstal, 97 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Aalborg til Horsens med Cement.

Forlist ved Eksplosion d. $^{3}/_{7}$ 42 i Kattegat; 4 Omkomne.

Forlisanmeldelse dat. Marstal d. $^{27}/_{8}$ 42. Søforhør i Marstal d. $^{24}/_{9}$ 42.

Kl. 12⁵⁵ saas fra Vesborg Fyr, at M. ramtes af en voldsom Eksplosion, hvorefter Skibet hurtigt sank ca. 3,8 Sm. retv. 312° af Vesborg Fyr i 5 m Vand. Hele Besætningen — 4 Mand — omkom. En senere Dykkerundersøgelse af Vraget har vist, at Størstedelen af Agterskibet fra Forkant af Storlugen var bortsprængt.

Anm. 1. De omkomne er: Skibsfører Jørgen Rasmussen af Marstal. Matros Karl Aage Kardenhøf Andersen af Svendborg, Ungmand Leo Block Hansen af Roløkke samt Kok og Ungmand Bent Ove Andersen af Lynæs.

Anm. 2. Ministeriet maa antage, at Eksplosionen skyldes Krigsaarsager.

212. M/Sk. **Minerva** af Odense, 116 Reg. T. Br. Bygget 1917 af Staal.

a) Paa Rejse fra Aalborg til Grenaa med Cement.

Grundstødt d. $^{16}/_{4}$ 42 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $^{25}/_{4}$ 42. Søforklaring og Søforhør i Odense d. $^{24}/_{4}$ 42.

Kl. 14⁰⁰ passerede M. Fornæs Fyr, og Kursen blev sat mod Grenaa Havn. Kl. 14⁴⁰ saas 2-Kosten paa Kalkgrunden om Bb. i gisset Afst. $^{1}/_{2}$ Sm. Kl. 14⁴⁵ tog Skibet Grunden og blev staaende. En Undersøgelse viste, at Skibet var tæt. Kl. 18⁰⁰ kom M. flot ved fremmed Hjælp, efter at en Del af Lasten var blevet opløst.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes, at der ved Navigeringen ikke er udvist fornøden Agtpaaagivenhed.

b) Paa Rejse fra Randers til Drammen med Formsand.

Kæntret og forlist d. $^{11}/_{12}$ 42 i Skagerak; 2 Omkomne.

Søforklaring og Søforhør i Odense d. $^{21}/_{12}$ 42.

Forlisanmeldelse dat. Odense d. $^{21}/_{12}$ 42.

Kl. ca. 18⁰⁰, da M. under en jævn, S.-lig Brise for Sejl alene befandt sig ud for Hållö, fik Skibet Stb.s Slagside. Det forsøgte ved Lemping af Ladningen i Korlasten at rette M. op; men da Arbejdet efter 10 Minutters Forløb tilsyneladende intet havde hjulpet, blev Motoren startet og Skibet drejet til Vinden for Stb.s Halse, hvorefter Lempingen fortsattes. Kl. ca. 18³⁰ tik M. pludselig stærk Stb.s Slagside, saaledes at Vandet stod op paa Dækket omtrent til Lugekarmen. Folkene i Lasten blev straks kaldt paa Dækket og Skruen slaaet fra. Mandskabet tik Ordre til at iføre sig Redningsbælter, og Baaden blev gjort klar. Under Nedfiring af Baaden, der hang i Davider paa Hækken, blev Baadens Stævn slæbt under, og den ene af de i Baaden værende Personer — Kok Magnus Pedersen af Odense — faldt i Vandet og forsvandt. Redningsflaaden blev derefter sat paa Vandet, og Føreren og Bedstemanden sprang over Bord og entrede op paa Elaaden, medens 1 Mand — Ungmand Lauritz Nønke Momme af Løjt Kirkeby — trods gentagne Opfordringer til at springe forblev om Bord i M. Da Redningsflaaden var drevet ca. 50 m fra K., sank Skibet med Korskibet først. D. $^{12}/_{12}$ Kl. ca. 15⁰⁰ blev de 2 Mand paa Plaaden reddet af en Motorbaad fra Land og indbragt til Väderbod.

Anm. Ministeriet maa antage, at Forliset skyldes, at Ladningen ikke var sikret mod Forskydning.

- 213.** M/S **Muinam** af København, 3113 Reg. T. Br. Bygget 1931 af Staal.
Forlist i 1942 i Middelhavet.
Søforhør i København d. $\frac{9}{3}$ 42. Forlisanmeldelse dat. København d. $\frac{4}{9}$ 42.
Ifølge derom til Rederiet fra det tyske Gesandtskab i København indgaaet Meddelelse af $\frac{6}{2}$ 42 er M., der sejlede under tysk Flag, forlist.
Anm. Der er intet oplyst om Aarsagen til Forliset.
- 214.** Selvlossepram **N. C. Monberg 28** af København, 140 Reg. T. Br. Bygget 1929 af Staal. Paa Rejse fra København til Losseplads i Sundet med Fyld.
En Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. $\frac{1}{12}$ 42 i Sundet.
Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. $\frac{1}{12}$ 42.
Kl. 14⁰⁰, da N. C. M. 28 befandt sig i Sundet, var en Mand ved at løsgøre Rattet for Aabning af Bundlemmene. Under Arbejdet hermed gled den paagældende paa Dækket, der var glat af Sne, hvorved Rattet tog Rous og ramte hans venstre Ben, der brækkede. Prammen, der var under Bugsering af en Bugserbaad, blev straks slæbt ind til Ndr. Toldbod, hvorfra den tilskadekomne i en tilkaldt Ambulance blev kørt til Hospitalet.
Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.
- 215.** M/Sk. **Nanny** af København, 76 Reg. T. Br. Bygget 1913 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Fakse Ladeplads til Moss med Kalkmel.
Grundstødt d. $\frac{6}{12}$ 42 ved Sjællands N.-Kyst.
Søforklaring i Gilleleje d. $\frac{11}{12}$ 42.
Kl. ca. 10³⁰, da N. under en frisk NNV.-lig Kuling befandt sig ud for Gilleleje, besluttedes det paa Grund af Modvind at søge ind til denne Havn. Da N. nærmede sig Havnen, opdagedes det, at den hvide Prik ved Indsejlingen var borte, hvorfor den røde Prik passeredes i passende Afstand. Ca. 1 Skibslængde uden for Molen tog N. Grunden og blev staaende. Motoren holdtes gaaende Fuld Kraft Frem, og ca. 10 Minutter senere gled Skibet af Grunden. Ved Grundstødningen blev N. læk.
Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes, at Føreren var uvidende om, at den V.-lige Side af Havneindløbet til Gilleleje var tilsandet.
- 216.** M/Sk. **Nathalia** af Næstved, 181 Reg. T. Br. Bygget 1898 af Fyr. Paa Rejse fra Masnedund til Stege i Ballast.
Grundstødt d. $\frac{20}{10}$ 42 i Smaalandsfarvandet.
Strandingsindberetning dat. $\frac{21}{10}$ 42.
Kl. 15¹⁵ grundstødte N. under en svag SV.-lig Brise i Langø-Vrid. D. $\frac{23}{10}$ kom Skibet flot ved fremmed Hjælp.
Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være, at der blev taget Fejl af Farvandsafmærkningen.
- 217.** 3^m M/Sk. **Nauta** af Nyborg, 118 Reg. T. Br. Bygget 1907 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Skoghall til Aalborg med Træ.
Sprunget læk d. $\frac{6}{11}$ 42 paa Väneren.
Søforklaring og Søforhør i Aalborg d. $\frac{25}{11}$ 42.
Kl. 4⁰⁰, da N. under en ØSØ.-lig Kuling for Sejl og Motor befandt sig ca. 1 Sm. VSV. af Gälleudde, opdagedes det, at der stod ca. 1 Fod Vand over Dørken i Maskinrummet. Storsejlet blev straks bjærget, og det forsøgtes at pumpe Skibet læns; men da Vandet stadig steg, og N. efterhaanden fik saa svær Stb.s Slagside, at Vandet trængte ind igennem Maskinkappen og Kappen til Lukafet, søgtes ind til Vänerborg.
Anm. Ministeriet maa antage, at en Læk under Sejlpreset er kommet under Vand, hvorefter det indtrængende Vand har forøget Slagsiden.
- 218.** Ff. **Neptun** af Nyord, 4 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Klintholm til Nyord.
Strandet og forlist d. $\frac{28}{9}$ 42 ved Sjællands S.-Kyst.
Strandingsindberetning dat. $\frac{2}{10}$ 42. Søforklaring og Søforhør i Stege d. $\frac{17}{10}$ 42.
Kl. ca. 1⁰⁰, da N. befandt sig ud for Møns Klint med Kurs mod Nyord, friskede Vinden fra Ø., og Vejret blev diset. Da der kort efter kom en Skov i Sigte, som blev antaget for Nordfeldskoven, ændredes Kursen N.-over for at komme klar af nogle Revler; men ca. 10 Minutter senere tørnede Fartøjet Grunden paa Bøgenæsrevlen og blev staaende. Besætningen vadede i Land. N. er senere blevet Vrag.
Anm. Ministeriet maa antage, at Strandingen skyldes Vejrforholdene.
- 219.** S/S **Niels R. Finsen** af København, 1850 Reg. T. Br. Bygget 1904 af Staal. Paa Rejse fra Rotterdam til København med Kul.
Havareret og forlist efter Flyverangreb d. $\frac{29}{5}$ 42 i Nordsøen.
Søforhør i København d. $\frac{4}{6}$ 42. Forlisanmeldelse dat. København d. $\frac{12}{6}$ 42.
Kl. O³⁵, da N.R.F., der havde Kontrolloffer, Ballonfører og Signalmast om Bord og var forsynet med Spærreballon, befandt sig i Konvoj ud for Borkum, blev Skibet angrebet af et Luftfartøj, der nedkastede Bomber. En af disse ramte Stormasten, der faldt ned, og flere Bomber eksploderede ud for Agterskibet, der blev læk. Da Skibet trods Lænsning begyndte at synke og fik Bb.s Slagside, blev det sejlet mod Land. Kl. 4³⁰, da Agterlasten var omtrent halvt fuld af Vand, tog N. R. F. Grunden 1 Sm S. for Hubert Gatt Anduvningsbøje og blev staaende. I Løbet af Natten sank Skibet ned i Sandet, saa al Bjærgning maatte opgives.
Anm. Aarsagen til Forliset fremgaar af det ovenfor anførte.

220. S/S **Ninna** af Esbjerg, 1153 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal. Paa Rejse fra Stralsund til København med Rug.

Forlist efter Eksplosion d. $23/5$ 42 i Østersøen; 1 Mand kommet til Skade.

Tysk Strandingsindberetning dat. $23/5$ 42. Indberetninger fra Konsulatet i Stralsund dat. $23/5$ og $1/6$ 42. Søforhør i København d. $26/5$ 42.

Kl. 4^{30} lettede N. fra en Ankerplads ved Greifswalder Bodden. Kl. ca. 4^{55} passeredes Tiessow. Kl. ca. 6^{55} , da Skibet befandt sig paa $54^{\circ}29'$ N. og $13^{\circ}49'$ Ø., mærkedes en Eksplosion i Bb.s Side, hvorved Luge-dækslerne paa 3 og 4-Lugen, Stortoppen og Nr. 3 Lossebom blev bortsprængt. Skibet begyndte straks at synke, og Besætningen — 18 Mand — gik i Baadene. Kl. 7^{40} sank Skibet. Kl. 9^{35} ankom Besætningen til Sassnitz. Ved Eksplosionen fik en Maskinassistent venstre Ben og Ryg beskadiget.

Anm. Eksplosionen antages at skyldes Krigsaarsager.

221. M/Jt. **Nixe** af Hamburg, 104 Reg. T. Br. Bygget 1909 af Staal. Paa Rejse fra Fakse Ladeplads til Hamburg med Kridt.

Grundstødt d. $18/12$ 42 ved Omø.

Strandingsindberetning dat. $19/12$ 42.

Kl. 17^{00} grundstødte N. i usigtbart Vejr paa Omø Rev. D. $19/12$ Kl. 17^{00} kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

Anm. Der er intet oplyst om Aarsagen til Grundstødningen.

222. 3^m M/Sk. **Noah** af Svendborg, 199 Reg. T. Br. Bygget 1903 af Eg. Paa Rejse fra Porsgrund til Haderslev med Salpeter.

a) Tørnet Undervandshindring d. $27/6$ 42 i Kattegat.

Søforklaring og Søforhør i Haderslev d. $3/7$ 42.

Kl. 15^{40} , da N. befandt sig ca. 1 Sm. retv. V. $1/2$ S. for Østre Flak Lystønde, tørnede Skibet med Stb.s Side af Bunden imod en undersøisk Genstand, hvorved Vandet farvedes rødt af Rust. Ved Kollisionen fik N. en mindre Læk.

Anm. Ministeriet maa antage, at N. har tørnet et uafmærket Vrag.

b) Grundstødt d. $29/6$ 42 i Svendborgsund.

Søforklaring og Søforhør i Haderslev d. $3/7$ 42.

Kl. ca. 5^{30} , da N. i diset Vejr befandt sig ud for Svendborg Lystbaadehavn, tog Skibet Grunden og blev staaende. D. $30/6$ Kl. 10^{30} kom N. flot ved fremmed Hjælp, efter at 40 Tons af Ladningen var blevet lægtret.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes diset Vejr.

223. Ff. **Nordan** af Dyreborg, 9 Reg. T. Br. Bygget 1918 af Fyr. Paa Fisken.

Forlist efter Eksplosion d. $27/12$ 42 i Lillebælt.

Søforhør i Faaborg d. $1/2$ 43.

Kl. ca. 7^{45} , da N. under Fiskeri med Trawl befandt sig ca. 1.4 Sm. Ø. for Taksensand Fyr, indtraf en voldsom Eksplosion ca. 35 m agten for Fartøjet. Ved Eksplosionen blev Besætningen — 2 Mand — slynget i Vandet, og N. blev læk og sank øjeblikkeligt. De 2 Mand blev kort efter optaget af et tililende Fiskefartøj.

Anm. Ministeriet maa antage, at Eksplosionen skyldes Krigsaarsager.

224. M/S **Nordbo** af København, 4472 Reg. T. Br. Bygget 1923 af Staal.

Krigsforlist i Sept. 1942.

Forlisanmeldelse dat. København d. $21/1$ 43.

Ifølge derom til Udenrigsministeriet fra det kgl. Gesandtskab i Tokio indgaet telegrafisk Underretning er N. sænket i September Maaned.

225. S/S **Nordborg** af København, 1998 Reg. T. Br. Bygget 1930 af Staal. Paa Rejse fra Rotterdam til Fredericia med Kul.

Havareret ved Eksplosion d. $21/5$ 42 i Lillebælt; 10 Mand kommet til Skade.

Strandingsindberetning dat. $26/5$ 42. Søforklaring og Søforhør i Fredericia d. $28/5$ 42.

Kl. 11^{00} , da N. befandt sig ca. 1 Sm. NV. for Ivernæs 1-Kost. indtraf en voldsom Eksplosion tæt ved Skibets Stb.s Side midtskibs. Ved Eksplosionen blev flere Dampør og Fundamentene til Ballastpumpe, Dampdynamo, Askemaskine, Ankerspil og 5 Lossespil sprængt, en Støtte til Mellemtrykscylinderen og en Gliderstang paa Ankerspillet brækket og Maskinskodderne stærkt beskadiget, og Skibet blev læk i Maskinrummet. Endvidere blev 10 Mand af Besætningen lettere saaret, og der fremkom mange Skader paa Skrog og Inventar. Roret blev straks lagt haardt Srb., Maskinen stoppet ved Hjælp af Hurtiglukkeren og den vandtætte Dør til Tunnellen lukket. Da N. kun langsomt sank, besluttedes det at sætte Skibet paa Grund. Der tilkaldtes Hjælp fra 2 Fiskekuttere, der tog N. under Bugsering, og Kl. 11^{45} tog Skibet Grunden paa Landgrunden NV. for Ivernæs. D. $24/5$ Kl. 11^{35} kom N. flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper og indbragt til Fredericia.

Anm. Ministeriel maa antage, at Havariet skyldes Krigsaarsager.

226. Ff **Nordcap** af Skagen, 20 Reg. T. Br. Bygget 1937. Paa Fiskeri i Nordsøen.

Forlist ca. $9/1$, 42 i Skagerak; 3 Omkomne.

Søforklaring og Søforhør i Skagen d. $26/1$ 42.

D. $9/1$ Kl. 9^{10} afgik N. fra Skagen Havn sammen med to andre Kuttere. Kl. 15^{30} , da de to andre Kuttere gejlde hjem, saas N. stadig ander Fiskeri 12—16 Sm. NNV. af Skagen Fyr. Da der ikke senere hørtes noget til N., blev Kutteren eftersøgt af ca. 16 Fiskekuttere, Lodskutter og Redningsbåde. Da der under

Eftersøgningen ca. 15 Sm. ØNØ. og ca. 9 Sm. SØ.t.S. for Skagen Havn fandtes henholdsvis 1 og 2 Planker, der senere identificeredes som Vragstykker fra N., og 11 Sm. retv. 290° af Skagen Fyr saas en Olieplet paa Vandet, maa det antages, at N. er forlist med Mand og Mus.

Anm. 1. De omkomne er: Fiskeskipper Aksel Kristian Carlsen samt Fiskerne Kai Hardelmann Vesterskov og Svend Degn Karstensen, alle af Skagen.

Anm. 2. Ministeriet maa antage, at Forliset skyldes Krigsaarsager.

227. M/S **Norden** af København, 4700 Reg. T. Br. Bygget 1937 af Staal.

Forlist i Efteraaret 1942; 4 Omkomne.

Indberetning fra Gesandtskabet i Lissabon dat. $\frac{5}{5}$ 43. Indberetning fra Gesandtskabet i Bern dat. $\frac{12}{6}$ 43. Forlisansmeldelse dat. København d. $\frac{28}{6}$ 43.

Ifølge Indberetning fra Gesandtskabet i Bern er N., der var rekvisitioneret af den nordamerikanske Regering, forlist og følgende omkommet: Skibsfører Paul Frølich Schultz af Hellerup, 1. Maskinmester Arnold V. Sørensen af Birkerød, Maskinassistent Asmus F. D. Hansen af Nakskov og Hovmester E. F. Frederiksen af Charlottenlund.

228. M/S **Nordhval** af København, 4473 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Staal.

Krigsforlist; 7 Omkomne.

Indberetning fra Gesandtskabet i Lissabon dat. $\frac{24}{7}$ 42. Forlisansmeldelse dat. København d. $\frac{14}{8}$ 42.

Ifølge Indberetning fra Gesandtskabet i Lissabon er N., der var rekvisitioneret af de amerikanske Myndigheder og førte Navnet »Donerail«, blevet sænket, hvorved følgende Danske omkom: Skibsfører Niels Fr. Pii af Charlottenlund, 2. Styrmand Jens Nielsen af Hillerød, 1. Maskinmester Karl B. Christensen af Skanderborg, 3. Maskinmester Jørgen Beck af Thorshavn, Maskinassistent Haakon Nielsen og Matros Lorenz Hansen, begge af København, samt Hovmester Frede Dalgaard Mathiesen af Svendborg.

229. M/S **Nossan** af Lidköping, 219 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Stege til Kalmar med Sukker.

Grundstødt d. $\frac{7}{10}$ 42 ved Sjællands S.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{7}{10}$ 42.

Kl. 8⁵² grundstødte N. ved Langøvid. Skibet er senere kommet flot, efter at en Del af Ladningen var blevet lægtret.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Strømsætning.

230. Ff. **Notos** af Skagen, 39 Reg. T. Br. Bygget 1886 af Eg og Fyr.

Forlist d. $\frac{26}{10}$ 42.

Forlisansmeldelse dat. Skagen d. $\frac{14}{1}$ 43. Søforhør i Skagen d. $\frac{12}{4}$ 43.

Ifølge Meddelelse tilgaaet Ejeren af N. er Skibet, der var udlejet til den tyske Krigsmarine, forlist d. $\frac{26}{10}$ 42.

Anm. Der er intet oplyst om Aarsagen til Forliset.

231. M/Sk. **Oceanide** af Marstal, 131 Reg. T. Br. Bygget 1910 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra København til Vejle i Ballast.

Kollideret d. $\frac{11}{12}$ 42 i Kattegat.

Søforklaring i Vejle d. $\frac{16}{12}$ 42.

Kl. ca. 12⁴⁵, da O. befandt sig ca. 4 Sm. NØ.t.Ø. af Æbelø Fyr styrende VSV., blev Skibet i en Afstand af ca. 75 m overhalet paa Stb.s Side af en tysk Motorbaad, der bugserede en anden tysk Motorbaad. Da den bugserede Motorbaad var ud for O., drejede den pludselig til Bb., og da der syntes Fare for en Kollision, blev Roret lagt Bb.; men umiddelbart efter tørnede Motorbaaden med Stævnen imod O.s Stb.s Side ud for Storrigen.

I den af den tyske Motorbaads Besætning afgivne Forklaring hævdes, at dette Fartøj, der styrede misv. VSV., blev overhalet af O., hvorefter Kollisionen skete som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes, at der fra begge Sider er udvist nogen Uforsigtighed.

232. S/S **Odin** af København, 1688 Reg. T. Br. Bygget 1901 af Staal. Paa Rejse fra Nordenham til København med Kul.

Grundstødt d. $\frac{24}{4}$ 42 paa Elben.

Søforhør i København d. $\frac{30}{4}$ 42. Søforhør i Hamburg d. $\frac{3}{7}$ 42. Indberetning fra Generalkonsulatet i Hamburg dat. $\frac{4}{7}$ 42.

Kl. 4⁵⁵ lettede O., der havde Lods om Bord, fra en Ankerplads ca. 4 Sm. misv. V.t.N. af Elbe II F.S. Under Ophivningen viste det sig, at Ankeret havde fisket en svær Wire, og medens man var ved at frigøre Wiren, tog Skibet Kl. ca. 5⁴⁵ Grunden paa Scharhör Rev. Maskinen blev straks beordret Fuld Kraft Frem; men O. blev staaende. D. $\frac{26}{4}$ Kl. 20¹⁰ kom Skibet flot ved Hjælp af 4 Bjærgningsdampere, efter at ca. 325 Tons af Ladningen var kastet over Bord.

Anm. Seeamt Hamburg har i en under $\frac{3}{7}$ 42 afsagt Kendelse udtalt, at Aarsagen til Grundstødningen maa anses for at være et Sammentræf af uheldige Omstændigheder.

233. S/S **Orion** af København, 2405 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Staal. Paa Rejse fra København til Luleå i Ballast.

Torpederet d. $\frac{19}{6}$ 42 i Østersøen; 1 Mand omkommet.

Søforklaring i Visby d. $\frac{29}{6}$ 42. Søforhør i København d. $\frac{1}{9}$ 42.

Kl. 22³⁰, da O. befandt sig paa 58°12' N. Brd. 18°04' Ø. Lgd., blev Skibet paa Bb.s Side ud for Fyrpladsen ramt af en Torpedo, der frembragte et stort Hul i Skibssiden. Endvidere blev Lugepresseninger, Lugedæksler og 3 Skærstokke i 2-Lugen slynget bort, Bb.s Redningsbaad udløst og Slipapparatet mistet og det vandtætte Skod mellem Nr. 2-Last og Fyrpladsen trykket flere Fod ind i 2-Lasten. Efter Eksplosionen savnedes den vagthavende Fyrbøder, og det viste sig, at den paagældende, der var haardt kvæstet, laa i Vandet paa Fyrpladsen, holdende sig fast ved en Jernvinkel. Den saarede blev hjulpet paa Dækket og

ned i Stb.s Redningsbaad. Ved Eksplosionen blev yderligere 2 Mand af Besætningen saaret. Da det befrygtedes, at der skulde blive afskudt endnu en Torpedo mod O., og at Skoddet mellem Nr. 1- og 2-Lasten og mellem Maskinrummet og Nr. 3-Lasten skulde gaa itu, gik hele Besætningen i Stb.s Redningsbaad og roede bort fra Skibet. Der roedes og sejledes for Sejl mod Sandsänkan. Kl. ca. 23³⁰ afgik en af de saarede, Fyrbøder Carl Kmil Vingum af København, ved Døden. D. 20/6 Kl. 11³⁰ blev Besætningen optaget af M/Sk. »Virgo« af Visby og indbragt til Visby, hvor de saarede blev indlagt paa Hospital og den afdøde begravet. O. blev den 22/6 af den svenske Marine bjærget ind til Visby.

Anm. Aarsagen til Ulykkes fremgaar af det ovenfor anførte.

234. Ff. **Orla** af Esbjerg, 37 Reg. T. Br. Bygget 1939 af Eg og Bøg. Paa Fiskeri i Nordsøen.

Havareret ved Eksplosion d. 11/5 42 i Nordsøen.

Søforhør i Esbjerg den 23/5 42.

Kl. ca. 20³⁰, da O. fiskede med Vod ca. 42 Sm. SSV. af Graadyb Barre, fik Voddet Hold i en Genstand, hvorfor det blev halet ind. Da Voddet næsten var halet ind, indtraf en voldsom Eksplosion agten for Skibet. Ved Eksplosionen blev O. læk, og Motoren blev stærkt beskadiget. Da Skibet kunde holdes flydende, blev det af en anden Fiskekutter, der befandt sig i Nærheden, bugseret til Esbjerg.

Anm. Ministeriet maa antage, at Eksplosionen skyldes Krigsaarsager.

235. H/B **Pan** af København, 62 Reg. T. Br. Bygget 1925 af Staal.

Brand om Bord d. 26/4 42 i Københavns Havn.

Søforhør i København d. 9/5 42.

Kl. 4³⁰, da der skulde fyres op, opdagedes det, at der steg Røg og Damp op fra Fyrpladsen og Stb.s Kulkasse. Der blev straks rigget Brandslange til, og i Løbet af kort Tid blev man Herre over Ilden. Ved Branden blev en Del af Apterungen ødelagt.

Anm. Ministeriet maa antage, at Branden skyldes Selvantændelse i Kullene.

236. M/Gl. **Patria** af Marstal, 128 Reg. T. Br. Bygget 1911 af Staal. Paa Rejse fra Skive til Struer i Ballast.

Grundstødt d. 30/12 42 i Limfjorden.

Søforklaring og Søforhør i Struer d. 9/1 43.

D. 29/12 Kl. 16²⁸ ankrede P., der i Førerens Fraværelse blev ført af en Lods, under en SV-lig svag Brise i Sallingsund for Bb.s Anker med 18 Fv. Kæde i 4,5 m Vand. Lodsens roede derefter i Land for at sove, medens Styrmanden overtog Kommandoen over Skibet. D. 30/12 Kl. 1⁵⁰ blæste det op til haard Kuling af NNØ., der kort efter drejede til NØ. Der blev stukket ud paa Kæden, og Motoren blev sat i Gang. Det forsøgte forgæves at lade Stb.s Anker falde. Skibet gik i Drift, og trods Manøvrer med Motoren tog Skibet Grunden ved Gammeløre Kl. 2⁴⁵. D. 6/1 Kl. 15³⁰ kom P. flot ved fremmed Hjælp. Under Bjærgningsarbejdet knækkede P.s Fokkemast.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Vejrforholdene.

237. M/S **Peru** af København, 6961 Reg. T. Br. Bygget 1916 af Staal.

Forlist.

Forlisannielse dat. København d. 4/9 42.

Ifølge Telegram af 13/1 42 fra Rederiets Kontor i Buenos Aires er P. forlist og hele Besætningen reddet.

238. M/Gl. **Peter** af Nakskov, 48 Reg. T. Br. Bygget 1907 af Eg.

Kollideret d. 17/9 42 i Aarhus Havn.

Søforhør i Aarhus d. 21/9 42.

Kl. 12²⁰, da P. var for Udgaende fra Slippen og befandt sig ud for Hjørnet ved Oliekajen, saas et tysk Marinefartøj — »1703« — liggende med Stævnen lidt ud fra Kajen ved Kajplads 108 og Bb.s Side til. Ganske kort efter gik »1703« frem med Stb.s Ror. og da Marinefartøjet var tværs for Boven af P., blev der fra »1703« afgivet 1 kort Tone. P.s Maskine blev straks kaster Fuld Kraft Bak; men umiddelbart efter tørnede »1703« imod P.s Klyverbom. Ved Kollisionen fik P. Klyverbommen brækket og Stævn og Yderklædning beskadiget.

Anm. Søforklaring fra »1703« foreligger ikke.

239. Ff. **Piscator** af Skagen. 26 Reg. T. Br. Bygget 1928 af Eg og Bøg. Paa Fiskeri.

Sunket efter Eksplosion d. 28/10 42 i Kattegat.

Søforklaring og Søforhør i Skagen d. 9/11, 7/12 og 14/12 42.

Kl. ca. 15³⁰, da P. befandt sig paa ca. 57°39' N. Brd. 10°45' Ø. Lgd. med Trawl ude, indtraf en voldsom Eksplosion, hvorefter Fartøjet begyndte at synke med Forskibet. Ved Eksplosionen kom Besætningen, der bestod af 3 Mand, til Skade og blev kort efter reddet om Bord i en tililende Fiskekutter. Kl. ca. 16¹⁰ sank P. Fartøjet er senere blevet hævet.

Anm. Ministeriet maa antage, at Eksplosionen skyldes Krigsaarsager.

240. M/Gl. **Pollux** af Hasle. 7S Beg. T. Br. Bygget 1898 af Jern. Paa Rejse fra Hasle til Bandholm med Rug.

Borteblevet i November 1942 i Østersøen; 3 Omkomne.

Søforhør i Rønne d. 24/2, 43. Forlisannielse dat. Hasle d. 19/3 43.

D. 24/11 Kl. 14⁰⁰ afgik P. fra Hasle. Da der siden intet er hørt eller set til Skibet, maa det antages at være forlist med Mand og Mus.

Anm. De omkomne er: Skibsfører Kmil Anton Arnold Nielsen af Hasle. Ungmand Carlo Aage Jensen af København og Kok Harald Kimer Nielsen af Rønne.

241. S/S **Polly** af København, 793 Reg. T. Br. Bygget 1911 af Staal. Paa Rejse fra Horsens til Næstved med Brunkul.

Havareret ved Eksplosion og sat paa Grund d. $24/6$ 42 ved Samsøs S.-Kyst; 3 Mand kommet til Skade.

Strandingsindberetning dat. $25/6$ 42. Søforhør i Tranebjerg d. $27/6$ 42.

Kl. ca. 23⁰⁰, da P. befandt sig ca. $1\frac{1}{4}$ Sm. af Ljushagen Strand, mærkedes en voldsom Eksplosion. Skibet begyndte straks at synke, og Kursen blev sat mod Land. Ved Eksplosionen blev Bb.s Redningsbaad slaaget i Stykker. Paa Grund af Skibets Fart kunde Stb.s Redningsbaad ikke sættes paa Vandet, og Kl. ca. 23¹⁵ tog Skibet Grunden paa Ljushagen og blev staaende. D. $25/6$ Kl. ca. O⁴⁵ forlod 13 Mand af Besætningen P. i et Motorskib, der var kommet til Hjælp, medens 4 Mand blev om Bord. Ved Eksplosionen fik 3 Mand af Besætningen lettere Kvæstelser. P. er senere blevet bjærget.

Anm. Eksplosionen antages at skyldes Krigsaarsager.

242. M/Gl. **Poseidon** af Rønne, 99 Reg. T. Br. Bygget 1911 af Eg og Alm. Paa Rejse fra København til Rønne i Ballast.

Motoren havareret, grundstødt d. $21/5$ 42 ved Amagers Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $23/5$ 42. Søforhør i København d. $26/5$ 42.

Kl. ca. 17⁰⁰, da P. i stille Vejr med sydgaende Strøm havde passeret Kastrup Knæ, begyndte Motoren at banke, og Motoren blev derfor stoppet. En Undersøgelse viste, at agterste Krumtapleje var brændt af. Kl. 18⁴⁵ kom der lidt Brise fra NØ., og det forsøgtes at krydse tilbage til København. Da Skibet ikke vilde gaa over Stag, halsedes rundt. Under Hakningen benyttedes Kosten ud for Dragør til Pladsbestemmelse. Da der syntes Fare for, at Skibet kom for tæt til Grunden, kastedes Ankeret, men umiddelbart efter — Kl. 19⁰⁰ — tog Skibet Grunden ved Rasmus Møllers Grundog blev staaende. Kl. 12³² kom P. flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes, at den røde 1-Kost paa Rasmus Møllers Grund ikke var paa Plads.

243. Ff. **Poul** af København, 4 Reg. T. Br. Paa Fiskeri i Sundet.

Forlist efter Eksplosion d. $21/9$ 42 i Sundet; 2 Omkomne.

Søforhør i København d. $17/10$ 42.

Kl. ca. 17⁴⁵ passerede P. Lynnetløbet med Kurs mod Saltholm. Lidt senere hørte Besætningen paa Ff. »Ina« af Roskilde, der befandt sig i Nærheden, en voldsom Eksplosion i Retning mod P. I. blev straks sejlet hen mod Stedet; men der saas kun Vragrester af P.

Anm. 1. Ministeriet maa antage, at Eksplosionen skyldes Krigsaarsager.

Anm. 2. De omkomne er: Fiskerne Knud Laurids Alfred Østergaard og Jens Christian Bade, begge af København.

244. S/S **Poul Carl** af Helsingør, 1489 Reg. T. Br. Bygget 1929 af Staal. Paa Rejse fra Rotterdam til København med Koks.

Paasejlet og sunket d. $9/1$ 42 i Østersøen.

Søforhør i København d. $13/1$ 42. Forlisanmeldelse dat. København d. $13/8$ 42.

Kl. O¹⁰, da P.C., der førte afskærmede Lanterner, i klart Vejr laa opankret paa $54^{\circ}43'2$ N. Brd. $12^{\circ}40'$ Ø. Lgd., saas Toplanterne og den grønne Sidelanterne fra et Skib, der senere viste sig at være S/S »Nordlicht« af Danzig, ca. 2 Streger foran for tværs om Bb. Kort efter kom ogsaa den røde Sidelanterne til Syne, hvorefter den grønne Sidelanterne noget senere forsvandt, og kort efter saas atter begge Sidelanterne. Fra P.C. blev der blinket med en elektrisk Haandlygte; men Kl. O⁵⁰ tørnede N. med Stævnen imod P.C.s Bb.s Side lidt foran for midtskibs. Ved Kollisionen blev P.C. læk og sank Kl. ca. 2⁰⁰. Besætningen reddede sig om Bord i N.

Anm. Søforklaring fra N. foreligger ikke.

245. D/F **Prins Christian** af København, 911 Reg. T. Br. Bygget 1903 af Staal. Paa Rejse fra Gedser til Warnemünde med Stykgods.

Kollideret d. $2/1$ 42 i Østersøen.

Søforklaring og Søforhør i Nykøbing F. d. $7/1$ 42.

Kl. 8⁴² passerede P.C. i taaget Vejr Gedser Rev F.S. Forskriftsmæssigt Taagesignal blev afgivet. Kl. 8⁴⁵ kom en klar Lanterne i Sigte ca. 2 Stb. om Stb., og kort efter hørtes Klokkringning efterfulgt af Advarselssignaler med en Dampfløjte. Umiddelbart efter saas Skroget af en Ankerligger, der senere viste sig at være S/S »Palermo« af Hamburg. Roret blev straks lagt haardt Bb., Bb.s Maskine kastet Fuld Kraft Bak, og kort efter blev ogsaa Stb.s Maskine kastet Fuld Kraft Bak; men umiddelbart efter tørnede P.C. med Stævnen mod P.s Hæk. Ved Kollisionen led begge Skibe lettere ovenbords Skader.

Anm. Søforklaring fra P. foreligger ikke.

246. M/Jt. **Provider** af Rødvig, 49 Reg. T. Br. Bygget 1885 af Eg og Alm. Paa Rejse fra Skagen til København med Tørv.

a) Grundstødt d. $17/1$ 42 ved Læsø.

Strandingsindberetning dat. $19/1$ 42. Søforhør i København d. $4/2$ 42.

Kl. 18⁰⁰ passerede P. under en Ø.-lig Brise i diset Vejr den røde 2-Kost ved Dvalegrund i ca. 50 m.s Afstand. Derfra styredes retv. SØ.t.S. Kl. 21⁰⁰ tog P. Grunden SV. for Søndre Rønner Baake i ca. 1,9 m Vand og blev staaende. D. $18/1$ Kl. 21³⁰ kom P. flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes usigtbart Vejr og Strømsætning i Korbindelse med den Omstændighed, at Loddet ikke blev benyttet som Kontrol for Bestikket.

b) Sat paa Grund af Isen og forlist d. $2/1$ 42 ved Sjællands N.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $21/1$ 42. Søforhør i København d. $4/2$ 42. Forlisanmeldelse dat. København d. $26/8$ 42.

D. $20/1$ Kl. 18^{00} gik P. fast i Isen paa $56^{\circ}07'$ N. Brd. $11^{\circ}41'$ Ø. Lgd., og Ankeret blev stukket i Bund. Kl. 22^{00} begyndte Skibet at drive med Isen i V.-lig Retning. D. $21/1$ Kl. 6^{00} blev der afgivet Nødsignal. Kl. 10^{30} grundstødte P. paa Sjællands Rev og blev straks af Isen væltet om paa Bb.s Side, hvorefter Besætningen gik i Land over Isen. Skibet er senere blevet Vrag.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

247. M/Gl. **Riborg** af Rønne, 47 Reg. T. Br. Bygget 1858 af Eg. Paa Rejse fra Hasle til Nykøbing S. med Klinker og Rør.

Grundstødt og forlist d. $23/10$ 42 ved Sveriges S.-Kyst.

Søforhør i København d. $8/11$ 42. Forlisanmeldelse dat. København d. $9/11$ 42.

Kl. ca. 3^{00} , da R. under en opfriskende, SV.-lig Kuling befandt sig i Fyrinien til Ystad Havn for Indgaaende, blussedes gentagne Gange forgæves efter Lods. I Nærheden af Molerne vendte R. og stod atter udefter, hvorefter der paany blussedes forgæves. Noget senere vendte R. og gik ind uden Lods. Kl. ca. 4^{00} , da Skibet var vel inden for Dækmolen, blev Roret lagt Stb., Motoren slaet fra og kort efter kastet Fuld Kraft Bak, og Ankeret blev stukket i Bund. Umiddelbart efter tog R. Grunden og blev staaende. Ved Grundstødningen blev Skibet læk. D. $24/10$ Kl. ca. 8^{00} gik Besætningen fra Borde, da R. var vandfyldt. Skibet er senere blevet Vrag.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes, at Føreren paa Grund af Vejrforholdene var nødt til at søge ind til Ystad, hvor han ikke havde tilstrækkeligt Kendskab til Besejlingsforholdene.

248. S/S **Rita** af Aalborg, 534 Reg. T. Br. Bygget 1892 af Jern. Paa Rejse fra Horsens til København med Stykgods.

Forlist efter Eksplosion d. $9/5$ 42 i Kattegat; 3 Omkomne.

Søforhør i København d. $12/5$ 42. Forlisanmeldelse dat. København d. $4/6$ 42.

Kl. 21^{20} , da R. befandt sig i Nærheden af Vesborg Fyr, indtraf en voldsom Eksplosion foran om Bb. Skibet fik straks Bb.s Slagside og begyndte at synke. Ved Eksplosionen var flere af Besætningen blevet saaret. 13 Mand af Besætningen blev reddet af M/Sk. »Sine« af Marstal, der befandt sig i Nærheden, og indbragt til Koldby Kaas, hvorefter 3 af de reddede, der var saarede, blev kørt paa Hospitalet. R. er senere sunket.

Anm. 1. Ministeriet maa antage, at Eksplosionen skyldes Krigsaarsager.

Anm. 2. De omkomne er: 2. Styrmand Kaj Morten Stoumann af Nyborg, Kok Jens Chr. Jørgensen af København og Fyrbøder Hans Martin Rodkjær af Aalborg.

249. Ff. **Rita** af Esbjerg, 37 Reg. T. Br. Bygget 1928 af Eg. Bøg og Fyr. Paa Fiskeri.

Forlist efter Eksplosion d. $4/6$ 42 i Nordsøen.

Søforhør i Esbjerg d. $19/6$ 42. Forlisanmeldelse dat. Esbjerg d. $9/9$ 42.

Kl. ca. 10^{00} , da R. befandt sig ca. 12 Sm. N.t.Ø. af Søren Bovbjergs Dyb, fik Voddet Hold i Bunden. Under Indhivning af Voddet indtraf en voldsom Eksplosion ca. 20 Favne agten for Fartøjet. Ved Eksplosionen blev R. læk og sank i Løbet af ca. 3 Minutter. Besætningen — 4 Mand — sprang over Bord og blev kort efter reddet af et andet Fartøj.

Anm. Ministeriet maa antage, at Forliset skyldes Krigsaarsager.

250. S/S **Rolf** af København, 241 Reg. T. Br. Bygget 1898 af Staal. Paa Rejse fra Arbejdsplads i Sundet til København med Sand.

Havareret d. $8/7$ 42 i København.

Søforhør i København d. $15/7$ og $24/8$ 42.

Kl. 11^{45} , da R. befandt sig umiddelbart N. for Bomløbet, blev Skiber overhalet af B/B »Svava« af København, der vilde passere R. om Bb. i ca. 5 m.s Afstand. Da S. passerede R.s Agterende, mistede R. Styret og drejede hurtigt til Stb. Maskinen blev straks kastet Fuld Kraft Bak og Roret lagt haardt Bb.; men umiddelbart efter tørnede Stævnen voldsomt mod Brohovedet ved Bomløbets V -lige Side. Ved Paasejlingen blev R.s Stævn trykket ind.

Af den af S.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at S. paa Vej fra Lynettehavnen til Nyhavn passerede R.s Agterende ud for Kongetrappen. Maskinen, der gik Fuld Kraft Frem, blev beordret Langsomt Frem. Umiddelbart efter synes R. at dreje Stb. over, og efter at S. havde passeret R., saas det, at R. med Stævnen tørnede mod Brohovedet som ovenfor anført.

Anm. 1. Ministeriet maa antage, at R.s Paasejling af Brohovedet skyldes, at R. mistede Styret som Følge af Sugning fra S., der passerede R. i for ringe Afstand og med for stor Fart.

Anm. 2. S.s Fører, mod hvem der var rejst Tiltale i Medfør af Sølovens § 293, er under $23/3$ 43 ved Sø- og Handelsretten frifundet for Tiltale.

250. M/Gl **Ruby** af Skårhamn. 92 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Aalborg til Oslo med Kridt.

Grundstødt d. $15/5$ 42 ved Læsø.

Strandingsindberetning dat. $17/5$ 42.

D. $15/5$ grundstødte R. paa Læsø NV.-Rev. Skibet kom senere flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Der er intet oplyst om Aarsagen til Grundstødningen.

252. M/Tjk. **Ruth** af Ærøskøbing, 81 Reg. T. Br. Bygget 1894 af Staal. Paa Rejse fra Bandholm til Nykøbing K. i Ballast.

Forlist ved Eksplosion d. $22/7$ 42 i Smaalandsfarvandet; 2 Mand kommet til Skade.

Søforklaring og Søforhør i Nykøbing K. d. $17/8$ 42. Forlisanmeldelse dat. København d. $23/11$ 42.

Kl. ca. 8^{20} , da R. befandt sig paa ca. $54^{\circ}67'$ N. Brd. $11^{\circ}38'$ Ø. Lgd., indtraf en Eksplosion, hvorved Skibet blev læk og sank. Besætningen bjærgede sig op paa Storgaflen og blev senere optaget af en Dampers. Ved Eksplosionen blev 2 Mand af Besætningen saaret.

Anm. Ministeriet maa antage, at Eksplosionen skyldes Krigsaarsager.

253. M/Gl. **Ruth Kirstine** af Sejrø, 69 Reg. T. Br. Bygget 1925 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Svendborg til Odense med Hvede.

Grundstødt d. $17/4$ 42 ved Fyns S.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Odense d. $21/4$ 42.

Kl. 10^{00} af sejlede R. K. i klart Vejr under en ØNØ.-lig Kuling fra Svendborg. Strømmen var haardt medgaaende. Paa Grund af stærkt Solskin var det vanskeligt at skelne Afmærkningen i Farvandet, hvorfor Motoren holdtes gaaende Langsomt Frem. Kl. 10^{15} tog R. K. Grunden ud for Drejsodde inden for de to røde Koste ved Lindhoved og Askesten og blev staaende. D. $18/4$ Kl. ca. 11^{30} kom Skibet flot ved fremmed Hjælp, efter at en Del af Ladningen var opløst.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes, at stærkt Sollys har vanskeliggjort Orienteringen.

254. M/Sk. **Sara** af Lohals, 55 Reg. T. Br. Bygget 1904 af Eg. Paa Rejse fra Holbæk til København med Rug.

Sunket efter Eksplosion d. $22/9$ 42 i Sundet; 1 Mand kommet til Skade.

Søforhør i København d. $26/9$ og $1/10$ 42.

Kl. ca. 18^{30} , da S. befandt sig ud for Snekkersten ca. 1 Sm. fra Land, indtraf en voldsom Eksplosion agten for Skibet, der derefter sank i Løbet af ca. 2 Minutter. Besætningen blev bjærgt af Torpedobaaden »Sælen«, der befandt sig i Nærheden. De reddede blev indbragt til Helsingør, hvor Føreren, der havde beskadiget det ene Ben, blev indlagt paa Hospitalet. Skibet er senere blevet hævet.

Anm. Ministeriet maa antage, at Eksplosionen skyldes Krigsaarsager.

255. M/S **Siam** af København, 6637 Reg. T. Br. Bygget 1913 af Staal.

Forlist.

Indberetning fra det danske Gesandtskab i Stockholm dat. $19/12$ 42.

Ifølge Indberetning fra Gesandtskabet i Stockholm er S. forlist, men Besætningen reddet.

256. Ff. **Sigfred** af Esbjerg, 24 Reg. T. Br. Bygget 1917 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Fiskeri i Nord-søen til Esbjerg.

Havareret d. $10/3$ 42 i Graadyb.

Søforhør i Esbjerg d. $24/3$ 42.

Kl. ca. 10^{00} , da S., hvis Maskine gik Halv Kraft Frem, i Drivis befandt sig lidt Ø. for Jergs Banke, saas en Isflage ca. 30 m forude. Roret blev lagt Stb.; men umiddelbart efter tørnede Fartøjet med Bb.s Bov imod Isflagen. Ved Kollisionen fik S. 2 Bord slaaet ind, og da der var Fare for, at Fartøjet skulde synke, blev S. sat paa Grund paa Fanø Sandende. Kl. ca. 17^{00} kom Fartøjet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper, efter at Lækagen var blevet tætnet, og indbragt til Esbjerg.

Anm. Ministeriet maa antage, at Havariet skyldes Isforholdene.

257. 3m M/Sk. **Sine** af Marstal, 299 Reg. T. Br. Bygget 1912 af Eg. Paa Rejse fra Vejle til København med Brunkul.

Grundstødt d., $18/7$ 42 ved Sjællands N.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $18/7$ 42. Søforklaring og Søforhør i Ærøskøbing d. $11/8$ 42.

D. $17/7$ Kl. 22^{40} passerede S. under en stiv SØ.-lig Kuling med Regndis 1-Kosten paa Hatter Barn, Log 28. Derfra styredes NØ. $1/2$ Ø. indtil Kl. 24^{00} , Log 35, hvorefter Kursen ændredes til NNØ. Vinden var nu frisket til haard Kuling. D. $18/7$ Kl. ca. 0^{30} blev Kursen ændret til NØ.t.N., Log 42. Kort efter kom Baaken paa Sjællands Rev i Sigte; Roret blev straks lagt haardt Bb. og Motoren kastet Bak; men inden Skibet var svunget rundt, tog det Grunden 200 m VSV. af Fyrbaaken paa Sjællands Rev og blev staaende. D. $19/7$ kom S. flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes, at der ikke ved Navigeringen er udvist fornøden Agtpaaagivenhed.

258. B/B **Sirius** af Odense, 25 Reg. T. Br. Bygget 1886 af Staal. Paa Rejse fra Vejle til Odense med Fartøjer paa Slæb.

Grundstødt d. $1/10$ 42 ved Odense Gab.

Søforklaring og Søforhør i Odense d. $14/10$ 42.

Kl. 22^{00} ankom »Sirius«, der sammen med B/B »Svend« af København bugserede »Sugeren«, »Sl. 7«, »Sl. 17« og M/B »Kaj«, under en stiv V.-lig Brise til Odense Gab. Der styredes tæt op under nogle Ankerliggere, og fra »Svend« blev der givet Signal om at ankre. Medens Slæberen blev kortet op, faldt »Svend« tværs for Vinden, og kort efter tog alle Skibene Grunden. Skibene kom straks efter flot og ankrede V. for Indsejlingen. Ved Grundstødningen havde »Sirius« faaet en Lækage, medens de øvrige Fartøjer ingen Skade havde lidt.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Vejrforholdene.

259. Ff. **Skagerak Nr. 2** af Skagen, 50 Reg. T. Br. Bygget 1941 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Hirtshals til Skagen.

Grundstødt d. $11/3$ 42 ved Jyllands N.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Skagen d. $23/3$ 42.

Kl. 17^{30} , da S. under en haard Ø.-lig Kuling i svær Drivis befandt sig Ø. for Grenen, bugserende 2 Kuttere, som var havarerede, brækkede Slæbetrossen til den ene Fiskekutter. Efter at den anden Kutter var bugseret til frit Vand, sejlede tilbage for at assistere den efterladte Kutter. Under Arbejdet med denne løb begge Skibe fast i Isen, og S. 2 blev af Isen sat paa Grund paa Grenens S.-lige Side. I Løbet af Natten førte Isen S. over Grenen til den N.-lige Side. D. $12/3$ Kl. ca. 16^{00} kom Fartøjet flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

260. Ff. **Skandia** af Frederikshavn, 27 Reg. T. Br. Bygget 1900 af Eg. Paa Fiskeri i Kattegat.

Forlist efter Eksplosion d. $7/_{10}$ 42 i Kattegat; 3 Mand kommet til Skade.

Søforklaring og Søforhør i Frederikshavn d. $12/_{11}$ 42. Forlisanmeldelse dat. Frederikshavn d. $12/_{1}$ 43.

Kl. ca. 14^{00} , da S. befandt sig ved Middelgrunden ca. 3 Sm. misv. NV. af Kostene paa Knolderevlen, fik Voddet Hold i en Genstand paa Bunden. Under Forsøg paa at hale Voddet ind indtraf en voldsom Eksplosion agten for Kutteren, der blev læk og sank. Besætningen, 3 Mand, der alle var blevet saaret, blev bjærget af en Fiskekutter, der befandt sig i Nærheden og ført til Sæby, hvorfra de tilskadekomne i Ambulance blev kørt til Hospitalet i Frederikshavn.

Anm. Ministeriet maa antage, at Eksplosionen skyldes Krigsaarsager.

261. M/Tjk. **Skjoldnæs** af Søby, 86 Reg. T. Br. Bygget 1892 af Jern. Paa Rejse fra Nakskov til Tuborg Havn med Byg.

Grundstødt d. $23/_{4}$ 42 ved Sjællands Ø.-Kyst.

Søforklaring i Københavns Amts nordre Birk d. $9/_{5}$ 42.

Om Morgenens lettede S. fra en Ankerplads i Bøgestrømmen. Det blæste en svag VNV.-lig Brise, og Vejret var diset. Senere blev det tæt Taage. Kl. ca. 10^{00} lettede Taagen og der saas aabent Vand langs Landet i en Bredde af ca. 1 Sm. Der sejledes langs Iskanten saa tæt til denne som muligt, idet Motoren gik Langsomt Frem, og Loddet holdtes gaaende. Kl. ca. 12^{00} tog S. Grunden paa Felskov Rev og blev staaende. Kl. 15^{00} kom Skibet flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Isforholdene.

262. S/S **Sophie** af København, 945 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal.

a) Paa Rejse fra Emden til Esbjerg med Kul.

Grundstødt d. $17/_{2}$ og $18/_{2}$ 42 ved Tysklands N.-Kyst.

Søforklaring i Esbjerg d. $20/_{3}$ 42.

Kl. 9^{00} afsejlede S., der havde Lods om Bord, under en ØNØ.-lig Kuling fra Emden. Kl. 11^{00} , da Skibet befandt sig ved Bøje G 6, blev Roret lagt først Stb. og derefter haardt Stb. for at styre klar af en stor Isflage; men Skibet lystrede ikke Roret, og det viste sig, at det havde taget Grunden med Stb.s Side. Medens S. stod paa Grund mærkedes et Stød i Maskinen, der gik Fuld Kraft Bak, hvorfor den blev stoppet. Endvidere tørnede flere Isflager mod Bb.s Side, hvorved der fremkom flere Buler i Skibssiden. Kl. 12^{25} blev Skibet af Strøm og Is ført af Grunden, og der sattes Signal for Bugserhjælp. Kl. 16^{00} kom en Slæbedamper til Stede og brød Isen rundt om S., hvorefter Stb.s Anker blev stukket i Bund. Kl. 16^{25} blev Skibet paany ført paa Grund af Isen. Kl. 16^{30} kom Bugserbaaden langs Siden af S.; men samtidig pressede en stor Isflage Bugserbaaden ind mod S., hvorved Bugserbaaden kæntrade og sank, efter at Besætningen var bjærget om Bord i S. Kl. 23^{55} blev S. paany af Isen ført af Grunden og drev med Isen. D. $18/_{2}$ Kl. 5^{15} tog S. paany Grunden. Kl. 12^{15} drev Skibet flot og blev derefter af en Bugserbaad bugseret tilbage til Emden for Reparation, hvor en Undersøgelse viste, at Skruebladene var slaaet af.

Anm. Aarsagen til Grundstødningerne og Havarierne fremgaar af det ovenfor anførte.

b) Paasejlet d. $4/_{12}$ 42 i Korsør Havn.

Søforklaring og Søforhør i Stege d. $8/_{12}$ 42.

Se Nr. 49.

263. Ff. **Stella** af Lemvig, 24 Reg. T. Br. Bygget 1917 af Eg og Bøg.

Brand om Bord d. $18/_{2}$ 42 i Thyborøn.

Brandforhør i Thyborøn d. $23/_{3}$ 42.

Kl. ca. 12^{00} , medens S. uden Besætning om Bord laa ved Vinkelpieren, blev der fyret paa Kakkelovnen i Lukafet. Kl. ca. 17^{30} opdagedes Ild i Lukafet. Brandvæsenet blev tilkaldt, og Ilden, der havde faaet fat i Lukafets Træværk, blev slukket.

Anm. Ministeriet maa antage, at Ilden er opstaaet ved Antændelse af Tøj, der var ophængt i Nærheden af Kakkelovnen.

264. S/S **Stenbjørn** af København, 516 Reg. T. Br. Bygget 1934 af Staal.

a) Paasejlet d. $7/_{8}$ 42 i Aarhus Havn.

Søforhør i Aarhus d. $19/_{3}$ 43.

Kl. ca. 12^{15} , da S. laa fortojet ved Kaj 123 med Bb.s Side til Kajen, sejlede S/S »Dorpat« af Hamburg forbi med stærk Fart for at fortoje foran for S. I en Afstand af 2—3 m fra S. blev D.s Maskine sat paa Fuld Kraft Bak, hvorved D.s Agterende slog ud og tørnede mod S.s Stb.s Lønning. Herved led S. en Del ovenbords Skade, og Fortøjningerne sprængtes, saa S. drev ud i Bassinet.

Anm. Søforhør fra D. foreligger ikke.

b) Kollideret d. $15/_{11}$ 42 i Aarhus Havn.

Søforhør i Aarhus d. $30/_{11}$ 42.

Kl. 7^{40} afgik S., der laa med Stævnen S. efter, fra Østkajen i Bassin III. Kort efter blev Roret lagt haardt Stb. og Maskinen kastet Fuld Kraft Bak og umiddelbart derefter Fuld Kraft Frem. Da Skibet var kommet over i den V.-lige Hel af Havnebassinet, blev Maskinen kastet Fuld Kraft Bak, og da Farten fremover omtrent var taget af Skibet, Fuld Kraft Frem. Samtidigt saas tysk Marinefartøj »1904« nærme sig fra on Retning 2—3 Streger agten for tværs om Bb. med stærk Fart, og umiddelbart efter tørnede dette Fartøj med Stævnen imod S.s Bb.s Laaring. Ved Kollisionen fik S. Fenderlisten samt 2 Plader i Skibssiden og 1 Dæksplade beskadiget.

Anm. Søforklaring fra det tyske Marinefartøj foreligger ikke.

265. M/Jt. **Stevns** af Rødvig, 20 Reg. T. Br. Bygget 1910. Paa Rejse fra Køge til Nysted med Sand.

Sunket d. $25/_{9}$ 42 i Østersøen.

Strandingsindberetning dat. $28/_{9}$ 42. Søforklaring og Søforhør i Nysted d. $7/_{10}$ 42.

Da S. var kommet Guldborgsund ud under en VSV.-lig Kuling, styredes NNV. Skibet slingrede meget stærkt, og Lasten begyndte at forskubbe sig. Skibet blev bragt til Vinden, og en Mand af Besætningen forsøgte at rette Skibet op ved at lempe Sand over i Stb.s Side. Kort efter holdtes af for Vejret, men da Søerne skyllede ned i Lastrummet, bragtes S. atter til Vinden, og begge de ombordværende forsøgte forgæves at rette Skibet op ved at lempe Last. Da Skibet begyndte at synke, gik Besætningen i Prammen og roede i Land. S. sank paa ca. 4 m Vand ud for Vantore Strandhuse. D. $\frac{9}{11}$ kom S. flot ved fremmed Hjælp, efter at en Del af Ladningen var kastet over Bord.

Anm. Ministeriet maa antage, at Forliset skyldes den Omstændighed, at Lugerne ikke var skalket.

266. M/Gl. **Stevns** af Køge, 47 Reg. T. Br. Bygget 1891 af Eg. Paa Rejse fra Vejle til Rungsted med Brunkul.

Grundstødt d. $\frac{2}{10}$ 42 ved Sjællands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{5}{10}$ 42. Søforklaring og Søforhør i Stege d. $\frac{10}{10}$ 42.

Kl. ca. 7^{00} , da S. var ved at lette fra en Ankerplads ca. 800 m NV. af Stenhage Fyr, tog Skibet Grunden paa en Pulle og blev staaende. D. $\frac{3}{10}$ Kl. ca. 7^{00} blev det forsøgt at bringe S. flot ved at lade Skruen gaa frem og samtidigt at hive ind paa Ankerkæden. Herunder løb Skibet op i Ankeret, hvorved fremkom en Læk. Det forsøgtes at holde S. læns med Pumpen; men Vandet i Lasten vedblev at stige, og Skibet tog atter Grunden. D. $\frac{5}{10}$ kom S. flot ved fremmed Hjælp, efter at ca. 25 Tons af Ladningen var blevet lægtret, og indbragtes til Stege for Reparation.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Lavvande.

267. M/S **Stjerneborg** af København, 4551 Reg. T. Br. Bygget 1929 af Staal.

Forlist i 1942.

Indberetning fra Føreren dat. $\frac{29}{5}$ 42. Forlisanmeldelse dat. København d. $\frac{3}{7}$ 42.

Ifølge derom til Rederiet indgaaet telegrafisk Underretning er S. forlist og Besætningen reddet.

Anm. Der er intet oplyst om Aarsagen til Forliset.

268. M/Jt. **Stjernen** af Rødvig, 55 Reg. T. Br. Bygget 1876 af Eg.

a) Paa Rejse fra Halmstad til Køge med Træ.

Grundstødt d. $\frac{14}{6}$ 42 ved Sjællands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{15}{6}$ 42. Søforklaring i Køge d. $\frac{20}{6}$ 42.

Kl. ca. 20^{15} passerede S. den røde 3-Kost i Sorte Rende, hvorfra Sejladsen fortsattes for Sejl alene med Kurs dv. SV. $\frac{1}{2}$ V. Det blæste en Ø.-lig Kuling, og Skibet gjorde en Fart af ca. 5 Kn. Kl. ca. 21^{00} blev Vejret usigtbart, og Vinden friskede til stormende Kuling. Kl. ca. 22^{45} saas Land i en Lysning i Taagen, hvorefter Motoren blev startet og Kursen sat udefter. Kl. ca. 23^{15} lettede Taagen lidt, og Kursen sattes mod Land. Der loddedes jævnlig. Kl. ca. 23^{40} varskoede Udkiksmanden, at der var Land forude; Roret blev straks lagt Bb.; men umiddelbart efter tog S. Grunden ca. 1500 m S. for Køge Havn og blev staaende. Ved Grundstødningen blev Skibet læk. D. $\frac{19}{6}$ kom Skibet flot, efter at en Del af Ladningen var blevet lægtret.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes usigtbart Vejr.

b) Paa Rejse fra Grenaa til København med Brænde.

Havareret d. $\frac{7}{12}$ 42 i Kattegat; søgt Nødhavn.

Søforhør i København d. $\frac{19}{12}$ 42.

Om Eftermiddagen, da S. under en frisk S.-lig Brise befandt sig ca. 4 Sm. S. for Hesselø styrende efter Gilleleje Flak F.S., brækkede Rorhovedet udfor Rorpinden, hvorved Skibet mistede Styret. Det forsøgtes forgæves at reparere Roret og surre det. D. $\frac{8}{12}$ var Vinden frisket og gaaet om i SSØ., og S. laa bidevind for Storsejl, Stagfok og Klyver, drivende mod Kullen. Kl. 6^{00} , da Kullen pejledes i SSØ. 5—6 Sm.s Afstand, blæste Stagfokken og Storsejlets Agterlig i Stykker. Det forsøgtes for Sejlene at manøvrere ind til en Ankerplads i Skelderviken, og Kl. 16^{00} ankredes 5 Sm. Ø. af Nabben Pynt. D. $\frac{11}{12}$ Kl. 19^{30} ankom S. under Bugsering til Helsingør.

Anm. Ministeriet maa antage, at Havariet skyldes Vejrforholdene.

269. S/S **Stockholm** af København, 1596 Reg. T. Br. Bygget 1930 af Staal. Paa Rejse fra Helsingør til Vlaardingen i Ballast.

Havareret ved Eksplosion d. $\frac{15}{4}$ 42 i Nordsøen; søgt Nødhavn.

Søforklaring i Amsterdam d. $\frac{12}{5}$ 42. Søforhør i København d. $\frac{3}{12}$ 42.

Kl. 2^{30} , da S., der havde tysk Ledsageofficer om Bord, befandt sig paa $53^{\circ}21'$ N. Brd. $4^{\circ}46'$ Ø. Lgd. styrende retv. S.72°V., Fart 9 Knob, indtraf en voldsom Eksplosion ud for Stb.s Side midtskibs, hvorved alt Lys i Skibet gik ud. Maskinen blev straks stoppet og Skibet opankret. Ved Eksplosionen blev Agterpeaktankens Afspærringsventil sprængt, og Vandet fra Tanken løb ud i Tunnellen og gennem Utætheder i denne til Agterlasten. Endvidere blev Hovedmaskinens Fundament, alle Bærelejer i Tunnellen, Omskiftningsrat, Maskintelegraf, Luftpumpens Vandcylinder, Fødepumpens Afgangstudser og Ventilsystem, Lastpumpens og Ballastpumpens Ventilhuse og Vindkedler, Cirkulationspumpen, Evaporatorens Fodstykke og Ventiler, begge Søventiler, Fundamenter til 1-, 2- og 5-Spil samt Hovedkedlernes Forankringer sprængt og Kedlerne forsæt, ligesom Skibet fik flere Plader i Bunden trykket op. Kl. 4^{45} lettede S. og blev af et andet Skib taget under Bugsering mod Helder, hvortil S. ankom Kl. 15^{15} .

Anm. Ministeriet maa antage, at Havariet skyldes Krigsaarsager.

270. Statsisbr. **Storebjørn** af København, 1393 Reg. T. Br. Bygget 1931 af Staal. Paa Isbrydning i Storebælt.

Kollideret d. $\frac{13}{3}$ 42 i Storebælt.

Søforhør i København d. $\frac{23}{4}$ 42.

Kl. 14^{20} , da S. gik fremover langs Stb.s Side af M/Fg. »Korsør« i ca. 10 m.s Afstand fra Færgen, stoppede begge de agterste Skruer samtidig. S. blev derefter af Isen presset ind mod K.s Stb.s Fenderliste,

hvorved Skanseklædningen med Rør, Støtter m. m. fra Broen agterover blev væltet og knust. K. led ingen Skade. Ved Hjælp af Forskruen sejledes S. ind i en Vaage, hvor det efter ca. $\frac{3}{1}$ Times Arbejde lykkedes at faa Skruerne fri.

Anm. 1. Søforklaring fra K. foreligger ikke.

Anm. 2. Ministeriet maa antage, at Aarsagen til, at S.s Skruer stoppede, var, at nogle Wirer var kommet i Skruerne.

271. Sandpumper **Suomi** af København, 481 Reg. T. Br. Bygget 1907 af Staal. Paa Rejse fra Losseplads i Danzig Bugt til Gotenhafen i Ballast.

Kollideret d. $\frac{16}{12}$ 42 i Danzig Bugt.

Søforklaring i Danzig d. $\frac{22}{12}$ 42.

Kl. ca. 17¹⁵ saas fra S., der styrede SV. $\frac{1}{2}$ V., forude 2 Streger om Bb. i ca. 600 m.s Afstand Toplanterne og den røde Sidelanterne fra et modgaaende Skib. Kort efter kom ogsaa den grønne Sidelanterne til Syne, men forsvandt umiddelbart efter. Da det modgaaende Skib, der senere viste sig at være tysk S/S »Brake«, befandt sig i en Afstand af ca. 300 m, saas begge Sidelanterne atter, hvorefter den røde Sidelanterne forsvandt. Kort efter blev der fra B. afgivet 2 korte Toner med Dampfløjten. Om Bord i S. blev Maskinen, der gik Fuld Kraft Frem, straks kastet Fuld Kraft Bak og Roret lagt haardt Stb.; men umiddelbart efter tønnede B. med Stævnen imod S.s Bb.s Side ca. 2 m foran for Maskinskoddet. Ved Kollisionen blev S. læk.

Anm. Søforklaring fra B. foreligger ikke.

272. B/B **Svanen** af København, 9 Reg. T. Br. Bygget af Jern. Paa Rejse fra Kalveboderne til Københavns Sydhavn.

Forlist efter Eksplosion d. $\frac{20}{5}$ 42 i Kalveboderne; 2 Omkomne.

Søforhør i København d. $\frac{12}{11}$ 42.

Kl. 20⁰⁵ observeredes fra Kystpolitiets Vagtstation ved Kongelunden en voldsom Eksplosion ca. 150—200 m fra Dæmningen i Kalveboderne, og S., der bugserede en Pram, lastet med Bygningsmaterialer m. m., saas synke sammen med Prammen. Det forsøgte ved Hjælp af en Pram fra Land at redde de ombordværende; men der saas intet Spor af dem.

Anm. 1. Ministeriet maa antage, at Eksplosionen skyldes Krigsaarsager.

Anm. 2. De omkomne er: Skibsfører Carl Oluf Christensen og Maskinmester Cajus Johannes Hansen begge af København.

273. B/B **Svava** af København, 162 Reg. T. Br. Bygget 1907 af Staal.

Havareret d. $\frac{3}{11}$ 42 i Københavns Havn.

Søforhør i København d. $\frac{6}{11}$ 42.

Kl. 12⁰⁰, da S. under Assistance af en Bugserbaad var paa Vej ned ad Midterbeddingen hos Burmeister & Wain, blev Skibet af Skruevandet fra et Skib, der var i Færd med at fortøje langs S.-Siden af Cementbroen, tvunget S.-over mod Udrustningskajen. Bugserbaaden forsøgte forgæves at hale S. Bb. over. samtidig med at det forsøgte at føre en Trosse i Land; men umiddelbart efter fiskede en Topbardun en Arbejdsstilling, der hang paa Boven af en Nybygning, der laa ved Udrustningskajen, hvorved Mastetoppen samt Radiomasten knækkede.

Anm. Aarsagen til Havarierne fremgaar af det ovenfor anførte.

274. M/S **Sven Clausen** af Haderslev, 238 Reg. T. Br. Bygget 1915 af Staal. Paa Rejse fra Menstad til Struer med Salpeter.

Grundstødt d. $\frac{10}{6}$ 42 i Limfjorden.

Søforklaring i Aalborg d. $\frac{13}{6}$ 42.

Kl. 12²⁵ passerede S. C. Thors Sand røde 1-Kost tæt om Bb. Der styredes efter Kending af Land. Kl. 12⁴⁵ saas et Bundgarn forude. Maskinen blev beordret Langsomt Frem og Roret lagt Stb. Under Drejningen tog Skibet Grunden med Agterskibet N. for Rønkjær Odde og blev staaende. Kl. 16⁰⁰ kom S.C. flot ved egen Hjælp tilsyneladende uden at have taget Skade.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes forkert Bedømmelse af Afstanden til Land.

275. B/B **Svend** af København, 50 Reg. T. Br. Bygget 1893 af Jern. Paa Rejse fra Vejle til Odense med Fartøjer paa Slæb.

Grundstødt d. $\frac{1}{10}$ 42 ved Odense Gab.

Søforklaring og Søforhør i Odense d. $\frac{14}{10}$ 42.

Se Nr. 258.

276. M/Jt. **Søblomsten** af Strynø. 12 Reg. T. Br. Bygget 1910. Paa Rejse fra Lohals til Strynø med Træ.

Sprunget læk og sunket d. $\frac{22}{5}$ 42 i Storebælt.

Strandingsindberetning dat. $\frac{28}{5}$ 42. Søforhør i Rudkøbing d. $\frac{29}{7}$ 42.

Kl. 20³⁰, da S. under en SV.-lig Kuling befandt sig ca. 1 Sm. SV. for Dageløkke Havn, opdagedes Vand i Maskinrummet. Det forsøgte at pumpe Skibet læns; men da Vandet stadig steg, gik Besætningen — 3 Mand — i Prammen og roede i Land, hvorefter S. sank. En Dykkerundersøgebe viste, at Stævnrørspakdaasen var løs. Skibet er senere blevet hævet.

Anm. Aarsagen til Havariet fremgaar af det ovenfor anførte.

277. M/Fg. **Sønderjylland** af Assens, 100 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal. Paa Rejse fra Assens til Aarøsud med Jernbanevogne og Passagerer.

Sunket efter Eksplosion d. $\frac{22}{10}$ 42 i Lillebælt; 7 Mand kommet til Skade.

Søforklaring og Søforhør i Assens d. ²⁵/₁₁ 42.

Kl. ca. 21¹³, da S. befandt sig ved den S.-lige Indgang til Aarøsund, loddedes over 10 m Vand. I samme Øjeblik indtraf en voldsom Eksplosion under Agterskibet, hvorved Besætningen — 5 Mand — og 2 Passagerer kom til Skade, Redningsbaaden og Styrehuset blev ødelagt og Skibet blev læk og begyndte at synke. 2 Mand af Besætningen reddede sig op paa hver en Flaade, med hvilke de drev i Land paa Aarø. De øvrige forblev om Bord paa S., der ca. 15 Minutter efter Eksplosionen tog Grunden paa Aarø Sand efter at være sunket, saa kun Taget af Overbygningen ragede over Vandet, og blev senere reddet af tililende Fartøjer og landsat i Aarøsund. S. er senere blevet hævet.

Anm. Ministeriet maa antage, at Eksplosionen skyldes Krigsaarsager.

278. S/S **Taarnholm** af Aalborg, 1420 Reg. T. Br. Bygget 1905 af Staal. Paa Rejse fra København til Rotterdam i Ballast.

Havareret ved Flyverangreb d. ⁴/₅ 42 i Nordsøen.

Søforklaring i Rotterdam d. ⁸/₅ 42. Søforhør i Nykøbing F. d. ⁴/₆ 42.

Kl. 11⁵⁰, da T. befandt sig ca. 10 Sm. N. for Ijmuiden, blev Skibet angrebet af Flyvemaskiner, der nedkastede flere Bomber, som eksploderede i Vandet tæt ved Skibets Stb.s Side. Ved Eksplosionerne fik T. Fødepumper, Løsepumper og Cirkulationspumpen samt Apparaterne paa Radiostationen beskadiget, Antennestangen paa Fokkemasten brækket, og der fremkom en mindre Læk i Bb.s Side af 4-Lasten under Vandgangen. Maskinen blev straks stoppet, og Lækken tætnet med Trækiler. Da Maskinen efter Havarierne kun kunde gaa med mindsket Fart, blev T. Kl. 13⁰⁰ taget paa Slæb af et andet Skib og bugseret til Rotterdam.

Anm. Aarsagen til Havarierne fremgaar af det ovenfor anførte.

279. Lystkutter **Ternen** af Skovshoved, 2 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Sejro til København.

Grundstødt d. ³/₈ 42 paa Sjællands Rev.

Strandingsindberetning dat. ⁴/₈ 42.

Kl. ca. 6³⁰ grundstødte T. under en SØ.-lig Kuling i diset Vejr paa Sjællands Rev. Kl. 8⁰⁰ kom Fartøjet flot ved Hjælp af en Fiskekutter og indbragt til Odden Havn. Ved Grundstødningen fik T. en mindre Læk.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være diset Vejr og Strømsætning.

280. S/S **Themis** af Hammerhavnen, 253 Reg. T. Br. Bygget 1916 af Staal.

Kollideret d. ¹⁶/₉ 42 i Hammerhavnen.

Søforklaring og Søforhør i Allinge d. ¹⁸/₉ 42.

Kl. 10³⁰ skulde T. under en haard V.-lig Kuling for egen Maskine forhale fra en Plads ved Kajen agten for M/S »Geschwister« af Rostock til en Plads foran for dette Skib, samtidigt med at G. halede agterover. Begge Skibe laa med Stb.s Side mod Kajen. Da T. under Forhalingen befandt sig ud for G.s Forende i en Afstand af ca. 20 Fod, sprang G.s Forspring af Fortøjningsringen paa Kajen samtidigt med, at Forwiren var slækket af, og herved drev G. med Forskibet ud fra Kajen. Om Bord i T. blev Maskinen, der gik Langsomt Frem, straks kastet Fuld Kraft Bak; men umiddelbart efter tønnede G. med Forenden imod T.s Stb.s Side midtskibs. Ved Kollisionen fik T. Skanseklædning og Lønning samt 3 Støtter bøjet, Broklædning og Solsejlsribber afrevet og Nathuset beskadiget.

Anm. Søforklaring fra G. foreligger ikke.

281. S/S **Themis** af Flensburg, 2788 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Narvik til Hamburg med Jernmalm.

Grundstødt d. ³¹/₁₀ 42 ved Egholm.

Strandingsindberetning dat. ²/₁₁ 42.

Kl. 10⁰⁰ grundstødte T. paa Egholm Flak.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være en Kollision, hvorefter T. blev sat paa Grund.

282. Ff. **Thor** af Rønne, 29 Reg. T. Br. Bygget 1900 af Eg. Paa Rejse fra Fiskeplads i Østersøen til Neksø.

Grundstødt d. ³/₁₂ 42 ved Bornholms Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. ³/₁₂ 42. Søforhør i Neksø d. ³/₂ 43.

Kl. ca. 15⁰⁰ lettede T. fra en Fiskeplads ca. 14 Sm. S.t.Ø. af Neksø og styrede N.³/₄V. Kl. ca. 16³⁰ blev det tæt Taage, hvorfor Farten blev reduceret. Kl. 17⁰⁰ blev Motoren koblet fra, og der loddedes ca. 22 m Vand. Motoren blev sat paa Langsomt Frem, og 10 Minutter efter loddedes ca. 12 m Vand. Kursen ændredes derpaa til NNØ.; men umiddelbart efter tog Skibet Grunden ca. 1 Sm. S. for Neksø Havn. Kl. 22⁰⁰ kom Skibet flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Taage og Strømsætning.

283. M/GI. **Thyra** af Frederikshavn, 48 Reg. T. Br. Bygget 1887 af Eg og Fyr.

a) Paa Rejse fra Kalundborg til Frederikshavn i Ballast.

Grundstødt d. ²⁴/₄ 42 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Frederikshavn d. ²⁹/₄ 42.

Kl. ca. 5⁰⁰ ankrede T. under en NØ.-lig Kuling ca. 2 Sm. S. for Sæby Havn. Da Ankret dræggede, blev ogsaa det andet Anker stukket i Bund. Kl. ca. 5³⁰ brækkede Stb.s Kæde, og der blev stukket paa Bb.s Kæde, men Skibet gik i Drift. Det forsøgtes forgæves at starte Motoren, og kort efter tog Skibet Grunden gentagne Gange. Kl. ca. 16⁰⁰ kom T. flot ved fremmed Hjælp efter at have stukket Ankret fra sig.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Vejrforholdene i Forbindelse med Motorhavari.

b) Paa Rejse fra Sjællands Odde til Helsingør med Skærver.

Strandet d. $14/10$ 42 ved Sjællands N.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $15/10$ 42. Søforklaring i Helsingør d. $2/11$ 42.

Kl. ca. 13^0 ankrede T. under en VNV.-lig Kuling for Stb.s Anker med 15 Fv. Kæde i 9 m Vand ved Hornbæk. Kl. ca. 6^{40} , da Vinden var gaaet om i NV. og frisket, forsøgtes det at starte Motoren. Skibet begyndte nu at slingre stærkt, og det viste sig, at Ankerkæden var brækket i Klydset. Det andet Anker blev stukket i Bund, men kort efter tog T. Grunden ca. 200 m fra Strandbredden ca. 500 m NV. for Hornbæk. Det forsøgtes forgæves at starte Motoren og komme fri af Grunden ved at sætte Storsejlet. Kl. ca. 7^{15} forlod Besætningen, ialt 2 Mand, samt Førerens Hustru, Skibet i Jollen og roede i Land. T. blev senere indbragt til Gilleleje.

Anm. Ministeriet maa antage, at Strandingen skyldes Vejrforholdene.

284. Lystkutter **Tommy** af Aarhus, 2 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Grenaa til Randers.

Strandet d. $30/8$ 42 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $4/9$ 42.

Kl. 23^{15} , da T. under en stormende NØ.-lig Kuling med diset Vejr laa opankret ud for Hevringholm Strand, brækkede Ankerkæden, hvorefter Fartøjet drev paa Land. Besætningen — 3 Mand — reddede sig i Land ved Svømning. T. er senere blevet bjærget.

Anm. Aarsagen til Strandingen fremgaar af det ovenfor anførte.

285. M/GI. **Tora** af Bovallstrand, 64 Reg. T. Br. Bygget 1892. Paa Rejse fra Otterbakken til Vejle med Jern.

Grundstødt d. $10/8$ 42 ved Sejerø.

Strandingsindberetning dat. $11/8$ 42. Søforhør i Kalundborg d. $24/8$ 42.

Kl. ca. 3 lettede T., der var læk, under en let S.-lig Brise fra en Ankerplads SV. for Sejrø, og Kursen blev sat mod Samsø Ø.-Kyst. Da Skibet befandt sig ca. 5 Sm. af Samsø, revnede Motorens Topstykke, og Motoren gik i Staa. Det forsøgtes at holde Skibet læns med Haandpumpen, men da Vandet i Lasten stadig steg, sattes Kursen mod Sejrø for Sejl alene. Kl. ca. 22^{00} grundstødte T. ved Indløbet til Sejrø Havn og sank. Besætningen, ialt 3 Mand, roede i Land i Jollen. D. $19/8$ kom T. flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes den Omstændighed, at Skibet var læk og Motoren havareret.

286. S/S **Trio** af København, 493 Reg. T. Br. Bygget 1918 af Staal.

Brand om Bord d. $10/11$ 42 i Helsingør.

Søforklaring i Helsingør d. $13/11$ 42.

Kl. ca. 15^{00} , medens T. stod paa Bedding paa Helsingør Skibsværft, opdagedes Ild i 1. Maskinmesters Lukaf i Poopen. Brandvæsen fra Land blev straks tilkaldt, og i Løbet af 3 Kvarter var man Herre over Ilden. Ved Branden blev alle Lukafer i Poopen raseret.

Anm. Ministeriet maa antage, at Branden er opstaaet ved Kortslutning i en elektrisk Varmeovn.

287. S/S **Trude Schünemann** af Stettin, 1260 Reg. T. Br. Bygget 1906 af Staal. Paa Rejse fra Vejle til København med Brunkul.

Grundstødt d. $25/1$ 42 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $26/1$ 42.

Kl. 6^{00} grundstødte T. S. under en haard Ø.-lig Kuling i svær Pakis paa Endelave. D. $4/4$ kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Isforholdene.

288. S/S **Tula** af København, 1251 Reg. T. Br. Bygget 1912 af Staal. Paa Rejse fra Gotenhafen til København med Kul.

Kollideret d. $2/4$ 42 i Danzig Bugt.

Søforhør i København d. $14/4$ 42.

Se Nr. 80.

289. M/S **Turisten** af Assens, 31 Reg. T. Br. Bygget 1905 af Staal. Paa Rejse fra Assens til Brandsø med Passagerer og Stykgods.

Forlist efter Eksplosion d. $2/12$ 42 i Lillebælt; 3 Omkomne.

Søforhør i Assens d. $27/1$ 43. Forlisanmeldelse dat. Assens d. $19/2$ 43.

Kl. ca. 12^{00} , da T. befandt sig ca. 600 m fra Brandsø Anløbsbro, indtraf en voldsom Eksplosion i Nærheden af Skibet, der blev læk og hurtigt sank paa 7 m Vand. Af de 7 ombordværende blev 4 bjærget af en Baad fra Land, medens de øvrige omkom.

Anm. 1. Ministeriet maa antage, at Eksplosionen skyldes Krigsaarsager.

Anm. 2. De omkomne er: Postbaadsfører Ricard Eduard Jensen af Assens samt Passagererne Edvard Harry August Eliassen af Thorøhuse og Kaj Emil Jørgensen.

290. B/B **Tyr** af København, 119 Reg. T. Br. Bygget 1908 af Staal.

Kollideret d. $20/4$ 42 i Københavns Havn.

Søforhør i København d. $30/4$ 42.

Da T. var i Færd med at assistere en Nybygning til Kaj ved Burmeister & Wains Skibsværft og havde bakket ud i Havnen, blev Maskinen sat paa Frem. Umiddelbart efter saas S/S »Xenia« af København lidt agten for tværs om Stb. Det forsøgtes ved Vinken og Raaben at faa X. til at holde agten om T.; men X. syntes at dreje Stb. over. Da en Kollision syntes uundgaelig, blev Roret lagt haardt Stb.; men umiddelbart efter tørnede X. med Stævnen mod T.s Agterende.

Af den af X.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at dette Skib Kl. 12³⁰ afgik fra Gasværkshavnen til Bunkerkuldepotet paa Refshaleøen. Kl. 13¹⁵ passeredes Toldboden. Kursen ændredes mod Bunkerkuldepotet, og Maskinen blev sat paa Halv Kraft Frem. Ved Burmeister & Wains Skibsværft saas B/B »Tyr« af København bakke ud fra Værftet foran om X. i ca. 70 m.s Afstand. Roret blev lagt Stb., men da T. i det samme gik frem, blev Maskinen sat paa Fuld Kraft Bak, men umiddelbart efter skete Kollisionen som ovenfor anført. Ved Kollisionen blev Stævnen bøjet og Forpeaken læk.

Anm. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes, dels at X.s Drejning til Stb. ikke blev tilkendegivet ved Signal, dels at T. ikke holdt tilbage for X.

291. S/S **Uffe** af Middelfart, 1889 Reg. T. Br. Bygget 1906 af Staal.

a) Paa Rejse fra Køge til Rotterdam i Ballast.

Kollideret d. 18¹/₁ 42 paa Elben.

Søforklaring i Rotterdam d. 21-22¹/₁ 42 og i Esbjerg d. 4¹/₂ 42.

Se Nr. 52.

b) Paa Rejse fra Luleå til Holtenau med Jernmalm.

Kollideret d. 5¹/₇ 42 i Østersøen.

Søforklaring i Horsens d. 24¹/₇ 42.

Kl. ca. 2²⁰, da U. i klart Vejr befandt sig i Nærheden af Vagtskibet Sundet S., saas agterude om Stb. en Damer, som nærmede sig U. Kl. 2²⁸ blev Maskinen, der havde gaaet Fuld Kraft Frem, beordret Langsomt Frem, for at det andet Skib, der viste sig at være S/S »Oswin« af Helsingborg, kunde passere. Da O. var tværs af U., hørtes fra O. 1 kort Tone med Dampfløjten, og samtidig syntes dette Skib at dreje Bb. over. Da der syntes Fare for en Kollision, blev Maskinen Kl. 2³¹ beordret Fuld Kraft Bak; men Kl. 2³³ tørnede U.s Stævn mod O.s Bb.s Side midtskibs. Ved Kollisionen blev U. lettere beskadiget.

Anm. Søforklaring fra O. foreligger ikke.

292. M/GI. **Ulla** af Nørresundby, 77 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal. Paa Rejse fra Aalborg til Frederikshavn med Stykgods.

Havareret ved Eksplosion d. 1¹/₇ 42 ved Jyllands Ø.-Kyst; søgt Nødhavn.

Strandingsindberetning dat. d. 2¹/₇ 42. Søforklaring og Søforhør i Aalborg d. 3¹/₇ 42.

Kl. ca. 8⁰⁰ passerede U. under en VNV.-lig Kuling Hals Barre Klokkebøje og Kursen ændredes til misv. NØ.t.N. Kl. ca. 8³⁰ mærkedes en voldsom Eksplosion agten for U., hvorved der foraarsagedes forskellige Skader, og Skibet blev læk. Kursen blev sat mod Land, og Kl. ca. 9⁰⁰ ankredes udfor Hou, og der sattes Nødflag. D. 2¹/₇ Kl. ca. 9⁰⁰ ankom U. til Aalborg under Bugsering.

Anm. Ministeriet maa antage, at Eksplosionen skyldes Krigsaarsager.

293. M/GI. **Uranus II** af Rønne, 100 Reg. T. Br. Bygget 1906 af Staal. Paa Rejse fra Swinemünde til København med Briketter.

Borteblevet i November 1942 i Østersøen; 4 Omkomne.

Søforhør i København d. 3¹/₂ 43. Forlisanmeldelse dat. Rønne d. 6¹/₄ 43.

D. 26¹/₁₁ Kl. ca. 10⁰⁰ afsejlede U. fra Swinemünde under en SV.-lig Brise. U. blev indtil Mørkets Frembrud iagttaget fra et andet Skib, der paa Grund af Vejrforholdene vendte om og sejlede tilbage til Swinemünde. Siden er der intet set eller hørt til U., hvorfor man maa antage, at Skibet er forlist med Mand og Mus.

Anm. Besætningen bestod af: Skibsfører Ejnar Johs. Jensen af Bodilsker, Matros Børge Rasch Møller og Kok Willy Georg Bentzen, begge af Rønne, samt Ungmand Jørgen August Mathiasen Hansen af København.

294. M/Jtsk. **Urda** af Kalø, 79 Reg. T. Br. Bygget 1911 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Ørbyhage til Goteborg med Sand.

Kollideret d. 7¹/₁₀ 42 i Kattegat.

Søforklaring og Søforhør i Odense d. 5¹/₁₁ 42.

Kl. ca. 16⁰⁰, da U. under en SV.-lig Kuling med ringe Sø befandt sig ud for Böttö, løb et svensk Patrouilleskib op langs Bb.s Side for at sætte Kontrollofficier om Bord. Derved tørnede Patrouilleskibet haardt mod U. og knækkede 4 Støtter samt knuste Naglebænken over disse. Da Patrouilleskibet senere skulde afhente Kontrollofficieren, tørnede det paany haardt mod U.s Bb.s Side og knaikkede yderligere 2 Støtter samt noget af Naglebænken og Lønningen.

Anm. Søforklaring fra det svenske Skib foreligger ikke.

295. S/S **Utviken** af Bergen, 3502 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Nakskov til Nyborg med Sukker.

Grundstødt d. 22¹/₆ 42 i Storebælt.

Strandingsindberetning dat. 22¹/₆ 42.

Kl. 7⁰⁰ grundstødte U., der havde Lods om Bord, paa Gjellegrund. D. 25¹/₆ Kl. 8³⁰ kom U. flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper, efter at en Del af Ladningen var blevet lægtret.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være fejlagtig Navigering.

296. Stf. **Valborg** af Kragenæs, 16 Reg. T. Br. Bygget 1906. Paa Stenfiskeri i Smaalandsfarvandet.

Forlist efter Eksplosion d. 2¹/₅ 42 i Smaalandsfarvamlet; 2 Omkomne.

Søforhør i Nakskov d. 12¹/₆ 42.

Kl. 10⁰², da V. befandt sig paa den Ø.-lige Side af Staalbybet, saa Observationsposten paa Vejro Fyr en Vandsøjle rejse sig efterfulgt af en kraftig Detonation, og da Vandsøjlen havde lagt sig, saas intet Spor af V. Et Marinefartøj fandt kort efter Ligene af Besætningen, 2 Mand.

Anm. 1. De omkomne er: Stenfisker Marius Hermann Kock af Kragenæs og Dykker Peter Stoklund Sørensen af Lindet.

Anm. 2. Ministeriet maa antage, at Forliset skyldes Krigsaarsager.

297. Ff. **Valkyrien II** af Ballen, 15 Reg. T. Br. Paa Fiskeri i Kattegat.

Havareret ved Eksplosion d. $24/_{11}$ 42 i Kattegat.

Søforhør i Tranebjerg d. $18/_{1}$ 43.

Kl. ca. 11^{00} , da V. befandt sig ca. 3 Sm. SØ. for Ljushage, indtraf en Eksplosion i Vandet ca. 200 m fra Fartøjet. Ved Eksplosionen blev Voddet ødelagt og Skruen beskadiget.

Anm. Ministeriet maa antage, at Eksplosionen skyldes Krigsaarsager.

298. 3^m M/Sk. **Vega** af Svendborg, 231 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Eg, Bøg og Fyr. Paa Rejse fra Menstad til Masnedsund med Salpeter.

Grundstødt d. $28/_{4}$ 42 ved Anholt.

Søforklaring og Søforhør i Vordingborg d. $4/_{5}$ 42.

Kl. ca. 21^{15} havde V. Anholt Fyr i misv. S.t.Ø., giss. Afst. 10 Sm., hvorefter Kursen ændredes til misv. V.t.S., Log 59. Kl. 22^{15} ændredes Kursen til misv. SV. $1/_{2}$,S., Log 65. Det blæste en frisk, N.-lig Brise. Kl. 22^{55} tog Skibet Grunden paa Anholt Nordvest-Rev og blev staaende. D. $29/_{4}$ Kl. 2^{00} kom V. flot ved egen Hjælp, efter at ca. 290 Sække Salpeter var blevet kastet over Bord. Skibet tog tilsyneladende ingen Skade ved Grundstødningen.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Strømsætning i Forbindelse med den Omstændighed, at Fyrene ikke var tændt.

299. M/GI. **Venus** af Svendborg, 91 Reg. T. Br. Bygget 1911 af Staal. Paa Rejse fra Kolding til København med Korn.

Rørt Grunden d. $9/_{1}$ 42 i Smaalandsfarvandet; søgt Nødhavn.

Søforhør i København d. $16/_{1}$ 42.

Kl. ca. 15^{00} passerede V. i diset Vejr Anduvningsbøjen ved Femø. Kl. ca. 16^{00} , da V. befandt sig ved Dyrefod Flak, tog Skibet Grunden uden at blive staaende. Skruen blev straks slaaet fra. men da en Pejling af Lasten viste, at der ikke var Vand i Skibet, fortsattes Sejladsen. Kl. ca. 18^{00} opdagedes det, at der stod Vand i Lukafet, og det blev besluttet at gaa ind til Stubbekøbing.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes usigtbart Vejr.

300. M/GI. **Vera** af Holbæk, 49 Reg. T. Br. Bygget 1880 af Eg. Paa Rejse fra Aalborg til Holbæk med Cement.

Sprunget læk d. $16/_{9}$ 42 i Kattegat.

Søforklaring i Grenaa d. $19/_{9}$ 42.

Kl. ca. 6^{30} lettede V. under en stiv VSV.-lig Kuling fra en Ankerplads ved Hals. Der styredes S.t.Ø. Kl. ca. 9^{30} mærkedes et Stød i Skibet og da det Kl. ca. 11^{00} opdagedes, at Skibet var læk, blev Kursen sat mod Grenaa, hvortil det ankom Kl. 13^{30} .

Anm. Ministeriet maa antage, at Skibet har tornet en drivende Genstand.

301. M/S **Veritas XXVII** af København, 41 Reg. T. Br. Bygget 1893 af Staal. Paa Rejse fra Næstved til Stege med Petroleum.

Grundstødt d. $20/_{11}$ 42 ved Sjællands S.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Stege d. $24/_{11}$ 42.

Kl. 19^{30} , da V. XXVII under en haard, VNV.-lig Kuling laa opankret for 10 Favne Kæde ved Farø, gik Skibet i Drift med Ankeret, Motoren blev startet og Skibet drejet op i Vinden: men under denne Manøvre tørnede Skruen en Sten, hvorved Motoren havarerede, og V. XXVII tog kort efter Grunden paa Farø og blev staaende. D. $21/_{11}$ Kl. 17^{30} kom Skibet flot ved fremmed Hjælp og blev bugseret til Stege. Ved Grundstødningen fik V. XXVII en Plade i Bunden lettere beskadiget.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Vejrforholdene.

302. M/GI. **Vesta** af Svendborg, 99 Reg. T. Br. Bygget 1916 af Staal. Paa Rejse fra Nyhamn til Svendborg med Træ.

Tørnet Undervandshindring d. $7/_{11}$ 42 i Østersøen.

Søforhør i Svendborg d. $1/_{2}$ og $5/_{3}$ 43 og i Thisted d. $20/_{2}$ 43.

Kl. 3^{30} , da V., der gik for Sejl alene, under en SØ.-lig Kuling befandt sig 8—10 Sm. NNV. af Møn, mærkedes 2 Gange efter hinanden et Stød i Skibet. Roret blev straks lagt haardt Bb. og Skibet løbet i Vinden, hvorefter Motoren blev startet. Umiddelbart efter tørnede V. endnu en Gang. Et Lodskud gav 12 Favne Vand.

Anm. Ministeriet maa antage, at V. har tørnet en undersøisk Hindring.

303. M/Jt. **Victoria** af Aarhus. 177 Reg. T. Br. Bygget 1930 af Staal. Paa Rejse fra Aalborg til Edsvalla i Ballast,

Forlist i Nov. 42 i Kattegat: 5 Omkomne.

Søforhør i Aarhus d. $4/_{2}$ 43. Forlisanmeldelse dat. Aarhus d. $8/_{1}$ 43.

D. $20/_{11}$ Kl. 9^{00} afsejlede V. fra Aalborg. D. $21/_{11}$ blev Skibet fundet som Vrag paa Dvalegrunden ud for Sæby. En senere Dykkerundersøgelse viste, at Bund og Sider var trykket ind.

Anm. 1. Ministeriet maa antage, at Forliset skyldes Krigsbegivenheder.

Anm. 2 De omkomne er: Skibsfører K. J. Kristensen af Herlev, Bedstemand Jens Rasmus Emil Jensen af Aarhus. Ungmændene Jens Carl Petersen af Aarslev og Tommi Iven Nielsen af Struer samt Kok Georg Willi. Bention Polholksi af Haderslev.

304. M/Gl. Viking af Marstal, 96 Reg. T. Br. Bygget 1915 af Staal. Paa Rejse fra Lübeck til København med Koks.

Sprunget læk og sat paa Grund d. $15/12$ 42 ved Møns S.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $16/12$ a 42. Søforhør i København d. $4/1$ og i Nykøbing F. d. $30/3$ 43.

Kl. 16^{00} lettede V. fra en Ankerplads ved Møns Dyb 3-Kost, og Kursen sattes 3 Sm. klar af Møns Fyr. Det blæste en svag, SØ.-lig Brise. Efterhaanden friskede Vinden til Styrke 5, og Skibet arbejdede haardt i Søen og tog Vand over, hvorved Dækslasten blev skyllet over Bord og Skibet fik Bb.s Slagside. Kl. $17^{1/2}$ opdagedes det, at der stod 1 Fod Vand over Dørken i Lukafet forude, i Kahytten og i Motorrummet. Da Vandet trods Pumpning med Maskinpumpen vedblev at stige og Slagsiden forøgedes, besluttedes det at sætte V. paa Grund, for at Skibet ikke skulde synke. Kl. 19^{00} tog Skibet Grunden ud for Hjælm paa Møn. D. $26/12$ Kl. 12^{00} kom V. flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper, efter at ca. 80 Tons af Ladningen var blevet lægtret. Ved Grundstødningen fik V. en Del Bundskade.

Anm. Ministeriet maa antage, at Skibet har arbejdet sig læk i Søen, hvilket muligvis skyldes, at Skibet har været meget haardt lastet.

305. Ff. Vinterflid af Lemvig, ca. 20 Reg. T. Br. Bygget 1903 af Eg og Bøg. Paa Fiskeri i Nordsøen.

Kollideret d. $25/4$ 42 i Nordsøen.

Søforklaring i Lemvig d. $5/8$ 42.

Se Nr. 167.

306. S/S Virginia af København, 5343 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal. Paa Rejse fra Emden til Luleå i Ballast.

Havareret ved Eksplosion d. $21/7$ 42 i Østersøen.

Søforklaring i Helsingør d. $25/7$ 42.

Kl. 3^{32} , da V. befandt sig paa $55^{\circ}15'8$ N. Brd. $13^{\circ}10'8$ Ø. Lgd., indtraf en voldsom Eksplosion i Nærheden af Skibet, der blev kraftigt rystet. Da en Undersøgelse viste, at V. var tæt, samt at Styregrejterne var i Orden, og Maskinen kunde gaa med langsom Fart, blev Skibet sejlet ind til Trelleborg Red. V. blev senere af 2 Bugserdampere bugseret til Helsingør for Reparation. Ved Eksplosionen blev Maskinen en Del beskadiget, ligesom faste Forbindelser flere Steder i Skibet begav sig og alle Bæreljer i Tunnellen blev rystet løs.

Anm. Ministeriet maa antage, at Eksplosionen skyldes Krigsaarsager.

307. Ff. Vita af Esbjerg, 20 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Esbjerg til Fiskeplads i Nordsøen.

Kollideret og forlist d. $15/8$ 42 i Nordsøen.

Søforhør i Esbjerg d. $3/9$ 42.

Se Nr. 168.

308. 3^m M/Sk. Vita af Randers, 121 Reg. T. Br. Bygget 1911 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Swinemünde til København med Briketter.

Sprunget læk d. $1/12$ 42 i Østersøen; sat paa Grund.

Søforhør i København d. $8/2$ 43.

Kl. 2^{00} , da V. under en stormende SV.-lig Kuling befandt sig omtrent midt mellem den tyske og den svenske Kyst, opdagedes det, at der stod Vand i Lastrummet, samt at Skibet ikke kunde holdes læns med Motorpumpen. Ved Pumpning med baade Motor- og Haandpumpe viste det sig, at Vandet ikke steg, og det besluttedes at søge svensk Havn. Kl. 7^{00} , da der blev styret mod Falsterbokanalen, var Vinden frisket til orkanagtig Storm, og da V. paa Grund af Vejrforholdene ikke kunde naa ind til Falsterbo, besluttedes det efter et afholdt Skibsraad at forsøge at naa ind til Trelleborg. Kort efter blev det paa Grund af de svære Søer, der stadig brød over Skibet, umuligt at holde Skibet læns, og da Vandet steg i Motorrummet, gik Motoren i Staa. Da V. var tværs af Stavstensgrund, brød en svær Sø over Skibet, der blev liggende dødt uden at lystre Roret. Det blev nu besluttet at sætte Skibet paa Land, hvorfor der sattes Nødsignal. Kl. 8^{20} tog V. Grunden ca. 2 Sm. V. af Trelleborg og blev staaende, og umiddelbart efter blev Kølen og Roret slaaet af. Stb.s Anker blev stukket i Bund. Kl. 9^{10} blev Besætningen bjærget af et Fiskefartøj fra Land. V. er senere bragt flot.

Anm. Ministeriet maa antage, at Skibet har arbejdet sig læk i Søen.

309. M/Gl. Vitus Bering af Horsens, 144 Reg. T. Br. Bygget 1908 af Staal.

a) Paa Rejse fra København til Hudiksvall i Ballast.

Kollideret d. $3/8$ 42 i Østersøen.

Søforklaring i Frederikssund d. $26/8$ 42.

Kl. 1^{25} , da V. B. under en Ø.-lig Kuling befandt sig i Stockholms Skærgaard sejlene for baade Sejl og Motor og styrende misv. NØ.t-N. $1/2$ N., fik Rorsmanden, der var alene paa Dækket, en modgaende Dampers Topplanterne i Sigte ca. 2 Str. foran for tværs om Stb. Kort efter kom ogsaa Damperens røde Sidelanterne i Sigte. Da der syntes Fare for en Kollision, blev Roret lagt haardt Bb.; men umiddelbart efter tønnede Damperen, hvis Navn og Hjemsted ikke er oplyst, med Stb.s Side mod V.B.s Stb.s Side, der blev en Del beskadiget.

b) Paa Rejse fra Hudiksvall til Frederikssund med Træ.

Grundstødt d. $20/8$ 42 i Isefjorden.

Strandingsindberetning dat. $20/8$ 42. Søforklaring i Frederikssund d. $28/8$ 42.

Kl. 7^{40} blev Føreren blændet af Solen, saaledes at den hvide Kost paa Kirkegrunden ikke kunde ses, og umiddelbart efter tog V. B. Grunden og blev staaende. D. $21/8$ Kl. 21^{50} kom Skibet flot, efter at en Del af Ladningen var blevet lægtret.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

310. 3^m M/Sk. **Westa** af København, 369 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Fyr. Paa Rejse fra Pemåviken til København med Træ.

Havareret d. $^{30/8}$ - $^{31/8}$ 42 i Østersøen; søgt Nødhavn.

Søforklaring og Søforhør i Rønne d. $^{4/9}$ 42.

D. $^{30/8}$ Kl. 21¹⁰ passerede Skibet Yttra Stengrund Lystønde. Vinden var frisket til haard O.-lig Kuling, og Skibet arbejdede haardt i Søen. Skønt Haandpumperne holdtes gaaende uafbrudt, vedblev Vandet at stige i Lasten. D. $^{31/8}$ Kl. 21¹⁵ pejledes Utklippan Fyr i retv. N.5°Ø. i en gisset Afstand af 11 $\frac{1}{2}$ Sm. Vinden vedblev at friske, og Kl. 6⁰⁰ stod Vandet op i Motorrummet og stod Kl. 7¹⁵ op midt paa Motorcylinderen. Kl. 11³⁰ fik W. Stb.s Slagside, og da Slagsiden tiltog, blev Skonnertsejlet bjærget, hvorved Skibet mistede Styringen. For at rette Skibet op blev der lempet over Bord af Dækslasten. Kl. 12⁰⁰ var W. vandfyldt, og Nødsignal blev sat. Kl. 14⁰⁰ kom 4 Fiskekuttere og noget senere et Marinefartøj til Stede og bugserede W. til Rønne.

Anm. Ministeriet maa antage, at Havariene skyldes Vejrforholdene.

311. S/S **Wilh. Colding** af København, 1510 Reg. T. Br. Bygget 1905 af Staal. Paa Rejse fra Oxelösund til Holtenu med Jernerts.

Kollideret d. $^{23/7}$ 42 i Østersøen.

Søforhør i København d. $^{11/8}$ 42.

Kl. 7¹⁰, da W.C., der sejlede i svensk Konvoj, skulde runde Lystønden 1 Sm. misv. S.t.Ø. $\frac{1}{2}$ Ø. af Utlängan Fyr, blev Roret lagt haardt Stb., hvilket blev tilkendegivet ved 1 kort Tone med Dampfløjten. Fra S/S »Mary« af Vestervik, der sejlede efter W.C. i Konvojen og befandt sig ca. 300 m fra Lystønden, hørtes 2 korte Toner, og samtidig syntes M. at dreje Stb. over. Da der syntes Fare for en Kollision, blev Roret lagt Bb.; men umiddelbart efter tørnede M. med Stb.s Bov haardt mod W.C.s Bb.s Side. Ved Kollisionen fik W.C. en Del ovenbords Skader.

Anm. Søforklaring fra M. foreligger ikke.

312. Ff. **Wilson** af Tejn, 8 Reg. T. Br. Bygget 1929 af Eg. Paa Rejse fra Malkværn til Neksø.

Grundstødt d. $^{18/12}$ 42 ved Bornholms Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $^{19/12}$ 42. Søforhør i Neksø d. $^{3/2}$ 43.

Kl. ca. 22⁰⁰, da W. efter at have søgt at hjælpe en ved Malkværn grundstødt Fiskekutter i tæt Taage styrede for langsom Fart mod Neksø, loddedes ca. 14 m Vand. Umiddelbart efter tog Fartøjet Grunden ca. 500 m S. for Neksø Havn og blev staaende. Efter et Par Timers Forløb kom W. flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Taage og Strømsætning.

313. M/Gl. **Wind** af Rødvig, 56 Reg. T. Br. Bygget 1902 af Eg og Bøg.

a) Paa Rejse fra Kolding til Vejle i Ballast.

Grundstødt d. $^{28/4}$ 42 i Lillebælt.

Strandingsindberetning dat. $^{29/4}$ 42. Søforhør i Fredericia d. $^{7/5}$ 42.

Kl. ca. 9³⁰, da W. under en haard ØNØ.-lig Kuling var tværs af Strib Fyr, gik Motoren i Staa. Da det ikke lykkedes at faa Motoren startet igen, fortsattes for Sejl alene. Det forsøgtes at stagvende eller kovende, men da dette ikke lykkedes, opankredes W. for Stb.s Anker med ca. 30 Fv. Kæde. Ankret fik imidlertid ikke Hold, og kort efter tog Skibet Grunden ved Sandal og blev staaende. D. $^{4/3}$ Kl. ca. 14⁰⁰ kom W., der ved Grundstødningen havde lidt en Del Skade, flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Vejrforholdene i Forbindelse med den Omstændighed, at Skibet havde Motorhavari.

b) Paa Rejse fra Helsingør til Neksø i Ballast.

Sprunget læk d. $^{14/10}$ eller $^{15/10}$ 42 i Østersøen.

Søforhør i København d. $^{23/11}$ 42.

Natten mellem d. $^{14/10}$ og $^{15/10}$, da W. befandt sig i Farvandet V. for Bornholm, friskede Vinden til en stormende SSV.-lig Kuling med svær Sø. Motorpumpen holdtes gaaende. D. $^{15/10}$ søgte W. ind til Svaneke, hvor det opdagedes at Skibet var læk. Ved en Doksætning viste det sig, at 3—4 Bord var sprængt fra i Stævnen.

Anm. Ministeriet maa antage, at Skibet har arbejdet sig læk i den svære Sø.

c) Paa Rejse fra København til Rønne.

Grundstødt og forlist d. $^{25/11}$ 42 ved Bornholms V.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $^{25/11}$ 42. Søforklaring og Søforhør i Rønne d. $^{26/11}$ 42. Forlisanmeldelse dat. Lyngby d. $^{28/1}$ 43.

D. $^{23/11}$ Kl. 0³⁰, passerede W. under en frisk V.-lig Brise Smygehuk. Kl. 4⁰⁰ var Vinden frisket til Orkan, hvorfor Sejlene blev bjærget og W. drejet til paa Kursen SV. Kl. ca. 12⁰⁰ saas Landet ved Arkona, og der lænsedes ind i Sassnitz Bugten, hvor det forgæves forsøgtes at ankre. Der sattes Sejl og styredes efter Swinemünde Bugten. D. $^{24/11}$ Kl. 9⁰⁰, da Vinden var gaaet om i NØ. blev W. lagt paa NV.-lig Kurs. Kl. 10⁰⁰ sprang Vinden om i NV., hvorfor Kursen blev sat $\frac{1}{4}$ Sm. V. for Rønne Lysbøje. Kl. 21⁰⁰ blev det regndiset. Kursen blev nu ændret til N. D. $^{25/11}$ Kl. 1⁰⁰ loddedes 15—16 m Vand, og Lodskud toges med kort Mellemlum. Kl. 2⁴⁵ tog Skibet Grunden og blev staaende. Da Skibet huggede haardt i Grunden og Vandet i Lasten steg, blussedes efter Hjælp, og Kl. 5⁴⁵ blev Besætningen, ialt to Mand, bjærget af en Redningsbaad. Det viste sig, at W. var grundstødt ved Galgeløkken.

Anm. Ministeriet maa antage, at Gvindstødningen skyldes Vejrforholdene.

314. S/S **Wm. Th. Malling** af København, 1934 Reg. T. Br. Bygget 1913 af Staal.

Paasejlet; Fortøjningerne sprængt d. $^{14/2}$ 42 i Nordenham.

Søforklaring i Esbjerg d. $^{25/2}$ 42.

Se Nr. 52.

315. Norsk S/S Yrsa.

2 Mand forgiftet af Kulsyre d. $22/4$ 42 i Helsingør.

Indberetning fra Statens Skibstilsyn dat. $4/5$ 42.

Kl. ca. 8^{30} , da Y. laa til Reparation ved Skibsværftet, skulde en Vandtank i Skibets Kølerum flyttes, hvorfor et Gitterelement, der omsluttede Tanken, maatte fjernes. Da der stod Kulsyre i Rørene, blev en Aftapningshane i Fyrrummet aabnet og Kulsyren lukket ud. Derved blev en Arbejder, som opholdt sig i Lastrummet, samt en anden Arbejder, som vilde hjælpe denne, forgiftet. De tilskadekomne blev i en tilkaldt Ambulance kørt til Hospitalet.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

316. Tysk M/Sk. Yrsa.

Grundstødt d. $1/9$ 42 ved Fyns Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $2/9$ 42.

Kl. 20^{30} grundstødte Y. i klart Vejr ved Indsejlingen til Korshavn. Skibet er senere kommet flot.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Ukendskab til Farvandet.

317. S/S Yrsa af Aarhus, 455 Reg. T. Br. Bygget 1889 af Staal.

En Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. $15/11$ 42 i Københavns Havn.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. $9/12$ 42.

Kl. 8^{00} , da Y. laa ved Kvæsthushavnen og lastede Papirballer fra en Pram, svingede en Længe hen og ramte en Havnearbejder, der var beskæftiget paa Prammens Dæk. Havnearbejderen, der havde faaet en mindre Skade i Brystet, blev bragt til Hospitalet.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

318. S/S Xenia af København, 141 Reg. T. Br. Bygget 1903 af Staal.

Kollideret d. $20/4$ 42 i Københavns Havn.

Søforhør i København d. $30/4$ 42.

Se Nr. 290.

319. Ukendt tysk Marinefartøj.

Grundstødt d. $1/4$ 42 ved Jyllands V.-Kyst.

Strandingsforretning i Lild d. $1/4$ 42. Strandingsindberetning dat. $2/4$ 42.

Kl. ca. 15^{00} grundstødte Fartøjet i usigtbart Vejr paa Bragerne. Kl. ca. 18^{00} kom Fartøjet flot ved egen Hjælp.

320. Ukendt Dampskib.

Grundstødt d. $29/8$ 42 i Kattegat.

Strandingsindberetning dat. $30/8$ 42.

Kl. 17^{45} observeredes i diset Vejr et større, lastet Dampskib grundstødt paa Lysegrunden. D. $30/8$ Kl. ca. 6^{30} kom Skibet flot ved egen Hjælp.

321. Ukendt Dampskib, ca. 4000 Reg. T. Br.

Grundstødt ved Hollændergrunden d. $8/12$ 42.

Strandingsindberetning dat. $10/12$ 42.

Natten til d. $8/12$ strandede et ukendt Dampskib i Regntykning ved Hollændergrunden.

Anm. Der er intet oplyst om Aarsagen til Grundstødningen.

322. Sejlbaad uden Navn af Egebjerg.

Sunket d. $17/5$ 42 i Limfjorden; 1 Mand omkommet.

Søforhør i Hvidbjerg d. $13/6$ 42.

Kl. ca. 18^{05} , da Baaden — en 16 Fods Jolle — under en NNØ.-lig Kuling befandt sig i Tambo-Sund, styrende S. over for fulde Sejl, skulde der bommes. Herunder faldt en af de ombordværende 7 Personer over Bord med Overkroppen. Det lykkedes at bjærge den paagældende indenbords, men herunder tog Baaden saa meget Vand ind, at den umiddelbart efter sank. I Løbet af kort Tid forsvandt en af de i Vandet værende Personer — Tjenestekarl Poul Nyske af Egebjerg — medens de øvrige 6 Personer i Løbet af ca. $1/2$ Time blev reddet af Folk fra Land.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

323. Baad uden Navn. Paa Fiskeri.

Kæntret d. $28/6$ 42 i Limfjorden; 1 Mand omkommet.

Søforhør i Hvidbjerg d. $27/7$ 42.

Kl. ca. 2^{00} , da Baaden — en lille halvdækket Kaag — befandt sig midt i Skibsted Fjord, vilde de om Bord værende 2 Mand skifte Plads. Herunder rammes Baaden, der laa tværs i Vinden, af en Sø og kæntrede. De 2 Personer begyndte at svømme mod Land. Efter nogen Tids Forløb udmattedes den ene af disse Tjenestekarl Niels Christian Jensen af Lyngs — saa stærkt, at han i nogen Tid maatte holdes oppe af den anden. Noget senere, da de atter svømmede hver for sig, forsvandt Niels Christian Jensen under Vandet og kom ikke til Syne. Kl. 6^{50} blev den forulykkede fundet ved Voddragning.

Anm. Ministeriet maa antage, at Ulykken skyldes, at den paagældende har udvist Uforsigtighed under Pladsskiftningen i Baaden.

324. Drivkvasse uden Navn af Horsens.Kollideret d. $19/8$ 42 i Horsens Havn.Søforhør i Horsens d. $20/11$ 42 og d. $8/1$ 43 samt i København d. $7/12$ 42.

Kl. ca. 22³⁰, da Drivkvasen under en frisk, SØ-lig Kuling befandt sig under Krydsning i Horsens Havn og for Stb.s Halse laa over imod Broen ved Fiskerihavnen, forsøgtes det at stagvende. Da dette ikke lykkedes, blev Roret lagt op; men under Vendingen tørnede Drivkvasen imod en Motorbaad, der laa fortøjet imellem Broen og en Duc d'Albe, hvorved Motorbaaden blev beskadiget og senere sank.

Af den af Motorbaadens Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at denne Baad d. $20/8$ om Morgenen fandtes sunket i sine Fortøjninger.

Anm. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes, at man ikke om Bord i Drivkvasen har manøvreret med tilstrækkelig Forsigtighed.

325. Motorbaad uden Navn af Horsens.Paasejlet d. $19/8$ 42 i Horsens Havn.Søforhør i Horsens d. $20/11$ 42 og $8/1$ 43 samt i København d. $7/12$ 42.

Se Nr. 324.

326. Sejlbaad uden Navn. Paa Rejse fra Mariager til Hobro.Kæntret d. $4/10$ 42 paa Mariager Fjord; 1 Mand omkommet.Søforhør i Hobro d. $9/12$ 42.

Kl. ca. 17⁴⁰, da Baaden med to Mand om Bord befandt sig ved Ørnedalsbugten, ca. 400 m fra Land, blev Storsejlsskødet sat fast, medens de ombordværende ordnede noget ved Masten. Kort efter blev Baaden af Vinden kastet over paa Siden, og de ombordværende faldt i Vandet. Da Baaden begyndte at synke, forsøgte de to Mænd at svømme i Land, men herunder gik den ene til Bunds og druknede.

Anm. 1. Den omkomne er: Kontorist Sten Hansen af Hobro.

Anm. 2. Ministeriet maa antage, at Ulykken skyldes den Omstændighed, at Storsejlsskødet var gjort fast.

327. Pram uden Navn.Kollideret d. $14/10$ 42 i Københavns Havn.Politirapport dat. $14/10$ 42. Søforhør i København d. $26/1$ 42.

Se Nr. 135.

Tabel A.

Art og Antal af de for Aaret 1942 opførte Søulykker eller Søsokader.

Søulykkens Art	Danske		Norske		Svenske		Finske		Tyske		Hollandske		Engelske		Andre		Ialt	
	Sejl	Damp	Sejl	Damp	Sejl	Damp	Sejl	Damp	Sejl	Damp	Sejl	Damp	Sejl	Damp	Sejl	Damp	Sejl	Damp
Stranding med Forlis	13	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	13	2
Grundstødning	66	27	-	1	1	1	-	1	1	7	1	-	-	-	-	2	69	39
Kæntring	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6	-
Sprunget læk i Søen	11	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	11	-
Forladt synkefærdig	7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7	-
Forskellig Søsokade	22	8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	22	8
Kollision	26	46	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	26	47
Brand	8	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8	3
Bortblevet	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-
Overbordfald in. m.	6	5	-	1	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	6	8
Krigsforlis	29	34	-	-	-	1	-	-	1	1	-	1	-	-	-	-	30	7
Krigshavari	20	10	-	1	-	-	-	1	-	1	-	-	-	-	-	-	20	13
I alt	218	135	-	3	1	2	-	4	2	10	1	1	-	-	-	2	222	157

379

Tabel B.

Art og Antal af de i Aaret 1942 indtrufne Forlis af danske Skibe.

Forlisets Art	Sejlskibe		Dampskibe		Tilsammen	
	Antal Skibe	Brutto Register Tonnage	Antal Skibe	Brutto Register Tonnage	Antal Skibe	Brutto Register Tonnage
Stranding, Grundstødning m. m	13	368	2	1379	15	1747
Kæntring	-	-	-	-	-	-
Forladt synkefærdig	7	315	-	-	7	315
Kollision	1	20	1	1489	2	1509
Krigsskade	29	1183	34	109003	63	110186
Brand	-	-	-	-	-	-
Bortblevet	4	250	-	-	4	250
I alt	54	2136	37	111871	91	114007

Tabel C.

Tab af Menneskeliv ved de for danske Skibe for Aaret 1942 opførte Søulykker og Søsokader.

Ulykkestilfældets Art	Antal omkomne		
	Sejlskibe	Dampskibe	Ialt
Stranding, Forlis eller anden Søsokade	20	-	20
Overbordfald	3	-	3
Krigsaarsager	40	114	154
Andre Ulykkestilfælde	1	-	1
I alt	64	114	178

Tabel D.

Danske og fremmede Skibes Strandinger m. m. i Aaret 1942 paa danske Kyststrækninger og i Inderfarvande.

Kyststrækninger og Inderfarvande	Danske Skibe					Fremmede Skibe					Ialt	Tab af Menneskeliv		
	Strandingner m. m.				Til- sam- men	Strandinger m. m.				Til- sam- men		Danske	Fremmede	Ialt
	uden Forlis		med Forlis			uden Forlis		med Forlis						
	Sejl	Dp.	Sejl	Dp.		Sejl	Dp.	Sejl	Dp.					
Jyllands Vestkyst (til Hanstholm).....	3	-	3	-	6	-	1	-	-	1	7	-	-	-
Jyllands Nordvestkyst (Skagen indbefattet).....	1	-	-	-	1	-	-	-	-	-	1	-	-	-
Jyllands Østkyst.....	7	-	1	-	8	-	4	-	-	4	12	-	-	-
Limfjorden.....	3	1	-	-	4	-	-	-	-	-	4	-	-	-
Læsø.....	2	-	1	-	3	1	-	-	-	1	4	-	-	-
Anholt.....	2	-	-	-	2	-	-	-	-	-	2	-	-	-
Fyns Nordkyst (med Samsø).....	-	7	-	-	7	-	-	-	-	-	7	-	-	-
Fyns Vest- og Sydkyst (med Ærø).....	7	-	2	-	9	-	-	-	-	-	9	-	-	-
Fyns Østkyst (med Langeland).....	4	1	-	-	5	2	1	-	-	3	8	-	-	-
Sjællands Nordkyst (med Hesselø).....	7	-	4	-	11	2	2	-	-	4	15	-	-	-
Sjællands Vestkyst (m. Sprogø).....	1	-	-	-	1	-	-	-	-	-	1	-	-	-
Smaalandsfarvandet (Grønsund og Ulvsund indbefattet).....	8	1	1	-	10	-	2	-	-	2	12	-	-	-
Lollands og Falsters Syd- og Vestkyst.....	1	-	-	-	1	-	-	-	-	-	1	-	-	-
Møens Øst- og Sydkyst.....	1	-	-	-	1	-	1	-	-	1	2	-	-	-
Sjællands Østkyst (Syd fra til Amager).....	5	1	1	-	7	-	-	-	-	-	7	-	-	-
Amager.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Saltholm.....	1	-	-	-	1	-	-	-	-	-	1	-	-	-
Middelgrund.....	-	1	-	-	1	-	-	-	-	-	1	-	-	-
Øresundskysten (fra Københavns Frihavn).....	1	1	1	-	3	-	-	-	-	-	3	-	-	-
Bornholms Vestkyst.....	-	-	1	-	1	-	-	-	-	-	1	-	-	-
Bornholms Østkyst.....	2	-	1	-	3	-	1	-	-	1	4	-	-	-
I alt.....	56	13	16	-	85	5	12	-	-	17	102	-	-	-

Anmærkninger til Tabellerne.

De i Tabellerne under »Sejl« (Sejlskibe) opførte Skibe omfatter tillige Sejlskibe med Hjælpemaskinkraft. De under »Damp« (Dampskibe) opførte Skibe omfatter tillige Motorskibe.

Ifølge Tabel A er Antallet af de opførte Søulykker — 379 — mindre end i Aaret 1941, hvor Antallet var 408, men større end i Aaret 1940, hvor Antallet var 374. *Paa Grund af Krigsforholdene har Forbindelsen med et betydeligt Antal danske Skibe været afbrudt siden 9. April 1940; Ministeriet er derfor uden Oplysning om de Søulykker, der maatte være overgaaet disse Skibe, bortset fra visse Tilfælde, hvor Skibet er krigsforlist, og det faktiske Antal af indtrufne Søulykker i 1942 maa derfor antages at være større end det i Tabel A anførte.*

Forlis af danske Skibe.

Af danske Damp- og Motorskibe er i 1942 gaaet tabt 37 med en samlet Tonnage af 111 871 Reg. Tons Brutto. I 1941 og 1940 var Tabet henholdsvis 38 Skibe med 79 945 Reg. Tons Brutto og 39 Skibe med 76 443 Reg. Tons Brutto. Tabet af Sejlskibe og Sejlskibe med Hjælpemaskinkraft udgør i 1942 54 Skibe med 2 136 Reg. Tons Brutto mod i 1941 30 Skibe med 1 058 Reg. Tons Brutto og i 1940 43 Skibe med 1 658 Reg. Tons Brutto.

Af de i Tabel B opførte 54 Sejlskibe og Sejlskibe med Hjælpemaskinkraft var 4 Skibe mellem 100 og 200 Reg. Tons Brutto; af de øvrige 50 Skibe var intet Skib over 100 Reg. Tons Brutto.

Af de fornævnte forliste danske Skibe er i alt 63 Skibe med i alt 110186 Reg. Tons Brutto gaaet tabt som Følge af Krigsaarsager eller formodes gaaet tabt som Følge af Krigsbegivenheder, nemlig 20 Fiskefartøjer og 9 Sejlskibe med Hjælpemaskinkraft paa tilsammen 1 183 Reg. Tons Brutto (se Nr. 8, 14, 20, 26, 41, 59, 86, 87, 88, 114, 117, 120b, 128, 132, 148, 150, 153, 163, 181, 211, 223, 226, 230, 243, 249, 252, 260, 296, 303) samt 34 Damp- og Motorskibe paa i alt 109 003 Reg. Tons Brutto (se Nr. 5b, 11, 27, 28, 32, 33, 35, 46, 50, 57, 67, 95, 100, 133, 138, 152, 156, 179, 188, 189, 199b, 213, 219, 220, 224, 227, 228, 233, 237, 248, 255, 267, 272, 289). Skibe, der er sunket som Følge af Krigsaarsager, men som senere er hævet uden at blive kondemneret, er ikke medregnet som krigsforliste.

Brand.

I Aaret 1942 har der været i alt 11 Tilfælde af Brand i danske Skibe, nemlig 3 Tilfælde i Dampskibe, 6 Tilfælde i Sejlskibe med Hjælpemotor og 2 Tilfælde i Fiskefartøjer. Aarsagen til Brandene er følgende: I Dampskibene henholdsvis Selvantændelse i Bunkerkullene, Kortslutning, og i et Tilfælde er Aarsagen uoplyst; i Sejlskibene med Hjælpemotor i 2 Tilfælde mangelfuld Isolering ved Kakkelovn og i 4 Tilfælde Selvantændelse i Ladningen; i Fiskefartøjerne er Aarsagen i første Tilfælde mangelfuld Isolering ved en Kakkelovn og i andet Tilfælde Antændelse af Tøj, der var ophængt for nær ved en Kakkelovn.

Tab af Menneskeliv.

Ifølge Tabel C er Tab af Menneskeliv ved Overbordfald i 1942 indtruffet i 3 Tilfælde; i 1941 og 1940 var det tilsvarende Antal henholdsvis 8 og 10. *Som Følge af Krigsbegivenheder er i 1942 i alt 154 Menneskeliv gaaet tabt.*

De ifølge Tabel C omkomne 178 Personer var alle Søfolk.

Danske Søretters Domme eller Udtalelser om Søulykker, overgaaet danske Skibe i 1942, er afgivet i 7 Tilfælde.