



## **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

1945

UDGIVET AF

MINISTERIET FOR HANDEL, INDUSTRI OG SØFART

*SEPTEMBER 1947*

FORHANDLES FRA  
DET KONGELIGE SØKORT-ARKIV  
KØBENHAVN

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 1945.....	5
Tabeller indeholdende statistiske Oplysninger vedrørende Søulykker i 1945.....	62



## 1945.

1. Ff. **A. E. Borch** af Kolding, 26 Reg. T. Br. Bygget 1906 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Søby til Flensborg med Fisk.

Grundstødt d.  $11\frac{1}{2}$  45 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Søforhør i Ærøskøbing d.  $19\frac{1}{2}$  45.

Kl. ca. 21<sup>30</sup> passerede A. E. B. Skjoldnæs Fyr i stille, klart Vejr med nogen Dønning. Herfra styredes SV.t.S.  $\frac{1}{2}$  S. Kl. ca. 22<sup>00</sup>, da Pøls Fyr saas om Stb., gik Føreren under Dæk. Kl. ca. 22<sup>25</sup> tog Skibet Grunden paa Pøls Rev og blev staaende. D.  $12\frac{1}{2}$  Kl. ca. 14<sup>00</sup> kom A. E. B. flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes, at Føreren ikke har ført tilstrækkeligt Tilsyn med Styringen.

2. S/S **Absalon** af København, 2144 Reg. T. Br. Bygget 1898 af Staal.

Paa Rejse fra Herøen til Aalborg med Salpeter.

En Mand faldet over Bord og druknet d.  $15\frac{1}{6}$  45.

Søforklaring og Søforhør i Aalborg d.  $20\frac{1}{6}$  45.

Kl. ca. 15<sup>00</sup>, da A. befandt sig under Udsejling fra Herøen, og Besætningen var beskæftiget med at surre den udsvungne Stb.s Redningsbaad, huggede agterste Baadtalje af ukendt Aarsag ud, og Baaden kom til at hænge lodret i den forreste Talje, hvorved 2 Mand, som begge befandt sig i Baaden, styrtede i Vandet. Der blev kastet Redningskranse ud, Maskinen stoppedes øjeblikkelig, og Jollen blev sat i Vandet, men da den naaede Ulykkesstedet, var Matros Aksel Jørgensen af Endelave, der tilsyneladende havde slaet sig og efter det oplyste ejheller kunde svømme, forsvundet, medens den anden Mand reddedes uskadt.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

3. B/B **Absalon** af København, 9 Reg. T. Br. Bygget ca. 1912 af Jern.

Paa Rejse fra København til Masned Sund.

Motorhavari; strandet d.  $6\frac{1}{12}$  45 ved Møens N.-Kyst.

Strandingsindberetning dat.  $7\frac{1}{12}$  45. Søforklaring og Søforhør i Stege d.  $2\frac{1}{2}$  46.

Kl. ca. 9 afsejlede A. fra en Ankerplads ved Hellehavn Nakke Fyr mod Stege for Reparation af Motoren. Kl. 9<sup>45</sup> sprængtes Toppakningen paa den forreste Cylinder, hvorved Motoren gik i Staa. Det blæste en stiv NØ.-lig Kuling, og Skibet opankredes for ikke at drive paa Land. Noget senere sprængtes Ankertovet, hvorefter det forsøgtes at holde Skibet ved Hjælp af to Ballaststen, hvortil var fastgjort Trosser. A. vedblev imidlertid at drive og tog Kl. ca. 11 Grunden ud for Ulvshale Østersøbad. D.  $13\frac{1}{1}$  46 Kl. 6<sup>00</sup> kom A. flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af der ovenfor anførte.

4. Ff. **Adda** af København, 8 Reg. T. Br. Bygget 1914. Paa Rejse fra Esbjerg til København.

Forlist d.  $26\frac{1}{2}$  45 i Limfjorden.

Søforklaring og Søforhør i Nykøbing M. d.  $\frac{1}{3}$  45.

Kl. ca. 14<sup>30</sup>, da A., der i Taage under en let SØ.-lig Brise gennem den brudte Rende i Fastisen i det afmærkede Løb ved Løgstør fulgte efter M/S »Bogø« af Nykøbing M., netop havde passeret den første røde Et-Kost, opdagedes det, at Fartøjets Stævn sank dybere og dybere. En Undersøgelse viste, at Forskibet var fuldt af Vand. Samtidig med, at der blev lænset med baade Haand- og Motorpumpe, blev A. lagt med Stævnen mod Iskanten med Motoren gaende Fuld Kraft Frem, og Nødsignaal blev afgivet med Taagehornet. Fra B. blev der sat en Trosse fast paa A.s Forende, men da det samtidig blæste kraftigt op fra V., og der syntes Fare for, at B. vilde tage Grunden i det vanskelige Farvand, maatte Redningsarbejdet opgives, efter at Besætningen og nogle Effekter fra A. var taget om Bord i B. Kl. ca. 15<sup>00</sup> sank A. midt i Renden ca. 100 m Ø. for den vestligste røde Kost. Fartøjet er senere blevet hævet.

Anm. Ministeriet maa antage, at Forliset skyldes, at Fartøjet er blevet beskadiget ved Sejlad i Is.

5. Ff. **Adolph Schou** af Frederikshavn, 25 Reg. T. Br. Bygget 1918 af Eg.

Mistet Ankergrejerne d.  $2\frac{1}{2}$  45 i Kattegat.

Søforklaring i Frederikshavn d.  $18\frac{1}{5}$ ,  $8\frac{1}{12}$  og  $12\frac{1}{12}$  45.

Kl. ca. 5<sup>30</sup>, da A. S. laa opankret ca. 19 Sm. Ø.  $\frac{1}{2}$  N. for Grenaa Havn med ca. 90 Fv. Ankergrejer ude, mærkedes en Rystelse i Fartøjet, og det viste sig, at en Trawler havde oversejlet A. S.s Ankergrejer, der gik tabt.

Anm. Søforklaring fra Trawleren foreligger ikke.

- 6.** M/Gl. **Agnete** af Aarhus, 83 Reg. T. Br. Bygget 1923 af Staal. Paa Rejse fra Aarhus til Sjællands Odde i Ballast.  
Havareret ved Eksplosion d. <sup>17</sup>/<sub>7</sub> 45 i Kattegat.  
Søforhør i Aarhus d. <sup>21</sup>/<sub>7</sub> 45.  
Kl. 10<sup>30</sup>, da A. under en NV.-lig Brise med klart Vejr befandt sig i Tvangsruten ca. 1 Sm. NV.<sup>1</sup>/<sub>2</sub>V. af den røde Spirtønde paa Marthas Flak, indtraf en voldsom Eksplosion ca. 50 m agten for Skibet. Ved Eksplosionen blev Føreren kvæstet, ligesom A. blev læk, og der opstod en Del Skade paa Motor og Rigging, hvorfor Skibet blev bugseret til Aarhus af et Skib, der befandt sig i Nærheden.  
Anm. Ministeriet maa antage, at Eksplosionen skyldes Krigsaarsager.
- 7.** M/Gl. **Agnethe** af Marstal, 47 Reg. T. Br. Bygget 1896 af Eg. Paa Rejse fra Saksøbing med Byg. Grundstødt d. <sup>10</sup>/<sub>9</sub> 45 ved Sjællands V.-Kyst.  
Strandingsindberetning dat. <sup>12</sup>/<sub>9</sub> 45.  
Kl. ca. 20<sup>00</sup> grundstødte A. i stille Vejr med N.-lig Strøm paa Omø NØ.-Rev. Vejret var klart. D. <sup>11</sup>/<sub>9</sub> Kl. ca. 6 kom A. flot ved fremmed Hjælp.  
Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være, at Føreren tog fejl af Fyrene.
- 8.** M/Gl. **Albatros** af Nekso, 20 Reg. T. Br. Bygget 1935 af Eg. Paa Rejse fra Kalundborg til Svanneke med Mursten.  
Mistet Ankeret, drevet paa Grund d. <sup>25</sup>/<sub>11</sub> 45 ved Sjællands S.-Kyst; søgt Nødhavn.  
Søforklaring og Søforhør i Stege d. <sup>14</sup>/<sub>12</sub> 45.  
Kl. ca. 17<sup>30</sup>, da A. under en opfriskende SV.-lig Kuling laa opankret i Smaalandsfarvandet ud for Sjællands S.-Kyst i ca. 6 Fv. Vand. sprængtes Ankerkæden. Det forsøgtes at faa Motoren startet, men inden den var kommet i Gang, tog Skibet Grunden paa Knudshoved Rev, ca. 400 m fra Land, og blev staaende. D. <sup>1</sup>/<sub>12</sub> kom A. flot ved fremmed Hjælp, efter at ca. Halvdelen af Ladningen var kastet over Bord. Ved Grundstødningen blev Skibet læk, og efter Flottagningen bugseredes det til Stege for Reparation.  
Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.
- 9.** M/Gl. **Alex** af Odense, 84 Reg. T. Br. Bygget 1913 af Staal. Paa Rejse fra København til Odense med Stykgods.  
Kollideret d. <sup>12</sup>/<sub>1</sub> 45 i Kattegat.  
Søforhør i Odense d. <sup>13</sup>/<sub>1</sub> 45.  
Kl. 6<sup>52</sup> passerede A. Gennemsejlingsaabningen i Netspærringen ved Sjællands Rev. Herfra styredes misv. S. Fra A. saas forude en Dampers Toplanterne og røde Sidelanterne. Da Damperen befandt sig ca. 5 Str. om Bb. i en Afstand af ca. 100 m, drejede den pludselig haardt Bb. over, saaledes at dens grønne Sidelanterne blev synlig. Umiddelbart efter tørnede Damperen, der viste sig at være et tysk Marinefartøj, mod A.s Bb.s Laaring. Ved Kollisionen fik A. Fenderlisten og to Planker i Bb.s Laaring trykket ind.  
Anm. Søforklaring fra det tyske Marinefartøj foreligger ikke.
- 10.** S/S **Alexandra** af Esbjerg, 1463 Reg. T. Br. Bygget 1931 af Staal. Paa Rejse fra Menstad til Bandholm med Salpeter.  
Kollideret d. <sup>21</sup>/<sub>12</sub> 45 i Kattegat.  
Søforklaring i Maribo d. <sup>28</sup>/<sub>12</sub> 45.  
Kl. 13<sup>59</sup>, da A. i tæt Taage gaaende Halv Kraft Frem befandt sig i den minestrøgne Rute paa 56°09' N. Brd., 11°28' Ø. Lgd., hørtes Klokkeringning forude. Maskinen blev straks standset og kort efter beordret Fuld Kraft Bak. Kort derefter kom en Ankerligger, der senere viste sig at være svensk S/S »Suecia«, til Syne forude. Da der syntes Fare for en Kollision, blev Roret lagt haardt Stb. og Maskinen beordret Fuld Kraft Frem; men Kl. 14<sup>01</sup> skurede A.s Bb.s Bov langs S.s Agterende. Ved Kollisionen tik A.2 Bovplader trykket ind og det opstaaende Paa Bakken om Bb. ødelagt.  
Anm. Søforklaring fra S. foreligger ikke.
- 11.** M/Gl. **Amor** af Fanø, 45 Reg. T. Br. Bygget 1889 af Eg. Paa Rejse fra Kolding til København med Brunkul.  
Sprunget læk og forlist d. <sup>1</sup>/<sub>3</sub> 45 i Smaalandsfarvandet.  
Strandingsindberetning dat. <sup>6</sup>/<sub>3</sub> 45. Søforklaring og Søforhør i Maribo d. <sup>17</sup>/<sub>3</sub> 45.  
Om Eftermiddagen, da A. under en byget V.-lig Kuling, med orkanagtige. Vindstød befandt sig midt mellem Omø og Vejrø, fik Skibet Slagside, der opdagedes Vand i Forskibet. Der blev pumpet uafbrudt, men A. tog stadig mere Vand ind. Det forsøgtes at komme i Læ ved Vejrø. En kraftig Søløg Pre-senningen af Forlugen, Slagsiden øgedes stadig, og Vantet sprængtes, hvorefter Skibet mistede Styret. Kl. ca. 16<sup>00</sup> sank A. ca. 1 Sm. NV. for Vejrø Fyr, efter at Besætningen var gaaet i Jollen.  
Anm. Ministeriet maa antage, at Skibet har arhejdet sig læk i Søen.
- 12.** M/Gl. **Ane** af Grenaa, 22 Reg. T. Br. Bygget 1889 af Eg og Fyr.  
Paasejlet d. <sup>9</sup>/<sub>5</sub> 45 Københavns Havn.  
Søforhør i Grenaa d. <sup>2</sup>/<sub>10</sub> 45.  
Kl. ca. 11, da A. laa fortøjet ved Wilders Plads, saas 3 m M/Sk. »Hans Albert« af København bakke ind i Bolværket og derefter gaa frem, hvorefter H. A. atter bakkede og kort efter tørnede imod A. midtskibs. Ved Kollisionen fik A. Skibssiden og Skanseklædningen beskadiget, medens H. A. ikke led nogen Skade.  
Af den af H. A.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at da dette Skib Kl. 12 bakkede ud fra Havnegade, svigtede Olieomstyringen til Skruerbladene under Forsøg paa at skifte Skruen om fra bak

til frem, og H. A. tørnede med Agterenden imod Kajen ad for del nordligste Pakhus paa De forenede Handels- og Oplagspladser. Undert den fortsatte Manøvre svigtede Olieomstyringen paany under Bakning, og H. A. tørnede med Agerenden imod A. Ved Kollisionen med Kajen led H. A. ringe Skade.

Anm. Aarsagen til Paasejlingen fremgaar af det ovenfor anførte.

**13.** Ff. **Ane Margrete** af Esbjerg, 20 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Fiskeri i Nordsøen til Esbjerg.

Motorhavari d.  $\frac{1}{4}$  45 i Nordsøen, forlist ved Fanøs V.-Kyst.

Søforklaring i Esbjerg d.  $\frac{12}{4}$  45.

D.  $\frac{1}{4}$  Kl. 10<sup>30</sup>, da A. M. under en haard SV.-lig Kuling befandt sig i Fanø Bugt, sprængtes Olietilførselsrøret til Motoren. Da Skaden ikke kunde udbedres, blev der sat Nødssignal, og en Kutter kom til Hjælp og tog A. M. under Bugsering mod Esbjerg. Da Vind og Sø var tiltagende og Slæbetrossen flere, Gange sprængtes, drev A. M. saa langt ind mod Land, at der var Fare for, at den assisterende Kutter skulde tørne Grunden. A. M. opankredes da ca.  $1\frac{1}{2}$  Sm. retv. S. for Graadyb Spidstønde II. Kl. 16<sup>00</sup> forlod Besætningen A. M. i Redningsbaaden fra Esbjerg, der var kommet til Stede. D.  $\frac{2}{4}$  om Eftermiddagen drev en Del Tøj fra A. M. og Fartøjets Papirer i Land paa Fanø. D.  $\frac{3}{4}$  eftersøgttes A. M. forgæves, hvorfor det maa antages, at Fartøjet er forlist.

Anm. Ministeriet maa antage, at Forliset skyldes Motorhavariet i Forbindelse med Vejrforholdene.

**14.** S/S **Anita** af København, 24 Reg. T. Br. Bygget 1913 af Staal.

Kollideret d.  $\frac{24}{1}$  45 i Københavns Havn.

Søforhør i København d.  $\frac{23}{2}$  45.

Kl. ca. 15<sup>00</sup> bakkede A. fra Nyhavn ud i Havneløbet, hvorefter Maskinen blev beordret Langsomt Frem og Roret lagt haardt Stb. Kort efter blev der givet Bb. Ror for at faa A. klar af Agterenden af en paa Hjørnet af Kvæsthusbroen og Nyhavn liggende Damper. Da Førerens Opmærksomhed var optaget af at manøvrere klar af Damperen, saas B/B »Øst«, der fra Grønlandske Handels Plads styrede tværs over Havneløbet mod Kvæsthusbroen, først, da Ø. befandt sig ca. 10 m fra A. Maskinen blev straks kastet Fuld Kraft Bak; men umiddelbart efter tørnede A. med Stævnen mod Ø.s Bb.s Side. Ved Kollisionen led A. ingen Skade.

Af den af Ø.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at Ø. Kl. 14<sup>50</sup> afgik fra Islands Plads til Kvæsthusbroen. Da Ø. passerede Molehovedet ved Grønlandske Handels Plads, blev der med Damppiben afgivet een lang Tone. Herfra styredes tværs over Havneløbet mod den S.-lige Ende af Kvæsthusbroen. Midt i Havneløbet blev Ø.s Maskine stoppet, samtidig med at Roret blev lagt lidt Stb. Da Ø. befandt sig ca. 25 m fra Kajen, saas A. komme frem rundt Agterenden af en langs Kajen liggende Damper og umiddelbart efter tørnede A. med Stævnen mod Ø.s Bb.s Side. Ved Kollisionen blev Ø.s Fenderliste om Bb. revet af i en Længde af ca. 3 m.

Anm. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes, at begge Skibes Førere har misforstaaet hindrings Hensigter med Hensyn til Manøvrer.

**15.** M/Gl. **Anna** af Rønne, 74 Reg. T. Br. Bygget 1907 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra København til Randers med Stykgods.

Rørt Grunden d.  $\frac{16}{3}$  45 ved Hvens V.-Kyst.

Søforhør i København d.  $\frac{6}{4}$  45.

Kl. ca. 17<sup>00</sup>, da A. under en V.-lig Brise med Taage var kommet for tæt til Hvens Sydspids. startedes Motoren for at komme klar af Landet. Kl. ca. 17<sup>45</sup> gik der nogle haarde Stød gennem Skibet, og Motoren gik op i Omdrejninger. Skruen blev slaat fra, og et Lodskud viste 11 m Vand. Skibet var tilsyneladende tæt, men Lænse- og Kølevanepumpen var havareret, hvorfor Rejsen fortsattes for Sejl alene. A. drev imidlertid over mod den svenske Kyst og blev af et svensk Marinefartøj bugseret ind til Helsingborg.

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

**16.** M/Gl. **Anna** af København. 74 Reg. T. Br. Bygget 1907 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Oscarshamn til Middelfart med træ.

Strandet og forlist d.  $\frac{26}{12}$  45 ved Fyns N.-Kyst.

Strandingsindberetning dat.  $\frac{29}{12}$  45. Søforhør i Kalundborg d.  $\frac{2}{1}$  46. Forlisanmeldelse dat. Rønne d.  $\frac{20}{4}$  46.

Kl. ca. 15<sup>30</sup> passerede A. i diset Vejr Romsø, Afstand 1 Sm., hvorefter der styredes mod Lillegrund Lys- og Fløjtetønde. Farten var  $6\frac{1}{2}$  Knob. Kl. ca. 17, da der efter Bestikket manglede 1 Sm. i, at Distancen til Lillegrund var udløbet, tog Skibet pludselig Grunden og blev staaende med ca. 45° Slagside. Under en Klaring i Vejret konstateredes det, at A. stod paa Bolsax. I Løbet af Natten begyndte Skibet at lække stærkt og kunde ikke holdes læns med Pumperne, hvorfor Nødssignal blev afgivet. D.  $\frac{27}{12}$  Kl. 7 var Vinden frisket fra SØ., hvorfor Besætningen forlod Skibet og roede i Land Paa Samsø. D.  $\frac{28}{17}$  drev A. af Grunden og blev senere bjærget ind til Kalundborg.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes den Omstændighed, at Loddet ikke blev benyttet som Kontrol før Bestikket.

**17.** M/Jagt **Anna** af Struer, 28 Reg. T. Br. Bygget af Eg og Fyr.

Brand om Bord d.  $\frac{27}{12}$  45 i Struer Havn.

Søforklaring i Holstebro d.  $\frac{15}{1}$  46.

Kl. ca. 19, da A. laa fortøjet langs Kaj, forlod Skibsdrengen, der var alene om Bord, Skibet, efter at have tilset Kakkellovnen i Kahytten og næsten lukket for Trækken. Kl. 22<sup>30</sup> opdagede en Vægter paa Havnen, at der var Brand om Bord i A. Brandvæsenet blev tilkaldt, og ca. 1 Time senere var Ilden slukket. Ved Branden blev Kahytten stærkt beskadiget, især i Nærheden af Kakkellovnen.

Anm. Ministeriet maa antage, at Branden skyldes, at Kakkellovnen i Kahytten har antændt det bag Isolationsbeklædningen værende Træværk.



**18.** M/Gl. **Anne** af Marstal, 58 Reg. T. Br. Bygget 1900 af Eg. Paa Rejse fra København til Bandholm med Kulstøv.

Grundstødt d.  $\frac{9}{9}$  45 ved Sjællands S.-Kyst.

Strandingsindberetning dat.  $\frac{15}{9}$  45. Søforklaring i Maribo d.  $\frac{17}{9}$  45.

Kl. 16<sup>30</sup>, da A. under en svag SØ.-lig Brise og faldende Vande styrede efter det gravede Løb Dyndkrogen, mistede Skibet Styret og tog Grunden i Løbets Stb. Side. D.  $\frac{12}{9}$  kom A. flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

**19.** Ff. **Annelise** af Neksø, 2 Reg. T. Br.

Havareret ved Flyverangreb d.  $\frac{8}{5}$  45 i Neksø Havn.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat.  $\frac{12}{6}$  45.

Under et Flyverangreb paa Neksø Havn blev A. saa stærkt beskadiget, at Reparation ikke kunde foretages, hvorfor Fartøjet er kondemneret.

Anm. Aarsagen til Havariet fremgaar af det ovenfor anførte.

**20.** M/S **Ann Helen Clausen** af Kolding, 265 Reg. T. Br. Bygget 1943 af Staal. Paa Rejse fra Svendborg til Brunshuse i Ballast.

Sunket efter Eksplosion d.  $\frac{21}{4}$  45 i Farvandet S. for Fyn. 4 Omkomne.

Strandingsindberetning dat.  $\frac{22}{4}$  45. Søforklaring og Søforhør i Svendborg d.  $\frac{25}{5}$  og i Assens d.  $\frac{25}{6}$  45. Forlansmeldelse dat. Svendborg d.  $\frac{5}{7}$  45.

Kl. ca. 17<sup>50</sup> da A. H. C. befandt sig i Farvandet mellem Helnæs og Illumø, indtraf en voldsom Eksplosion. Ved Eksplosionen blev Styrehuset bortsprængt og Redningsbaadene knust, og Skibet blev læk og begyndte hurtigt at synke. 2 Mand søgte at redde sig paa Taget af Styrehuset, som flød langs Skibssiden; men da det ikke lykkedes at faa Taget klar af Skibet, blev en Redningsflaade fra Agterdækket kastet over Bord, og de 2 Mand reddede sig op paa den. 1 Mand sprang over Bord med en Redningskrans og blev bjerget op paa Redningsflaaden. Ca.  $\frac{1}{2}$  Time senere blev de 3 Mand, der alle var saaret, reddet af tililende Fiskerbaade og efter Landsætning indlagt paa Hospitalet. Af Besætningen, der bestod af 7 Mand, blev 1 Mand fundet dræbt i Motorrummet, medens 3 Mand savnedes.

Anm. 1. De omkomne var: Skibsfører G. Baagøe Hansen af Svendborg, 1. Styrmand Norman Halvor Jensen af Nordby, Fanø, 2. Maskinmester Svend Aage Secher af Esbjerg samt Kendtmand, Skibsfører Helmuth Walther With af København.

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

**21.** M/Gl. **Anni** af Sønderborg, 42 Reg. T. Br. Bygget 1902 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Egersund til Aabenraa med Mursten.

Brand om Bord d.  $\frac{23}{4}$  45 i Flensborg Fjord; søgt Nødhavn.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat.  $\frac{25}{9}$  45. Søforklaring og Søforhør i Sønderborg d.  $\frac{28}{4}$  45.

Kl. 19<sup>00</sup>, da A. befandt sig tværs af Borreshoved, opdagedes Ild i Forbrugstanken i Motorrummet. Det forsøgtes forgæves at slukke Ilden med Ildslukker, hvorefter Nedgangen til Motorrummet blev lukket, og det forsøgtes at slukke Ilden med Vand gennem Skyligtet. Kort efter gik Motoren i Staa, og der tilkaldtes Hjælp fra et andet Skib, der kom langs Siden af A. og hjalp med til at slukke Ilden. A. blev bugseret ind til Sønderborg. Ved Branden blev alt Træværk i Motorrummet samt Styrehuset og Motorkappen ødelagt, og Mesanmasten, Bom og Gaffel blev stærkt beskadiget.

Anm. Ministeriet maa antage, at Branden skyldes Eksplosion i Forbrugstanken, der var anbragt fro tæt ved Motorens Glødehoved.

**22.** Ff. **Asta** af Neksø, 14 Reg. T. Br.

Havareret ved Flyverangreb d.  $\frac{8}{5}$  45 i Neksø Havn.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat.  $\frac{30}{5}$  45.

Medens A. laa fortøjet i Neksø Havn, blev Havnen angrebet af russiske Flyvemaskiner, der nedkastede Bomber. Ved Bombeeksplosioner paa Kajen og i Vandet i Nærheden af Fartøjet blev Dæk, Styrehus og Kahyt samt Mesanmasten beskadiget.

Anm. Aarsagen til Havariet fremgaar af det ovenfor anførte.

**23.** M/Sk. **Asta** af Svendborg, 245 Reg. T. Br. Bygget 1913 af Eg, Bøg og Fyr. Paa Rejse fra Larvik til København med Træmasse.

Grundstødt d.  $\frac{19}{9}$  45 ved Sveriges V.-Kyst; søgt Nødhavn.

Søforhør i Svendborg d.  $\frac{3}{10}$  45.

Kl. 12<sup>00</sup> pejledes Kungen i misv. Ø.t.N.  $\frac{1}{4}$  N., Afst. 4 Sm. Det blæste en ØSØ.-lig Kuling. Der styredes retv. S. 20° Ø., fart ca. 7 Knob, idet der regnedes med 3° Afdrift. Kl. 12<sup>50</sup> tog A. Grunden paa Grundbåderne og blev staaende. Kl. 16<sup>40</sup> kom Skibet flot ved egen Hjælp, etter at ca. Halvdelen af Dækslasten var blevet kastet over Bord. Ved Grundstødningen fik A. Krigen og en Del af Straakølen revet af og blev læk. Der søgtes ind til Malö Havn for Dykkerundersøgelse og Tætning.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes den Omstændighed, at Føreren ikke har været tilstrækkelig omhyggelig med Pladsbestemmelsen.

**24.** M/Jt **Avance** af Ballen, 95 Reg. T. Br. Bygget 1905 af Eg, Fyr og Staal.

a) Brand om Bord d.  $\frac{11}{1}$  45 i Halmstad.

Søforhør i Aarhus d.  $\frac{26}{1}$  45.

Kl. ca. 22<sup>30</sup>, medens A. laa fortøjet langs Kaj, indtraf en Eksplosion i Skibets Kahyt, der tillige med Styrehuset straks efter var ompændt af Flammer. Ved Hjælp af Brandvæsen fra Land blev Ilden hurtigt slukket. Ved Branden blev alt Inventar i Kahyt og Styrehus, en Del Proviant samt Besætningens Ejen- dele ødelagt.

Anm. Ministeriet maa antage, at Brandens Opstaaen skyldes, at Olieampe, der fra Motorrummet er sivet ind i Kahytten, er blevet antændt af Ilden i den derværende Kakkellovn.

b) Paa Rejse fra Fakse Ladeplads til Kolding med Træ.

Grundstødt d.  $22/4$  45 i Smaalandsfarvandet.

Strandingsindberetning dat.  $23/4$  45.

Kl.  $12^{00}$  grundstødte A. under en frisk NV.-lig Kuling ved Langøs Ø.-Kyst. Skibet kom senere flot ved egen Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være, at Afmærkningen paa Langøs Ø.-Flak saas for sent.

c) Paa Rejse fra Nykøbing F. til Gefte med Jern.

Motoren havareret; grundstødt d.  $17/11$  45 ved Sveriges Ø.-Kyst.

Søforklaring i Aarhus d.  $18/1$  46.

Kl. ca.  $17^{30}$ , da A. under rolige Vejrforhold, men haard Strøm befandt sig paa N.-lig Kurs i Kalmarsund, brød Koblingen sammen, og inden det lykkedes at faa Ankeret stukket i Bund, drev Skibet paa Grund. Den  $20/11$  Kl. 10 kom A. flot ved fremmed Hjælp, efter at en Del af Ladningen var lægtret.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Motorhavari.

d) Paa Rejse fra Gefle til Aarhus med Træ.

Havareret den  $28/1$  45 i Østersøen; søgt Nødhavn.

Søforklaring i Aarhus d.  $18/1$  46.

Om Eftermiddagen, da A. under en NV.-lig Kuling befandt sig i Fehmernsund, brød Ekscentrikken, der trak Last- og Kølevandspumpen, sammen. Under Forsøg paa at reparere Pumpen sejlede A. Ø.-over med Kurs mod Sundet. Da Skibet befandt sig Ø. tør Gedser Rev, sprang Vinden om i Ø., og da det befrygtedes, at Skibet vilde drive ind paa Revet, blev der afgivet Nødsignal. Kort efter kom et Fartøj til Stede og bugserede A. til Gedser. Under Bugseringen blev Lønning og Skanseklædning beskadiget, og under Indsejlingen til Gedser Havn tørnedes Bolværket, hvorved Stb.s Ladeport blev revet af. Under Manøvrerne i Havnen knustes Lønningen midtskibs i Bb.s Side.

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

**25.** S/S **Avance** af Korsør, 1582 Reg. T. Br. Bygget 1905 af Staal. Paa Rejse fra Aarhus til Næstved med Brunkul.

Grundstødt d.  $15/12$  45 i Storebælt.

Søforklaring og Søforhør i Næstved d.  $19/12$  45. Søforhør i Svendborg d.  $6/5$  46.

D.  $14/12$  Kl.  $23^{00}$  passerede A. under en frisk V.-lig Kuling tæt om Røsnæs Lysbøje. D.  $15/12$  Kl.  $1^{20}$  tog A. Grunden paa Elefantgrunden og blev staaende. D.  $16/12$  Kl.  $9^{15}$  kom A. flot ved Hjælp af Bjærgningsdamper.

Anm. 1. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes, at Loddet ikke blev benyttet som Kontrol for Bestikket.

Anm. 2. Føreren af A. har d.  $13/3$  47 ved Sørøtten i Svendborg vedtaget en Statskassen tilfaldende Bøde af 200 Kr. for Overtrædelse af Sølovens § 293.

**26.** M/Gl. **Bendy** af Hasle, 88 Reg. T. Br. Bygget 1899 af Staal.

Brand om Bord d.  $27/1$  45 i Trelleborg Havn.

Søforklaring og Søforhør i Rønne d.  $31/1$  og  $1/2$  45.

Kl. ca.  $10^{30}$  blev Kakkellovnen i Førerens Kahyt agter tilset, hvorefter Ovnens var uden Tilsyn til Kl. ca.  $11^{30}$ , da der opdagedes Røg fra Kahytten. En Undersøgelse viste, at det brændte livligt i Soverummet ved Siden af Kahytten. Det forsøgte at slukke Ilden med Pøse samtidig med, at Brandvæsenet alarmeredes. Kl.  $12^{30}$  var Ilden slukket. Ved Branden ødelagdes Skoddet mellem Kahyt og Soverum samt Køjen, og Dækket blev beskadiget.

Anm. Ministeriet maa antage, at Brandens Opstaaen skyldes den Omstændighed, at Træværket i Skoddet bag Kakkellovnen efterhaanden er dekomponeret.

**27.** Ff. **Bent** af Esbjerg, 35 Reg. T. Br. Bygget 1939 af Eg. Paa Rejse fra København til Kiel.

Forlist d.  $6/5$  eller  $7/5$  45 i Østersøen.

Forlistanmeldelse dat. Esbjerg d.  $3/12$  45.

B., der var beslaglagt af den tyske Krigsmarine, er d.  $6/5$  eller  $7/5$  45 minesprængt og forlist i Kielerfjord.

**28.** M Gl. **Bente** af Esbjerg, 105 Reg. T. Br. Bygget 1931 af Staal. Paa Rejse fra Fakse Ladeplads til Rønne med Gødningskalk.

Grundstødt d.  $1/3$  45 ved Bornholms S.-Kyst.

Strandingsindberetning dat.  $3/3$  45. Søforklaring og Søforhør i Rønne d.  $7/3$  45.

Ved Daggry, da B., der paa Grand af Motorskade gik for Sejl alene, under en frisk VSV -lig Brise befandt sig SV. for Bornholm, pejledes Rønne Havn i N.t.V., gisset Afstand 5—6 Sm., hvorefter Skibet lagdes Bidevind for Bb.s Halse. Der førtes Storsejl, Fok og Klyver, og B. avancerede ret godt med ca. 2 Stregen Afdrift. Efterhaanden skrallede Vinden og friskede samtidig, og Afdriften blev større. Noget senere kom Hadderevets Et-Kost i Sigte forude om Bb. Vinden var nu ret V., og det besluttedes at halse rundt; men da der samtidig saas et Skær 2—300 m forude, blev B. løbet i Vinden og Kl.  $8^{30}$  opankret for Bb.s Anker med 30 Fv. Kæde. Vinden friskede efterhaanden til haard Kuling, og Skibet gik i Drift for Ankeret og tog Grunden og blev staaende. Besætningen blev senere reddet af Redningsbaaden fra Rønne. D.  $19/3$  kom B. flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Vejrforholdene og skødesløs Navigering.

**29. Ff. Bertha** af Esbjerg, 19 Reg. T. Br. Paa Fiskeri i Nordsøen.

Motorhavari, sprunget læk d.  $\frac{3}{10}$  45 i Nordsøen.

Søforhør i d.  $\frac{8}{3}$  46.

Da B. under en NØ-lig Kuling befandt sig ca. 30 Sm. V. for Horns Rev, tog Motoren Rovs. Under de kraftige Rystelser sprang Fartøjet læk, og Pumperne maatte holdes gaaende. En Undersøgelse viste, at Motorens Regulator havde sat sig fast. B. gik til Bridlington i England for Reparation.

Anm. Aarsagen til Havariet fremgaar af det ovenfor anførte.

**30. Ff. Betty Margrethe** af Nekso, 15 Reg. T. Br.

Havareret ved Flyverangreb d.  $\frac{8}{5}$  45 i Nekso Havn.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat.  $\frac{7}{6}$  45.

Medens B. M. laa fortøjet i Nekso Havn, blev Havnen angrebet af russiske Flyvemaskiner, der nedkastede Bomber. Herved blev Forruffet og Styrehuset samt Rigningen beskadiget. En senere Undersøgelse viste, at Kalfatringen i Fartøjets Bund havde begivet sig.

**31. B/B Bien** af Helsingør, 120 Reg. T. Br. Bygget 1917 af Staal. Paa Rejse fra Nekso til Aalborg med Havarist paa Slæb.

Havareret ved Eksplosion d.  $\frac{6}{8}$  45 i Østersøen.

Søforhør i København d.  $\frac{17}{8}$  45.

Kl. 11<sup>15</sup>, da B. der bugserede et havareret Skib og skulde passere uden om Falsterbo Rev, befandt sig  $\frac{1}{2}$  Sm. S. for 2-Kosten indtraf en voldsom Eksplosion under Agterskibet af det bugserede Skib, der ikke var afmagnetiseret. Ved Eksplosionen blev B. voldsomt gennemrystet, og der opstod flere omfattende Skader. Agterpeaktankens vandtætte Skod sprængtes, Aptering og Træværk agter beskadigedes overalt, Radiostation og det elektriske Anlæg blev ødelagt, og der opstod Skade paa Maskine, andre indenbords Dele og Skroget Maskinen blev straks stoppet, og kort efter blev B. opankret. Ca. 1 Time senere lettedes der, og B. gik for langsom Maskine gennem Falsterbo-Kanalen til København.

Anm. Ministeriet maa antage, at Havariet skyldes Krigsarsager.

**32. 3<sup>m</sup> M/Sk. Birgitte Høeg** af Udbyhøj, 93 Reg. T. Br. Bygget 1900/44 af Eg.

a) Paa Rejse fra Hobro til København med Rug.

Motorhavari d.  $\frac{16}{1}$  45 i Sundet.

Søforhør i København d.  $\frac{26}{1}$  45.

Kl. ca. 11<sup>00</sup> passerede B. H. Helsingør. Kl. 13<sup>00</sup> gik Farten af Skibet, og Motoren begyndte at tage Rovs. En Undersøgelse viste, at en Møttrik var faldet ud af Koblingen. B. H. blev derefter af Lodskutteren og et Fiskefartøj bugseret til Helsingør Nordhavn, hvor Koblingen blev repareret.

Anm. Aarsagen til Havar et fremgaar af det ovefor anførte.

b) Paa Rejse fra Randers til København med Tørv.

Brand om Bord d.  $\frac{10}{9}$  45 i Sundet.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat.  $\frac{17}{9}$  45. Søforklaring i Holbæk d.  $\frac{24}{9}$  45.

Kl. ca. 2, da B. H. var under Indsejling til København, bemærkedes det, at Stormasten begyndte at svaje. Da der under Rejsen var mærket Røg fra Lastrummet, antoges det, at der var Ild i Lasten, hvorfor Brandvæsenet tilkaldtes, saasart Skibet var kommet til Kaj, og Losning paabegyndtes. Efter Udlosning viste det sig, at Mastefoden var brændt over, og at Kølsvinet samt nogle Garneringsplanker var beskadiget.

Anm. Ministeriet maa antage, at Branden skyldes Selvantændelse i Ladningen.

c) Paa Rejse fra Struer til København med Stødbrende.

Kollideret d.  $\frac{10}{12}$  45 paa Limfjorden.

Søforhør og Søforklaring i Nykøbing M. d.  $\frac{12}{12}$  45.

Kl. 17, da B. H. under en frusk NV-lig Brise i overskyet, men fyrklart Vejr befandt sig for N-gaaende i Sillerslev Fyrlinie, observeredes forude om Stb. et Skib uden Lanterner. Motoren sattes paa Langsomt, og Lanterne eftersaas. Et Par Minutter senere syntes Afstanden mellem Skibene at være 10—15 m, og da det andet Skib, der senere viste sig at være Ff. »Nordboen« af Skagen, syntes at være modgaaende, blev Motoren kastet Fuld Kraft Bak og Røret lagt haardt Bb. Umiddelbart efter saas N.s røde Side-lanterne, og N. tørnede imod B. H.s Forgrejer. Ved Kollisionen blev Bøvsprødet drejet ud til Bb., hvorved der opstod en hel Skader paa Forskibet.

Af den af N.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at Kl. ca. 16<sup>45</sup> saas B. H.s grønne Lanterne forude om Bb. Da der syntes at være Fare for en Kollision, drejedes lidt Stb. over. B. H. syntes imidlertid at holde sin Kurs og tørnede med Stævnen mod N.s Bb. Side agten for Midtskibs, hvorved Lønningen og to Støtter knækkede, og der opstod en Del mindre Skader.

**33. S/S Birte** af København, 1741 Beg. T. Br. Bygget 1921 af Staal. Paa Rejse fra Hudiksvall til Sharpness.

Grundstødt d.  $\frac{4}{10}$  45 ved Englands Ø.-Kyst.

Søforhør i København d.  $\frac{6}{11}$  45.

Kort efter at Bøje 53 D paa 51°24'55" N. Brd. 1°44'00" Ø. Lgd. var Passeret, saas forude en Lystønde, der viste 1 Blink hv. Sek., og som antoges for South Falls-Bøjen paa 51°19'24" N. Brd. 1°42'33" Ø. Lgd. Kl. 3<sup>45</sup> passerede B. Lystønden, hvorefter Kursen ændredes til retv. 277°. Umiddelbart efter tog Skibet Grunden og blev staaende paa 51°15' N. Brd. 1°35' Ø. Lgd. Kl. 9<sup>50</sup> kom B. flot ved egen Hjælp.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes, at Distancen mellem Bøje 53 D og Bøjen, som antoges for S. Fall, ikke blev kontrolleret ved Hjælp af Loggen, inden der ændredes Kurs Kl. 3<sup>45</sup>.

**34. Ff. Bjarne** at Skagen, 37 Reg. T. Br. Bygget 1944 af Eg og Bøg.

a) Paa Rejse fra Fiskeplads i Skagerak til Skagen.

Kollideret d.  $13/1$  45 i Skagerak.

Søforklaring i Skagen d.  $29/1$  45.

Kl. ca. 17<sup>20</sup>, da B. i stille Vejr med Taage paa Ø-lig Kurs sejlede parallelt med Ff. »Ebenezer« af Skagen uden at afgive Taagesignaler befandt sig i Nærheden af Grenen, saas forude om Stb. en Kutter, som senere viste sig at være Ff. »Ella« af Skagen, der laa stille for at lodde. Pludselig saas E. dreje Bb. over og skyde over Stævn, og skønt B.s Motor straks blev kastet Fuld Kraft Bak, tørnede B. med stor Kraft mod E.s Bb.s Side ud for Styrehuset. Ved Stødet blev E.s Agterende yderligere tvunget Stb. over, og kort efter tørnede E. mod Ff. »Ebenezer«s Stb.s Side, der blev noget beskadiget.

Af den af Ff. »Ella«s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at denne Kutter i Taage Kl. ca. 17<sup>20</sup> laa stille for at lodde, Motoren blev atter sat paa Frem og Roret lagt Bb. for paa NØ-lig Kurs at komme ud paa dybere Vand. Næsten samtidig saas nogle Kuttere, der uden at afgive Taagesignaler nærmede sig V. fra. Motoren blev sat paa Fuld Kraft Frem for at afværge en Kollision; men kort efter ramtes E. om Bb. ud for Styrehuset af Stævnen paa Ff. »Bjarne« af Skagen og blev noget beskadiget. Den som Følge af Kollisionen opstaaede Kursændring i Forbindelse med den Omstændighed, af Farten ikke straks kunde tages af E., bevirkede, at B. fortsatte ud til Bb. og tørnede mod Ff. »Ebenezer«s Stb.s Side, der ogsaa blev noget beskadiget.

Af den af Ff. »Ebenezer«s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at da denne Kutter i Følge med nogle andre Fiskefartøjer med nedsat Fart i diset, stille Vejr uden at afgive Taagesignaler Kl. ca. 17<sup>20</sup> paa Kurs ØSØ. nærmede sig Grenen, saas ca. 6 Str. om Stb. og i en Afstand af 60—75 Fv. en Kutter, der senere viste sig at være Ff. »Ella« af Skagen, og som tilsyneladende laa stille for at lodde. Kort efter saas »Ella« dreje til Bb., skyde over Stævn og kolliderede først med Ff. »Bjarne« og dernæst med »Ebenezer«, saaledes som ovenfor anført. Ved Kollisionen blev »Ebenezers«s Forskib om Stb. noget havareret.

Anm. Ministeriet maa antage, at Kollisionerne skyldes, at Ff. »Ella«s Manøvrer ikke blev tilkendegivet ved Signal med Sirenen i Forbindelse med den Omstændighed, at ingen af de i Sagen implicerede Fiskefartøjer afgav reglementerede Taagesignaler.

b) Paa Rejse fra Skagen til Fiskeplads i Skagerak.

Kollideret d.  $20/11$  45 i Kattegat.

Søforklaring i Skagen d.  $10/1$  46.

Kl. ca. 6 afsejlede B. fra Skagen Havn. Da B. befandt sig ved Skagens Rev SØ-Lystønde og skulde ændre Kurs nordefter, saas forude en klar Lanterne, som antoges for en Agterlanterne, og kort efter tørnede B. imod en anden Kutter, der viste sig at være Ff. »Oscar Jensen« af Skagen, der laa opankret.

Af den af O. J.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at da O. J. Kl. ca. 6 laa opankret ved Skagens Gren uden Ankerlanterne, men med en tændt Lanterne opstillet i Styrehuset, saas en Kutter nærme sig med Kurs mod O. J. Fra O. J. blev der svinget med Lanteren fra Styrehuset, men kort efter blev O. J. paasejlet af B. Ved Paasejlingen blev O. J. stærkt beskadiget.

Anm. 1. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes, at B. har antaget O. J. for at være et medgaaende Skib.

Anm. 2. Ved Søretten i Frederikshavn er under  $19/12$  46 Føreren af B. og Føreren af O. J. blevet idømt Statskassen tilfaldende Bøder af henholdsvis 100 Kr. og 150 Kr.

**35. Ff. Bjørn** af Sønderborg, 13 Reg. T. Br.

Forlist efter Minesprængning d.  $8/8$  45 ved Barsø.

Søforklaring i Sønderborg d.  $24/8$  45.

Kl. 14<sup>15</sup>, da B. befandt sig SØ. for Barsø under Fiskeri, fik Redskabet Hold i en Mine, som under Ophalingen eksploderede, hvorved Fartøjet straks sank. Besætningen — 2 Mand — blev reddet.

**36. M/Sk. Blix** af København, 96 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Eg. Paa Rejse fra Hals til København med Tørv.

Tørnet Undervandshindring og sunket d.  $11/8$  45 i Kattegat.

Strandingsindberetning dat.  $17/8$  45. Søforhør i Hobro d.  $4/9$  45.

Kl. ca. 18<sup>20</sup>, da B. befandt sig paa ca.  $56^{\circ}52'5$  N. Brd.  $10^{\circ}33'5$  Ø. Lgd., mærkedes et Stød i Skibet, der samtidig krængede lidt til Stb. Motoren stoppedes, og ved Pejling konstateredes det, at Skibet var læk. Da, Vandet trods Pumpning steg hurtigt, sattes Kursen mod Land. Kl. 19<sup>30</sup>, da B. laa med Dækket i Vand, sattes Nødsignal, og Kl. ca. 19<sup>55</sup> kæntrede Skibet og sank ca. 4 Sm. Ø.  $1/2$  S. af Hurup Havn, efter at Besætningen var bjærget om Bord i et Skib, der befandt sig i Nærheden. B. er senere blevet hævet.

Anm. Aarsagen til Forliset fremgaar af det ovenfor anførte.

**37. Ff. Bob** af Neksø, 4 Reg. T. Br.

Havareret ved Flyverangreb d.  $8/5$  45 i Neksø Havn; kondemneret.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat.  $12/6$  45.

Medens B. laa fortøjet i Neksø Havn, blev Havnen angrebet af russiske Flyvemaskiner, der nedkastede Bomber. Ved Bombeeksplosioner paa Kajen og i Vandet i Nærheden af Fartøjet, blev B. svært beskadiget, og der opstod Brand om Bord. B. er senere blevet kondemneret.

**38. M/S Bogø** af Nykøbing M., 98 Reg. T. Br. Bygget 1931 af Staal. Paa Rejse fra København til Frederikshavn med Stykgods.

Kæntret og forlist i Kattegat d.  $29/7$  45.

Søforhør i København d.  $3/8$  45. Forlisanmeldelse dat. København d.  $15/12$  45.

Kl. 8<sup>30</sup> befandt B. sig under frisk, tiltagende NØ-lig Kuling NØ. for Anholt, Paa Grund af kraftig

N.-gaaende Strøm og høj Sø, der gentagne Gange brød ind over Skibet, besluttedes det at gaa i Læ af Anholt. Da B. med Motoren gaaende for halv Kraft var ca.  $\frac{1}{2}$  Sm. fra Bøje 7 b, brød tre store Søer ind over Skibet, som bordfyldte. Vandet trængt ind i Kabys, Motorgang og op under Bakken og forarsagede at B. krængede saa stærkt over, at Bb.s Lønning kom under Vand. Da Skibet ikke rejste sig igen, blev Skruen slaaet fra, og Besætningen og 2 Passagerer sprang efter at have taget Redningsbælter paa i Søen, hvor de kom op paa to Redningsbøjer og efter ca. 14 Timers Forløb drev i Land paa Anholts Nordstrand. B. drev ca. 500 m og sank derpaa ca.  $\frac{1}{2}$  Sm. Ø. for Bøje 7 b.

Anm. Aarsagen til Forliset fremgaar af det ovenfor anførte.

**39. Ff. Brage** af Nekso, 8 Reg. T. Br.

Havareret ved Flyverangreb d.  $\frac{8}{5}$  45 i Nekso Havn.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat.  $\frac{7}{6}$  45.

Under et Flyverangreb paa Nekso Havn fik B. Rigningen samt Garneringen i Lastrummet beskadiget.

**40. 3<sup>m</sup> M/Sk. Bris** af København, 93 Reg. T. Br. Bygget 1910 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Vejle til København med Brunkul.

Grundstødt og forlist d.  $\frac{15}{3}$  45 ved Sjællands N.-Kyst.

Søforhør i København d.  $\frac{19}{3}$  45. Forlis anmeldelse dat. København d.  $\frac{9}{8}$  45.

Kl. ca. 13<sup>50</sup> passerede B. i taaget Vejr med N.-gaaende Strøm klods om Leveret L. og Fl. Td. Herfra styredes misv. NØ.t.N.  $\frac{1}{4}$  N. med ca. 6,5 Knobs Fart. Kl. ca. 15<sup>15</sup>, medens Føreren et Øjeblik var under Dæk, saas Brænding forude om Stb. Roret blev straks lagt haardt Bb., men umiddelbart efter tog Skibet Grunden med Forenden og blev staaende paa Sjællands Rev ca. 1,5 Sm. misv. SØ.t.S.  $\frac{1}{2}$  S. for Fyret. D.  $\frac{16}{3}$  Kl. ca. 9<sup>00</sup> forlod Besætningen Skibet, der senere er blevet Vrag.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes den Omstændighed, at Loddet ikke blev benyttet som Kontrol for Bestikket.

**41. M/Gl. Bussard** af Tuborg Havn, 216 Reg. T. Br. Bygget 1907 af Staal. Paa Rejse fra København til Bergen med Zink og Sukkerroer.

Tørnet Kajen d.  $\frac{25}{1}$  45 i Langesund.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat.  $\frac{2}{3}$  45.

Kl. 14<sup>45</sup>, da B., der havde Lods om Bord, under en haard NØ.-lig Kuling var ved at manøvrere til Kaj i Langesund Havn, blev Skibet af Strøm og Vind ført haardt ind imod en Tværkaj, hvorved Stævnen blev bøjet og en Stævnplade beskadiget.

Anm. Aarsagen til Havariet fremgaar af det ovenfor anførte.

**42. Lystfartøj Butonito** af København.

Paasejlet d.  $\frac{22}{8}$  45 i Københavns Havn.

Søforhør i København d.  $\frac{8}{11}$  45.

Medens B. laa for Anker ud for Lystbaadehavnen uden Besætning, blev Fartøjet paasejlet af Minestrygningskutter P. 14 af København.

Af den af P. 14s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at da dette Fartøj, der havde 2 Minestrygningsmagneter forføjet paa Stb.s Side, Kl. ca. 21 for indgaaende i Havnen befandt sig i Toldbodens grønne Ledefyrilinie omtrent ud for Indløbet til Lystbaadehavnen, saas forude lidt om Bb. i ca. 5 m Afstand Sejlene paa et Lystfartøj, der senere viste sig at være »Marlene« af København, og som ikke førte Lanterner. Farten, der var ca. 4 Knob, blev straks mindsket og Roret lagt haardt Stb. Under Drejningen til Stb. saas forude Masten af et ankerliggende Lystfartøj, der senere viste sig at være B. Roret blev nu lagt haardt Bb., men umiddelbart efter tørnede M. med Bovsprydet imod P. 14s Bb.s Side samtidig med. at den yderste Magnet tørnede imod B.s Agterende.

Af den af M.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at da M. uden Lanterner under en svag S.-lig Luftning paa SV.-lig Kurs var ved at gaa til Bøje ud for Lystbaadehavnen og befandt sig ca. 2 m fra Bøjen, kolliderede M. med P. 14, som ikke tidligere var bemærket.

Anm. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes, at M. ikke førte Lanterner.

**43. Flydedok C** af Stettin. Paa Rejse fra Sassnitz til Flensborg under Bugsering med Krigsfanger.

Strandet d.  $\frac{4}{5}$  45 ved Langelands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat.  $\frac{14}{5}$  45.

Kl. 16 strandede C. under en frisk SØ.-lig Brise ud for Paaø. D.  $\frac{12}{5}$  kom Dokken flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper, og indbugseredes til Nakskov.

Anm. Aarsagem til Strandingen angives at være et Flyverangreb, hvorunder C. mistede Forbindelse med Slæbebaaden.

**44. M/Sk. C. Bauer** af Kolding, 51 Reg. T. Br. Bygget 1903 af Eg og Fyr. Pal Rejse fra Vejle til Søby.

Paasejlet d.  $\frac{23}{9}$  45 i Kolding Fjord.

Søforklaring i Vejle d.  $\frac{2}{10}$  45.

Kl. ca. 14<sup>30</sup>, medens C. B. under en stiv SV.-lig Kuling laa forføjet ved Sanatoriebroen, blev Skibet paasejlet med stærk Fart af Ff. »Daneary« af Nexelø. Herved blev C.B.s Jolle ødelagt og Jolledaviderne samt Lønning og Klyds i Stb. Side beskadiget.

Anm. Søforklaring fra D. foreligger ikke.

**45.** M/S **California** af København, 4576 Reg. T. Br. Bygget 1913 af Staal. Paa Rejse fra Santos til København med Oliekager.

Motorhavari d.  $19/12$  45 i Atlanterhavet; søgt Nødhavn.

Søforklaring i Rio de Janeiro d.  $31/12$  45. Søforhør i København d.  $21/3$  46.

Kl. ca. 22, da C. befandt sig ca. 15 Sm. Ø. for Moela, blev Motorerne paa Grund af uregelmæssig Gang stoppet for Eftersyn. Det viste sig, at begge Hjælpe-motorernes Compressorer arbejdede utilfredsstillende og ikke kunde forsyne Hovedmaskinerne med tilstrækkelig Trykluft. Kl. ca. 23 besluttedes det at søge Nødhavn for at faa Værkstedshjælp til Reparationen. C. styrede derefter mod Rio de Janeiro, hvortil Skibet ankom d.  $31/12$ .

Anm. Aarsagen til Motorhavariet maa antages at være Slitage.

**46.** Ff. **Carl Bruun** af Frederikshavn, 34 Reg. T. Br. Bygget 1928 af Eg. Paa Fiskeri i Kattegat.

Forlist i Dec. 45 i Kattegat; 3 Omkomne.

Søforklaring og Søforhør i Frederikshavn d.  $12/1$  og  $15/1$  46. Forlisanmeldelse dat. Frederikshavn d.  $16/4$  46.

D.  $12/12$  afsejlede C. B. fra Frederikshavn. Da Fartøjet senere savnedes, blev det eftersøgt og fandtes sunket paa  $57^{\circ}21'6''$  N. Brd.  $11^{\circ}15'8''$  Ø. Lgd. En Dykkerundersøgelse viste, at det meste af C. B. var bortsprængt. 2 af de ombordværende 3 Personer er senere fundet som Lig, hvorfor det maa antages, at hele Besætningen er omkommet.

Anm. 1. De omkomne var: Fiskeskipper Carl Bruun Pedersen samt Fiskerne Carl Elius Bruun og Bjarne Johan Jensen, alle af Frederikshavn.

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

**47.** Ff. **Catania** af Hundested, 33 Reg. T. Br. Bygget 1941/43 af Eg. Paa Rejse fra Dars til København med Fisk.

Grundstødt d.  $20/12$  45 ved Sjællands S.-Kyst.

Strandingsindberetning dat.  $21/12$  45; Søforhør i Hundested d.  $16/2$  46.

Kl. ca. 19, da C. under en let NNV.-lig Brise i stærk Taage nærmede sig Møns Fyr, tog Skibet Grunden og blev staaende. D.  $21/12$  Kl. ca. 2<sup>00</sup> kom C. flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Taage og Strømsætning.

**48.** M/Gl. **Cathrine** af Svaneke, 46 Reg. T. Br. Bygget 1889 af Eg. Paa Rejse fra Stettin til Rønne med Mursten.

Føreren dræbt ved Beskydning fra tysk Vagtskib d.  $20/4$  45 i Sundet.

Søforklaring og Søforhør i Rønne d.  $2/5$  45.

Kl. ca. 14<sup>30</sup> da C. i fint sigtbart Vejr befandt sig ud for Dragør, passeredes et tysk Vagtskib i en Afstand af ca. 400 m. Pludselig begyndte Vagtskibet at beskyde C., og Føreren blev ramt i højre Ben over Knæet. Da Skydningen efter ca. 10 Minutters Forløb ophørte, satte C. Lodsflag og blev en halv Time senere taget paa Slæb af Lodsbaaden fra Dragør. Noget senere blev Bugseringen overtaget af det tyske Vagtskib, medens Lodsbaaden bragte den saarede i Land. C.s Fører er senere afgaaet ved Døden.

Anm. Den omkomne var: Skibsfører J. Holm af Svaneke.

**49.** M/S **Chastine Mærsk** af København, 5128 Reg. T. Br. Bygget 1945 af Staal. Paa Rejse fra Rotterdam til Freeport, Texas i Ballast.

Tørnet Undervandshindring d.  $19/9$  45 i Florida-Strædet.

Søforklaring i London d.  $12/11$  45 og i Aarhus d.  $21/1$  46.

Kl. 3<sup>05</sup> passerede C. M. Caryfort Reef, Afst. 2 Sm., Log 16, hvorefter Kursen ændredes til retv.  $213^{\circ}$ . Kl. 3<sup>29</sup> ændredes Kursen til retv.  $221^{\circ}$ , Log. 22. Kl. 3<sup>32</sup> observeredes et Fyr, som fejlagtigt antoges for Molasses Reef, men som senere viste sig at være Mosquito Bank. Da Pejlingen af Fyret syntes at vise, at Skibet var sat udefter, ændredes Kursen til retv.  $228^{\circ}$ . Kl. 3<sup>40</sup> mærkedes flere Rystelser i Skibet. Kursen blev straks ændret udefter. En Undersøgelse viste, at Nr 7 Tank var læk C. M. fortsatte Rejsen til Mobile for Reparation.

Anm. Aarsagen til Havariet fremgaar af det ovenfor anførte.

**50.** Ff. **Chr. Hansen** af Nekso, 5 Reg. T. Br.

Havareret ved Flyverangreb d.  $8/5$  45 i Nekso Havn.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat.  $20/6$  45.

Medens C. H. laa fortøjet i Nekso Havn, blev Havnen angrebet af russiske Flyvemaskiner. Ved Angrebet fik C. H. Skanseklædningen, Lønningsstøtter, Lagedæksler, Motorruv og Styrehus beskadiget.

**51.** S/S **Cimbria** af Aalborg, 1049 Reg. T. Br. Bygget 1897 af Staal. Paa Rejse fra Aalborg til København med Stykgods.

Kollideret d.  $30/11$  45 i Københavns Havn.

Søforhør i København d.  $6/12$  45

Kl. 9<sup>21</sup>, da C. for indgaaende i Kronløbet gaaende Fuld Kraft Frem havde passeret Bølgebryderne, saas ca. 5 Str. om Stb. i ca. 200 m Afstand en Motorskonnert, der viste sig at være »Vega« af Svendborg, med Kurs tærs over Løbet. Da der syntes Fare for en Kollision, blev Roret lagt Bb., hvilket tilkendegaves ved 2 korte Tonner med Damfløjten. Fra V. hørtes 3 korte 3 korte Toner, og umiddelbart efter tørnede V. med Klyverbommen imod C.s Stb.s Side ud for Agterlugen.

Af den af V.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at dette Skib Kl. 9<sup>00</sup> afgik fra Kajen ved Fortskur II i Kronløbsbassin. Da V. med langsom Fart befandt sig ud for Bassinets nordre Molehoved med Kurs mod Kronløbet, blev der givet 1 lang Tone med Luftfløjten som Opmærksomhedssignal. C. saas for indgaaende uden for Bølgebryderne. Da der syntes Fare for en Kollision, blev Skruen slaaet fra. Fra C. hørtes nu 2 korte Toner med Dampfløjten, og V.s Motor blev kastet Fuld Kraft Bak og Ankeret stukket i Bund; men umiddelbart efter skete Kollisionen som ovenfor anført. Ved Kollisionen fik C. Skibssiden og det opstaaende agter lettere beskadiget.

Anm. Ministeriet maa antage, at Kollisionen dels skyldes den Omstændighed, at Føreren af C. for sent blev opmærksom paa V., dels at C. ikke bakkede og drejede Stb.

**52. B/B Clara** af København, 8 Reg. T. Br. Bygget 1932 af Eg og Bøg.

Kollideret og sunket d.  $7\frac{1}{2}$  45 i København.

Søforhør i København d.  $22\frac{1}{2}$  45.

Kl. ca. 15<sup>30</sup>, da »Clara«, der var forføjet paa Stb.s Side af Vandbaad »Capduen« af København, paa S.-lig Kurs med moderat Fart nænnede sig Toldbodbommen, saas tysk M/S »Skagerak«, der med Stævnen mod V. laa forføjet ved Toldbodbommens N.-Side, gøre klar til at sejle, hvorfor der som Opmærksomhedssignal blev afgivet en lang Tone med »Capduen« Sirene. Umiddelbart derefter saas S. bakke ud i Løbet uden at afgive noget Signal. S. tørnede med stor Kraft mod »Clara«s Stb.s Side, der blev noget havareret, og »Clara« begyndte straks at trække Vand. Samtidig med, at »Clara« hurtigst muligt blev bugseret til Kaj, blev Pumpemateriel rekvireret; men inden dette naaede frem, var »Clara« sunket. Skibet er senere blevet hævet.

Anm. Søforklaring fra S. foreligger ikke.

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

Brand om Bord d.  $10\frac{1}{12}$  45 i Næstved.

Søforklaring og Søforhør i Næstved d.  $11\frac{1}{12}$  45.

Om Morgenens, da C. laa i Næstved for at paabegynde Losningen, blev Lugerne aabnet, og det viste sig da, at der var Ild i Ladningen, der bestod af Brunkul, i Nr. 2 Underlast og paa Mellemdækket samt i Bunkerskoddet og i Brunkullene. Det forsøgtes at slukke med Skibets Slukkemidler, men efter  $\frac{1}{4}$  Times Forløb blev Brandvæsenet tilkaldt, og Kl. 9<sup>35</sup> paabegyndtes Losning af Ladningen i 2-Lugen. Kl. 19<sup>00</sup> var Branden slukket.

Anm. Ministeriet maa antage, at Branden skyldes Selvantændelse i Ladningen.

**54. S/S Clara Clausen** af Kolding, 1010 Reg. T. Br. Bygget 1907 af Staal.

Havareret ved Eksplosion d.  $8\frac{1}{2}$  45 i Kolding Havn.

Søforklaring og Søforhør i Kolding d.  $12\frac{1}{2}$  45.

Kl. ca. 18<sup>45</sup>, medens C. C. laa forføjet langs Kajen med Bb.s Side mod Land, indtraf en voldsom Eksplosion under Vandlinien om Stb. ud for Maskinrummet, der hurtigt fyldtes med Vand, hvorved Skibet fik Stb.s Slagside. Da C. C. truede med at kænre, blev flere Wirer hurtigst muligt sat i Land, og Kl. ca. 19<sup>30</sup> stod Skibet med ringe Slagside paa Bunden fuld af Vand.

Anm. Ministeriet maa antage, at Eksplosionen skyldes Sabotage.

**55. 3<sup>m</sup> M/Sk. Clytia** af Køge, 167 Reg. T. Br. Byget 1896 af Eg. Paa Rejse fra Varberg til Horsens med Sveller.

Sprunget læk og grundstødt d.  $28\frac{7}{8}$  45 i Kattegat.

Søforhør i København d.  $\frac{1}{8}$  45.

Kl. 0<sup>00</sup>, da C., der gik for Sejl og Motor, under en frisk SØ-lig Brise befandt sig i Kattegat, viste det sig, at der stod Vand i Motorrummet op til Svinghjulet. Pumpen holdtes gaaende, men Kl. 3<sup>00</sup>, da Skibet befandt sig i Nærheden af Schultz's Grund, begyndte Vandet at stige i Skibet. Det blæste da en jævn S.-lig Brise. Det besluttede at søge ind til Isefjorden, og Skibet blev lagt Bidevind for Stb.s Halse. Kl. 4<sup>00</sup> var Vinden frisket til Kuling, og kort efter gik Motoren i Staa. Senere forsøgtes det at opankre C. for Varpankret med en Wire og 45 Fv.Kæde, og Sejlene bjærgedes, men C. drev rask ØNØ. i Kl. 8<sup>00</sup> var Vinden SV. Kl. ca. 9<sup>00</sup> lettedes, og for dobbeltrebet Skonnert- og Storsejl samt Klyver forsøgtes det at faa Skibet til at falde af med Kurs mod Sundet. Da dette viste sig umuligt, styredes NV. i for at komme klar al Lysegrunden. Kl. ca. Kl. 10<sup>00</sup> steg Vandet hurtigt i Lasten, og C. fik haard Stb.s Slagside. Sejlene blev bjerget, og der blev sat Nødflag. Søen begyndte nu at bryde over C, og en Del af Dækslaslen skylledes over Bord. Da Skibet næsten til Stadighed var bordfyldt. maatte Lænsning opgives. Da C. drev rask hen imod Lysegrunden, blev Varpankret atter stukket ud. Kl. ca. 17<sup>30</sup>, da Vinden var VSV., haard Kuling, fik Varpankret Hold, men Kl. ca. 18 sprængtes Kæden. Kl. ca. 19<sup>20</sup> huggede C. i Bunden tæt S. for den hvide Et-Kost paa Lysegrunden. Kl. ca. 19<sup>50</sup> drev C. af Grunden. Vinden var da VSV., frisk Brise. Den  $29\frac{7}{8}$  Kl. 6<sup>15</sup> kom et andet Skib til Hjælp, men forlod atter C. for at tilkalde Bugserhjælp. Kl. 17<sup>10</sup>, da Vejret havde bedret sig noget, opankredes C. i Nærheden af Lysegrunden for Stb.s Anker med ca. 45 Fv. Kæde og Bb.s Anker for 15—20 Fv. Kæde. Kl. 19<sup>30</sup> sprængtes Stb.s Ankerkæde, og Skibet gik atter i Drift. Kl. 24 var Vinden VNV, haard Kuling. Efterhaanden mistedes hele Dækslasten, og Luggedækslerne sprængte ved Presset fra Rumladningen, der begyndte af flyde op. D.  $30\frac{7}{8}$  Kl. 13<sup>15</sup> kom en Skæbebaad til Assistance, og Bugseringen paabegyndtes mod Sundet. D.  $31\frac{7}{8}$  Kl. 2<sup>30</sup> ankom C. til København.

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

**56. Ff. Conny** af Skagen, 20 Reg. T. Br. Bygget 1943 af Træ. Paa Rejse fra Thybørn til West Hartlepool med Fiskefangst.

Borteblevet i November 1945 i Nordsøen; 4 Omkomne.

Søforklaring i Frederikshavn d.  $10\frac{1}{4}$  46.

D.  $30/10$  afgik C. fra Thyborøn. D.  $5/11$  havde Fartøjet Forbindelse med Ff. »Sonja« af Skagen. D.  $1/12$  fik Ff. »Morten« af Frederikshavn paa  $54^{\circ}37' N$ . Brd.  $2^{\circ}42' O$ . Lgd. Hold i et Vrag, der viste sig at være en stærkt splintret Forstavn af en Fiskekutter, hvortil var fastgjort en Jernbøje, mærket med C.s Havne-Kendingsnummer. Da der iøvrigt intet er set eller hørt til C., maa Fartøjet antages at være forlist med Mand og Mus.

Anm. De omkomne var: Skipper Erik Markmann, Fiskerne Peter Rasmussen og Anker Kirkedal, alle af Skagen, og Fisker Svend Andersen af Løkken.

**57.** M/Sk. **Cosmos** af Odense, 87 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra København til Skagen i Ballast.

Forlist efter Flyverangreb d.  $8/4$  45 i Kattegat.

Søforhør i København d.  $13/4$  45. Forlisanmeldelse dat. Odense d.  $11/5$  45.

Kl. ca.  $3^{00}$ , da C. befandt sig paa ca.  $56^{\circ}59' N$ . Brd.  $11^{\circ}43' O$ . Lgd., blev Skibet belyst med Projektør fra en Flyvemaskine og kort efter kastedes fra Flyvemaskinen en Bombe, der faldt i Vandet langs Bb. Side udfor Mesanriggen. Ved Eksplosionen splintredes Kahyt og Motorrum fuldstændigt, og C. sank kort efter. Besætningen, hvoraf 1 Mand var saaret i Benet, forlod Skibet i Jollen og naaede Kl.  $7^{20}$  om Bord i et tysk Vagtskib 5 Sm. N.t.V. for Anholt.

Anm. Aarsagen til Forliset fremgaar af det ovenfor anførte.

**58.** Ff. **Dagmar** af Bogense, 6 Reg. T. Br. Bygget 1916 af Eg. Paa Rejse fra Bogense til Fiskeplads i Lillebælt.

Motorhavari; sunket d.  $11/8$  45 i Lillebælt.

Søforklaring i Bogense d.  $20/8$  og-  $23/8$  45.

Kl. ca.  $10^{30}$ , da D. under en svag NØ.-lig Brise med klart Vejr og stærk S.-gaaende Strøm paa S.-lig Kurs befandt sig i Lillebælt, hørtes pludselig nogle haarde Stød i Motoren. En Undersøgelse viste, at Vandet strømede hurtigt ind i Motorrummet fra et Hul i Skibsbunden. Hullet var for stort til at tætnes med de forhaandenværende Midler, og kort efter sank D. paa 16 m Vand. Fartøjet er senere blevet hævet. En Undersøgelse af Motoren viste, at Kølevandspumpen og Starthaandtaget var stærkt beskadiget.

Anm. Ministeriet maa antage, at Havariet skyldes, at Starthaandtaget har fisket Kølevandspumpen, der derved har slaaet Hul i Skibshunden.

**59.** M/Gl. **Dagmar Larsen** af Aarhus, 108 Reg. T. Br. Bygget 1942 af Eg.

En Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d.  $19/11$  45 i Københavns Havn.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat.  $20/11$  45.

Kl. ca.  $16^{00}$ , da D. L. laa ved Frihavnens Østmole og lastede Uldballer med Kran, greb Kranens Krog- under Ophivning fat i forreste Skærstok, hvorved denne, der ikke var sikret mod Ophivning, blev løftet ud af Sporene og ramte Skibets Ungmand, der var beskæftiget i Lastrummet, i Hovedet og paa højre Arm. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt Ambulance kørt til Hospitalet.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

**60.** S/S **Dagny** af Lemvig, 495 Reg. T. Br. Bygget 1895 af Staal. Paa Rejse fra Horsens til Stege med Brunkul.

Grundstødt d.  $16/8$  45 ved Sjællands S.-Kyst.

Søforhør d.  $18/8$  45 i Stege.

Kl. ca.  $12^{00}$  tog D., der havde Lods om Bord, Grunden under faldende Vand i en Drejning i det ny Løb ved Flyndergrund. D.  $17/8$  Kl.  $19^{40}$  kom D. flot ved fremmed Hjælp, efter at en Del af Ladningen var lægtret.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Tilsanding af Løbet.

**61.** B/B **Dan** af København, 34 Reg. T. Br. Bygget 1914 af Staal.

En Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d.  $20/6$  45 i Københavns Havn.

Politirapport dat.  $20/6$  45.

Kl. ca.  $8^{45}$ , da D. var ved at fortøje paa Siden af B/B »Activ« af København, der laa langs Kaj ved Ndr. Toldbod, vilde en Mand af Besætningen springe fra D. over paa A. med en Trosse i Haanden. i Springet gled den paagældende paa D.s Lømning og faldt ned mellem de to Skibe, hvor han kom i Klemme mellem Fenderlisterne. Han paadrog sig et kompliceret Brud paa venstre Ben og blev i en tilkaldt Ambulance kørt til Hospitalet.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

**62.** Ff. **Dana** af Neksø, 9 Reg. T. Br.

Havareret ved Flyverangreb d.  $8/5$  45 i Neksø Havn.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat.  $22/5$  45. Søforhør i Neksø d.  $20/7$  45.

Medens D. laa fortøjet i Neksø Havn, blev Havnen angrebet af russiske Flyvemaskiner, der nedkastede Bomber. Herved fik Fartøjet Forstavnen, den udenbords Klædning, Lønning, Skanseklædning, Dæk, Motorruf, Lukafur samt Styrehuset beskadiget.

**63.** Ff. **Dana** af Neksø, 15 Reg. T. Br.

Havareret ved Flyverangreb d.  $8/5$  45 i Neksø Havn.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat.  $7/6$  45.

Medens D. laa fortøjet i Neksø Havn, blev Havnen angrebet af russiske Flyvemaskiner, der nedkastede Bomber. Herved fik Fartøjet Korstævn, Lønning, Skanseklædning samt Styrehus og Kahytskappe beskadiget.



**64.** M/Gl. **Dana** af Svendborg, 74 Reg. T. Br. Bygget 1936 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Göteborg til København med Træ.

Grundstødt d.  $12/11$  45 ved Sveriges V.-Kyst.

Søforhør i København d.  $22/11$  45.

Kl.  $2^{00}$  passerede D. under en NØ.-lig Kuling med diset Vejr Kullen Fyr i en gisset Afstand af 1 Sm. Derfra styredes S.t.Ø. $1/2$ Ø. med Landkending. Kl.  $3^{40}$  tog Skibet Grunden ud for Lerberget S. for Hötrånäs og blev staaende. Kl.  $20^{30}$  kom D. flot ved fremmed Hjælp og bugseredes til København. Ved Grundstødningen fik Skibet en Del Bundskade.

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

**65.** Ff. **Danery** af Nekselø, 9 Reg. T. Br. Bygget 1942 af Eg. Paa Rejse fra Nekselø til Aabenraa.

Grundstødt d.  $22/9$  45 ved Æbelø.

Strandingsindberetning dat.  $24/9$  45.

Kl.  $18^{45}$  grundstødte D. under en let SV.-lig Brise med Regndis paa Æbelø Nordvestrev, ca. 400 m fra Land. Kl.  $21^{15}$  kom Fartøjet flot ved egen Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Ukendskab til Farvandet.

**66.** S/S **Dania** af Nyborg, 1099 Reg. T. Br. Bygget 1925 af Staal.

a) Havareret ved Flyverangreb d.  $31/3$  45 i Hamburg.

Søforhør i Nyborg d.  $11/4$  45.

Mellem Kl.  $8^{30}$  og  $9^{30}$ , medens hele Besætningen under et Luftangreb paa Byen opholdt sig i et nærliggende Beskyttelsesrum, faldt nogle Bomber i Vandet og eksploderede tæt agten for D. Ved de derved opstaaede svære Rystelser blev Skibets Yderklædning noget beskadiget, ligesom store Skader opstod i Maskinen samt paa Aptering og Inventar overalt i Skibet.

Anm. Aarsagen til Havariet fremgaar af det ovenfor anførte.

b) Paa Rejse fra Purfleet til København med Smøreolie.

En Mand slaet over Bord og druknet d.  $13/12$  45 i Nordsøen.

Søforhør i Helsingør d.  $19/12$  45.

Kl. ca.  $10^{12}$ , da D. under en SV.-lig Storm med høj Sø befandt sig paa  $54^{\circ}18'$  N. Brd.  $5^{\circ}02'$  Ø. Lgd., slog en høj Sø ind over Skibet, hvorved 1. Maskinmester Charles Jørgen Carl Julius Johansen, der var paa Vej over Agterdækket, blev slaet over Bord. Maskinen blev straks stoppet, samtidig med at en Redningskrans med Vager blev kastet ud og faldt i Nærheden af den overbordfaldne, der saas i Vandet udfør Forkant af Baaddækket Agter. Paa Grund af Vejrforholdene var det umuligt at sætte Baad i Vandet, men Skibet holdtes paa Ulykkesstedet. Efter ca. 1 Times forgæves Eftersøgning, hvorunder kun den forulykkes Kasket saas, fortsattes Rejsen.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

**67.** 3<sup>m</sup> M/Sk. **Danil** af København, 109 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Aarhus til Fredericia i Ballast.

Grundstødt d.  $29/1$  45 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Søforhør i København den  $9/2$  45.

Kl.  $18^{45}$ , da D. i let diset Vejr antoges at befinde sig paa  $55^{\circ}58'1$  N. Brd.  $10^{\circ}30'3$  Ø. Lgd., ændredes Kursen til misv. S.t.V. $1/4$ V. Ca. 10 Minutter senere tog Skibet Grunden paa Tunø-Røse og blev staaende. Kl. ca.  $22^{00}$  kom D. flot ved fremmed Hjælp.

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

**68.** M/S **Danship** af København, 91 Reg. T. Br. Bygget 1902 af Jern.

Kollideret d.  $8/11$  45 i Grenaa Havn.

Søforklaring i Grenaa d.  $9/11$  45.

Kl. ca.  $24^{00}$ , da D. under en NØ.-lig Storm laa fortøjet i Grenaa Havn, sprængtes D.s Agterfortøjninger, hvorved D. drev fremefter og tørnede med Forskibet imod M/S »Vera« af Grenaa og M/S »Frem« af Nykøbing M. Ved Kollisionen fik V. Redningsbaaden og Redningsflaaden beskadiget, og F. fik Redningsbaaden beskadiget samt en David brækket.

Anm. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes Vejrforholdene.

**69.** Lystfartøj **Daphne IV**, 3 Reg. T. Br.

Grundstødt og forlist i Oktober 1945 ved Sjællands N.-Kyst.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat.  $25/1$  46.

Under Sejlads NV. for Gilleleje tog D. IV Grunden paa en Revle og blev staaende. Fartøjet blev Vrag.

**70.** Amerikansk S/S **David L. Swain**. Paa Rejse fra New York til Danzig med Passagerer og Stykgods.

Grundstødt d.  $8/10$  45 ved Sjællands V.-Kyst.

Rapport fra Politimesteren i Kalundborg dat.  $9/10$  45. Strandingsindberetning dat. Røsnæs Red d.  $9/10$  45.

Kl.  $1^{30}$  grundstødte D. L. S. i diset Vejr paa Røsnæs Rev, ca. 1300 m fra Land. D.  $9/10$  kom Skibet flot ved Hjælp af 2 Bjærgningsdampere.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes diset Vejr i Forbindelse med Ukendskab til Farvandet.

**71.** M/Sk. **Dejrø** af København, 82 Reg.T. Br. Bygget 1909 af Staal. Paa Rejse fra København til Vejle med Stykgods.

Forlist efter Eksplosion d.  $23/3$  45 i Kattegat; 1 Mand omkommet.

Søforhør i København d.  $27/3$  45. Forlisanmeldelse dat. København d.  $25/9$  45.

Kl. ca.  $15^{00}$ , da D. befandt sig paa omtr. Plads  $56^{\circ}09' N$ . Brd.  $11^{\circ}18'5 \text{ } \emptyset$ . Lgd., indtraf en voldsom Eksplosion under Skibet, der straks begyndte at synke. Ved Eksplosionen blev D.s Luger og Stormast slynget over Bord, medens Mesanmasten faldt ned og knuste Styrehuset, hvorved Føreren blev haardt saaret. Det lykkedes Bedstemanden at befri Føreren og efter at have pustet Luft i hans Redningsvest at trække ham over Bord og bort fra det synkende Skib; men Føreren tabte hurtigt Bevidstheden, og Bedstemanden kunde ikke vedblivende holde hans Hoved oven Vande. Kl. ca.  $15^{20}$  blev begge bjærget af en Fiskekutter; men Føreren var da afgaaet ved Døden.

Anm. 1. Den omkomne var Skibsfører Axel Immanuel Thomassen af Bogø.

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

**72.** S/S **Delaware** af København, 2280 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Staal. Paa Rejse fra Sandvik til London med Træ.

Kollideret d.  $12/8$  45 i Nordsøen.

Søforklaring i Grangemouth d.  $16/8$  45. Søforhør i Kalundborg d.  $2/10$  45.

Kl. ca.  $4^{45}$ , da D. under en svag N.-lig Brise med S.-gaaende Strøm, befandt sig i Tvangsruten ud for Humbermunden, styrende S.-lig Kurs, blev det Taage, hvorefter Farten mindskedes og Taagesignal blev afgivet. Kl.  $5^{40}$  blev Taagen saa tæt, at det besluttedes at gaa til Ankers, og Farten mindskedes yderligere til Langsamt. Kl.  $6^{00}$  hørtes forude svag Klokkeringning fra en Ankerligger. Roret blev straks lagt haardt Stb., og Maskinen blev stoppet og umiddelbart efter kastet Fuld Kraft Bak. Kort efter kom Ankerliggeren, der senere viste sig at være S/S »Isac« af Swansea, i Sigte ret forude. Stb.s Anker blev straks stukket i Bund; men inden Farten kunde tages af D., tørnede D. med Bb.s Side af Stævnen mod I.s Bb.s Side midtskibs. Ved Kollisionen fik D. Stævnen og Bb.s Ankerklyds beskadiget, medens I. fik Lønningen ud for 2-Lugen beskadiget.

Anm. Søforklaring fra I. foreligger ikke.

**73.** S/S **Diana** af Bremen, 550 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Oslo til Hamborg med Stykgods.

Brand om Bord d.  $3/5$  45 efter Flyverangreb i Langelands-Bæltet; sat paa Grund.

Strandingsindberetning dat.  $3/5$  45.

Kl. ca.  $16^{30}$ , da D. paa S.-lig Kurs befandt sig omtrent tværs af Tranekjær Fyr, blev Skibet angrebet af britiske Flyvemaskiner, der nedkastede Spræng- og Brandbomber, hvorved en voldsom Brand opstod om Bord. Kursen blev straks sat mod Land, og kort efter tog D. Grunden ca. 0,7 Sm. N. for Tranekjær Fyr. Besætningen og 2 Passagerer blev reddet af tililende Fartøjer. I Løbet af Aftenen og Natten brændte Ilden om Bord ud af sig selv. D.  $11/5$  blev Vraget bragt flot af en Bjærgningsdamper og indbugseret til Nakskov.

Anm. Aarsagen til Branden fremgaar af det ovenfor anførte.

**74.** M/Sk. **Dina Wal** af Køge, 118 Reg. T. Br. Bygget 1918 af Eg, Bøg og Fyr. Paa Rejse fra Bureå Kaj til København med Træ.

Sprunget læk d.  $24/8$  45 i Østersøen; søgt Nødhavn.

Søforhør i København d.  $13/9$  45.

D.  $23/9$  Kl. ca. 12, da D. W. befandt sig ca. 20 Sømil SSØ. for Ølands Sydspids, friskede Vinden pludseligt kraftigt fra SV. med Vindstyrke 9. Skibet lagdes bidevind for Stb. Halse med rebet Storsejl og Stagfok D.  $24/9$  sprang D. W. læk, Og der pejledes 3 Fod ved Pumpen. Haand- og Maskinpumpen holdtes gaaende; men da Stor- og Skonnertgaflen senere knækkede, søgtes Nødhavn i Oskarshamn.

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

**75.** M/Sk. **Dorrit** af København, 109 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Aalborg til Gävle med Jern.

Tørnet Undervandshindring d.  $17/11$  45 i Østersøen.

Søforhør i København d.  $8/2$  46.

Kl. ca.  $7^{00}$ , da D. under en svag SØ.-lig Brise med diset Vejr befandt sig paa ca.  $56^{\circ}13' N$ . Brd.  $16^{\circ}10' \text{ } \emptyset$ . Lgd., mærkedes et kraftigt Stød i Skibet. Ved Pejling konstateredes det, at Skibet var læk og trak 4—5 Tommer Vand i Timen

Anm. Ministeriet maa antage, at Skibet har tørnet et Vrag.

**76.** M/Sk. **Dorthea** af Korsør, 109 Reg. T. Br. Bygget 1893 af Eg.

a) Paa Rejse fra Aalborg til odense med Raajern.

Sprunget læk d.  $17/1$  45 i Kattegat; søgt Nødhavn. Kollideret d.  $18/1$  45 i Grenaa Havn.

Søforklaring i Grenaa d.  $20/1$  45.

D.  $17/1$  Kl. ca.  $20^{00}$  da D. under en stormende V.-lig Kuling med Byger og høj Sø gaaende for Sejl og Motor befandt sig i Tvangsruten paa  $56^{\circ}49' N$ . Brd.  $11^{\circ}11' \text{ } \emptyset$  Lgd., blev Kursen ændret til misv. S. Kort efter drejede Vinden mere S.-lig og friskede til haard Storm med orkanagtige Snebyger, og for ikke at drive ned paa Anholt, maatte D. holdes under svært Sejlpres, hvorunder Skibet arbejdede haardt i Søen. Lidt senere opdagedes det, at D. var blevet læk; men Skibet kunde dog holdes læns ved stadig Brug

af Pumperne. D.  $18/1$  Kl. ca.  $8^{00}$ , da D. befandt sig i Nærheden af Schultz Grund FS., blev Vinden endnu mere S.-lig, og da Skibet lækkede meget, sattes Kursen mod Grenaa for at afvente bedre Vejr. Kl. ca.  $12^{00}$ , da D. var ved at manøvrere til Kaj i Grenaa Havn, slog Motoren pludselig Bak, og da Koblingen var stillet paa Bak, gik Skruen Fuld Kraft Frem i Stedet for Fuld Kraft Bak. Motoren blev hurtigt stoppet, men Skibet havde faaet saa meget Fart fremover, at det med stor Kraft tørnede først mod Kajen og derefter mod M/Sk. »Karen« af Roskilde, hvis Jolle, Lønning og Kabystag blev beskadiget. Ved kollisionen fik D. begge Vaterstag sprængt, Stævnen og en Fenderliste stærkt beskadiget og 5 Dæksstøtter ribbet. Anm. Ministeriet maa antage, at Skibet har arbejdet sig læk i Søen. Aarsagen til Kollisionen fremgaar af det ovenfor anførte.

b) Havareret og sprunget læk d.  $25/1$  45 i Kattegat; søgt Nødhavn.

Søforhør i Odense d.  $9/2$  45.

D.  $24/1$  Kl.  $11^{00}$  afgik D. under en NØ.-lig Kuling fra Grenaa. Kl. ca.  $17^{30}$  blev Motoren stoppet, og Sejladsen fortsattes for Sejl alene. D.  $25/1$  Kl.  $7^{00}$ , da D. befandt sig ud for Vesborg, forsøgtes det forgæves at starte Motoren. Det blæste en SØ.-lig Snestorm med høj, uregelmæssig Sø, og da Skibet, der arbejdede haardt i Søen og tog meget Vand over Dæk og Luger, ikke kunde ligge Odense Gab op, blev Kursen sat mod Vejle Fjord. Kl. ca.  $10^{30}$  brækkede Rorkæden. D. løb i Vinden, og Klyver og Stagejl havarerede. Skaden blev imidlertid ubedret, hvorefter Skibet atter blev lagt paa Kurs. Det viste sig nu, at Skibet lækkede, hvorfor Pumperne holdtes gaaende. Kl.  $16^{20}$  passeredes Bjørnsknude og Kl.  $18^{00}$  blev D. opankret ud for Holtserhage. Pumpen blev stadig holdt gaaende, og da Vandet i Lastrummet d.  $26/1$  Kl.  $7^{00}$  var steget ca. 4 Fod, tilkaldtes Bugserassistance, der ankom Kl. ca.  $14^{15}$ , hvorefter D. blev bugseret til Vejle.

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

c) Paa Rejse fra Fredericia til Aalborg med Raafosfat.

Forlist efter Eksplosion d.  $12/3$  45 i Kattegat; 3 Omkomne.

Søforklaring i Korøn den  $12/3$ ,  $2/6$ ,  $4/6$  og  $30/6$  45 og i Frederikshavn d.  $21/6$  45. Forlisanmeldelse dat. Korsør d.  $15/5$  45.

Kl. ca.  $6^{00}$ , da D. befandt sig paa ca.  $55^{\circ}52'$  N. Brd.  $10^{\circ}41'5$  Ø. Lgd., indtraf en voldsom Eksplosion agten for D., der sank straks. Af Besætningen, der bestod af 4 Mand, blev 2 Mand bjerget af et Skib, der befandt sig i Nærheden, medens 2 Mand og en Passager omkom.

Anm. 1. De omkomne var: Skibsfører Martin Husfeldt Sørensen af Horsens, Ungmand Jørgen Greve af Vejlbj pr. Skibby, samt Fru Gudrun Sørensen, f. Zeberg, af Horsens.

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

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

Kollideret d.  $11/8$  45 i Københavns Havn.

Søforhør i København d.  $29/1$  46.

Medens E. under en SV.-lig Brise laa ved Nordsiden af Broen ved Nordhavnsværftet, skulde Skibet vendes, for at der kunde afholdes Fuldkraftprøve paa E.s nyinstallerede Motor. Motoren blev koblet til for Langsomt Frem, men der saas intet Skruevand. E. drev imidlertid bort fra Kajen, og da der nærmede sig et andet Skib fra Stb. blev Skruen stillet ind til Bak. E. gik imidlertid fremover, og for at undgaa en Kollision med det andet Skib, blev Roret lagt Bb. Det forsøgtes nu at bakke ved at indstille Skruen til Frem; men E. vedblev at gaa frem og tørnede imod et Skib — S/S »Themis« af Hammerhavnen, — der laa oplagt ved Østkajen. Ved Kollisionen fik T. en Del af det opstaaende beskadiget.

Anm. 1. Søforklaring fra T.s Besætning foreligger ikke.

Anm. 2. Aarsagen til Kollisionen fremgaar af det ovenfor anførte.

**78.** M/Gl. **Ebba** af Aalborg, 63 Reg. T. Br. Bygget 1901 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra København til Kristinehamn i Ballast.

Paasejlet d.  $8/11$  45, drevet paa Land og forlist d.  $9/11$  45; 3 Omkomne.

Søforhør i Göteborg d.  $16/11$  45. Forlisanmeldelse dat.  $4/12$  45. Søforhør i Frederiksværk d.  $4/7$  46.

D.  $8/11$  Kl.  $14^{00}$  ankrede E. under en stiv NØ.-lig Kuling i Lurö Skærgaard for Stb. Anker. Vinden friskede, og Kl.  $17^{00}$  blev Bb. Anker ogsaa stukket i Bund med begge Kæder paa Tamp. Kl.  $18^{00}$  blev E. paasejlet af et Skib, der senere viste sig at være. S/S »Vettern I« af Göteborg, hvorved Stb. Ankerkæde sprængtes og Klyverbommen knækkede. E. gik nu i Drift, hvorfor Motoren blev sat i Gang. Da Vinden imidlertid var frisket til Storm med høj Sø, drev E. Kl.  $19^{30}$ , uagtet Motoren gik Fuld Kraft Frem, ind paa Skærene ved Ingemannsholm og blev staaende. D.  $9/11$  Kl.  $3^{00}$  blev Bunden slaaet ud af E., der sank dybere og dybere. Da Besætningen, der bestod af 3 Mand, samt Førerens Hustru, stod i Vand til midt paa Livet, slog en Sø en af de ombordværende over Bord. Den overbordfaldne drev i Land paa Skærene og blev ca. 1 Time senere reddet. De øvrige omkom.

Af den af W.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at Kl.  $18^{00}$ , medens W. laa opankret for Stb. Anker under en stiv NNV.-lig Kuling paa Hähöflakans Ankerplads, gik Vinden om i N. og friskede til Storm. Umiddelbart efter begyndte W. at drive med Ankeret og drev ned paa E. som ovenfor anført

Anm. 1. De omkomne var: Skibsfører Jens Jensen Søgaard, Kok Verner Christensen samt Fru Kristine Jensen Søgaard.

Anm. 2. Aarsagen til Forliset fremgaar af det ovenfor anførte.

**79.** Ff. **Ebenezer** af Skagen, 32 Reg. T. Br. Bygget 1925 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Fiskeplads i Skagerak til Skagen med Fisk.

Kollideret d.  $13/1$  45 i Skagerak.

Søforklaring i Skagen d.  $29/1$  og  $22/2$  45.

Se Nr. 34.

**80.** S/S **Effie Mærsk** af Aalborg, 1308 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Staal. Paa Rejse fra Kolding til København med Brunkul.

Rørt Grunden d.  $30/1$  45 ved Samsø's S.-Kyst.

Søforhør i København d.  $22/2$  45.

Kl.  $18^{10}$ , da E. F. under en ØSØ.-lig Kuling befandt sig i Tvangsruten, styrende retv. N.  $46^{\circ}$  Ø., pejledes Vesborg Fyr i retv. N.  $53^{\circ}$  Ø., Log 31. Kl.  $18^{50}$  pejledes samme Fyr i retv. N.  $81^{\circ}$  Ø., Log 36, hvorefter Kursen ændredes til retv. S.  $68^{\circ}$  Ø. Kl.  $19^{02}$  hørtes en let Skraben mod Skibshunden. Maskinen blev straks stoppet og Roret lagt haardt Stb. Da et Lodskud viste 6,5 m Vand, blev Skibet med forskellige Maskinmanøvrer sejlet ud i 17 m Vand, hvor det Kl.  $19^{40}$  blev opankret. Ved Pejling konstateredes det, at Skibet var tæt.

Anm. Ministeriet maa antage, at Uheldet skyldes den Omstændighed, at der paa den paagældende Tvangsrute ikke fandtes Lystønder til Vejledning for Navigeringen.

**81.** Ff. **Ega** af København, 7 Reg. T. Br. Bygget ca. 1910 af Eg. Paa Rejse fra Ystad til Rønne.

Sprunget læk og forlist d.  $14/11$  45 i Østersøen.

Søforklaring og Søforhør i Neksø d.  $15/11$  45.

D.  $13/11$  Kl. ca.  $22^{00}$  afgik E. fra Ystad. D.  $14/11$  Kl. ca.  $3^{00}$  opdagedes det, at E. var sprunget læk. Det forsøgte at holde Skibet læns ved Hjælp af Pumperne, men da Vandet stadig steg i Fartøjet og truede med at standse Motoren, tilkaldtes Kl. ca.  $4^{00}$  Hjælp. E. blev kort efter taget paa Slæb af et Skib, der befandt sig i Nærheden; men i den haarde Sø sprængtes Slæbetrossen snart efter. Da Vandet i Fartøjet efterhaanden var steget saa højt, at Motoren gik i Staa, blev Besætningen — 2 Mand — taget om Bord i det andet Skib, og Kl.  $4^{55}$  sank E. 10—12 Sm. VNV. af Hammeren.

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

**82.** S/S **Egholm** af København, 1317 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Staal. Paa Rejse fra Methil til London med Stykgods.

Torpederet og forlist d.  $25/2$  45; 5 Omkomne.

Søforhør i København d.  $17/9$  45. Forlisanmeldelse dat. København d.  $1/10$  45.

Kl. ca.  $18^{55}$ , da E. befandt sig i en engelsk Konvoj, ca. 5 Timers Sejlads S. for Firth of Forth, ramtes Skibet af en Torpedo i Stb.s Side af 4-Lugen og begyndte hurtigt at synke. Ved Eksplosionen dræbtes 3 engelske Kanonerer og 2 Mand saaredes. Den øvrige Del af Besætningen samt de 2 saarede gik i Baaden og blev ca.  $3/4$  Time senere optaget af et britisk Eskorteskip og landsat i North Shields. 7 Minutter efter Eksplosionen sank E. De saarede afgik senere ved Døden af deres Kvæstelser.

Anm. De omkomne var: Matros W. Krog, Fyrbøder V. F. Pedersen samt Kanoneerne C. J. Fynn, P. Dasby og A. Storsej.

**83.** Ff. **Eja** af Hirtshals, 25 Reg. T. Br. Bygget 1897 af Eg.

Drevet paa Land og forlist d.  $13/12$  45 ved Jyllands V.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Thisted d.  $15/12$  45.

Om Natten gik E., der under stærk Storm laa forankret og fortøjet i 4 Kæder og 17 Kokustrosser inden for Dækmolen ved Hanstholm Havn, i Drift, idet Ankeret ikke kunde holde under den haarde Strøm, der løb ind mod Agterenden af Fartøjet. Kl.  $9^{00}$  havde E. sprængt 12 Kokustove og 2 Kæder og var drevet paa Grund i Havnen og sunket.

Anm. Aarsagen til Forliset fremgaar af det ovenfor anførte.

**84.** M/Gl. **Ejner** af Odense, 43 Reg. T. Br. Bygget 1895 af Eg. Paa Rejse fra Frederiksværk til Odense med Stangjern.

Tørnet ukendt Genstand d.  $11/4$  45 i Kattogat; søgt Nødhavn.

Søforklaring i Holbæk d.  $19/4$  45.

Kl. ca.  $20^{00}$ , da E. befandt sig paa  $55^{\circ}59'3$  N. Brd.  $11^{\circ}38'3$  Ø. Lgd., tørnede Skibet en ukendt Genstand, hvorved Forstævnen blev beskadiget, og Skibet begav sig i Stød og Naadder. En Undersøgelse viste, at E. var læk, hvorfor Skibet blev sejlet til Odden Havn for Reparation.

**85.** Stf. **Ekspres** af Lohals, 15 Reg. T. Br. Bygget 1911. Paa Rejse fra København til Køge Bugt.

Grundstødt d.  $15/1$  45 ved Sjællands Ø.-Kyst.

Søforhør i København d.  $13/3$  45.

Da E. befandt sig i Sorte-Rende for udgaaende, gik Motoren pludselig i Staa, og Fartøjet drev — efter forgæves Forsøg paa Opankring — paa Grund og blev staaende. Den  $8/3$  kom E., der var vandfyldt, flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Motorhavari.

**86.** Ff. **Ella** af Skagen, 30 Reg. T. Br. Bygget 1925 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Fiskeplads i Skagerak til Skagen med Fisk.

Kollideret d.  $13/1$  45 i Skagerak.

Søforklaring i Skagen d.  $29/1$  45.

Se Nr. 34.

**87.** M/Gl. **Ella** af Køge, 99 Reg. T. Br. Bygget 1905 af Staal. Paa Rejse fra Norrköping til Horsens med Sveller.

Grundstødt d.  $1/8$  45 ved Omø.

Søforklaring i Køge d.  $31/8$  45.

D.  $31/7$  Kl.  $23^{00}$  passerede E. under en let NV.-lig Brise Storstrømsbroen. Vejret var diset, og der styredes for langsomt VNV. D.  $1/8$  Kl.  $3^{05}$  tog Skibet Grunden ved Omø Tofte og blev staaende. Kl.

19<sup>05</sup> kom E. af Grunden ved Hjælp af en Bjærgningsdamper. En Dykkerundersøgelse viste, at E. ingen Skade havde taget ved Grundstødningen.

Anm. Ministeriet man antage, at Grundstødningen skyldes Strømsætning i Forbindelse med den Omstændighed, at Loddet ikke blev benyttet som Kontrol for Bestikket.

**88.** Ff. **Ellen** af Orø, 3 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Limhamn til Helsingborg.

Havareret og sunket d.  $\frac{9}{5}$  45 i Sundet.

Søforhør i København d.  $\frac{17}{9}$  45.

Da E. paa N.-lig Kurs befandt sig ca. 4 Sm. S. for Hveen, løb Motoren pludselig løbsk, hvorved Fartøjet blev saa stærkt gennemrystet, at store Lækager opstod, inden Motoren gik i Staa. Der blev straks lænset med Haandpumpen, og det forsøgte forgæves at tætné Lækagerne. Et andet Fartøj tog E. paa Slæb, men da E. under Bugseringen fik Agterenden trukket ned, hvorved meget Vand strømmede ind, blev der givet Signal om at gaa langsomt, hvilket dog blev misforstaaet af den bugserende Kutter, der lod Trossen gaa og fortsatte sin Rejse. Paa E. blev Sejlet hejst, og Kursen blev sat mod Hveen; men efter ca. 10 Minutters Forløb var E. vandfyldt, og Besætningen maatte redde sig i Skibsjollen, hvorefter E. hurtigt sank.

Anm. Aarsagen til Havariet fremgaar af det ovenfor anførte.

**89.** M/S **Ellen** af Svendborg, 16 Reg. T. Br. Bygget 1886 af Eg. Paa Rejse fra Egersund til Aarø-sund med Mursten.

Kollideret d.  $\frac{9}{8}$  45 i Aarøsund.

Søforklaring i Svendborg d.  $\frac{18}{8}$  45.

Kl. ca. 9<sup>30</sup>, da »Ellen« under en frisk S.-lig Brise i klart Vejr med V.-gaaende Strøm med langsom Fart nærmede sig Indløbet til Aarøsund Havn, saas et Skib, der senere viste sig at være M/Gl. »Ella« af Aarø-sund, ligge fortøjet ved Kajen i Havneindløbet. »Ellen«s Motor blev straks kastet Fuld Kraft Bak, men Vind og Strøm førte Skibet ind mod »Ella«s Bb.s Bov, der blev noget beskadiget af »Ellen«s Spryd.

Anm. Aarsagen til Kollisionen fremgaar af det ovenfor anførte.

**90.** Stf. **Ellen** af Urne. 6 Reg. T. Br. Bygget ca. 1890 af Eg. Paa Rejse fra Urne til Langelands Kyst i Ballast.

Strandet og forlist d.  $\frac{9}{8}$  45 ved Langelands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat.  $\frac{10}{8}$  45. Søforhør i Saksøbing d.  $\frac{17}{11}$  og  $\frac{30}{11}$  45.

Kl. 12<sup>30</sup>, da E. under en stiv ØNØ.-lig Kuling laa opankret ud for Bovballe Skov paa Grund af Havari paa Skruen, brækkede Ankerkæden, hvorefter Fartøjet drev paa Land. E. er senere blevet Vrag.

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

**91.** Ff. **Ellen Strøm** af Esbjerg, 19 Reg. T. Br. Bygget 1939. Paa Fiskeri i Nordsøen.

Motorhavari d.  $\frac{11}{12}$ , mistet Ankergrejer d.  $\frac{13}{12}$  i Nordsøen; strandet d.  $\frac{15}{12}$  45 ved Helgoland; forlist.

Søforhør i Esbjerg d.  $\frac{12}{1}$  46.

D.  $\frac{11}{12}$  Kl. ca. 4<sup>00</sup>, da E. S. under en frisk VNV.-lig Brise befandt sig 35 Sm. V. af Vyl F. S., brændte Krumtapselet sammen. Da det viste sig umuligt at reparere, sattes Sejl, og Kursen sattes mod Land. D.  $\frac{12}{12}$  Kl. ca. 5<sup>00</sup> opankredes Fartøjet ca. 20 Sm. S. for Vyl F. S. D.  $\frac{13}{12}$  om Morgenen friskede Vinden til Storm, og Kl. ca. 12<sup>00</sup> brækkede Ankertrossen, og E. S. gik i Drift. Et Drivanker blev sat. D.  $\frac{14}{12}$  om Morgenen loddedes 6 Fv. Stormen var flovet noget, og der blev paany sat Sejl for at komme længere til Søs. Om Eftermiddagen kom Helgoland i Sigte i SSV. Da det viste sig umuligt at faa Styr paa E. S., blev Fartøjet atter opankret i 5 Fv. Vand. Vinden friskede efterhaanden, og E. S. drev for Ankeret og tog Kl. ca. 21<sup>00</sup> Grunden NØ. for Helgoland. Nogle Timer senere drev E. S. af Grunden; men Fartøjet viste sig at være læk, og der blussedes efter Hjælp. D.  $\frac{15}{1}$  Kl. 1<sup>30</sup> maatte Besætningen forlade E. S. i Prammen, da Fartøjet laa med Skandækket i Vand. E. S. sank ca. 4 Sm. SØ. for Helgoland.

Anm. Ministeriet maa antage, at Forliset skyldes Vejrforholdene i Forbindelse med Motorhavariet og Fartøjets ringe Sejlvevne.

**92.** M/Gl. **Elly Petersen** af Haderslev, 44 Reg. T. Br. Bygget 1909 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Lange-sund til Aabenraa med Salpeter.

Grundstødt d.  $\frac{2}{6}$  45 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Søforhør i Aabenraa d.  $\frac{6}{6}$  og  $\frac{8}{6}$  45.

Kl. ca. 23<sup>00</sup> befandt E. P. sig i klart Vejr i Aabenraa Fjord og sejlede i Sønderstrand Vinkelfyrs hvide Vinkel. Skibet holdtes gaaende i den hvide Vinkel, idet et Vinkelfyr ved Havnen ifølge det benyttede Sø-kort, skulde skifte fra grønt til hvidt Lys, før Kursen skulde ændres. Kort efter tog E. P. Grunden ud for Sønderstrand og blev staaende. D.  $\frac{3}{6}$  kom Skibet flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes, at det benyttede Søkort ikke var rettet à jour, idet Vinkelfyret ved Havnen var erstattet med 2 faste, grønne Fyr.

**93.** Ff. **Elna** af Hornbæk, 12 Reg. T. Br. Paa Fiskeri i Kattegat.

Forlist efter Minesprængning d.  $\frac{23}{8}$  45 i Kattegat; 1 Mand omkommet.

Søforklaring og Søforhør i Helsingør d.  $\frac{10}{10}$  45.

Da E. befandt sig ca. 2 $\frac{1}{2}$  Times Sejlads VNV. for Anholt Havn, fik Redskaberne Hold. Under Indhivningen skete der en Eksplosion, og Fartøjet sank øjeblikkelig paa 7 Fv. Vand. 2 Mand af Besætningen, der bestod af 3 Mand, blev bjærgt af et Fiskefartøj. Fartøjet er senere blevet hævet.

Anm. Den omkomne var: Fiskeskipper Edvard Allan Mogensén.

- 94.** Ff. **Elna** af Hadsten, 9 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Frederikshavn til Fiskeplads i Kattegat. Grundstødt d.  $^{20}/_{10}$  45 ved Jyllands Ø.-Kyst. Søforklaring i Frederikshavn d.  $^{24}/_{10}$  45. Kl. ca. 17<sup>00</sup>, da E. under en let Ø.-lig Brise befandt sig Ø. for Kabelmærket S. for Frederikshavn, ca. 600 m fra Land, havarede Motoren. Fartøjet blev straks opankret, og da Vinden var opfriskende, blussedes efter Hjælp. Kl. 22<sup>40</sup> ankom Redningsbaaden fra Sæby; men inden der var opnaaet Forbindelse med Baaden, sprængtes E.s Ankertov. Det forsøgtes ved at sætte Sejl at holde Fartøjet klar af Kysten, men E. drev mod Land og tog Grunden ud for Jegen og blev staaende. Besætningen vadede i Land. Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Vejrforholdene.
- 95.** Ff. **Elna Saxberg** af Skagen, 31 Reg. T. Br. Bygget 1931 af Eg. Paa Rejse fra Thyborøn til Frederikshavn. Paasejlet Vrag d.  $^{14}/_{4}$  45 i Kattegat. Søforklaring i Frederikshavn d.  $^{14}/_{9}$  45. Kl. ca. 16<sup>15</sup>, da E. S. i klart og stille Vejr befandt sig ca.  $^{1}/_{2}$  Sm. S.t.Ø. $^{1}/_{4}$ Ø. af Frederikshavns Havn, paasejlede E. S. et Vrag, hvis Skibsjølle var synlig over Havoverfladen, og som var tydeligt afmærket. Ved Paasejlingen fik E. S. Forstavnen flækket og en Lækage i Bunden. Anm. 1. Ministeriet maa antage, at Paasejlingen skyldes, at der om Bord i E. S. ikke blev holdt behørigt Udkig. Anm. 2. E. S.s Fører har d.  $^{12}/_{10}$  46 ved Søretten i Frederikshavn vedtaget en Statskassen tilfaldende Bøde af 100 Kr. for Overtrædelse af Sølovens § 293.
- 96.** M/Gl. **Else** af Thisted, 79 Reg. T. Br. Bygget 1937 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Skoghall til Odense med Træ Grundstødt d.  $^{18}/_{11}$  45 ved Fyns N.-Kyst. Søforklaring og Søforhør i Odense d.  $^{20}/_{11}$  45. Kl. 4<sup>35</sup> passerede E. under en let Ø.-lig Brise med klart Vejr Ljushagen, hvorefter Kursen ændredes til misv. SV.t.S. Kl. godt 6<sup>00</sup>, da der var udløbet en Distance paa 9 Sm., loddede 19 m, og Kursen ændredes til misv. S. Vejret blev efterhaanden diset. Kl. 6<sup>35</sup>, da der var udsejlet en Distance af 3 Sm. efter Loggen, saas pludseligt Land forude. Motoren stoppedes, og Roret lagdes Bb.; men straks efter tog Skibet Grunden og blev staaende. D.  $^{19}/_{11}$  Kl. 8<sup>30</sup> kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper, tilsyneladende uden at have taget Skade ved Grundstødningen. Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes, at Loddet ikke jævnlige er blevet benyttet som Kontrol for Bestikket, samt at Føreren ikke blev varskoet, da Skibet nærmede sig Land.
- 97.** M/Sk. **Emanuel** af Ærøskøbing, 67 Reg. T. Br. Bygget 1906 af Eg. En Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d.  $^{11}/_{7}$  45 i Københavns Havn. Indberetning fra Statens Skibstilsyn dat.  $^{18}/_{7}$  45. Kl. 14<sup>00</sup>, da E. laa i Rørhavnen og lossede Tømmer, gled en Bjælke under Ophivning af et Slæng ud af Stroppen og ramte en Havnearbejder, der var beskæftiget paa Dækket af E. Den paagældende, der havde faaet en mindre Flænge i Hovedet, blev i en tilkaldt Ambulance kørt til Hospitalet. Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.
- 98.** S/S **Emanuel** af Marstal, 1290 Reg. T. Br. Bygget 1907 af Staal. 2 Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d.  $^{15}/_{12}$  45 i Københavns Havn. Politirapport dat.  $^{15}/_{12}$  45. Kl. 21<sup>00</sup>, da E. laa ved Tegholmen, afsluttedes Losningen af Brunkul, og da Havnearbejderne derefter begav sig op ad Lastlejderne, styrtede en Mand ned fra Lejdernes næstøverste Trin, der brækkede af. I Faldet rantes en anden Havnearbejder, der fik Ryggen alvorligt beskadiget. I en tilkaldt Ambulance blev begge de tilskadekomne kørt til Hospitalet. Anm. Ministeriet maa antage, at Ulykken skyldes, at det næstøverste Lejdertrin er blevet beskadiget af Grabben under Losningen.
- 99.** M/B **Emma** af København. Kollideret d.  $^{2}/_{12}$  45 i Københavns Havn. Søforhør i København d.  $^{4}/_{12}$  45. Da E., der kom fra Lynettehavnen med Kurs mod S/S »Lynæs«s Bb.s Bov, for at gaa langs Siden, var 25 m fra L., blev Skruen slaaet fra. Da Afstanden til L. var 10 m, blev Motoren beordret Halv Kraft Bak. Samtidig girede L. Bb. over, og da en Kollision syntes uundgaaelig, blev E.s Motor kastet Fuld Kraft Bak og Roret lagt haardt Stb.; men umiddelbart efter tørnede E. under en Vinkel paa 30<sup>0</sup> med Fenderlisten imod L.s Bb.s Side noget foran for midtskibs. Af den af L.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at da L. Kl. 14<sup>55</sup> laa stoppet i Lynetteløbet og afventede E., tørnede E. med fuld fart med Stævnen mod L.s Bb.s Side, hvorved der fremkom en Bule i øverste Plade ved 2-Lugen. Anm. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes den Omstændighed, at Føreren af E. har be dømt Afstanden forkert.
- 100.** M./Jt. **Emmanuel** af Ærøskøbing 97 Reg. T. Br. Bygget 1897 af Staal. Paa Rejse fra Aarhus til Nykøbing F. med Stykgods. Forlist efter Eksplosion d.  $^{12}/_{3}$  45 i Smaalandsfarvandet; 2 Omkomne. Strandsindsberetning dat.  $^{12}/_{3}$  45. Søforklaring og Søforhør i Ærøskøbing d.  $^{20}/_{3}$ , i Maribo d.  $^{12}/_{4}$  og i Ærøskøbing d.  $^{5}/_{5}$  45. Forlis-anmeldelse dat.  $^{11}/_{6}$  45. Kl. ca. 10<sup>00</sup>, da E. befandt sig N. for Fænø, indtraf en voldsom Eksplosion, hvorefter Skibet sank i

Løbet af faa Minutter. Ved Eksplosionen omkom 2 Mand af Besætningen, medens 1 Mand og Førerens Hustru reddedes af en Baad fra Land.

Anm. 1. De omkomne var: Skibsfører Alf Nielsen af Ærøskøbing og Bedstemand Erik Nielsen.

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

**101.** Ff. **Emmy** af Nekso, 9 Reg. T. Br.

Havareret ved Flyverangreb d.  $\frac{8}{5}$  45 i Nekso Havn.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat.  $\frac{30}{5}$  45.

Medens E. laa fortøjet i Nekso Havn, blev Nekso og Omegn angrebet af russiske Flyvemaskiner, der nedkastede Bomber over Byen og Havnen. Ved Bombeeksplosioner paa Kajen og i Vandet i Nærheden af Fartøjet blev Vaterbordet og Skanseklædningen beskadiget og en Lønningsstøtte ødelagt, ligesom der opstod forskellige mindre Skader i Agterskibet.

**102.** M/Sk. **Emmy** af Rønne, 56 Reg. T. Br. Bygget 1907 af Eg, Bøg og Fyr.

Havareret ved Flyverangreb d.  $\frac{8}{5}$  45 i Rønne.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat.  $\frac{24}{5}$  45. Søforklaring og Søforhør i Rønne d.  $\frac{24}{7}$  45.

Medens E. laa fortøjet i Rønne Havn uden Besætning om Bord, blev Havnen angrebet af russiske Flyvemaskiner, der nedkastede Spræng- og Brandbomber samt skød med Maskingeværer. Ved Bombeeksplosioner i Nærheden af Skibet blev Rigning og Skrog samt Jollen en Del beskadiget.

**103.** S/S **Energi** af Marstal, 990 Reg. T. Br. Bygget 1898 af Staal. Paa Rejse fra Aarhus til Fredericia med Træ.

Grundstødt den  $\frac{31}{10}$  45 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Fredericia d.  $\frac{2}{11}$  45.

Kl. 17<sup>35</sup> passerede E. i stille og diset Vejr Trællæns Fyr i 2,2 Sm.s Afstand, Log 49. Der styredes SV.t.V.  $\frac{1}{4}$  V., idet der regnedes med en Deviation paa 4° Ø. Kl. 17<sup>42</sup> loddedes 15 m Vand, Log 50, og fra Kl. 17<sup>50</sup> holdtes Dybdeloddet, der viste Dybder paa 14 m, gaaende. Kl. 17<sup>58</sup> loddedes aftagende Vanddybde, hvorfor Roret blev lagt haardt Bb. og Maskinen stoppet. Maskinen blev derefter beordret Langsomt Frem og atter stoppet, men umiddelbart efter — Kl. 18<sup>00</sup> — tog Skibet Grunden ud for Fælleden ved Fredericia og blev staaende. E. kom samme Dag flot ved egen Hjælp.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes usigtbart Vejr i Forbindelse med den Omstændighed, at Deviationen paa Styrekompasset havde forandret sig.

**104.** M/S **Energi** af Svendborg, 93 Reg. T. Br. Bygget 1906 af Staal. Paa Rejse fra København til Nykøbing F. i Ballast.

Motoren havareret, grundstødt d.  $\frac{28}{11}$  45 ved Sjællands Ø.-Kyst.

Søforhør i København d.  $\frac{5}{12}$  45.

Kl. ca. 16<sup>00</sup>, da E. under en VNV.-lig Kuling befandt sig i Kalveboderne i Nærheden af Vestre Sandhage, gik Motoren i Staa, hvorfor Skibet blev opankret for begge Ankre. En Undersøgelse viste, at forreste Krumtappleje var brændt sammen, og at Varmen havde forplantet sig til Hovedlejerne. I Løbet af Eftermiddagen friskede Vinden, og Kl. ca. 19<sup>30</sup> brækkede Ankerkæderne, og E. drev paa Grund ved Dæmningen. D.  $\frac{29}{11}$  kom Skibet flot ved fremmed Hjælp.

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

**105.** 3<sup>m</sup> M/Sk. **Erna** af Marstal, 319 Reg. T. Br. Bygget 1911 af Eg. Paa Rejse fra Nykøbing F. til Aalborg med Foderstoffer.

a) Grundstødt d.  $\frac{18}{1}$  45 ved Falsters V.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Aalborg d.  $\frac{26}{1}$  45.

Kl. 8<sup>00</sup> afgik K., der havde Lods om Bord, fra Nykøbing F. Det blæste en frisk SSV.-lig Brise. Kl. 8<sup>45</sup> blev det Snetykning. Da K. befandt sig i Hjælms Rende, blev Motoren beordret Fuld Kraft Bak, men umiddelbart efter tog Skibet Grunden paa Ø.-Siden af Renden og blev staaende. Kl. 17<sup>00</sup> kom E. flot ved egen Hjælp.

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

b) Paa Rejse fra Vejle til København med Brunkul.

Forlist d.  $\frac{2}{3}$  45 i Sejrøbugten; 8 Omkomne.

Strandingsindberetning dat.  $\frac{2}{3}$  45. Søforklaring og Søforhør i Ærøskøbing d.  $\frac{1}{6}$  og  $\frac{29}{6}$  og i Kallundborg d.  $\frac{25}{6}$  45. Forlisanmeldelse dat. Marstal d.  $\frac{4}{7}$  45.

D.  $\frac{1}{3}$  Kl. ca. 14<sup>00</sup> observeredes K. fra Røsnæs Fyr for N.-gaaende i den minestrøgne Rute i Farvandet V. for Røsnæs. I Nattens Løb blæste det op til en haard NNV.-lig Storm. D.  $\frac{2}{3}$  Kl. ca. 6<sup>30</sup> observeredes Skibet sunket i ca. 7 m Vand med Masterne over Vandet og delvis Sejlføring Ø. for Volderup Rev, ca. 800 m fra Land. Hele Besætningen omkom ved Forliset og E. blev Vrag. En senere Dykkerundersøgelse viste, at Vraget, der stod med Stævnen i SSV., havde Bb.s Anker med 15 Fv. Kæde ude, visende over Stævnen 4 Streger agterud. og at Ankerets øverste Flig og det halve af Ankerstokken var borte. Endvidere var Kølen agter, Stævnrigen og Stb.s Kranbjælke brækket, Ror og Rorstamme afrevet, alle Bolte i Stb.s Side løse og Plankeenderne sprængt fra, Værket i Naadderne presset ud, og i Forskibet fandtes itusprængt Støbegods fra Kabysen og Palstøtten med Rodenden opad.

Anm. 1. De omkomne var: Skibsfører Valdemar Johannes Albertsen af Marstal, Styrmand Osvald Pelle Jørgensen af Rønne, Motorpasser Jørgen Krull af Marstal, Kok Alvard Flindt af Ommel, Letmatros Ernst Larsen af Rønninge, samt Ungmændene Ole Erling Dam af Odense, Børge Knudsen af Holte og Flemming Sørensen af Thisted.

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

**106.** M/Gl. **Erna** af Neksø, 55 Reg. T. Br. Bygget 1898 af Eg.

a) Havareret ved Flyverangreb d.  $7\frac{8}{5}$  45 i Neksø Havn.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat.  $30\frac{5}{5}$  45. Søforklaring og Søforhør i Stege d.  $15\frac{6}{6}$  45.

D.  $7\frac{5}{5}$  Kl. ca. 12<sup>15</sup>, medens E. laa fortøjet i Neksø Havn, blev Havnen angrebet af russiske Flyve-maskiner, der nedkastede Bomber og beskød Havnen med Maskingeværer. Ved denne Beskydning og ved Bombeeksplosioner i Nærheden af Skibet blev E. svært beskadiget paa Skrog og Rigning. Efter Angrebet blev E.s Besætning evakueret. Samme Dag Kl. ca. 19<sup>00</sup> og d.  $8\frac{5}{5}$  Kl. ca. 14<sup>00</sup> tilføjede nye russiske Flyverangreb Skibet yderligere Skader. En d.  $9\frac{5}{5}$  foretaget Undersøgelse viste, at E. foruden at have lidt store Skader paa Rigning, Dæk og Skroget over Vandlinien, var blevet læk, men kunde dog holdes flydende paa Pumperne. Skibet er senere blevet bugseret til Stege for Reparation.

b) Paasejlet d.  $9\frac{11}{11}$  45 i Aarhus Havn.

Søforhør i Aarhus d.  $12\frac{11}{11}$  45.

Kl. 4<sup>30</sup>, medens E. under en NØ-lig Storm laa fortøjet i Aarhus Havn, mærkedes et kraftigt Stød i Skibet. Det viste sig, at M/Gl. »Ceres« af Aarhus, der havde sprængt sine Fortøjninger, var drevet ned paa E. Ved Sammenstødet blev E.s Jolle knust og Agterfortøjningerne sprængtes, hvorved E. drev ned paa Siden af et andet Skib, hvor der fortøjedes.

Anm. Min. maa antage, at Paasejlingen skyldes Vejrforholdene.

**107.** M/S **Esbjerg** af Esbjerg, 2762 Reg. T. Br. Bygget 1929 af Staal. Paa Rejse fra Lübeck til København i Ballast.

Sunket efter Minesprængning d.  $25\frac{7}{7}$  45 i Østersøen.

Søforhør i København d.  $1\frac{8}{8}$  45.

Kl. 0<sup>30</sup>, da E. for Bb.s Motor med langsom Fart under en stiv VNV-lig Kuling med høj Sø befandt sig i Tvangsruten ca. 7 Sm. misv. SØ. af Stevns Fyr, styrende en NV-lig Kurs, indtraf en voldsom Eksplosion under Skibet. E. fik straks stærkt Bb.s Slagside, og Vandet fossede ind i Motorrummet fra en stor Lækage i Skibsbunden. Bb.s Hovedmotor blev straks stoppet, og Bb.s Redningsbaad blev firet af. Efter at Bb.s Anker var stukket i Bund, gik Besætningen i Redningsbaaden, men da E. stadig holdt sig flydende, gik 2 Mand atter om Bord og lod Stb.s Anker gaa med 60 Fv. Kæde, hvorefter de atter gik i Baaden, der fortøjedes agten for E. Da Skibet ved Dag gry endnu flød, forsøgte det at faa lukket den vandtætte Dør til Tunnellen, hvilket dog viste sig umuligt. Besætningen forlod derefter E. og blev kort efter optaget af et andet Skib. Kl. 6<sup>00</sup> sank E. paa  $55^{\circ}15'2''$  N. Brd.  $12^{\circ}38'7''$  Ø. Lgd. paa 21 m Vand. Skibet er senere blevet hævet.

**108.** Ff. **Esperance** af Skagen, 20 Reg. T. Br. Bygget 1932. Paa Fiskeri i Kattegat.

Sunket efter Eksplosion d.  $5\frac{1}{1}$  45 i Kattegat.

Søforklaring i Frederikshavn d.  $25\frac{1}{1}$  45.

Kl. ca. 9<sup>50</sup>, da E. befandt sig ca. 12 Sm. ØNØ. for Hirsholm Fyr i Færd med at hale ud efter et Hold, indtraf en Eksplosion ca. 20 m om Stb., hvorefter Motoren gik i Staa, og Fartøjet langsomt begyndte at synke. Besætningen forlod Fartøjet i Prammen efter forgæves at have forsøgt at holde E. Flydende og blev senere optaget af et andet Fiskefartøj, der befandt sig i Nærheden. E. er senere blevet hævet.

Anm. Ministeriet maa antage, at Eksplosionen skyldes Krisaarsager.

**109.** M/Gl **Eva** af Vejle, 19 Reg. T. Br. Bygget 1889 af Eg.

a) Paa Rejse fra Odense til København med Brunkul.

Sprunget læk d.  $9\frac{8}{8}$  45 i Kattegat; søgt Nødhavn.

Søforhør i København d.  $20\frac{9}{9}$  45.

Om Eftermiddagen, da E. under en frisk Ø-lig Brise befandt sig V. for Samsø, opdagedes det, at der stod Vand i Lukafet og i Motorrummet. En Undersøgelse viste, at Værket i en Naad ca. 3 Fod fra Kølen havde arbejdet sig ud. Det forsøgte at tætte Lækagen, og Pumperne holdtes gaaende; men det lykkedes ikke at faa Skibet læns. D.  $10\frac{8}{8}$  slap Olien op, og der søgtes ind i Tyrisborg Bugt paa Sejrsø V.-kyst, hvor E. opankredes. Efter at Skibet havde indtaget 50 kg Olie, fortsattes Rejsen samme Dag. Da Skibet var ud for Sjællands Rev, slap Olien atter op, og der krydsedes rundt Revet, hvorefter Vinden flovede af, og E. drev omkring, indtil Skibet d.  $14\frac{8}{8}$  blev taget under Bugsering til Odden Havn.

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

b) Paa Rejse fra Vejle til Odense med Brunkul.

Sprunget læk d.  $9\frac{12}{12}$  45 i Kattegat; søgt Nødhavn og sunket d.  $13\frac{12}{12}$  45 i Vejle Havn.

Kl. 2<sup>00</sup> afsejlede E., der trak 4—5 Tommer Vand i Døgnet, fra Vejle. Da Skibet befandt sig ved Bøjen ud for Holtzerhage opdagedes det, at Svinghjulet paa Motoren kørte i Vand. Det forsøgte uden Resultat at slaa læns ved Pumperne, hvorfor der søgtes Nødhavn i Vejle. D.  $13\frac{12}{12}$  Kl. 7<sup>45</sup> blev E. sidst slaaet læns. Kl. ca. 10<sup>00</sup> var Skibet sunket i Vejle Havn. Skibet er senere blevet hævet.

**110.** M/Gl. **Evy Krull** af Bandholm, 69 Rag. T. Br. Bygget 1925 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Bandholm til Tuborg Havn med Byg.

Grundstødt d.  $27\frac{2}{2}$  45 i Smaalandsfarvandet.

Strandingsindberetning dat.  $5\frac{3}{3}$  45. Søforklaring og Søforhør i Maribo d.  $8\frac{3}{3}$  45.

Kl. ca. 11<sup>00</sup>, da E. K. under en jævn VSV-lig Brise i let diset Vejr paa NØ-lig Kurs med den røde Et-Kost paa Fejøslettere tæt om Bb. nærmede sig Gennemsejlingen mellem Middelgrund og Revet, tog Skibet Grunden med Forenden og blev Staaende paa Fejøslettere. D.  $28\frac{2}{2}$  Kl. Ca. 1400 kom E.K. flot ved fremmed Hjælp, efter at en Del af Ladningen var blevet lægtret.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes, at Farvandsafmærkningen ved Middelgrund ikke var paa Plads.



**111.** M/F. **Fanø** af Nordby F., 138 Reg. T. Br. Bygget 1926 af Staal. Paa Rejse fra Esbjerg til Fanø med Passagerer.

Kollideret d.  $22/_{11}$  45 i Esbjerg Havn.

Søforhør i Esbjergs d.  $8/_{3}$  og d.  $20/_{3}$  46.

Kl.  $12^{05}$  afgik F. i stille, diset Vejr fra Færgelejet i Esbjerg. Umiddelbart efter saas om Stb. Ff. »Rex« af Esbjerg, kommende fra den gamle Fiskerihavn med Kurs mod F. Da der syntes at være Fare for Kollision, blev der som Opmærksomhedssignal afgivet 1 meget lang Tone med Fløjten, samtidig med at Motoren blev stoppet; men umiddelbart efter tøndede Kutteren med Stævnen mod F.s Stb. Side foran for midtskibs.

Af den af R.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at da R. Kl. ca.  $12^{00}$  var under Forsejling fra den gamle Fiskerihavn til den nye Fiskerihavn, forlod F. Færgelejet. Da ca.  $2/_{3}$  af F. saas uden for Færgelejet, hørtes en lang Tone fra F. Motoren blev kastet Fuld Kraft Bak. Herved drejede R. til Bb., og Kollisionen skete som ovenfor anført. Ved Kollisionen opstod kun ringe Skade.

Anm. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes, at der foran Færgen sejlede en Jolle, som hindrede R. i at gaa af Vejen saa tidligt, at Kollisionen kunde afværges.

**112.** Ff. **Fie Welle** af Skagen, 28 Reg. T. Br. Bygget 1944 af Eg, Bøg og Fyr.

En Mand faldet over Bord og druknet d.  $29/_{12}$  45 i Kattegat.

Kl. ca.  $6^{00}$  vilde F. W. ankre paa en Ankerplads ca. 1 Sm. NØ. for Grenen. Motoren gik Langsomt Frem, medens Ankeret blev stukket i Bund. Herunder fik en Mand — Fisker Jens Peter Krogh Nielsen — en Tørm af Ankertovet om det ene Ben og blev trukket over Bord. Motoren beordredes Fuld Kraft Bak, og en Redningskrans blev kastet ud. Efter nogle Manøvrer blev den overbordfaldne halet om Bord, men alle Oplivningsforsøg var da forgæves.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

**113.** M/GL. **Fola** af København, 109 Reg. T. Br. Bygget 1906/36 af Staal. Paa Rejse fra Aalborg til København med Stykgods.

Grundstødt d.  $11/_{2}$  45 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat.  $11/_{2}$  45. Søforhør i København d.  $19/_{3}$  45.

D.  $10/_{2}$  Kl. ca.  $23^{30}$  gik F., der laa til Ankers i Haadybet V. for Hals, i Drift med Isen. Ankerkæden blev stukket ud paa Tamp — 90 Fv. — men Skibet vedblev at drive. Det forsøgtes at starte Motoren, men inden Solarolien kunde blive tilstrækkelig opvarmet, tog Skibet d.  $11/_{2}$  Kl. ca.  $1^{30}$  Grunden og blev staaende paa N.-Siden af Haadybet. Kl. ca.  $14^{30}$  kom F. flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Isforholdene.

**114.** S/S **Fornæs** af København, 2709 Reg. T. Br. Bygget 1945 af Staal. Paa Rejse fra Hull til Bone.

En Mand forsvundet d.  $25/_{12}$  45 i Middelhavet.

Søforklaring i Kalundborg d.  $28/_{1}$  46.

D.  $26/_{12}$  Kl.  $1^{00}$ , da F. under frisk V.-lig Brise og urolig Sø befandt sig i Middelhavet paa Ø.-lig Kurs. opdagedes det, at Messedreng Edvard Valende Mortensen af Kalundborg, der senest var set d.  $25/_{12}$  Kl. ca.  $22^{30}$ , var forsvundet. F. blev lagt paa modsat Kurs og med Udkig paa Bakken, For- og Agterdækket samt Broen eftersøgtes den forsvundne forgæves samtidig med, at Eftersøgningen fortsattes om Bord. Kl.  $4^{00}$  opgaves Eftersøgningen, og Rejsen fortsattes.

**115.** M/GL **Forsøget** af Fur, 47 Reg. T. Br. Bygget 1900 af Eg og Bøg.

Paasejlet d.  $20/_{1}$  45 i Hundested Havn.

Søforklaring i Frederiksværk d.  $25/_{1}$  45.

Kl. ca.  $3^{30}$ , da »Forsøget« under en SV.-lig Storm laa fortøjet langs Kaj, drev M/Sk. »Freir« af Rønne, hvis Fortøjninger var sprængt, ned paa Skibets Bov og beskadigede denne, let samt sprængte nogle af Sprydbardunerne.

Af den af »Freir«s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at dette Skib. med dobbelt Ankerkæde for og enkelt Trosse agter under en SV.-lig Storm laa fortøjet langs Kaj. Kl. ca.  $3^{30}$  sprængtes først Ankerkæden og derefter Agtertrossen. og Skibet blev al Vinden ført ned mod »Forsøget« af Fur, og tøndede med Stævnen mod dette Skibs Forgrej. Da der stod nogen Sø i Havnen, laa de to Skibe og huggede mod hinanden, hvorved »Freir« fik Stævnen knust, 2 Bord trykket ind i Stb.s Side og Agterenden beskadiget, hvorved Skibet blev saa stærkt havareret, at det begyndte at lække. Kl. ca.  $4^{00}$  blev »Freir« bugseret til Kaj igen af en Motorbaad.

Anm. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes Vejforholdene.

**116.** Ff. **Fortuna** af Frederikshavn, 41 Reg. T. Br. Bygget 1903 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Grimsby til Fiskeplads i Kattegat.

Grundstødt d.  $12/_{12}$  45 i Limfjorden.

Søforhør i Lemvig d.  $17/_{12}$  45.

Kl. ca.  $22^{00}$  passerede F. under en NV.-lig Brise Thyborøn Kanal. Da Sælhundeholm Lystønde Nr. I ikke kunde ses, sattes Kursen mod Sælhundeholm Lystønde Nr. II, idet Loddet holdtes gaaende. Der loddedes mellem 3 og 1 Fv. Vand. Inden Sælhundeholm Lystønde Nr. II var naaet, tog Skibet Grunden ca. 600 m Ø.t.N. for Lystønden og blev staaende. I Løbet af Natten friskede Vinden til stormende Kuling. D.  $13/_{12}$  Kl. ca.  $18^{00}$  Sprang F. læk, og d.  $14/_{12}$  Kl. ca.  $6^{00}$  blev Besætningen bjærget af Redningsbaad fra land. F. er senere kommet flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Strømsætning.

- 117.** M/Sk. **Freir** af Rønne, 53 Reg. T. Br. Bygget 1899 af Eg. Paa Rejse fra Nykøbing S. til Ballen med Generatorbrænde.  
Kollideret d.  $20/1$  45 i Hundested Havn.  
Søforklaring i Frederiksværk d.  $25/1$  45.  
Se Nr. 115.
- 118.** S/S **Freja** af København. 347 Reg. T. Br. Bygget 1915 af Staal. Paa Bjærgningsarbejde i Kattegat.  
Havareret ved Eksplosion d.  $13/3$  45 i Kattegat; søgt Nødhavn.  
Søforhør i Svendborg d.  $21/3$  45.  
Kl. ca.  $7^{12}$ , da F., der var beskæftiget med Bjærgningsarbejde paa  $56^{\circ}01'8$  N. Brd.  $10^{\circ}58'4$  Ø. Lgd., rundt hvilken Position der nylig var minestrøget, indtraf en kraftig Eksplosion i Vandet ca. 15 Fv. fra F.s Stb.s Bov. Skibet blev voldsomt gennemrystet, og mange Skader opstod indenbords. En Undersøgelse viste, at Vandet fra en læk Ferskvandstank strømmede ind i Forlasten, men at Skibet ellers var tæt. Kl. ca.  $9^{00}$  afsejlede F. med langsom Fart mod Kalundborg for Dykkerundersøgelse.  
Anm. Ministeriet maa antage, at Eksplosionen skyldes Krigsaarsager.
- 119.** Ff. **Freja** af Nekse, 12 Reg. T. Br.  
Havareret ved Flyverangreb d.  $8/5$  45 i Nekse Havn.  
Rapport fra Statens Skibstilsyn dat.  $30/5$  45.  
Medens F. laa fortøjet i Nekse Havn, blev Havnen angrebet af russiske Flyvemaskiner, der nedkastede Bomber. Ved Bombeeksplosioner paa Kajen og i Vandet i Nærheden at Skibet blev Vaterbord. Skandæk, Styrehus og Storbom beskadiget. En senere foretaget Undersøgelse viste, at Kalfatringen over det meste af Skibet havde begivet sig.
- 120.** M/Gl. **Frem** af Nykøbing M., 100 Reg. T. Br. Bygget 1939 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra København til Struer med Stykgods.  
Kollideret d.  $17/4$  45 i Kattegat.  
Søforklaring og Søforhør i Helsingør d.  $20/4$  45.  
Kl. ca.  $22^{45}$ , da F. befandt sig ca. 10 Sm. NV. for Hornbæk styrende NV.  $1/4$  N., blev et kraftigt Projektørlys rettet imod F. fra et Skib, der befandt sig agten for F., og som senere viste sig at være et tysk Patrouillefartøj. Projektøren blev gentagne Gange slukket og tændt igen. Kl. ca.  $23^{30}$  hørtes om Bord i F. 2 Skud fra Patrouillefartøjet, hvorefter F.s Motor blev stoppet og Skibet lagt paa modsat Kurs. Kort efter saas Patrouillefartøjets røde Sidelanterne 2—3 Streger om Stb. Om Bord i F. blev Roret straks lagt haardt Stb. Ca. 1 Minut senere saas en grøn Lanterne forude om Bb. i et kort Glimt, og kort efter tørnede det tyske Patrouillefartøj imod F.s Bb.s Side.  
Anm. Søforklaring fra det tyske Patrouillefartøj foreligger ikke.
- 121.** M/Jt. **Frem** af Søby, 91 Reg. T. Br. Bygget 1888 af Staal. Paa Rejse fra Nysted til Tuborg Havn med Byg.  
Grundstødt d.  $7/11$  45 ved Falsters S.-Kyst.  
Søforhør i København d.  $20/11$  45.  
Kl.  $15^{00}$  afsejlede F. fra Nysted, idet det forventedes at naa Gedser ud inden Mørkets Frembrud. Skibet blev imidlertid forsinket af haard modgaende Strøm og tog Grunden paa Kroghagepynt og blev staaende. D.  $8/11$  Kl.  $13^{00}$  kom F. flot ved Hjælp af Bjærgningsdamper.  
Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Strømsætning.
- 122.** Ff. **Fremad** af Mariager, 40 Reg. T. Br. Bygget 1874/1902 af Eg. Paa Rejse fra Odense til Grenaa med Stykgods.  
Grundstødt d.  $15/3$  45 ved Samsøes V.-Kyst.  
Søforklaring i Grenaa d.  $21/3$  45.  
Kl. ca.  $17^{00}$ , da F. i stille Vejr paa N.-lig Kurs befandt sig lidt V. for Paludans Flak, blev det tæt Taage, hvorfor Farten blev nedsat til ca. 1 Knob og Taagesignal afgivet. Kl. ca.  $17^{30}$  hørtes Taagesignalet fra Vesborg Fyr i gisset Retning NØ., og Kl.  $18^{00}$  hørtes Signalet i gisset Retning Ø.t.S. Med langsom Fart og under stadig Brug af Loddet fortsattes paa N.-lig Kurs. men Kl. ca.  $18^{15}$  tog Skibet Grunden med Forenden og blev staaende paa Grydenæs Odde. Kl. ca.  $18^{40}$  kom F. flot ved fremmed Hjælp.  
Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Taage og Strømsætning.
- 123.** M/Gl. **Fremad** af Aalborg. 59 Beg. T. Br. Bygget 1908 af Eg. Paa Rejse fra Aalborg til København med Cement.  
Kollideret d.  $9/10$  45 i Kattegat; 2 Omkomne.  
Søforhør i Aalborg d.  $15/10$  45.  
Kl. ca.  $20^{15}$ , da F. befandt sig i Nærheden af Hesselø styrende SØ., kom en klar og derpaa en grøn Lanterne i Sigte 3 Str. om Bb. Det konstateredes, at F.s Lanterner brændte klart. Kl.  $20^{30}$  syntes det andet Skib, der senere viste sig at være Ff. »N. C. Nielsen« af Grenaa, pludselig at dreje Bb. over og umiddelbart efter tørnede N. C. N. mod F.s Bb.s Bov. Efter Kollisionen sejlede N. C. N. agterfra op mod F., fra hvilket Skib N. C. N. forgæves blev prajet. Da Afstanden var 6—7 m, syntes N. C. N. at dreje af og sejle bort fra F., der fortsatte Rejsen. Ved Kollisionen fik F. 3 Støtter knækket, og den næste Morgen fandtes et Stykke af N. C. N.s Stævn paa Dækket.  
Anm. Det er senere oplyst, at N. C. N. forliste som Følge af Kollisionen, og de ombordværende 2 Personer, Fiskeskipper Ludvig Alfred Rasmussen af Grenaa og Fisker Ove Hansen, omkon.

**124. Ff. Fylla** af Hundested, 15 Reg. T. Br.

Minesprængt d.  $\frac{10}{3}$  45 i Kattegat.

Søforklaring og Søforhør i Frederikssund d.  $\frac{1}{10}$  45.

Kl. ca. 11<sup>45</sup>, da F. under haard Kuling befandt sig paa Fiskeri ca. 6 Sm. V. for Snekkeløbet ved Sjællands Rev, eksploderede en Mine agten for Fartøjet, der sprang læk og sank i Løbet af 15—20 Min. F. er senere blevet bjærget.

**125. 3<sup>m</sup> M/Sk. Gamma** af København, 137 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Vejle til København med Brunkul.

Kollideret d.  $\frac{30}{1}$  45 i Københavns Havn.

Søforhør i København d.  $\frac{2}{2}$  45.

Om Morgenens, da G. med langsom Fart befandt sig midt mellem Bomløbet og Kvæsthusbroen og i en Afstand af ca. 5 Skibslængder fulgte efter M/Jt. »Minerva« af Thyborøn, som fulgte en brudt Rende i Isen, saas M. stoppe op ud for Kvæsthusbroen og lægge sig tværs i Løbet. Da Afstanden til M. var ca. 3 Skibslængder, saas M. bakke ind imod Kvæsthusbroen. Om Bord i G. blev Roret lagt Bb., hvilket tilkendegaves ved 2 korte Toner med Luftsirenen. Da Afstanden til M. var ca.  $\frac{1}{2}$  Skibslængde, gik M. frem, og da der syntes Fare for en Kollision, blev G.s Motor kastet Fuld Kraft Bak, hvilket tilkendegaves ved 3 korte Toner med Luftsirenen, samtidig med at Roret blev lagt haardt Bb., men umiddelbart efter tømmede G. med Stb.s Anker imod M.s Bb.s Side agter.

Af den af M.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at da dette Skib Kl. ca. 8<sup>00</sup> fulgte efter et Dampskib og befandt sig i den brudte Rende i Isen ud for Kvæsthusbroen, stoppede det forangaaende Dampskib op, og M.s Skrue blev koblet fra. Kort efter blev Skruen koblet til for Bak. Under Bakningen faldt M. omtrent tværs i Renden med Stævnen i Ø. Da M.s Agterende var i en Afstand af ca. 4 m fra et ved Kvæsthusbroen liggende Skib, blev M.s Motor skiftet om til Frem, og Roret blev lagt haardt Stb. Da M. var naaet over til den Ø.-lige Side af Renden, blev Motoren kastet Bak og senere — da M. atter var kommet over i Rendens V.-lige Side — paany Frem. Umiddelbart efter skete Kollisionen som ovenfor anført. Ved Kollisionen fik M. en Pullert revet op af Dækket og Gelænderet samt Vaterbordet beskadiget.

Anm. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes Isforholdene i Forbindelse med den Omstændighed, at M. har undladt at afgive Signaler for Bakning og Drejning.

**126. S/S Gerd** af Grenaa, 137 Reg. T. Br. Bygget 1913/41 af Staal. Paa Rejse fra Aalborg til København med Stykgods.

Grundstødt den  $\frac{4}{1}$  45 ved Sveriges V.-Kyst.

Søforhør i København den  $\frac{17}{1}$  45.

D.  $\frac{1}{1}$  Kl. 12<sup>30</sup> passerede G. under en opfriskende V.-lig Kuling en Spirtønde paa 56°50' N. 11°11' Ø., hvorfra der styredes SØ. Kl. 21<sup>15</sup> passeredes Lysegrunden, og Kullen pejledes i SØ. Vinden drejede derefter om i VSV. med Styrke 6—7. Kl. ca. 24<sup>00</sup> opdagedes det, at der trængte Vand ind i Maskinen op over Fyrdørken. Ved Pumpning og Lænsning med Pøse lykkedes det at sænke Vandstanden i Skibet. D.  $\frac{2}{1}$  Kl. 0<sup>30</sup> stoppede Lysmaskinen, som trak Blæseren til kunstig Træk, og Trykket paa Kedlen faldt derefter hurtigt, hvorefter Lænsepumpen maatte standses for at skaffe Damp til Hovedmaskinen. Med nedsat Fart styredes nu S.t.V. mod Nakkehoved, idet Skibet arbejdede haardt i Søen og tog meget Vand over, ligesom det drev meget. Der foretoges flere forgæves Forsøg paa at starte Lysmaskinen. Kl. 5<sup>10</sup> pejledes Kullen tværs i ca. 5 Sm.s Afstand. Vejret blev derefter usigtbart, og Kursen ændredes til SV. Farten var ca. 2 Knob og Afdriften stor. Kl. 7<sup>05</sup> og Kl. 8<sup>00</sup> afgaves Nødsignal, og det forsøgedes ved at starte Damplysmaskinen at tilvejebringe større Tryk paa Kedlen. Kl. 10<sup>00</sup>, da G. befandt sig ca.  $\frac{1}{2}$  Sm. S. for Mølle, blev der paany afgivet Nødsignal. Kl. 12<sup>30</sup>, da et Lodskud viste under 20 m Vand, blev begge Ankre stukket i Bund, men Skibet drev med Ankrene, hvorfor der blev stukket ud til 45 Fv. paa Bb.s og ca. 30 Fv. paa Stb.s Kæde. I de følgende Timer drev G. ind mod Land, indtil Ankrene holdt, da Skibet var ca. 100 m fra Land. Kl. 14<sup>30</sup> opnaaedes Forbindelse med Land, og Bugserhjælp blev bestilt. Kl. 19<sup>00</sup> ankom Redningsbaaden fra Torekov, og da der syntes Fare for, at G. skulde drive paa Land, gik Besætningen Kl. 19<sup>30</sup> med Redningsbaaden ind til Höganäs. D.  $\frac{4}{1}$  Kl. ca. 1<sup>30</sup> drev G. paa Land i Nærheden af Lerhamn, efter at Bb.s Ankerkæde var sprængt. D.  $\frac{10}{1}$  Kl. 18<sup>00</sup> kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper, efter at en Del af Ladningen var kastet over Bord.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Vejrforholdene.

**127. 4<sup>m</sup> M/Sk. Gerda** af Lemvig, 342 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Eg og Bøg.

a) Paa Rejse fra København til Aalborg med Træ.

Mistet Ankeret i Kattegat, grundstødt d.  $\frac{19}{2}$  45 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Aalborg d.  $\frac{22}{2}$  45.

Kl. ca. 7<sup>00</sup>, da G. under en frisk SV.-lig Brise var ved at lette fra en Ankerplads paa ca. 56°50' N. Brd. 1°05' Ø. Lgd., totnede Ankerkæden voldsomt op, da der endnu var ca. 10 Fv. ude, under en Duvning i Søen. Da Kæden var inde, viste det sig, at den var brækket ved Røringen og Ankeret mistet. Kl. ca. 13<sup>00</sup>, da G., der havde Lods om Bord, i diset Vejr for halv Fart befandt sig mellem den røde og den hvide 3-Kost ved Indsejlingen til den gravede Rende over Hals Barre, blev Kursen ændret til NV.t.V. $\frac{1}{2}$ V. Kort efter passeredes en rød Kost om Stb., men straks efter tog Skibet Grunden og blev staaende. Det viste sig senere, at G. stod paa Sønderhage ca. 200 m S. for den anden hvide Kost. Kl. ca. 14<sup>30</sup> Kom Skibet flot ved egen Hjælp.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes usigtbart Vejr i Forbindelse med den Omstændighed, at der muligvis fejlagtigt er styret 1 Str. for sydligt.

b) Paa Rejse fra Aalborg til København med Cement.

Forlist d.  $\frac{28}{2}$  el.  $\frac{29}{2}$  45 i Kattegat; 8 Omkomne.

Søforklaring i Lemvig d.  $\frac{9}{3}$  45.

D.  $28\frac{1}{2}$  Kl. ca.  $15^{00}$  afgik G. fra Aalborg, og Kl.  $17^{10}$  saas Skibet passere Hals Barre. D.  $3\frac{1}{3}$  drev et Navnebrædt fra G. i Land ved Nakkehoved, og d.  $4\frac{1}{3}$  fandtes Vraget af Skibet staaende i 12 m Vand med Masterne over Vandet paa  $56^{\circ}50'1$  N. Brd.  $11^{\circ}23'6$  Ø. Lgd. En Dykkerundersøgelse viste, at Agterskibet var borte. Der var intet Spor af Besætningen.

Anm. 1. De omkomne var: Skibsfører Rasmus Peder Andersen af Svendborg, Styrmand Johan Henry Wilms af Bandholm, Motorpasser Jens Peder Pedersen af Lemvig, Matroserne Ingemann Kristian Oluf Olsen af København og Svend Overgaard Steenstrup af Slagelse, Letmatroserne Hans Boye Sørensen og Kaj Simons, begge af Hellerup, samt Kok Anders Okholm Pedersen af Vejle.

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

**128. Ff. Gerda** af Sønderborg.

Paasejlet, sunket og forlist d.  $2\frac{1}{3}$  45 i Sønderborg Havn.

Søforklaring i Sønderborg d.  $24\frac{1}{4}$  45.

Kl. ca.  $10^{00}$ , da G. laa fortøjet langs Kaj i Sønderborg Havn, blev Fartøjet paasejlet og klemmt midt over af det tyske Marinefartøj M/S »Rhein«. G. sank omgaaende og angives at være totalt forlist.

Anm. Aarsagen til Forliset fremgaar af det ovenfor anførte.

**129. M/S Gerda** af København, 15 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Strøby til Kalveboderne med Singels.

Forlist d.  $14\frac{1}{4}$  45 i Køge Bugt; 2 Omkomne.

Søforhør i København d.  $4\frac{1}{5}$  45.

Kl. ca.  $14^{00}$  afgik G. fra Strøby. D.  $16\frac{1}{4}$  fandtes G. sunket med Masten ragende ca. 3 m op over Vandet ca.  $2\frac{1}{2}$  Sm. SV. $\frac{1}{2}$ S. af Kalveboderne S. Lys- og Fløjtetønde. En senere Dykkerundersøgelse viste, at G.s Skanseklædning i begge Sider og Skruebladene var borte, og at en Del af Ladningen laa paa Havbunden uden for Vraget. Samtidig fandtes Liget af Bedstemanden.

Anm. 1. De omkomne var: Skipper Niels Hjalmar Pedersen og Bedstemand Svend Peter Petersen, begge af København.

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

**130. M/Gl. Gertrud** af Kolding, 86 Reg. T. Br. Bygget 1894 at Staal. Paa Rejse fra Haderslev til Odense med Kævlér.

Sprunget læk d.  $29\frac{1}{9}$  45 i Lillebælt; søgt Nødhavn.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat.  $4\frac{1}{10}$  45. Søforhør i Odense d.  $12\frac{1}{10}$  45.

Kl.  $14^{45}$  passerede G. i roligt Vejr Strib. Kl.  $15^{05}$  observeredes stigende Vand under Dørken i Motorrummet. Skibet kunde ikke holdes læns ved egne Pumper, hvorfor Kursen sattes mod Fredericia, hvor G. fortøjedes Kl.  $15^{30}$ . Ved Hjælp af Pumper fra Land blev Skibet slaaet læns. En Dykkerundersøgelse viste et mindre Hul i Kølpladen i Stb. Side under Motoren.

**131. M/Sk. Glory** af København, 76 Reg. T. Br. Bygget 1914 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Næstved til København med Stykgods.

Grundstødt d.  $6\frac{1}{4}$  45 ved Sjællands S.-Kyst

Strandingsindberetning dat.  $7\frac{1}{4}$  45. Søforhør i København d.  $13\frac{1}{4}$  45.

Kl.  $15^{20}$ , da G. under en frisk SSØ.-lig Vind med haard V.-gaaende Strøm befandt sig i Langø Vrid, gik Motoren i Staa, hvorved Skibet mistede Styret og tog Grunden paa den Ø.-lige Side af Løbet og blev staaende. D.  $9\frac{1}{4}$  Kl.  $13^{30}$  kom G. af Grunden ved fremmed Hjælp, efter at en Del af Ladningen var blevet lægtret. Skibet tog tilsyneladende ingen Skade ved Grundstødningen.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

**132. M/Gl. Goldi** af Neksø, 40 Reg. T. Br. Bygget 1903 af Eg. Paa Rejse fra Rønne til Kolberg med Stykgods for den russiske Krigsmarine.

Beskadiget ved Mineeksplosion d.  $1\frac{1}{6}$  45 i Østersøen.

Søforhør i København d.  $21\frac{1}{8}$  45.

Kl. ca.  $9^{20}$ , da G., der sejlede i Konvoj, i klart Vejr paa S.-lig Kurs befandt sig ca.  $\frac{1}{2}$  Sm. fra Kolberg Havn, minesprængtes et andet Skib ca. 50 m fra G. Ved den som Følge af Eksplosionen opstaaede kraftige Rystelse blev G. slaaet læk, og en senere Undersøgelse viste, at Værket i mange af Naadderne under Vandlinien havde begivet sig.

**133. M/B Gracia** af København.

Kollideret d.  $27\frac{1}{7}$  45 i Københavns Havn.

Søforhør i København d.  $17\frac{1}{8}$  45.

Kl. ca.  $13^{00}$ , medens G. under en haard Ø.-lig Kuling assisterede D/F. »Prins Christian« af København, der med Stævnen mod N. var ved at blive fortøjet ved Pæle i det N.-lige Bassin ved Orlogsværftet, kom G. i Klemme mellem Færgens Stb.s Agterskib og en Duc d'Albe, hvorved G. blev læk og hurtigt fyldtes med Vand. Snarest muligt blev G. fortøjet langs en i Nærheden liggende Flydekran og blev hængende i Fortøjningerne.

Af den af P. C.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at da dette Skib, assisteret af Bugserbaad »Odin« af København og af G., under en haard Ø.-lig Kuling var ved at fortøje ved 4 Duc d'Alber i Flaadens Leje, blev G. af O.s Skruevand presset ind mellem Færgens Stb.s Agterskib og en Duc d'Albe, og da O. for at holde Færgen op mod Vinden samtidig maatte gaa frem i Slæbetrossen, havarede G. som ovenfor anført.

Anm. Aarsagen til Havariet fremgaar af det ovenfor anførte.

**134. M/S Grenen** af København, 331 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Staal.

a) Paa Rejse fra København til Svaneke i Ballast.

Grundstødt d.  $15/1$  45 ved Bornholms Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat.  $16/1$  45. Søforklaring i Neksø d.  $16/1$  45.

Kl.  $5^{10}$ , da G. styrende misv. SØ.t.S. holdt gaaende for langsom Fart for Afventning af Daggyr, havde Svaneke Fyr tværs om Stb. i gisset Afstand 2 Sm., hvorefter der vendtes og styredes misv. NNV. Det blæste en let NV.-lig Brise. Kl. ca.  $5^{45}$  ændredes Kursen til misv. SØ. $1/2$ S. Noget senere sprang Vinden under en Snebyge om i NNØ., Styrke 5. 7—8 Minutter senere kom Svaneke Fyr i Sigte forude. Roret blev straks lagt haardt Bb., men kort efter — Kl.  $6^{15}$  — tog Skibet Grunden paa Møllenakke og blev staaende. Kl.  $7^{10}$  kom G. flot ved egen Hjælp. Ved Grundstødningen fik Skibet flere mindre Bundskader.

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

b) Paa Rejse fra Aalborg til Nykøbing F. med Rug.

Grundstødt d.  $22/2$  45 ved Fyns Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat.  $25/2$  45. Søforhør i København d.  $6/3$  45.

Kl.  $20^{40}$  angives G. i taaget Vejr at have passeret Afmærkningen i Tvangsruten paa  $55^{\circ}39'3$  N. Brd.  $10^{\circ}44'8$  Ø. Lgd. Der styredes derefter SØ. $3/4$ S., til der var udløbet en Distance af 3 Sm., hvorefter Kursen Kl.  $21^{05}$  ændredes til S.t.Ø. Kl.  $21^{12}$ , da der paa den nye Kurs var udløbet en Distance paa 0,8 Sm., tog Skibet Grunden paa Romsø og blev staaende. Den  $25/2$  Kl.  $10^{35}$  kom G. flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper, efter at en Del af Lasten var lægtret.

Anm. 1. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes usigtbart Vejr i Forbindelse med den Omstændighed, at Loddet ikke blev benyttet som Kontrol for Bestikket.

Anm. 2. Føreren af G. har d.  $16/5$  46 ved Sø- og Handelsretten vedtaget en Statskassen tilfaldende Bøde af 200 Kr. for Overtrædelse af Søløvens § 293.

**135. Ff. Grethe Albert Jensen** af Hirtshals, 54 Reg. T. Br. Bygget 1941 af Eg.

Kollideret d.  $1/5$  45 i Skagen Havn.

Søforhør i Frederikshavn d.  $3/9$  45.

Da G. A. J. under Skiftning i Skagen Havn skulde gaa langs Kajen, svigtede Omstyringsapparatet, og G. A. J. bakkede ind paa Ff. »Freden« og videre ind paa Ff. »Terje Vigen«, hvorved Lønningen og nogle Støtter paa T. V. blev knust.

Anm. Aarsagen til Kollisionen fremgaar af det ovenfor anførte.

**136. 3<sup>m</sup> M/Sk. Gunda Wal** af Køge, 238 Reg. T. Br. Bygget 1904 af Eg. Paa Rejse fra Herøen til Stubbekøbing med Kalksalpeter.

Sprunget læk d.  $25/8$  45 i Kattegat; søgt Nødhavn.

Søforhør i København d.  $5/9$  45.

Kl.  $4^{00}$  passerede G. W. under haard VSV.-lig Kuling Hirsholmene. Senere friskede Vinden stærkt, og Skibet arbejdede haardt i Søen og tog meget Vand over. Kl.  $18^{00}$  sprængtes Liget paa Storsejlet, og det opdagedes, at Skibet var sprunget læk. Kl.  $24^{00}$  blev Skanseklædningen slaaet ind flere Steder, og Kasserne til Dæksmotorerne slaaet bort. D.  $26/8$  Kl.  $6^{00}$  var Vandet trods Pumpning steget saa meget, at Motoren stoppedes. Rejsen fortsattes for Sejl alene, og d.  $27/8$  Kl.  $2^{00}$  opankredes Skibet ud for Julebæk, hvorfra G. W. senere bugseredes til Helsingør.

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

**137. M/Gl. Gunna** af Fakse Ladeplads, 58 Reg. T. Br. Bygget 1912 af Staal. Paa Rejse fra København til Helsingør med Jordbrugskalk.

Mistet Ankeret, havareret d.  $2/3$  45 i Sundet.

Søforhør i København d.  $30/4$  45.

Kl.  $8^{30}$ , da G. under en NV.-lig Orkan laa til Ankers for Motorstop ca. 1,5 Sm. Ø. for Taarbæk, kæntrede Redningsbaaden og mistedes. Kl.  $9^{30}$  sprængtes Ankerkæden, og Skibet begyndte at drive. Klyveren blev sat, men mistedes straks, hvorpaa der sattes klosrebet Storsejl. Kursen sattes mod Malmö. Noget senere mistedes Stb.s Sværd. I Nærheden af den svenske Kyst blev der sat Nødssignal, og ca. 100 m Ø. for Malmö Oliehavns Mole kom et Bjærgningsskib til Assistance. Under Bugseringen til Kaj blev en Pullert paa G. revet op af Dækket og faldt over Bord.

Anm. Aarsagen til Havariet fremgaar af ovenfor anførte.

**138. M/Sk. Gøte** af København, 99 Reg. T. Br. Bygget 1918 af Eg og Fyr.

a) Paa Rejse fra Juelsminde til Aalborg med Brunkul.

Paasejlet d.  $23/3$  45 i Limfjorden.

Søforklaring og Søforhør i Aalborg d.  $23/3$  45.

Kl. ca.  $4^{45}$ , medens G. under en let SV.-lig Brise med god Sigbarhed laa opankret i Limfjorden i S.-Siden af Løbet ud for V.-Kanten af Egensekloster Skov, konstaterede Føreren, der havde Ankervagt, at Ankerlanternen brændte klart og gik derefter under Dæk. Kl. ca.  $5^{00}$  mærkedes et, Stød i Skibet og det viste sig, at M/Gl. »Jens Juhl« af Nykøbing M. havde paasejlet G. om Bb. ud for Storriggen. Ved Paasejlingen blev G. læk i Vandlinien. J. J. fortøjede paa Siden af G., og begge Skibes Besætninger begyndte at kaste G.s Dækslast over Bord samtidig med, at G.s Anker blev hevet op, hvorefter begge Skibe sejlede mod Aalborg. Da Vandet i G.s Motorrum naaede Svinghullet, gik Motoren i Staa. Kl. ca.  $7^{45}$  fortøjedes langs Kaj i Aalborg.

Af den af J. J.s Besætning afgivne Korklaring fremgaar, at dette Skib Kl. ca.  $4^{00}$  paa V.-lig Kurs passerede Hals Barre Fyr Kl. ca.  $5^{00}$ , da J. J. med en Fart af ca. 3,5 Knob befandt sig lidt Ø. for Mov Bro, saas pludselig en mørk Genstand forude. Roret blev straks lagt haardt Bb. og Motoren kastet Fuld

Kraft Bak, men kort efter tårnede J. J. med Stævnen haardt mod Stb.s Side af det andet Skib, der senere viste sig at være G., hvis Ankerlanterne ikke brændte.

Anm. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes, at G.s Ankerlanterne ikke brændte.

b) Paa Rejse fra Hiltringsberg til Odense med Træløst.

Grundstødt d.  $\frac{4}{8}$  45 i Høkestrømmen.

Søforhør i Odense d.  $\frac{11}{8}$  45.

Kl. ca. 17<sup>00</sup>, da G. befandt sig i Høkestrømmen, stødte G. mod en Sten midt i Løbet. G. kom senere flot ved Hjælp af 2 Slæbebaade efter at en Del af Ladningen var lægtret. Ved Grundstødningen blev G. læk.

Anm. Ministeriet maa antage, at en Sten — af ukendt Tilstedeværelse — har befundet sig i Sejlrenden.

**139.** Ff. **Haabet** af Lemvig, 19 Reg. T. Br. Bygget 1907 af Eg, Bøg og Fyr.

Sunket d.  $\frac{2}{3}$  45 i Lemvig Havn.

Søforklaring i Lemvig d.  $\frac{8}{3}$  45.

Kl. ca. 2<sup>00</sup>, da H. under en NV.-lig Storm laa fortøjet mellem andre Fiskefartøjer i Lemvig Vestre-Havn, rev Fartøjet sig løs og drev over mod Molen i den Ø.-lige Del af Havnen. Da Ejeren noget senere kom om Bord, stod Vandet op til Dørken i Motorrummet. Efter forgæves at have forsøgt at lænse H. med Haandpumpen, tilkaldtes Brandvæsenet, der dog heller ikke kunde lænse Fartøjet. Kl. ca. 6<sup>30</sup> sank H. Fartøjet er senere blevet hævet.

Anm. Ministeriet maa antage, at Havariet skyldes Vejrforholdene.

**140.** Ff. **Haabet** af Kerteminde, 18 Reg. T. Br. Bygget 1898 af Eg. Paa Rejse fra København til Hals i Ballast.

Kollideret d.  $\frac{8}{8}$  45 i Københavns Havn.

Søforhør i København d.  $\frac{21}{8}$  45.

Kl. 22<sup>10</sup>, da H. netop havde passeret Toldbodbommen for udgaende, saas forude ca. 1 $\frac{1}{2}$  Str. om Stb. i en Afstand af godt 100 m et Skib, der senere viste sig at være B/B »Læsø« af København, som uden Lanterner styrede en V.-lig Kurs. H.s Kurs blev straks ændret en Streg Stb. over, men umiddelbart efter saas L. dreje til Bb., og inden H.s Motor kunde kastes Bak, tårnede L. med Stb.s Bov imod H.s Forgrejer og Forskib, der blev saa svært beskadiget, at H., for ikke at synke, hurtigst muligt maatte sejles ind paa grundt Vand i Baadehavnen ved Toldboden.

Af den af L.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at da dette Skib uden Lanterner tændt befandt sig for indgaaende mellem Bøje Nr. 2 og 3 styrende skraat i Farvandet mod Løbets V.-lige Side, saas om Stb. Toplanteren og den grønne Sidelanterne fra H. L.s Rør blev lagt lidt Bb. I det samme saas H. dreje til Stb., og L.s Maskine blev straks kastet Fuld Kraft Bak, hvilket blev tilkendegivet med 3 korte Toner med Dampfløjten, men umiddelbart efter skete Kollisionen som ovenfor anført.

Anm. 1. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes, at L. ikke førte Lanterner, samt at ingen af Skibene afgav Signaler for Drejning.

Anm. 2. Føreren af H. har d.  $\frac{1}{3}$  46 ved Sø- og Handelsretten vedtaget en Statskassen tilfaldende Bøde af 100 Kr. for Overtrædelse af Søløvens § 293.

**141.** M/S **Handsrug** af Groningen, 227 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Göteborg til Delfzijl med Træ.

Grundstødt d.  $\frac{28}{11}$ , 45 ved Lollands N.-Kyst.

Strandingsindberetning dat.  $\frac{28}{11}$  45.

Kl. 14<sup>00</sup> tog H. under stiv VNV.-lig Kuling Grunden paa Ørehage ved Kragenæs. Skibet kom senere flot ved egen Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være, at Føreren observerede et Sømærke for sent.

**142.** M/Gl. **Hans** af Svendborg, 62 Reg. T. Br. Bygget 1891 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Rudkøbing til København med Stykgods.

Grundstødt d.  $\frac{9}{10}$  45 i Omø Sund.

Søforhør i København d.  $\frac{15}{10}$  45.

Kl. 21<sup>30</sup> passerede H. Hov Sand, og Kursen sattes mod Omø Sund. Kl. 21<sup>35</sup> kom den grønne Fyrvinkel paa Helleholm Fyr i Sigte. Derefter styredes lidt N.-ligere, til H. kom ind i den hvide Fyrvinkel, hvorefter Kursen sattes lige paa Fyret. En medgaaende Damper passerede H. og drejede derefter haardt Stb., medens H. slog Skruen fra og fortsatte paa Kursen. Kort Tid efter tog Skibet Grunden. D.  $\frac{11}{10}$  Kl. 9<sup>15</sup> kom H. flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes den Omstændighed, at Føreren har overset Agersø Fyrilinie.

**143.** 3<sup>m</sup> M/Sk. **Hans Albert** af København, 118 Reg. T. Br. Bygget 1944 af Eg og Bøg.

Kollideret d.  $\frac{10}{5}$  45 i Københavns Havn.

Søforhør i København d.  $\frac{22}{5}$  45.

Se Nr. 12.

**144.** M/Jt. **Hansine** af Egersund, 85 Reg. T. Br. Bygget 1913 af Staal. Paa Rejse fra Tuborg Havn til Halmstad.

Sprunget læk d.  $\frac{13}{11}$  45 i Kattegat.

Indberetning fra det danske Konsulat i Göteborg dat.  $\frac{3}{1}$  46.

Om Eftermiddagen, da H. under en ØNØ.-lig Kuling befandt sig i Nærheden af Höganäs, bemærkedes det, at Skibet havde nogen Bb.s Slagside. Kl. ca. 15<sup>30</sup>, da H. var ankommet til Halmstad, opdagedes det, at der stod 5 Tommer Vand over Garneringen. En Undersøgelse viste, at en Nagle i Skibssiden agten for Forskoddet havde arbejdet sig ud.

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

**145.** S/S **Hans Mærsk** af Kalundborg, 1937 Reg. T. Br. Bygget 1916 af Staal. Paa Rejse fra Sønderborg til Svendborg.

Kollideret d.  $13/6$  45 i Als-Fjord. 2 Omkomne.

Søforklaring og Søforhør i Svendborg d.  $15/6$  og i Sønderborg d.  $30/6$  45.

Kl. 21<sup>30</sup>, da H. M. befandt sig for N.-gaaende i Als Fjord, observeredes om Stb. en Motorbaad med Kurs tværs paa den af H. M. styrede Kurs. Da Baaden, der senere viste sig at være Halvdæksbaad »Emanuel« A. A. 127, var ca. en halv Skibslængde fra H. M., drejede den i samme Retning som dette Skib; men umiddelbart efter drejede den atter tilbage og løb tæt ind mod Skibssiden, hvorved den rantes af H. M.s Skrue, forinden denne kunde standses. Der blev straks sat en Baad paa Vandet, og af de 4 Mand, der havde været i Motorbaaden, reddedes de 2, medens der intet saas af de øvrige, der formenes at være slaaet ihjel af Skruen.

Af den af de reddede fra E. afgivne Forklaring fremgaar, at H. M. var observeret i god Tid, men Føreren af E. mente at kunne naa foran om dette Skib. Da E. var ca. 30 Meter fra H. M., blev han dog klar over, at dette ikke var muligt, og han drejede derfor langs med H. M. og satte fuld Kraft paa Motoren, der i det samme gik i Staa. Motorbaaden blev nu ført ind mod H. M., hvis Skrue slog Baadens Forende i Stykker.

Anm. 1. De omkomne var: Fisker Jørgen Andersen, Hardsershøj, og Mekaniker Lauritz Foder, Broballe.

Anm. 2. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes den Omstændighed, at Føreren af H. M. har undladt at mindske Fart, stoppe eller bakke for at lade E. passere foran.

Anm. 3. Føreren af H. N. har d.  $16/8$  47 ved Søretten i Sønderborg vedtaget en Statskassen tilfaldende Bøde af 200 Kr. for Overtrædelse af Sølovens § 293.

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

Grundstødt d.  $30/11$  45 ved Sveriges Ø.-Kyst.

Søforhør i Aabenraa d.  $18/12$  45.

Kl. ca. 7<sup>10</sup>, da H. befandt sig i Öregrund Skærgaard mellem Syrsan Fyr og Getskär Odde, ændredes Kursen lidt Ø.-over fra Fyrlinien Koringön-Tolvöreggrund for at komme klar af Syrsan Grund. Kl. 7<sup>15</sup> tog Skibet Grunden paa Getskär Odde og blev staaende. H. er senere kommet flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes, at der for længe holdtes Ø. for Fyrlinien.

**147.** Tanklægtter **Heimdahl**, 353 Reg. T. Br. Bygget 1905 af Staal. Paa Rejse fra Aalborg til København.

Kollideret d.  $24/8$  45 i Københavns Havn.

Søforhør i København d.  $24/8$  45.

Kl. 5<sup>15</sup>, da H. under Bugsering af Bugserbaad »Tyr« befandt sig i Kronløbet for indgaaende, ændrede »Tyr« Kurs, 2—3 Str. til Bb., for at gaa agten om et andet Skib. Herved blev H. paasejlet af S/S »Teddy« af København, der ogsaa var for indgaaende og befandt sig agten for tværs om Bb. af H. Ingen af Skibene blev beskadiget ved Kollisionen.

Anm. Ministeriet maa antage, at den Omstændighed, at der ikke fra »Tyr« blev givet Signal for Drejning, saaledes som foreskrevet i Søvejsreglernes Art. 28, har været medvirkende Aarsag til Kollisionen.

**148.** M/Gl. **Helle** af Frederikssund, 20 Reg. T. Br. Bygget 1898 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Stubbe-købing til København i Ballast.

Grundstødt d.  $30/11$  45 ved Sjællands Ø.-Kyst.

Søforhør i København d.  $6/12$  45.

Kl. 7<sup>00</sup> afsejlede H. fra Stubbekøbing. Da H. befandt sig ved den hvide 1-Kost ved Kinde Rev og skulde ændre Kurs mod den røde 1-Kost, stoppede Tilførslen af Kølevand til Motoren, hvorefter denne maatte stoppes. Kursen sattes efter Danmarks Holms S.-Ende; men et Øjeblik efter tog Skibet Grunden og blev staaende. D.  $4/11$  Kl. 14<sup>00</sup> kom H. flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Strømsætning.

**149.** M/Sk. **Hera** af Aalborg, 50 Reg. T. Br. Bygget af Eg og Fyr.

En Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d.  $20/6$  45 i Københavns Havn.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat.  $21/6$  45.

Kl. 14<sup>00</sup>, da H. laa i Gasværkshavnen og lossede Skærver med Kran fra Land, blev en Mand af Besætningen, der arbejdede i Lastrummet, ramt af Grabben. Den paagældende, der havde faaet Brud paa venstre Ankel, blev i en tilkaldt Ambulance kørt til Hospitalet.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

**150.** M/Lgt. **Herbert** af Berlin. Paa Rejse fra Kristianssand til Kiel i Ballast.

Grundstødt d.  $13/12$  45 ved Læsø.

Strandingsindberetning dat.  $2/1$  46.

Kl. ca. 5<sup>00</sup>, da H., der var uden Navigeringsmidler, under haard SV.-lig Kuling var blevet sejlet agterud af en Konvoj, tog Lægteren Grunden og blev staaende ca. 2 Sm. NNØ. for Vesterø Havn. Besætningen blev reddet af Redningsvæsenet. H. er senere blevet Vrag.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes manglende Navigeringsmidler.

**151.** M/Tjk. **Hercules** af Næstved, 95 Reg. T. Br. Bygget 1907 af Staal.

a) Paa Rejse fra Bandholm til København med Byg.

Grundstødt d.  $17/2$  45 ved Sjællands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat.  $19/2$  45. Søforklaring i København d.  $23/2$  45.

Kl. ca. 10<sup>15</sup> passerede H. Broen over Ulvsund, hvorfra Kursen sattes mod den hvide vager paa Søndre Knigge. Kl. ca. 10<sup>30</sup>, ca. 100 m efter at Vageren var passeret, blev Skibet staaende i Grunden. D.  $20/2$  kom H. flot, efter at en Del af Ladningen var lægtret.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes, at Vageren var forsat af Isen.

b) Paa Rejse fra Vejle til København med Brunkul.

Grundstødt d.  $23/3$  45 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Søforhør i København d.  $27/3$  45.

Kl. ca. 10<sup>20</sup>, da H. med Motoren gaaende Halv Kraft Frem i diset Vejr netop havde passeret Skyttehusodden, blev det pludselig Taagre, hvorved der mistedes Kending af Afmærkningen. Under en Giring til Bb. tog Skibet kort efter Grunden med Forenden og blev staaende. Kl. ca. 19<sup>20</sup> kom H. flot ved fremmed Hjælp, tilsyneladende uden at have taget Skade.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Taage.

**152. S/P Holger** af København, 310 Reg. T. Br. Bygget 1875/1922 af Jern. Paa Rejse fra Hadsund til Vejle med Cement.

Forlist d.  $26/1$  eller  $27/1$  45 i Kattegat; 7 Omkomne.

Søforhør i København d.  $3/2$  45. Forlisanmeldelse dat. København d.  $2/5$  45.

D.  $26/1$  om Morgenen lettede H. fra en Ankerplads ved Als Odde. Op ad Dagen blæste det op til en Ø.-lig Snestorm. D.  $28/1$  Kl. ca. 9<sup>00</sup> fandtes en af Skibets Redningsbaade drevet i Land ved Fjellerup Strand med 2 Mand af Besætningen ihjelfrosset. Senere drev yderligere 3 Lig fra H. i Land ved Fjellerup Strand og 1 Lig fandtes drivende til Søs N. for Staunshoved, alle iført Redningsbælter.

Anm. 1. De omkomne var: Skibsfører Axel Andreas Sjøborg at Svaneke, Styrmand Hans Christian Børge Klemmensen af Aalborg, Maskinmester Børge Rasmussen af Svendborg, Matroserne Alfred Grøn-bæk Nielsen af København og Knud Adolf Greanjean Glerup Jensen af Aalborg samt Fyrbøderne Harry Peter Sørensen og Harry Pehrson, begge af København.

Anm. 2. Vraget af H. er senere fundet sunket paa 56°36' N. Brd. 11°06'5 Ø. Lgd. i 15 m Vand med Stævnen i VNV. En Dykkerundersøgelse viste, at Presenning og Luggedæksler samt Maskinskylight var borte, mens Skærstokkene var paa Plads, og Stb.s Maskindør var bøjet indad. Endvidere var Roret løftet ud af sit Leje, Rorstammen bøjet mod Stb., Bb. Skrue lettere beskadiget og Skrueakslen bøjet Stb. over, medens Skroget iøvrigt syntes næsten ubeskadiget.

Anm. 3. Ministeriet maa antage, at Forliset skyldes Vejrforholdene.

**153. S/S I. C. Jacobsen** af København, 1221 Reg. T. Br. Bygget 1890 af Staal.

Paasejlet en Slusekaj d.  $26/10$  45 i Antwerpen Havn.

Søforklaring i Antwerpen d.  $31/10$  45.

Kl. 9<sup>45</sup> skiftede I. C. J., der havde Lods om Bord, ved Hjælp af 2 Slæbebaade under en VSV.-lig Storm fra Kaj 28 til Rayers Sluse. Ved Indsejlingen til Slusen kastedes Slæberne los, og i samme Øjeblik pressede et Vindstød Skibet mod Bb. Maskinen blev beordret Fuld Kraft Frem, Roret blev lagt haardt Stb., og Maskinen derefter beordret Fuld Kraft Bak, men da Agterenden var ved at drive ind mod nogle de Lægtene ved Kajen, maatte Maskinen stoppes. Kl. 10<sup>50</sup> tørnede I. C. J. Kajen, hvorved Ankerklydset knustes og 2 Plader blev trykket ind.

Anm. Ministeriet maa antage, at Paasejlingen skyldes Vejrforholdene.

**154. Ff. I. Ledet** af Skagen, 40 Reg. T. Br. Bygget 1945 af Eg. Paa Rejse fra Korsør til Skagen.

Havareret og grundstødt d.  $3/12$  45 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Søforhør i Skagen d.  $13/12$  45.

Kl. ca. 3<sup>30</sup>, da I. L. under en stiv S.-lig Kuling var under Indsejling til Skagen Havn, havarerede Rorgrejerne, hvorved Skibet mistede Styret. Motoren blev straks kastet Fuld Kraft Bak; men kort efter tørnede I. L. mod den Ø.-lige Havnemole og drev derefter paa Grund ved Ydersiden af Molen. Far-tøjet er senere kommet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

**155. M/Gl. Ib** af Kalundborg, 66 Rag. T. Br. Bygget 1910 af Eg. Paa Rejse fra København til Bandholm med Kulstøv.

Grundstødt d.  $11/9$  45 i Grønsund.

Søforklaring i Maribo d.  $17/9$  45.

Kl. 22<sup>15</sup> passerede I. under en let ØSØ.-lig Brise i klart Vejr gennem Renden over Tolkebarren. Herfra styredes gennem Tolkedyb. Da I. var kommet ind i Haarbølle Pynt S.-lige Fyrlinie, som fejlagtigt antoges for Borgsted Fyrlinie, ændredes Kursen mod Haarbølle Fyr. Kl. 23<sup>00</sup> tog I. Grunden med Forenden paa Flæskegrund og blev staaende. D.  $12/9$  Kl. ca. 13<sup>15</sup> kom I. flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

**156. M/Gl. Ibæk** af Vejle, 50 Reg. T. Br. Bygget 1899 af Eg. Paa Rejse fra Fakse Ladeplads til Odense med Kalksten.

Motoren havareret, strandet og forlist d.  $8/8$  45 ved Møns S.-Kyst.

Strandingsindberetning dat.  $9/8$  45. Søforklaring og Søforhør i Stege d.  $11/8$  45. Søforklaring i Vejle d.  $23/8$  45. Forlisanmeldelse dat. Odense d.  $8/9$  45.

Da I. var ved Hollændergrunden, revnede et af Motorens Glødehoveder, hvorefter Rejsen fortsattes for Sejl alene. Kl. 22<sup>00</sup> befandt I. sig ved Tolkedyb Lys- og Fløjtetønde. Det blæste en ØNØ.-lig haard Kuling. Herfra sejlede op i Tolkedyb Ledefyrlinie, indtil Borgsted Fyr viste grønt fri af Haarbøllepynten. Da Borgsted Fyr ikke viste fast Lys, hvilket Føreren havde ventet, gik Føreren under Dæk for at se paa Søkortet. Ca. 5 Minutter senere gerede I. stærkt. Da Skibet blev rettet op, saas et klart Lys, som blev antaget for Borgsted Fyr, men umiddelbart efter tog Skibet med Agterenden Grunden paa Flæskegrunden og blev staaende. Ved Grundstødningen sprang Skibet læk og kunde ikke holdes læns ved Pumpning. D.  $9/8$  45 Kl. 2<sup>00</sup> laa I. med Stb.s Side under Vand, og Besætningen forlod Skibet i Jollen. Skibet blev Vrag.



Anm. Ministeriet maa antage, at Forliset skyldes Vejr- og Strømforholdene i Forbindelse med Motorhavariet samt den Omstændighed, at Føreren ikke havde fornødent Kendskab til Fyrenes Karakter.

**157.** Ff. **Ilum** af Christiansø, 13 Reg. T. Br.

Havareret ved Flyverangreb d.  $\frac{8}{5}$  45 i Neksø Havn.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat.  $\frac{7}{6}$  45.

Under et Flyverangreb paa Neksø Havn fik I. Forruffet, Styrehuset, Skandækket, Skanseklædningen, Storsejlet og Rigningen beskadiget.

**158.** Ff. **Inga** af Svaneke, 16 Reg. T. Br. Paa Fiskeri.

a) Havareret ved Flyverangreb d.  $\frac{12}{4}$  45 i Østersøen.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat.  $\frac{28}{4}$  45.

Kl. ca. 11<sup>30</sup>, da I. befandt sig ca. 30 Sm. Ø. for Svaneke, blev Fartøjet beskydt af 2 Flyvemaskiner. Ved Beskydningen fik I. 3 Planker i Boven samt Storsejlet og Styrehuset gennemhullet af Kugler.

b) Havareret ved Flyverangreb d.  $\frac{7}{5}$  og  $\frac{8}{5}$  45 i Neksø.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat.  $\frac{7}{6}$  45.

Under et Flyverangreb paa Neksø Havn fik I. Rigning, Lønning, Skanseklædning og Kahyt beskadiget.

**159.** Ff. **Inga** af Grenaa, 15 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Aalborg Bugt til København med Fisk.

Kollideret d.  $\frac{7}{8}$  45 i Sundet.

Søforklaring og Søforhør i Grenaa d.  $\frac{28}{8}$  45.

Kl. ca. 2<sup>30</sup>, da I. i klart Vejr befandt sig ud for Ellekilde Hage, saas 4 Streger om Bb. et Skib, der viste sig at være Ff. »Ketty« af Frederiksværk, tilsyneladende uden Lanterner. Roret blev straks lagt haardt Stb., men umiddelbart efter tørnede K. med Stævnen imod I.s Bb.s Bov.

Af den af K.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at da dette Skib Kl. ca. 3<sup>00</sup> for Sejl alene under en flov SØ.-lig Brise befandt sig ved Gennemsejlingsaabningen i Netspærringen ved Ellekilde Hage, saas forude i ca. 10 m Afstand et Skib. — I. — der paa Stævnen førte en klar Lanterne, og umiddelbart efter tørnede I. mod K.s Stævn. Ved Kollisionen fik K. Stævnen sprængt, og Fartøjet blev læk, medens I. fik Skandæk, Svineryg og Lønning knust.

Anm. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes, at der om Bord i de to Fartøjer ikke er blevet holdt behørigt Udkig.

**160.** M/Jt. **Inger** af Fejø, 26 Reg. T. Br. Bygget 1894 af Eg og Fyr.

Grundstødt d.  $\frac{4}{1}$  45 i Smaalandsfarvandet.

Strandingsindberetning dat.  $\frac{9}{1}$  45. Søforklaring og Søforhør i Maribo d.  $\frac{21}{2}$  45.

Kl. ca. 2<sup>00</sup>, da I. under en S.-lig Storm laa opankret for 50 Fv. Kæde S. for Vejrø ca. 500 m fra Land, begyndte Skibet at drive med Ankeret. Endnu et Anker blev sat ud, men I. vedblev at drive og tog Kl. 2<sup>30</sup> Grunden paa Vallegrund og blev staaende. D.  $\frac{5}{1}$  kom Skibet flot ved fremmed Hjælp. Ved Grundstødningen blev Skibet læk.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Vejrforholdene.

**161.** Ff. **Inger** af København, 4 Reg. T. Br.

Forlist d.  $\frac{10}{5}$  45 ved Bornholms V.-Kyst.

Indberetning fra Ejeren dat.  $\frac{22}{9}$  45.

I., der var blevet stjaalet af tyske Flygtninge, forliste d.  $\frac{10}{5}$  paa Klipperne ud for Hasle.

**162.** M/Sk. **Inger** af Nykøbing M., 71 Reg. T. Br. Bygget 1899 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Saks-købing til København med Tørv.

Grundstødt d.  $\frac{19}{7}$  45 ved Lollands N.-Kyst.

Strandingsindberetning dat.  $\frac{20}{7}$  45. Søforhør i København d.  $\frac{3}{12}$  45.

Kl. ca. 9<sup>00</sup>, da I. under en flov SSV.-lig Brise var ved at lette fra en Ankerplads S. for Femø, blev Indhivningen af Ankerkæden stoppet, da der manglede nogle faa Favne, idet Motoren ikke arbejdede tilfredsstillende. Under Arbejdet med at reparere Motoren, drev Skibet for Ankeret og tog Grunden paa Femø Sletterev og blev staaende. D.  $\frac{23}{7}$  Kl. ca. 16<sup>30</sup> kom I. flot ved egen Hjælp uden at have taget Skade ved Grundstødningen.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes, at Føreren ikke har forvissat sig om, at der var tilstrækkelig Ankerkæde ude til at holde Skibet.

**163.** Ff. **Inger Marie** af Vesterø, 13 Reg. T. Br. Bygget 1907.

Minespræng og forlist d.  $\frac{1}{12}$  45 ved Læsø; 3 Omkomne.

Søforklaring i Frederikshavn d.  $\frac{19}{1}$  og  $\frac{26}{1}$  46.

Om Aftenen, da I. M. sammen med flere Kuttere befandt sig i 7<sup>1/2</sup> Fod Vand i Nærheden af Knuderne N. for Vesterø Havn for at assistere et grundstødt Skib, indtraf en voldsom Eksplosion, hvorved I. M. sprængtes fuldstændigt og Besætningen omkom.

Anm. De omkomne var: Skipper Chr. L. Christensen samt Fiskerne Søren Bredgaard og Niels Laurits Pedersen, alle af Læsø.

**164.** S/S **Inger Toft** af København, 2189 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal. Paa Rejse fra Reykjavik til Loch Ewe med Levertran.

Forlist efter Torpedering d.  $\frac{16}{3}$  45 i Atlanterhavet.

Søforklaring i Newcastle on Tyne d.  $\frac{12}{4}$  45. Søforhør i København d.  $\frac{15}{11}$  45. Forlisansmeldelse dat. København d.  $\frac{21}{12}$  45.

Kl. 9<sup>20</sup>, da I. T., der sejlede i Konvoj, befandt sig 4 Sm. V.  $\frac{3}{4}$  N. af Ness Point, blev Skibet ramt af

en Torpedo om Bb. i Agterskibet og sank hurtigt. Hele Besætningen blev reddet af et engelsk Ledsagerskib.

Anm. Aarsagen til Forliset fremgaar af det ovenfor anførte.

**165.** M/Gl. **Irmgard** af Graasten, 124 Reg. T. Br. Bygget 1943 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Aabenraa til Gävle med gl. Jern.

Rørt Grunden d.  $\frac{2}{12}$  45 ved Sveriges Ø.-Kyst.

Søforhør i København d.  $\frac{12}{1}$  46.

Kl. ca. 23<sup>00</sup>, da I. ændrede Kurs ved Valøernes Fyr, mistede Skibet Styret og tog Grunden uden at blive staaende. Ved Grundstødningen fik I. Yderstævnen beskadiget.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

**166.** S/S **Jakob Mærsk** af Aalborg, 2245 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal. Paa Rejse fra Casablanca til Fredericia med Fosfat.

Havareret d.  $\frac{13}{12}$  45 i Nordsøen.

Søforhør i Fredericia d.  $\frac{18}{12}$  45.

Kl. 20<sup>20</sup>, da J. M. under en haard Storm med orkanagtige Byger befandt sig ca. 12 Sm. N. for Ameland, slog en Braadsø ind over Forskibet, knuste Dækslerne paa Forkant af 2-Lugen og rev Presenningen op, hvorved Vand trængte ned i Lastrummet. Endvidere løftedes 2-Bommen ud af sit Leje og brækkede ved at slaa imod Rigningen, og en Del af det opstaaende beskadigedes.

Anm. Aarsagen til Havariet fremgaar af det ovenfor anførte.

**167.** M/Jt. **Jan** af Aarhus, 100 Reg. T. Br. Bygget 1914 af Staal. Paa Rejse fra København til Mov Bro i Ballast.

En Mand faldet over Bord og druknet d.  $\frac{28}{5}$  45 i Kattegat

Søforhør i Grenaa d.  $\frac{28}{5}$  45.

Kl. 2<sup>15</sup>, da J. under en let SØ.-lig Brise for Sejl og Motor befandt sig ca. 2 Sm. ØNØ. af Fornæs Fyr, ændredes Kursen ved Stagvending fra VNV. til NNV. Ca. 5 Minutter efter Stagvendingen savnedes Bedstemanden, Viggø Hinrich Svendsen af Ebeltoft, der havde passet Storskødet. Motoren blev straks stoppet og en Eftersøgning iværksat. Kl. 4<sup>30</sup> opgaves Eftersøgningen, hvorefter Skibet sejlede ind til Grenaa Havn.

**168.** M/Sk. **Janne Olsen** af København, 98 Reg. T. Br. Bygget 1918 af Eg. Paa Rejse fra Randers til Drøbak med Sand.

Forlist d.  $\frac{10}{10}$  45 ved Sveriges V.-Kyst, 1 Mand omkommet.

Søforhør i København d.  $\frac{19}{10}$  45. Forlisanmeldelse dat.  $\frac{29}{12}$  45.

Kl. 4<sup>30</sup> passeredes Halø Fyr i ca. 1 Sm.s Afstand. Vejret var diset, og det blæste en haard V.-lig Kuling. Der styredes NNV. og alle Forsøg paa at sejle Skibet længere til Søs var forgæves. Kl. ca. 6<sup>45</sup>, da J. O. befandt sig i Nærheden af Väderøerne, observeredes Skær forude, og umiddelbart elter tog Skibet Grunden paa Skæret Brudbotten og huggede haardt i Grunden ca. 5 Minutter, hvorefter Skibet igen kom flot. Det forsøgtes at sætte Redningsbaaden ud, men den havarerede stærkt ved at slaa mod Skibssiden. Kl. ca. 7<sup>10</sup> krængede J. O. haardt over til Bb. og sank paa 58°32' N. Brd. 11°14' Ø.Lgd. Føreren, Skibsfører Carl Frederik Lund af København gik ned med Skibet, medens den øvrige Besætning efter ca. 1 $\frac{1}{2}$  Times Ophold i Vandet blev bjærget af nogle Fiskefartøjer.

Anm. Ministeriet maa antage, at Forliset skyldes Vejrforholdene.

**169.** M/S **Japos** af København, 480 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal.

Sænket d.  $\frac{20}{4}$  45 i København.

Søforhør i København d.  $\frac{23}{4}$  45.

Kl. ca. 14<sup>05</sup>, da J. laa fortøjet ved Wilders Plads, kom 7 bevæbnede Personer om Bord og beordrede Mandskabet fra Borde. Umiddelbart efter blev J. af Bugserbaaden »Øst« bugseret ud i Havneløbet, hvorefter der indtraf 3 Eksplosioner og Skibet sank.

Anm. Ministeriet maa antage, at Sænkningen skyldes Sabotage.

**170.** Ft. **Jean Sømand** af Skagen, 32 Reg. T. Br. Bygget 1944 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Fiskeplads i Nordsøen til Thyborøn med Fiskefangst.

En Mand slaaet over Bord og druknet d.  $\frac{10}{10}$  45 i Nordsøen.

Søforklaring i Skagen d.  $\frac{11}{4}$  46.

Kl. ca. 4<sup>10</sup>, da J. S. under en jævn N.-lig Brise med urolig Sø befandt sig ca. 60 Sm. V.t.S. for Thyborøn, saas Kokken — Arnold Bach Larsen af Pandrup — der var paa Vej forefter i Stb.s Side og befandt sig omtrent midtskibs, pludselig dreje sig rundt og falde baglæns ud over Rælingen. Skibet blev straks vendt, men der saas eller hørtes intet til den overbordfaldne, og efter ca. 1 Times Eftersøgning fortsattes Rejsen.

Anm. Ministeriet maa antage, at den overbordfaldne, der tidligere paa Rejsen har haft et Besvimelsesanfald, er blevet ramt af et Ildebefindende.

**171.** M/Gl. **Jens Juhl** af Nykøbing M., 100 Reg. T. Br. Bygget 1940 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra København til Nykøbing M. med Stykgods.

Kollideret d.  $\frac{23}{3}$  45 i Limfjorden.

Søforklaring og Søforhør i Aalborg d.  $\frac{23}{3}$  45.

Se Nr. 138.

**172.** Ff. **Joan Ingolf** af Lemvig, 33 Reg. T. Br. Bygget ca. 1899 af Eg.

Brand om Bord d.  $\frac{1}{12}$  45 i Lemvig.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat.  $5/_{12}$  45. Søforhør i Lemvig d.  $13/_{3}$  46.

Kl. ca. 18<sup>30</sup>, medens J. I. laa forføjet i Lemvig Havn, blev der fyret paa Ovnen i Lukafet. Besætningen forlod derefter Skibet, og Kl. ca. 19<sup>20</sup> opdagedes det, at der var Ild i Lukafet. Brandvæsenet blev tilkaldt, og Kl. ca. 22<sup>00</sup> var Branden slukket. Ved Branden blev Dæksbjælkerne og Hoveddækket stærkt beskadiget.

Anm. Ministeriet maa antage, at Branden skyldes, at Ovnens nederste Laage var utæt i Forbindelse med den Omstændighed, at Dørken paa Grund af Reparation af Lukafet var fyldt med Høvlspaaner.

**173.** M/Gl. **Johanne** af Rønne, 79 Reg. T. Br. Bygget 1913 af Eg. Paa Rejse fra Mariager til Bornholm med Cement.

Beskadiget den  $25-27/_{1}$  45 i Grenaa Havn.

Søforklaring i Grenaa d.  $30/_{1}$  45.

D.  $25/_{1}$  Kl. ca. 3<sup>00</sup>, medens »Johanne« med M/Sk. »Jylland« af Middelfart liggende forføjet langs Siden under en frisk Ø.-lig Kuling med nogen Dønning staaende ind i Havnen laa forføjet ved Kaj, sprængtes »Jylland«s Agterforføjning, hvorved dette Skib tornede haardt mod »Johanne«. Efter at en anden Trosse var sat ind, kunde »Jylland« atter lægges paa Plads. De 2 Skibe arbejdede noget mod hinanden, og den  $27/_{1}$  Kl. ca. 5<sup>00</sup> sprængtes »Johanne«s Forføjninger, men ved at starte Motoren kunde Skibene dog snart bringes langs Kaj igen. Ved saaledes at have det andet Skib liggende og hugge mod sin Stb.s Side i flere Dage. fik »Johanne« 2 Lonningstøtter knækket og Skandækket beskadiget, ligesom Skibet sprang læk.

Af den af »Jylland«s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at dette Skib i Dagene d.  $25-27/_{1}$  under en frisk Ø.-lig Kuling med Dønning staaende ind i Havnen laa paa Siden af M/Gl. »Johanne« af Rønne. Skibene huggede ret haardt mod hinanden, og 3 Fendere var hængt i mellem dem. D.  $25/_{1}$  Kl. ca. 3<sup>00</sup> sprængtes »Jylland«s Agtertrosse, og den  $27/_{1}$  Kl. ca. 5<sup>00</sup> sprængtes »Johanne«s Agterforføjning, og selv om Skibene hurtigt blev forføjet igen, opstod ved disse Lejligheder nogle Skader paa »Johanne«.

Anm. Ministeriet maa antage, at Havarierne skyldes Vejrforholdene i Forbindelse med utilstrækkelig Affendring af Skibene.

**174.** Ff. **Johanne** af Sønderborg, 14 Reg. T. Br.

Paasejlet d.  $2/_{3}$  45 i Sønderborg Havn.

Søforklaring i Sønderborg d.  $24/_{4}$  45.

Kl. ca. 10<sup>00</sup>, da J. laa forføjet langs Kaj i Sønderborg Havn, blev Fartøjet paasejlet og en Del beskadiget af det tyske Marinefartøj M/S »Rhein«.

Anm. Søforklaring fra R. foreligger ikke.

**175.** 3<sup>m</sup> M/Sk. **Johanne** af Svendborg. 295 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Eg, Bøg og Fyr. Paa Rejse til København.

Kollideret d.  $9/_{4}$  45 i Kattegat.

Søforhør i København d.  $12/_{4}$  45.

Kl. 22<sup>30</sup>, da J. befandt sig ca.  $1\frac{1}{2}$  Sm. SSV. for Leveret Lystønde styrende retv. N. 26° Ø., saas et Skib uden Lanterner lidt foran for tværs om Stb. med Kurs imod J. Umiddelbart efter tændtes om Bord i det andet Skib 2 grønne og 1 klar Lanterne, og da Afstanden mellem Skibene kun var ca. 100 m, saaledes at der var Fare for et Sammenstød, blev Roret om Bord i J. straks lagt haardt Bb., hvilket tilkendegaves ved 2 korte Toner med Luftfløjten. Kort efter blev J.s Motor kastet Fuld Kraft Bak; men umiddelbart efter tørnede J. med Sprydet imod det andet Skibs Bb.s Side midtskibs. Ved Kollisionen fik J. Sprydet brækket og Stb.s Ankerklyds sprængt, og 2 Planker i Boven blev trykket ind. Det andet Skib, der mentes at være en tysk Ministryger, gav sig ikke til Kende.

**176.** 3<sup>m</sup> M/Sk. **John** af Rønne, 97 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Aalborg til København med Rug.

Grundstødt d.  $29/_{11}$  45 i Limfjorden.

Søforhør i København d.  $5/_{12}$  45.

Kl. ca. 0<sup>00</sup>, da J. under en haard VNV.-lig Kuling og Ø.-gaaende Strøm befandt sig i Egensekloster Skov Ledefyrline, blev det regntykt, hvorved Ledefyrene tabtes af Syne. Motoren blev straks stoppet og Ankeret gjort klart. Kl. 0<sup>15</sup> blev Ankeret stukket i Bund, og samtidig tog Skibet Grunden paa N.-Siden af Løbet NNV. for Mou Bro og blev staaende. J. kom samme Dag flot ved fremmed Hjælp, tilsyneladende uden at have taget Skade.

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

**177.** S/S **Juliane** af Nordby, 1293 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal.

a) Kollideret d.  $10/_{2}$  45 i Københavns Havn.

Søforhør i København d.  $15/_{2}$  45.

Kl. ca. 12<sup>40</sup> afgik J., der havde Lods om Bord og laa med Stb.s Side til Kajen, fra Larsens Plads, assisteret af en Slæbebaad agter. Efter at J. under Fart agterover var trukket vel klar af Kajen, blev Maskinen, der gik Langsomt Frem, stoppet, og Slæbebaaden blev beordret til at trække J.s Agterende Stb. over. Under denne Manøvre nærmede J. sig et ved Sdr. Toldbod liggende Skib — S/S »Sigfried« af Stettin — og da der syntes Fare for en Kollision, blev J.s Maskine beordret Langsomt Frem og straks efter Fuld Kraft Frem, samtidig med at Stb.s Anker blev stukket i Bund; men umiddelbart efter tørnede J. med Stb.s Laaring imod S.s Side midtskibs. Ved Kollisionen fik J. en Plade trykket ind, og S. fik en Plade lettere beskadiget.

Anm. Søforklaring fra S. foreligger ikke.

b) Paa Rejse fra København til Svendborg i Ballast.

Mistet Skruen d.  $18/_{2}$  45 i Storebælt.

Søforklaring og Søforhør i Svendborg d.  $28\frac{1}{2}$  45.

Kl. ca. 23<sup>05</sup> passerede J. under en frisk S.-lig Brise med klart Vejr Røsnæs Puller Vinkelfyr paa S.-lig Kurs i gisset Afstand 1,5 Sm. Herfra fortsattes i Tvangsruten S.-efter. Kl. ca. 23<sup>34</sup> observerede Udkigsmanden paa Bakken en langagtig, bøjlignende Genstand lige ved Stb.s Bov og varskoede straks mundtlig den vagthavende Styrmand paa Broen, der imidlertid intet hørte. Kl. ca. 23<sup>35</sup> mærkedes et voldsomt Stød i Maskinen, der derefter tog Rovs. Maskinen blev straks stoppet, og en Undersøgelse viste, at J. havde mistet Skruen, hvorfor Skibet straks blev opankret.

Anm. Ministeriet maa antage, at Skruen har tørnet en drivende Genstand.

**178.** S/S **Julius Thomsen** af København, 1151 Reg. T. Br. Bygget 1927 af Staal. Paa Rejse fra Frederikshaab til Godthaab.

En Mand faldet over Bord og druknet d.  $3\frac{1}{2}$  45 i Davis Strædet.

Søforhør i København d.  $21\frac{1}{3}$  46.

D.  $4\frac{1}{2}$  Kl. ca. 2<sup>00</sup> var Tømmermand Martin Klausen Simonsen, der ikke gjorde Tjeneste paa Grund af Sygdom, ikke at finde paa sit Kammer. En Eftersøgning over hele Skibet var forgæves, hvorfor det formodes, at den paagældende er faldet over Bord og druknet.

**179.** Ff. **Jutlandia** af Anholt, 20 Reg. T. Br.

Forlist efter Eksplosion d.  $14\frac{1}{6}$  45 i Kattegat; 6 Omkomne.

Søforhør i Grenaa d.  $4\frac{1}{7}$  45.

Kl. ca. 6<sup>10</sup>, da J., der bugserede en havareret Kutter, befandt sig ca.  $1\frac{1}{2}$  Sm. S. for Sønderbjerg paa Anholt, indtraf en voldsom Eksplosion, hvorefter J. straks sank. Ingen af de ombordværende blev reddet.

Anm. 1. De omkomne var: Fiskeskipper Karl Larsen samt Fiskerne Viggo Larsen, Alfred Frederiksen, Egon Christensen, Kurt Rasmussen og Svend Svendsen, alle fra Anholt.

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

**180.** Ff. **Jutlandia** af Sønderborg. Paa Fiskeri i Lillebælt.

Forlist efter Eksplosion d.  $31\frac{1}{2}$  45 i Lillebælt.

Søforhør i Sønderborg d.  $24\frac{1}{8}$  45.

Kl. ca. 15<sup>00</sup>, da J. befandt sig ca.  $1\frac{1}{2}$  Sm. NNØ. for Brandsø, mærkedes Hold i Trawlet, hvorved Bundlinen blev revet over. Der blev taget Tørn til Spillet med Bundlinen, og for ikke at komme hen over Holdet, sattes Skruen til. I samme Øjeblik skete en Eksplosion mindre end 20 m agten for Fartøjet, der straks begyndte at synke. Alle ombordværende sprang over Bord og blev ca. 15 Minutter senere bjærgtet af en tililende Fiskekutter.

Anm. Ministeriet maa antage, at Eksplosionen skyldes Krigsaarsager.

**181.** M/Sk. **Jylland** af Middelfart, 100 Reg. T. Br. Bygget 1914 af Eg.

Fortøjningerne sprængt d.  $25\text{--}27\frac{1}{1}$  46 i Grenaa; kollideret.

Søforklaring i Grenaa d.  $30\frac{1}{1}$  45.

Se Nr. 173.

**182.** Ff. **Jylland** af Strandby, 19 Reg. T. Br. Bygget 1917.

Søforklaring i Frederikshavn d.  $24\frac{1}{10}$  45.

D.  $17\frac{1}{9}$  Kl. 22<sup>00</sup> opankredes J. ca. 5 Sm. N.t.Ø. for Østre Flak Fyrskib. En tændt Lanterne blev anbragt i Styrehuset, hvorefter hele Besætningen gik til Køjs. Kl. 1<sup>10</sup> mærkedes et Stød i Skibet, og det viste sig at J. var blevet paasejlet af 3<sup>m</sup> M/Sk. »Sine« af Marstal. Ved Paasejlingen fik J. 5—6 Støtter om Stb. og Bb. knækket samt Hækken knust.

Af den af S.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at Kl. 1<sup>10</sup>, da S. havde passeret Læsø Rende Fyrskib, saas et mørkt Punkt forude. Roret blev straks lagt Bb., og der slækkedes paa Motoren, men umiddelbart efter tørnede S.s Stb. Bov mod J., hvorved S. fik nogle Skanseklædningsbrædder trykket ind samt Kranbjælken revet løs.

Anm. 1. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes, dels at J. ikke var forsynet med behørig Ankerlanterne, dels at der om Bord i J. ikke blev holdt effektiv Vagt.

Anm. 2. Føreren af og Vagtsmanden om Bord i J. har d.  $4\frac{1}{2}$  47 ved Sørøtten i Frederikshavn vedtaget Bøder tilfaldende Statskassen af henholdsvis 150 Kr. og 100 Kr.

**183.** Ff. **Jylland** af Frederikshavn, 6 Reg. T. Br. Bygget af Eg.

Minesprængt og forlist d.  $19\frac{1}{11}$  45 i Kattegat.

Søforklaring i Frederikshavn d.  $8\frac{1}{12}$  45.

Kl. ca. 13<sup>00</sup>, da J. under Fiskeri med Snurrevod befandt sig 10 Sm. SØ.t.S. for Frederikshavn, fik Vodtovet Hold i en Genstand paa Havbunden, og i samme Øjeblik indtraf en kraftig Eksplosion. I Løbet af ca. 1 Min. sank J. paa  $10\frac{1}{2}$  Fv. Vand. Besætningen — 2 Mand — blev reddet af et Fiskefartøj, der befandt sig i Nærheden.

**184.** Ff. **Jytte** af Rønne, 6 Reg. T. Br. Bygget 1918 af Eg. Paa Rejse fra Fiskeplads i Østersøen til Rønne.

Grundstødt d.  $19\frac{1}{3}$  45 ved Bornholms V.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Rønne d.  $21\frac{1}{4}$  45.

Kl. ca. 17<sup>00</sup> i stille Vejr med tæt Taage afsejlede J. fra en Fiskeplads ca. 16 Sm. misv. SSØ. for Rønne Havn. Herfra styredes misv. NNV. Kl. ca. 20<sup>15</sup> blev Farten nedsat. Da der ikke hørtes Taagesignaler fra Land, gjordes klar til at lodde, men forinden Lodskud blev taget, tog Fartøjet — Kl. ca. 20<sup>30</sup> — Grunden

med Forenden og blev staaende paa Kysten indenfor Hadderevet ca. 0,5 Sm. S. for Rønne Havn. Kl. ca. 20<sup>45</sup> blev Besætningen bjærget af en Robaad. J. er senere blevet Vrag.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Taage og Strømsætning i Forbindelse med den Omstændighed, at Loddet ikke blev benyttet som Kontrol for Bestikket.

**185.** M/Gl. **Jørgen Ole** af Frederikshavn, 39 Reg. T. Br. Bygget 1944 af Eg. Paa Rejse fra Frederikshavn til Oslo med Røde Kors Gavepakker.

Grundstødt d. 29/7 45 i Oslofjorden.

Søforhør i Frederikshavn d. 8/12 45.

Kl. 16<sup>00</sup>, da J. O. var under Indsejling til Oslo, grundstødte Skibet i klart Vejr paa et Skær. Kl. ca. 16<sup>30</sup> kom J. O. flot ved fremmed Hjælp uden at have taget nævneværdig Skade ved Grundstødningen.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes, at der ved Navigeringen er benyttet et forældet Kort.

**186.** M/Gl. **Kalifen** af Masnedsund, 44 Reg. T. Br. Bygget 1882 af Eg. Paa Rejse fra Frederiksværk til Middelfart med Stangjern.

Borteblevet i Marts 1945; 3 Omkomne.

Søforklaring og Søforhør i Vordingborg d. 15/5 45. Forlisanmeldelse dat. Masnedsund d. 29/5 45.

D. 10/3 afgik K. fra Hundested. D. 11/3 Kl. 6<sup>30</sup> fandtes K.s Jolle drivende 300—500 m fra Stranden N. for Overby Lyng, og ca. 14 Dage senere fandtes paa Stranden et Medlemskort, lydende paa Skibsfører Ralf Erik Hansen, som førte K. Da der siden intet er hørt eller set til Skibet, maa det antages at være forlist.

Anm. 1. De omkomne var: Sætteskipper Ralf Erik Hansen af Masnedsund, Bedstemand Ole Gant af Liseleje og Skibsdreng Arne Rasmussen af Asserbo.

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

**187.** M/Gl. **Kama** af Svendborg, 99 Reg. T. Br. Bygget 1935 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Kristinehamn til Aarhus med Træ.

Tørnet Kaj d. 15/11 45 i Götakanalen.

Søforklaring og Søforhør i Svendborg d. 1/12 45.

Kl. ca. 7<sup>40</sup>, da K. under en jævn NØ.-lig Brise med stærk medgaaende Strøm var under Udsejling fra Bjergkanalen ved Stallbacka, hvor Kanalen og Elven løber sammen, mistede Skibet Styret, og Forskibet blev af Strømmen ført hurtigt Bb. over. Motoren blev straks kastet Fuld Kraft Bak, men kort efter tørnede K. med Stævnen haardt imod Stenkajen, hvorved 2 Planker i Stb.s Bov brækkede og flere beskadigedes.

Anm. Aarsagen til Havariet fremgaar af det ovenfor anførte.

**188.** M/Sk. **Karen** af Marstal, 99 Reg. T. Br. Bygget 1896 af Eg. Paa Rejse fra Horsens til Skelskør med Brunkul.

Grundstødt d. 3/3 45 ved Sjællands V.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Skelskør d. 9/3 45.

Kl. ca. 16<sup>30</sup>, da K., der havde Lods om Bord, under en V.-lig Storm befandt sig i Skelskør Fjord, tog Lodsens fejl af en Stage og en Prik, hvorefter Skibet tog Grunden og blev staaende. Den 5/3 Kl. ca. 7<sup>00</sup> kom Skibet flot ved fremmed Hjælp, efter at en Del af Ladningen var lægtret.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Vejrforholdene.

**189.** M/Sk. **Karla** af Horsens, 64 Reg. T. Br. Bygget 1903 af Eg. Paa Rejse fra Nykøbing F. til Aarhus med Hvede og Rug.

Grundstødt d. 21/5 45 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Søforhør i Aarhus d. 25/5 45.

Kl. ca. 1<sup>00</sup> passerede K., der sejlede for Sejl alene, under en ØSØ.-lig Brise i klart Vejr med haard N.-gaaende Strøm, Tunø Røn Fyr paa N.-lig Kurs i Tvangsruten. Herfra styredes misv. N. ca. 1 Sm., hvorefter Kursen blev ændret til misv. NV.t.N. 3/4 N. Kl. ca. 2<sup>45</sup> var K. kommet ind i Tunø Fyrs røde Vinkel, og Føreren gik under Dæk. Kl. ca. 3<sup>05</sup> tog Skibet med ringe Fart Grunden med Agterenden paa Mejlgrund og blev staaende. Motoren blev startet, og det forsøgtes ved Manøvrer med Skrue og Sejl at faa Skibet flot, hvilket dog ikke lykkedes, hvorefter Bb.s Anker blev stukket i Bund. Opfriskende Vind og SØ fik K. til at hugge i Grunden, og Strømmen bragte Skibet til at skære ud, saa det kom til at staa oven paa Ankeret, hvorved Skibsbunden blev læk. Da K. efterhaanden blev vandfyldt, gik Besætningen Kl. ca. 7<sup>30</sup> i Jollen og roede ind til Sletterhage. D. 22/5 Kl. ca. 22<sup>00</sup> kom K. flot ved fremmed Hjælp.

Anm. 1. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes, at Ungmanden, der efter Kl. 2<sup>45</sup> var alene paa Dækket, har styret en forkert Kurs.

Anm. 2. Føreren af K. har d. 21/12 45 ved Sørensen i Aarhus vedtaget en Statskassen tilfaldende Bøde af 50 Kr. for Overtrædelse af Sølovens § 293.

**190.** Ft. **Karla Marie** af Kerteminde, 35 Reg. T. Br. Bygget 1885 af Eg. Paa Rejse fra Helsingør til Hals.

Sprunget læk d. 24/8 45 i Kattegat.

Søforklaring i Grenaa d. 4/9 45.

Kl. 5<sup>00</sup> afsejlede K. M. under en SV.-lig Kuling fra Helsingør. Vinden friskede, og Kl. 15<sup>00</sup> kunde der ikke holdes Kurs mere. Skruen blev slaaet fra, og Forsejlet blev bjærget. Herunder tog Motoren Røvs, hvorfor Skruen paany blev slaaet til, men kort efter gik Motoren i Staa, og der fortsattes for Sejl alene.

Trods Pumpning steg Vandet stadig i Skibet, der ved Ankomsten til Anholt Havn 5 Kvarter senere maatte sættes paa Grund i Havnen.

Anm. Ministeriet maa antage, at Skibet er blevet rystet læk, da Motoren tog Røvs.

**191.** M/Gl. **Kastor** af Kalundborg, 59 Reg. T. Br. Bygget 1896/1940 af Eg.

Paasejlet d.  $19/5$  45 i Aarhus Havn.

Søforhør i Aarhus d.  $9/6$  45.

Medens K. laa fortøjet ved Kaj 106 i Aarhus Havn, vilde et mindre tysk Marinefartøj bakke ind i Slippen Bassin for at gaa til Kaj agten for K. Under disse Manøvrer tørnede Marinefartøjet med Stævnen mod K.s Redningsbaad, der hang under Davider agter. Ved Paasejlingen blev Redningsbaaden noget beskadiget.

Anm. Søforklaring fra Marinefartøjet foreligger ikke.

**192.** Ff. **Kedron** af Nekso, 10 Reg. T. Br.

Beskadiget ved Flyverangreb d.  $8/5$  45 i Nekso Havn.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat.  $30/5$  45.

Medens K. laa fortøjet i Nekso Havn, blev Havnen angrebet af russiske Flyvemaskiner, der nedkastede Bomber. Herunder fik K. Styrehuset, Forruffet og Mesanmasten beskadiget.

**193.** M/Jt. **Kemes** af Randers, 62 Reg. T. Br. Bygget 1911 af Eg og Elm. Paa Rejse fra Frederiksværk til Odense med Stangjern.

Sprunget læk d.  $22/8$  45 i Kattedgat.

Søforklaring i Grenaa d.  $27/8$  45.

D.  $21/8$  Kl. 11<sup>30</sup> afsejlede K. fra Frederiksværk. D.  $22/8$  Kl. 10<sup>00</sup> opdagedes der Vand i Lasten. Ved Hjælp af Dækpumpen holdtes K. flydende til Odense.

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

**194.** Ff. **Ketty** af Frederiksværk, 12 Reg. T. Br. Bygget af Træ. Paa Rejse fra København til Roskilde Fjord.

Kollideret d.  $7/8$  45 i Sundet.

Søforklaring og Søforhør i Helsingø d.  $13/8$  45.

Se Nr. 159

**195.** Ff. **Kirsten** af Lemvig, 13 Reg. T. Br. Bygget 1925 af Fyr og Eg.

Sunket i Lemvig Havn d.  $2/3$  45.

Søforklaring i Lemvig d.  $8/3$  45.

Kl. ca. 2<sup>00</sup> sprængte K. under orkanagtig NV.-lig Storm sine Fortøjninger og drev ned paa en tysk Ministryger. Inden Motoren kunde startes, drev K. derefter videre mod Ø. i Havnen til Hjørnet mellem Hovedkaj og Tværkaj, hvorfra det ikke var muligt at faa Fartøjet fjernet. Kl. ca. 6<sup>30</sup> sank K., der var blevet læk og ikke kunde pumpes læns. Fartøjet er senere blevet hævet.

Anm. Ministeriet maa antage, at Havariet skyldes Vejrforholdene.

**196.** M/Gl. **Kirsten** af Nysted, 74 Reg. T. Br. Bygget 1907 af Staal. Paa Rejse fra Aarhus til København med Stykgods.

Grundstødt d.  $29/3$  45 ved Samsø's Ø.-Kyst.

Søforhør i København d.  $5/4$  45.

Kl. ca. 10<sup>45</sup>, da K. i diset Vejr med NV.-gaaende Strøm paa SSØ.-lig Kurs lige havde passeret tæt om den hvide To-Kost i Lindholm Dyb, blev det tæt Taage. Med Motoren gaaende Langsomt Frem og under hyppig Brug af Loddet styredes V.-over for at søge Ankerplads, men Kl. ca. 11<sup>00</sup> tog Skibet Grunden med Forenden og blev staaende paa 0,6 m-Pullen paa Lindholm Flak. Kl. ca. 18<sup>15</sup>, efter at en Del af Dækslasten var kastet over Bord, kom K. flot ved egen Hjælp, tilsyneladende uden at have lidt nogen Skade.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Taage og Strømsætning.

**197.** S/S **Kjøbenhavn** af Aalborg, 1668 Reg. T. Br. Bygget 1918 af Staal.

Havareret ved Eksplosion d.  $11/4$  45 i Københavns Havn.

Søforhør i København d.  $17/4$  45.

Kl. ca. 17<sup>15</sup>, medens K. laa fortøjet ved Islands Plads, trængte 4 bevæbnede Mænd om Bord og beordrede Vagtmandskabet i Land, hvorefter de anbragte en Bombe i Agterlasten og en anden i Maskinrummet. Kl. 17<sup>45</sup> og 7<sup>55</sup> eksploderede Bomberne, hvorefter Vandet strømmede ind i Maskinrummet og Agterskibet, der sank i Løbet af ca. 20 Minutter og blev staaende paa Bunden med ca. 20° Bb.s Slagside og med Hoveddækket agter lidt over Vandet.

Anm. Aarsagen til Havariet fremgaar af det ovenfor anførte.

**198.** M/Sk. **Klara Marie** af Rønne, 34 Reg. T. Br. Bygget 1884 af Eg og Fyr.

Havareret ved Flyverangreb d.  $8/5$  45 i Nekso Havn.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat.  $20/11$  45.

Da K. M. laa fortøjet i Nekso Havn, blev Havnen angrebet af Flyvemaskiner, hvorunder Skibet fik begge Skibssider samt Dækket stærkt beskadiget.

**199.** S/S **Knud** af Aalborg, 1944 Reg. T. Br. Bygget 1900 af Staal. Paa Rejse fra Dunston til København.

Tørnet Molehoved d.  $23/12$  45 i København.

Søforhør i København d.  $29/12$  45.

Kl. ca.  $18^{30}$ , da K. under ØSØ.-lig Kuling og haard N.-gaaende Strøm med langsom Fart nærmede sig Indsejlingen mellem Molerne ved Kronløbet, mistede Skibet Styret og drejede S.-over. Kl.  $18^{36}$  blev Maskinen beordret Fuld Kraft Frem og Roret lagt haardt Stb.; men da den søndre Mole stadig var paa Stb.s Bov, blev Maskinen Kl.  $18^{38}$  kastet Fuld Kraft Bak. Kl.  $18^{40}$  tørnede K. med Stb.s Bov haardt mod Molehovedet, hvorved der fremkom en Bule med en Sprængning i Skibssiden.

Anm. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes, at den haarde Strømsætning har frataget Skibet Styret.

**200.** M/Sk. **Kodan** af Odense, 76 Reg. T. Br. Bygget 1914 af Eg. Paa Rejse fra Menstad til Hou med Kalksalpeter.

Grundstødt d.  $31/7$  45 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Søforhør i København d.  $14/8$  45.

Kl. ca.  $18^{00}$ , da K. befandt sig i den afmærkede Rende til Hou, mistede Skibet Styret og løb paa Grund ved Badehushage. D.  $1/8$  kom K. flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Lavvande.

**201.** M/Gl. **Kolby** af København, 96 Reg. T. Br. Bygget 1903 af Staal. Paa Rejse fra Horsens til København med Brunkul.

Grundstødt d.  $29/3$  45 ved Samsø Ø.-Kyst.

Søforhør i København d.  $5/4$  45.

Kl.  $5^{30}$  afgik K. i diset Vejr fra Ballen. Strømmen var N.-gaaende, og der styredes NØ.t.Ø. $1/2$ Ø. Kl.  $5^{45}$  blev det tæt Taage, og Farten, der var 6 Knob, reduceredes yderligere. Kl.  $6^{20}$ , da der efter Loggen var udløbet en Distance paa 5 Sm. fra Ballen, gav et Lodskud 17 m Vand, hvilket svarede til Bestikket, men Kl.  $6^{30}$  tog K. Grunden paa Hatter-Rev og blev staaende. D.  $30/3$  Kl.  $1^{15}$  kom K. flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

Anm. 1. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Taage i Forbindelse med den Omstændighed, at Loddet ikke jævnlige blev benyttet.

Anm. 2. Føreren af K., mod hvem der var rejst Tiltale for ved skødesløs Navigering at have foranlediget Grundstødningen, er under  $23/4$  46 ved Sørretten i Kalundborg frifundet for Tiltale.

**202.** Ff. **Kolibri** af Dragør, 14 Reg. T. Br. Bygget 1927 af Eg.

Havareret ved Flyverangreb d.  $8/5$  45 i Neksø Havn.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat.  $7/6$  45.

Ved Flyverangreb paa Havnen fik K. Skibssiden og Dækket stærkt beskadiget og Forruffet samt Styrehuset ødelagt. Endvidere beskadigedes Sejl og Rigning.

**203.** M/Gl. **Komet** af Egersund, 77 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal. Paa Rejse fra Mønsterås til Horsens med Træ.

Grundstødt d.  $16/8$  45 ved Omø.

Strandingsindberetning dat.  $17/8$  45. Søforklaring og Søforhør i Sønderborg d.  $1/11$  45.

Kl. ca.  $0^{15}$  ændrede K. Kursen ind i Agersø Ledefyrilinje. Vejret var stille. Kl. ca.  $0^{30}$  blev Vejret usigtbart og Fyrene forsvandt af Sigte. Der fortsattes paa samme Kurs i ca. 20 Minutter, hvorefter Kursen ændredes V.-over. Ca. 10 Minutter senere tog Skibet Grunden 10 m S. for den røde Et-Kost paa Omø Rev og blev staaende. Kl. ca.  $6^{00}$  kom K. flot ved fremmed Hjælp, tilsyneladende uden at have taget Skade.

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

**204.** 3<sup>m</sup> M/Sk. **Kongebroen** af Middelfart, 99 Reg. T. Br. Bygget 1945.

Kollideret d.  $21/11$  45 i Københavns Havn.

Søforhør i København d.  $23/11$  og  $28/11$  45.

Kl.  $6^{30}$ , da K., der blev bugseret af M/B »Jan«, befandt sig for S.-gaaende ud for Havnegade, blev Skibet overhalet paa Bb.s Side af S/S »Rother« af Goole, der ligeledes var under Bugsering. Da R. var tværs af K., svingede S/S »Teddy« af København, der havde ligget fortøjet ved Havnegade, pludselig ud fra Kajen foran for K. For at undgå en Kollision med T. bakkede J. i Slæberen, hvorved K.s Stævn blev trukket Bb. over, og kort efter tørnede K.s Forgrejere imod R.s Stb.s Laaring.

Af den af R.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at da R., der havde Lods om Bord og blev bugseret, med langsom Fart befandt sig for S.-gaaende ud for Nyhavns Hoved, overhaledes K. i en Afstand af ca. 100 Fod. Da R. var ud for Havnegade, blev Maskinen beordret Bak og, da Farten omtrent var taget af Skibet, stoppet. J. var da tværs af R. Samtidig saas T. staa ud fra Havnegadekajen forude om Stb., og J. bakkede derefter op langs Bb.s Side af K., hvorved K. skar ud til Bb., og et Øjeblik efter skete Kollisionen som ovenfor anført. Ved Kollisionen fik R. Gelænderet brækket, og K. fik Forgrejterne lettere beskadiget.

Anm. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes, at T. har udvist nogen Uforsigtighed ved ikke at forvisse sig om, at Farvandet var frit, forinden Fortøjningerne blev kastet los.

**205.** M/Sk. **Kristian** af Svendborg, 60 Reg. T. Br. Bygget, 1897 af Eg. Paa Rejse fra Gjerrild til Haderslev med Ral.

Grundstødt d.  $29/7$  45 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat.  $31/7$  45. Søforklaring og Søforhør i Ebeltoft d.  $2/8$  45.

Kl. ca. 8<sup>00</sup>, da K. under haard NNV.-lig Storm befandt sig ca. 3 Sm. NØ. for Ljushage, flængedes Stagesjlet, ligesom Stagfokskødet og Skonnertskødet sprængtes. Herved mistede Skibet Styret. Lidt efter havarerede Skruelokblingen. Medens det forsøgte at reparere Koblingen, drev Skibet paa Grund ca. 1/2 Sm. NØ. for Et-Kosten ved Skadegrunden og blev læk ved at hugge i Grunden. D. 30/7 om Aftenen kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper, efter at en Del af Ladningen var kastet over Bord.

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

**206.** M/S **Langeland** af Rudkøbing, 97 Reg. T. Br. Bygget 1900 af Staal. Paa Rejse fra Rudkøbing til København med Stykgods.

Forlist i Oktober 1945 i Østersøen; 5 Omkomne.

Søforhør i København d. 8/11 45.

D. 9/10 Kl. ca. 21<sup>00</sup> afsejlede L. fra Lohals. Kl. 19<sup>00</sup> passerede L. Hellehavn Nakke Fyr. D. 15/10 fandtes ved Falsterbo 10 Jerntromler fra L.s Dækslast. D. 22/10 fandtes Agterenden af en Redningsbaad, der genkendes som hidrørende fra L., ilanddrevet paa Møns S.-kyst. Senere er 2 Redningskranse, mærket »Langeland«, fundet paa Sjællands Ø.-Kyst og Dele af Dækslasten drevet i Land i Skaane. D. 5/11 drev Liget af Føreren i Land ved Trekroner, og d. 7/11 drev Liget af Motorpasseren i Land paa Saltholm. Det maa derfor antages, at Skibet er forlist og Besætningen omkommet. Skibet er sunket paa 55°22'51" N. Brd. 12°37'42" Ø. Lgd.

Anm. 1. De Omkomne var: Skibsfører Gothar Madsen, Bedstemand Willy Chr. Jacobsen, Motorpasser Axel Chr. Jensen samt Matroserne Thomas Olsen og Peter Niels Petersen, alle af Rudkøbing.

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

**207.** Ff. **Laura** af Aarhus, 7 Reg. T. Br. Paa Fiskeri i Aarhus Bugt.

Forlist efter Eksplosion d. 23/1 45 i Aarhus Bugt; 2 Omkomne.

Søforhør i Aarhus d. 17/12 45.

Kl. ca. 14<sup>10</sup>, da L. befandt sig ca. 3 Sm. S. for den røde Kost paa Norsminde Flak, saas fra et andet Fiskefartøj i Nærheden, at L. under Fiskeri havde faaet Hold. Kort efter hørtes et dumpt Drøn, og det opdagedes, at L. var forsvundet. L.s Besætning blev forgæves eftersøgt.

Anm. 1. De Omkomne var: Fiskerne Magnus Charles Iversen af Aarhus og Karl Ingvard Jensen af Glyngøre.

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

**208.** M/Gl. **Leif** af Aarhus, 155 Reg. T. Br. Bygget 1909 af Staal. Paa Rejse fra København til Aalborg i Ballast.

Grundstødt d. 7/12 45 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. 7/12 45.

Kl. ca. 2<sup>00</sup>, da L. befandt sig for indgaaende ved Hals Barre under en frisk Ø.-lig Brise og V.-gaaende Strøm, maatte L. dreje S.-over af Hensyn til en Del Ankerliggere, hvorved Skibet kom S. for Korsholm Fyrs røde Vinkel, uden at dette blev bemærket. L. fortsatte Sejlsadsen ind mod Egense hvide Fyr og tog kort efter Grunden paa Korsholm og blev staaende. L. kom senere flot ved fremmed Hjælp.

**209.** S/S **Lica Mærsk** af Aalborg, 2480 Reg. T. Br. Bygget 1927 af Staal. Paa Rejse fra Aalborg til Menstad i Ballast.

Grundstødt d. 19/2 45 ved Norges S.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Aalborg d. 15/3 45.

D. 18/2 Kl. ca. 23<sup>22</sup>, Log 118, passerede L. M. under en frisk SV.-lig Brise med Regndis Hållø Fyr i gisset Afstand 12 Sm. Herfra fortsattes paa NNV.-lig Kurs, og da det kort efter blev taaget, nedsattes Farten til ca. 6 Knob. D. 19/2 Kl. ca. 7<sup>30</sup>, Log 66, loddedes 50 Fv., ingen Bund. Kl. ca. 8<sup>05</sup>, Log 69, saas Brænding forude om Bb. Roret blev lagt haardt Bb. og Maskinen et Øjeblik sat paa Fuld Kraft Frem og paa Kurs retv. V. søgtes bort fra Land, idet det antoges, at det var Brænding fra et Skær i Grisbådarne, der var set. Kl. ca. 8<sup>37</sup>, Log 72, saas forude et Skær, som senere viste sig at være Tjømøboen Skær SV. for Færder. Maskinen blev straks kastet Fuld Kraft Bak og Roret lagt haardt Bb., men Skibet rørte let Grunden med Forenden og blev læk i Forpeaken. Taagesignal fra Fyr i Land kunde ikke høres. Da Taagen senere lettede, viste det sig, at Skibet var forsat ca. 30 Sm. V. for Bestikket.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Taage og Strømsætning.

**210.** M/S **Lilleaa** af København, 921 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Staal. Paa Rejse fra Kemi til Næstved med Papirmasse.

Kæntret og forlist d. 2/11 45 i Bottenhavet; 15 Omkomne.

Søforhør i København d. 10/11 og 15/11 45. Forlisansmeldelse dat. København d. 11/12 45. Kl. ca. 5<sup>00</sup>, da L. under en SV.-lig Storm med høj Sø befandt sig paa 65° N. Brd. 23° Ø. Lgd., bemærkedes det, at Skibet havde 5—6° Bb.s Slagside. Bb. 3-Tank, hvor der ved Pejling fandtes 3 Fod Vand, lænsedes, og der holdtes over mod den svenske Kyst. Kl. ca. 6<sup>30</sup> havde L. ca. 12° Bb.s Slagside, og det besluttedes at kaste Dækslasten, der bestod af ca. 90 Tons anbragt paa 2-Lugen, over Bord. Da Skibet, efter at Dækslasten var kastet, ikke rettede sig op, blev der fra Kl. 7<sup>10</sup> udsendt radiotelefoniske Nødsignaler, og der blev gjort Forberedelser til at forlade Skibet. Kl. 8<sup>28</sup> blev Motoren stoppet, og der gaves Ordre til at forlade L. Bb.s Redningsbaad blev firet af, og 5 Mand forsøgte at gaa i Baaden, men da Skibet sank i det samme, lykkedes det kun 1 Mand at komme i Baaden, medens de øvrige 4 Mand omkom. Paa Grund af Slagsiden kunde Stb.s Redningsbaad ikke frigøres fra Skibssiden, hvorfor Resten af Besætningen — 11 Mand — søgte Tilflugt paa Stb.s Redningsflaade, der kom flot, da L. sank. D. 3/11 Kl. ca. 13<sup>00</sup> blev



L.s Flaade fundet med Føreren i Live og 9 døde af en svensk Bjærgningsdamper, og senere fandtes L.s Redningsbaad med 1 Lig.

Anm. 1. De omkomne var: 1. Styrmand Henning Thorvald Jans af Dragør, 2. Styrmand Bjarne Askov Jensen af Glumsø, 1. Maskinmester Poul Jørgensen af Lindelse, 2. Maskinmester Svend Aage Sigvard Rasmussen af København, Matroserne Johannes Møller af Erritsø og Kristian Petersen af Jungshoved, Letmatroserne Marius Gramstrup af Hvidbjerg og Bernhard Hedegaard Sørensen af Nykøbing M., Ungmændene Freddy Ludvig Hansen af København og Vagn Hansen af Thorsted, Maskinassistenterne Roman Hrynczuk af Næstved og Poul Krøyer af Sæby pr. Roskilde, Hovmester Luis Christian Hjortmar af Aarhus, Kok Arnold Georg Kaiser af Taarbæk og Dreng Henning Marinus Christensen af København. Anm. 2. Ministeriet maa antage, at Forliset skyldes, at Skibet er sprunget læk i det haarde Vejr.

**211.** 3<sup>m</sup> M/Sk. **Lillebælt** af Middelfart, 142 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Eg. Paa Rejse fra Wifstarv til Vejle med Træ.

a) Rørt Grunden, sat paa Grund d. 29/9 45 ved Sveriges Ø.-Kyst.

Søforklaring i Vejle d. 24/10 45.

Kl. 15<sup>20</sup> saas den sorte og den røde Kost paa Fjerregrund forude om Stb. Den sorte Kost passeredes i en Afstand af ca. 3 Skibslængder. Kl. 15<sup>30</sup>, da L. var omtrent tværs af den røde Kost paa Fjerregrund i en Afstand af 1—2 Skibslængder, tog Skibet Grunden uden at blive staaende. En Undersøgelse viste, at Skibet var læk i Forskibet. Da det viste sig umuligt at holde Skibet læns ved Pumpning, styredes mod Blidø Sund, hvor L. blev sat paa Grund i Kollsviken. Efter en foreløbig Tætning d. 31/9 blev Skibet bugseret til Stockholm for Reparation. Ved Grundstødningen fik L. Stævnen og ca. 1 m af Kølen og Kølplankerne beskadiget.

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

b) Grundstødt d. 20/10 45 i Grønsund.

Strandingsindberetning dat. 20/10 45. Søforklaring i Vejle d. 24/10 45.

Kl. 4<sup>00</sup>, da L. i stille Vejr befandt sig i Haarbøllø V.-lige Fyrlinie, mistedes Fyrene agterude af Sigte. Skruen blev straks slaet fra, men kort efter tog Skibet Grunden paa Bredemandsgrund og blev staaende. Kl. 11<sup>30</sup> kom L. flot ved fremmed Hjælp, tilsyneladende uden at have taget Skade.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Strømsætning i Forbindelse med den Omstændighed, at Fyrene forsvandt i en Taagebanke.

**212.** S/S **Linda** af Esbjerg, 962 Reg. T. Br. Bygget 1936 af Staal. Paa Rejse fra Hobro til Port Leixoes med Kartoffler.

Havareret ved Minesprængning d. 12/12 45 i Kattegat.

Søforklaring og Søforhør i Helsingør d. 19/12 45.

Kl. ca. 17<sup>45</sup>, da L. befandt sig i den minestrøgne Rute mellem Punkterne 56°37'0 Nr. Brd. 11°09'5 Ø. Lgd. og 56°32'6 N. Brd. 11°08'7 Ø. Lgd., indtraf en voldsom Eksplosion. Maskinen blev straks stoppet, og en Undersøgelse viste, at Agterskarptanken var læk, og at der i Maskinen, paa Dækket, i Lukafer og paa Broen var opstaaet talrige Skader. Kl. ca. 18<sup>15</sup> blev Skibet opankret, og efter at Telefonisenderen, der var havareret ved Eksplosionen, var repareret, tilkaldtes Hjælp. D. 13/12 Kl. 21<sup>15</sup> ankom en Bjærgningsdamper til Assistance, og d. 14/12 paabegyndtes Bugseringen til Helsingør, hvortil L. ankom d. 15/12.

**213.** S/S **Linda Clausen** af Svendborg, 1082 Reg. T. Br. Bygget 1945 af Staal. Paa Rejse fra Kiel til Kielerkanalen i Ballast.

Kollideret d. 23/2 45 i Kielerfjord.

Søforklaring og Søforhør i Svendborg d. 26/2 45.

Kl. 15<sup>15</sup> afgik L. C. fra Kiel. Vejret var let diset. Da L. C. var ud for Arsenalhavnen, saas et modgaende Skib, der senere viste sig at være S/S »Tauchlogger Kiel 19« af Kiel, ca. 4 Str. foran for tværs om Bb. i ca. 1/2 Sm.s Afstand. Da T. K. 19 nærmede sig paa en saadan Maade, at der kunde opstaa Fare for Sammenstød, blev der fra L. C. noget senere afgivet Opmærksomhedssignal med Dampfløjten. T. K. 19 vedblev imidlertid at holde sin Kurs og Fart, hvorfor L. C.s Maskine, der gik Langsomt Frem, blev beordret Fuld Kraft Bak, hvilket tilkendegaves ved 3 korte Toner med Dampfløjten, men kort efter tørnede T. K. 19 med Stævnen imod L. C.s Bb.s Side ud for 1-Lugen. Ved Kollisionen fik L. C. flere Plader i Skibssiden beskadiget, og T. K. 19 fik Stævnen beskadiget.

Anm. Søforklaring fra T. K. 19 foreligger ikke.

**214.** M/Sk. **Lindholm I** af Nr. Sundby, 58 Reg. T. Br. Bygget 1894 af Eg. Paa Rejse fra Aalborg til Bandholm med Cement.

Grundstødt d. 14/5 45 i Limfjorden.

Søforklaring i Maribo d. 25/5 45.

Kl. ca. 11<sup>30</sup>, da L. under en SV-lig Kuling med byget Vejr havde rundet Bredhage, paabegyndtes Sejlsætningen. Herunder opdagede Føreren, der havde forladt Roret for at hjælpe til med at sætte Skonertsejlet, at L. I. luvede, og før Skibet kunde lægges paa rigtig Kurs igen, tog det Grunden paa S.-Siden i Langerak ca. 1/2 Sm. fra Kanal Hage hvide Et-Prik. Den 15/5 45 Kl. ca. 12<sup>15</sup> kom L. flot ved fremmed Hjælp. Ved Grundstødningen blev Skibets Stb. Side og Straakølen lettere beskadiget.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes, at der under Sejlsætningen ikke blev udvist fornøden Agtpaagivenhed.

**215.** M/S **Lisel** af Graasten, 144 Reg. T. Br. Bygget 1908 af Staal. Paa Rejse fra Odense til Gefle med gammelt Jern.

a) Grundstødt den 22/11 45 ved Sveriges Ø.-Kyst.

Søforhør i Vejle d.  $17/12$  45.

Kl.  $2^{00}$  kom Skansgrundet Fyrs hvide Vinkel i Sigte forude. Der styredes N.t.Ø. $3/4$  Ø., og det blæste en NV.-lig Kuling med Regndis. Kl.  $3^{10}$  forsvandt Fyret i Disen. Motoren blev sat paa Langsomt Frem, og der loddedes 5 Fv. Vand. Kl.  $3^{20}$  loddedes 4 Fv. Vand. Kl.  $3^{25}$  klarede Vejret lidt, og Skansgrundet Fyr saas tværs om Bb. i Stedet for om Stb. Motoren blev kastet Fuld Kraft Bak; men umiddelbart efter tog L. Grunden paa Præstør og blev staaende. Kl.  $10^{30}$  kom L. flot ved fremmed Hjælp.

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

b) Grundstødt d.  $25/11$  45 ved Sveriges Ø.-Kyst.

Søforhør i Vejle d.  $17/12$  45.

Kl.  $8^{06}$  passererede Mörö Udde, hvorfra der styredes mod Kappelskär. Storsejlet, der derefter blev sat, slog til begge Sider og vanskeliggjorde Udsigten forefter. Pludselig saas den røde Prik paa Kappelskär tæt om Stb. Motoren blev kastet Fuld Kraft Bak og Roret lagt haardt Stb., men Kl.  $8^{10}$  tog Skibet Grunden paa Kappelskär og blev staaende. Den  $26/11$  Kl. ca.  $10^{30}$  kom L. flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper, efter at en Del af Ladningen fra Forskibet var kastet over Bord. Ved Grundstødningen havde L. faaet en mindre Bule i Forskibet.

**216.** Ff. **Lisse** af Frederikshavn, 29 Reg. T. Br. Bygget 1931 af Eg.

Forlist i Februar 1945.

Forlisanmeldelse dat. Frederikshavn d.  $14/3$  45.

Ifølge Meddelelse til L.s Reder er Skibet, der var udlejet til den tyske Værnemagt, forlist i Februar Maaned 1945.

Anm. Der er intet oplyst om Aarsagen til Forliset.

**217.** Ff. **Lissi** af Nekso, 11 Reg. T. Br.

Beskadiget ved Flyverangreb d.  $8/5$  45 i Nekso Havn.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat.  $7/6$  45.

Ved Flyverangreb paa Havnen fik L. Mast, Rigning, Sejl og en Del af Lønningen ødelagt og Forstævnen samt Forruffet og Styrehuset beskadiget.

**218.** M/Sk. **Lolli** af Ærøskøbing, 98 Reg. T. Br. Bygget 1943 af Eg og Bøg.

a) Paa Rejse fra Degerhamn til Gefle med Cement.

Grundstødt d.  $5/11$  45 ved Sverige Ø.-Kyst.

Søforklaring i Aarhus d.  $23/11$  45.

Kl.  $20^{00}$  passererede L. Bjørn Fyr. Kl.  $21^{10}$  saas Limø Fyr. Kl.  $22^{00}$  blev det diset, og da Disen Kl.  $22^{30}$  var blevet tættere, blussedes der efter Lods, og Motoren, der havde gaaet Fuld Kraft Frem, blev sat paa Halv Kraft Frem. Kl.  $23^{10}$  sattes Farten yderligere ned, og der blussedes igen efter Lods. Kl.  $23^{30}$  tog L. Grunden paa Storgunden og blev staaende. D.  $6/11$  kom Skibet flot ved fremmed Hjælp, efter at en Del af Ladningen var lægtret.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Forveksling af Fyrvinklerne i Forbindelse med diset Vejr.

b) Paa Rejse fra Esbjerg til London med Fisk.

Havareret d.  $13/12$  45 i Nordsøen, søgt Nødhavn.

Søforhør i Svendborg d.  $22/12$  45.

D.  $12/12$  Kl.  $18^{50}$  passererede L. under en VNV.-lig Kuling Graadyb Lys- og Fløjtetønde. Kl.  $23^{00}$  begyndte Motoren at gaa ujævnt, hvorfor det besluttedes at sejle tilbage til Esbjerg. Herunder friskede Vinden og d.  $13/12$  Kl.  $2^{30}$  kom en Byge, der flængede Storsejl og Skonnertsejl. For at holde Skibet klar at Land, forsøgte det at starte Motoren, men den kunde ikke trække Skruen, hvorfor L. maatte lægges paa en SV.-lig Kurs. Kl. ca.  $11^{30}$  bordlydtes Skibet, hvorved Flaaden blev slaat over Bord og en Lugesurring revet los. D.  $14/12$  Kl. ca.  $5^{10}$  blæste Stagfokken i Stykker. Kl. ca.  $7^{30}$ , da L. passererede Bøje P 13 paa  $51^{\circ} 08$  N. Brd  $7^{\circ} 31'$  Ø.Lgd., besluttedes det at gaa til Cuxhaven. Kl. ca.  $8^{00}$  kom en Trawler langs Siden og begyndte at bugsere L. Herunder spængtes Slæbewiren, og Ankerspille havarerede, ligesom 4 Støtter og Lønningen agter om Bb. blev beskadiget. Senere blev L. af en Bjærgningsdamper bugseret til Cuxhaven.

Anm. Aarsagen til Havarierne fremgaar af det ovenfor anførte.

**219.** M/Gl. **Lopra** af København, 134 Reg. T. Br. Bygget 1913/41 at Staal. Paa Rejse fra Aalborg til Kolding med Cement.

Forlist efter Eksplosion d.  $21/2$  45 i Kattegat; 4 Omkomne.

Søforhør i København d.  $2/3$  45.

D.  $21/2$  Kl. ca.  $7^{00}$  afsejlede L. fra Grenaa og blev senere observeret paa S.-lig Kurs i Farvandet V. for Sjællands Odde. Da L. senere er fundet som vrag ca. 3 Sm. misv. NV. af Sejro Fyr, i hvilken Retning der fra Sejro Fyr Kl. ca.  $11^{00}$  er hørt en voldsom Detonation, og L.s Redningsflaade og Jolle i stærkt havareret Tilstand er fundet drivende i Nærheden, maa det antages, at Skibet er forlist efter en Eksplosion, og at hele Besætningen er omkommet.

Anm. 1. De omkomne var: Skibsfører Edvard Lange at Marstal, Bedstemand Hagbert Emil Wil-lumsen af Stubberup pr. Faxe samt Ungmændene Ove Holbech af Hvidovre og Willy Hermand Pedersen af Valsted pr. Sebbesund.

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

**220.** M/S **Louisiana** af København, 6513 Reg. T. Br. Byget 1922 af Staal.

En Mand omkommet ved Ulykkestilfælde d.  $26/10$  45 i Buenos Aires.

Søforklaring i Buenos Aires d.  $31/10$  45.

Kl.  $9^{10}$ , medens Matros Svend Aage Hansen af København var beskæftiget med at male Forkant

af Styrbords Læhus paa Broen, brækkede Tovenden, der var anbragt som Rygpert, og den paagældende styrtede ca. 5 m ned paa Jerndækket og kvæstede Hovedet. Der blev straks tilkaldt en Ambulance, men forinden dennes Ankomst var den tilskadekomne afgaaet ved Døden.

Anm. Ministeriet maa antage, at Aarsagen til Ulykken skyldes en Fabrikationsfejl i Tovværket.

**221. Ff. Lundeberg** af Neksø, 13 Reg. T. Br.

Havareret ved Flyverangreb d.  $7\frac{8}{5}$  45 i Neksø Havn.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat.  $7/6$  45.

Medens L. laa fortøjet i Neksø Havn, blev Havnen angrebet af russiske Flyvemaskiner, der nedkastede Bomber. Ved Bombeeksplosioner paa Kajen og i Vandet i Nærheden af Fartøjet blev Yderklædning og Lønning, det Opstaaende paa Dækket og Rigningen svært beskadiget. En senere foretaget Undersøgelse viste, at Motoren og den elektriske Installation var beskadiget, og at Kalftringen i Fartøjets Bund havde begivet sig.

**222. S/S Lynæs** af København, 656 Reg. T. Br. Bygget 1916 af Staal.

a) Paa Rejse fra Vejle til København med Brunkul.

Tørnet Undervandshindring d.  $1/12$  45 i Kattegat.

Søforhør i København d.  $4/12$  45.

Kl.  $20^{32}$  passerede L. Vesborg Fyr, Afstand 1 Sm. Der styredes retv.  $103^\circ$ . Kl.  $20^{37}$  tørnede Skibet en Undervandshindring. Maskinen stoppedes, men da Skibet ved Pejling viste sig at være næsten tæt, fortsattes Rejsen Kl.  $20^{51}$  for langsom Maskine.

Anm. Aarsagen til Havariet fremgaar af det ovenfor anførte.

b) Kollideret d.  $2/12$  45 i Københavns Havn.

Søforhør i København d.  $4/12$  45.

Se Nr. 99

**223. B/B Læsø** af København, 110 Reg. T. Br. Bygget 1898 af Staal.

Kollideret d.  $8/8$  45 i Københavns Havn.

Søforhør i København d.  $21/8$  45.

Se Nr. 140.

**224. B/S Læsø** af Vesterø, 148 Reg. T. Br. Bygget 1928 af Staal.

a) Paasejlet d.  $8/11$  45 i Vesterø Havn.

Søforhør i Frederikshavn d.  $8/12$  45.

Kl. ca.  $23^{00}$ , da L. under en NNØ.-lig Storm med usædvanlig høj Vandstand laa fortøjet i Vesterø Havn, sprængtes Fortøjningerne paa en tysk Invasionspram. Prammen drev ned paa L., der fik Stb.s Ladeporte beskadiget.

Anm. Aarsagen til Havariet fremgaar af det ovenfor anførte.

b) Paa Rejse fra Frederikshavn til Vesterø Havn med Passagerer, Post og Stykgods.

Grundstødt d.  $1/12$  45 ved Læsøs V.-Kyst.

Søforhør i Frederikshavn d.  $8/12$  45.

Kl. ca.  $15^{30}$ , da L. i tæt Taage, med svag S.-lig Vind og N.-gaaende Strøm, gaaende langsomt frem var under Indsejling til Vesterø Havn, viste Lodskud, at Dybden hurtigt aftog. Maskinen blev beordret Fuld Kraft Bak, men umiddelbart efter tog L. Grunden ca. 500 m N. for Friissten og blev staaende. Om Aftenen kom L. flot ved fremmed Hjælp, efter at Passagererne og noget af Ladningen var sat i Land med Fiskekuttere.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Taage og Strømsætning i Forbindelse med den Omstændighed, at Taagesirenen paa Vesterø Havn var ude af Funktion.

**225. Ff. Maagen** af Gudhjem. Bygget 1945.

Havareret ved Flyverangreb d.  $8/5$  45 i Neksø Havn; kondemneret.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat.  $30/5$  45.

Medens M. laa fortøjet i Neksø Havn, blev Havnen angrebet af russiske Flyvemaskiner, der nedkastede Bomber. Herunder blev Fartøjet saa stærkt beskadiget, at det senere er blevet kondemneret.

**226. M/S Maagen** af Hammerhavnen, 163 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal. Paa Rejse fra København til Hammerhavnen.

Kollideret d.  $25/8$  45 i Københavns Havn.

Søforhør i København d.  $8/9$  45.

Da M. skiftede fra Gasværkshavnen til Søndre Toldbod og skulde lægge til langs Kajen, sprængtes en Smørekop paa Bb.s Køllepumpe, hvorved Vandet sprøjtede ned i Gearskiftet, saaledes at dette ikke kunde holde Skruetakslen. Farten kunde derefter ikke tages af M., der kort efter tørnede mod M/S »Rørdal« af Mariager, der laa fortøjet langs Kajen. Ved Kollisionen blev begge Skibe lettere beskadiget.

Anm. 1. Søforklaring fra R.s Besætning foreligger ikke.

Anm. 2. Aarsagen til Havariet fremgaar af det ovenfor anførte.

**227. Ff. Manna** af Hvalpsund, 5 Reg. T. Br. Bygget 1942 af Eg. Paa Rejse fra Fiskeplads i Kattegat til Sæby.

Grundstødt d.  $17/12$  45 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Søforhør i Frederikshavn d.  $15/3$  46.

Kl. ca.  $17^{00}$  lettede M. fra en Fiskeplads, der antages at være omtrent S. for Dvalegrunde. Det blæste

en SØ.-lig Brise, og Vejret var taaget. Kl. ca. 17<sup>30</sup> tog Fartøjet Grunden S. or Stensnæs og blev staaende. D. <sup>6</sup>/<sub>1</sub> 46 kom M.flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Taage og Strømsætning.

**228.** Dæksbaad **Margrethe** af Odense. Paa Rejse fra Korshavnen til Odense med Sten.

Strandet og forlist d. <sup>17</sup>/<sub>1</sub> 45 ved Fyens N.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. <sup>17</sup>/<sub>1</sub> 45. Søforklaring i Kerteminde d. <sup>1</sup>/<sub>2</sub> 45.

Kl. 6<sup>30</sup>, da M. under en NV.-lig Storm laa opankret ud for den N.-lige Side af Midskov Skov, sprængtes Ankerkæden, og Fartøjet drev paa Land og blev Vrag.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

**229.** S/S **Mari** af Kristiansand, 563 Reg. T. Br. Bygget 1919/25 af Staal.

Brand om Bord d. <sup>13</sup>/<sub>11</sub> 45 i Bandholm.

Politirapporter dat. <sup>13</sup>/<sub>11</sub> og <sup>30</sup>/<sub>11</sub> 45.

Kl. ca. 0<sup>30</sup> opdagedes det, at det brændte kraftigt i Stb.s Mandskabslukaf forude. Det forsøgtes at slukke Ilden ved Hjælp af en Skumspøjte og Vand, og i Løbet af kort Tid var Ilden under Kontrol. En Mand af Besætningen, der havde opholdt sig alene i Lukafet, fandtes bevidstløs i Messen og blev i en tilkaldt Ambulance kørt til Hospitalet, hvor han blev indlagt for Røgforgiftning. Kl. 3<sup>00</sup> var Ilden slukket.

Anm. Ministeriet maa antage, at Branden skyldes Uforsigtighed ved Tobaksrygning.

**230.** S/S **Marianne Toft** af København, 2302 Reg. T. Br. Bygget 1930 af Staal. Paa Rejse fra Oxelø-sund til Barrow-in Furness med Jernmalm.

Kollideret og forlist d. <sup>12</sup>/<sub>9</sub> 45 i det irske Hav; 10 Omkomne.

Søforklaring i Newcastle on Tyne d. <sup>17</sup>/<sub>9</sub> og <sup>18</sup>/<sub>9</sub> 45. Søforhør i København d. <sup>27</sup>/<sub>9</sub> og <sup>1</sup>/<sub>10</sub> 45. Forlis-anmeldelse dat. København d. <sup>26</sup>/<sub>11</sub> 45.

Kl. ca. 0<sup>15</sup>, da M. T. under en SSV.-lig Kuling i Taage befandt sig 9 Sm. N. for Chicken Rock gaende med en Fart af ca. <sup>7</sup>/<sub>2</sub> Knob og afgivende Taagesignal, hørtes forude Taagesignal fra et andet Skib, der senere viste sig at være amerikansk S/S »Cornelius Ford«. Maskinen blev straks stoppet, og der blev afgivet een lang Tone med Damppipen. Kort efter kom C. F.s Toplanterner i Sigte overeeet ret for. Om Bord i M. T. blev Roret lagt Stb., hvilket tilkendegaves ved een kort Tone med Dampfløjten. Da C. F. nærmede sig med Kurs ret mod M. T. blev M. T.s Maskine ca. <sup>1</sup>/<sub>2</sub>. Minut senere beordret Fuld Kraft Frem, og der blev atter afgivet een kort Tone med Dampfløjten. Kort efter hørtes fra C. F. to korte Toner, der af M. T. besvaredes med een kort Tone. Da M. T. var drejet ca. 6 Star., tørnede C. F. med Stævnen imod M.T. ud for 2-Lugen om Bb., og kort etter tørnede Skibene sammen med Laaringerne. Ved Kollisionen fik M.T. en betydelig Lækage og begyndte hurtigt at synke. Stb.s Redningsbaad firedes af med 8 Mand, 1 Mand reddede sig paa Redningsbaaden og 1 Mand sprang over Bord fra Bb.s Redningsbaad, der kun var firet halvt af, og blev kort efter optaget af den anden Redningsbaad. Der var intet Spor af den øvrige Besætning. De reddede ankom samme Dag til Øen Man.

Anm. 1. De omkomne var: Skibsfører Aage Christian Marius Eriksen af Søborg, 2. Maskinmester Fridtjof Friedel Christensen af Køge, Baadsmand S. Andreassen af Nyborg, Letmatros Leif F. Nielsen af Gentofte, Fyrbøderne Gunner Aage Jensen Worm af København og Kaj Houbert Andersen af Søborg, Kullempen Herluf Eli Vesterlund Pedersen af Hørby, Hovmester P. F. Olsen og Kok A. V. Christiansen, begge af København, samt Messedreng Kurt Andersen af Grenaa.

Anm. 2. Søforklaring fra C. F. foreligger ikke.

**231.** M/Sk. **Marie** af Rønne, 36 Reg. T. Br. Bygget 1880 af Eg. Paa Rejse fra Rønne til Næstved med Lervarer.

Forlist i Januar 1945 i Østersøen; 2 Omkomne.

Søforhør i Rønne d. <sup>26</sup>/<sub>3</sub> 45. Forlis-anmeldelse dat. Rønne d. <sup>4</sup>/<sub>7</sub> 45.

D. <sup>15</sup>/<sub>1</sub> Kl. ca. 16<sup>00</sup> afsejlede M. under en let NNØ.-lig Brise med klart Vejr fra Rønne. Skibet er senere fundet som Vrag ca. 5,8 Sm. 116° fra Stevns Fyr i 25,5 m Vand.

Anm. 1. De omkomne var: Skibsfører Ejnar Kristian Hansen af Rønne og Ungmand Børge Manfred Johansen af Allinge.

Anm. 2. Ministeriet kan ikke anse det for udelukket, at Forliset skyldes Krigsaarsager.

**232.** Lystfartøj **Marlene** af København, 11 Reg. T. Br. Bygget 1935 af Fyr og Eg.

Kollideret d. <sup>22</sup>/<sub>8</sub> 45 i Københavns Havn.

Søforhør i København d. <sup>8</sup>/<sub>11</sub> 45.

Se Nr. 42.

**233.** M/S **Martha** af Aarhus, 46 Reg. T. Br. Bygget 1900 af Eg.

Havareret d. <sup>8</sup>/<sub>11</sub> 45 i Aarhus Havn.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. Hou d. <sup>24</sup>/<sub>11</sub> 45.

Under en Storm med Højvande sprængte M., der laa oplagt i Aarhus Havn, sine Fortøjninger, og drev over paa en Stenkaj, hvorved Hækken brækkede af, og Forstævnen blev beskadiget.

Anm. Aarsagen til Havariet fremgaar af det ovenfor anførte.

**234.** Ff. **Marthine** af Skagen, 31 Reg. T. Br. Bygget 1929 af Eg. Paa Rejse fra Hull til Skagen i Ballast.

Motorhavari d. <sup>7</sup>/<sub>11</sub> 45 i Nordsøen.

Søforklaring i Skagen d. <sup>7</sup>/<sub>2</sub> 46.

Kl. 22<sup>00</sup>, da M. under en frisk V.-lig Brise befandt sig ca. 35 Sm. V. for Thyborøn, brækkede Krum tapakslen. D. <sup>8</sup>/<sub>11</sub> sattes Drivanker. D. <sup>11</sup>/<sub>7</sub> blev M. taget paa Slæb af 2 Fiskefartøjer, der bugserede M til Thyborøn.

**235.** M/Gl. **Martin** af Kragenæs, 31 Reg. T. Br. Bygget 1893 af Eg. Paa Rejse fra Bandholm ti Nykøbing F. med Roer.

Motorhavari d. <sup>8</sup>/<sub>11</sub> 45; søgt Nødhavn.

Søforklaring og Søforhør i Nakskov d. <sup>28</sup>/<sub>1</sub> 46.

Om Morgenen afsejlede M. under en NV.-lig Kuling fra Bandholm. Efter ca. 1 Times Sejlad begyndte Motoren at arbejde uregelmæssigt, og en Undersøgelse viste, at Topstykket paa en Cylinder var revnet. Skibet søgte ind til Kragenæs for Reparation.

**236.** Ff. **Mascot** af Nekso, 13 Reg. T. Br.

Havareret ved Flyverangreb d. <sup>8</sup>/<sub>5</sub> 45 i Nekso Havn.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. <sup>30</sup>/<sub>5</sub> 45.

D. <sup>8</sup>/<sub>5</sub> 45, medens M. laa fortøjet i Nekso Havn, blev Nekso og Omegn angrebet af russiske Flyvemaskiner, der nedkastede Bomber over Byen og Havnen. Ved Bombeeksplosioner paa Kajen og i Vandet i Nærheden af Fartøjet blev Styrehuset, Fordækket og Ruftaget beskadiget.

**237.** M/S **Meonia** af København, 5218 Reg. T. Br. Bygget 1927 af Staal. Paa Rejse fra Diego Suarez til Marseille med Stykgods.

Motorhavari d. <sup>20</sup>/<sub>12</sub> 45 i Rødehavet.

Søforklaring i Marseille d. <sup>5</sup>/<sub>1</sub> 46.

Kl. 6<sup>17</sup> mærkedes voldsomme Slag i Stb. Hovedmaskines Kompressor. Motoren standsedes straks, og en Undersøgelse viste, at en løsgaaet Tap fra en Lavtryksventil var faldet ind i Lavtrykscylinderen og havde forarsaget Revner og Indtrykninger i Godset i Lavtrykscylinderdækslet flere Steder. M. fortsatte for Bb.s Motor til Suez.

**238.** Ff. **Merci** af Mosede, 11 Reg. T. Br. Bygget 1918 af Eg. Paa Rejse fra Fredericia til København.

Motorhavari d. <sup>1</sup>/<sub>10</sub> 45 i Østersøen, drevet paa Land og forlist ved Tysklands N.-Kyst.

Indberetning fra Generalkonsulatet i Hamborg dat. <sup>30</sup>/<sub>10</sub> 45. Søforhør i København d. <sup>28</sup>/<sub>11</sub> 45.

Kl. ca. 16<sup>00</sup>, da M. befandt sig i Nærheden af Gedser Rev F. S., sprængtes Motorens Glødhoved. Under Arbejdet med at udskifte Glødhovedet drev M. S.-over og opankredes <sup>2</sup>/<sub>10</sub> Kl. 4<sup>00</sup> ud for Deerhagen. Kl. 9<sup>00</sup> startedes Motoren, men paa Grund af Beskydning fra russiske Vagtposter i Land, maatte der atter ankres. D. <sup>9</sup>/<sub>10</sub> blev Føreren hentet i Land til Afhøring hos de russiske Myndigheder og fik først d. <sup>12</sup>/<sub>10</sub> Tilladelse til atter at gaa om Bord i Fartøjet, der da var drevet paa Land og blevet Vrag.

Anm. Aarsagen til Forliset fremgaar af det ovenfor anførte.

**239.** S/S **Mercur** af Esbjerg, 791 Reg. T. Br. Bygget 1901 af Staal. Paa Rejse fra København til Norrtälje i Ballast.

Havareret i Isen d. <sup>15</sup>/<sub>12</sub> 45 i Østersøen; søgt Nødhavn.

Søforklaring i Stockholm d. <sup>27</sup>/<sub>12</sub> 45. Søforklaring og Søforhør i Aalborg d. <sup>16</sup>/<sub>1</sub> 46.

Kl. 10<sup>20</sup>, da M., der havde Lods om Bord, sad fast i Isen ca. 2 km fra Norrtälje, blev Maskinen, der gik Fuld Kraft Frem, beordret Langsomt Bak. Under Bakningen tørnede Roret imod en svær Isflage, hvorved Bb.s Rorkæde brækkede. Roret førtes derefter haardt i Borde, hvorved Rorstammen lige under Kvadranten brækkede og Stopklodsen blev revet op af Dækket. M. bugseredes til Stockholm for Reparation.

Anm. Aarsagen til Havariet fremgaar af det ovenfor anførte.

**240.** M/Gl **Meretha** af Egergund, 41 Reg. T. Br. Bygget 1865 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Mariager til Stege med Cement.

Sprunget læk d. <sup>25</sup>/<sub>7</sub> 45 i Kattegat; søgt Nødhavn.

Søforklaring i Præstø d. <sup>7</sup>/<sub>8</sub> 45.

Kl. 13<sup>30</sup> afsejlede M. fra Mariager under en frisk VNV.-lig Kuling. Da Skibet var kommet Mariager Fjord ud, arbejdede det haardt i Søen og begyndte at lække saa stærkt, at det blev nødvendigt at søge tilbage til Mariager for Oplosning og Reparation.

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

**241.** M/S **Meridian** af Neuvaarp. Paa Rejse fra København til Ulvshale i Ballast.

Grundstødt d. <sup>1</sup>/<sub>1</sub> 45 ved Møns N.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. <sup>4</sup>/<sub>1</sub> 45.

Kl. ca. 14<sup>30</sup> grundstødte M. ca. 30 m VSV. for Kosten paa Darrehage i Ulvshale Løb. D. <sup>9</sup>/<sub>1</sub> kom Skibet flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Ukendskab til Farvandet, samt at Afmærkningen paa Grund af Isdrift var i Uorden.

**242.** Ff. **Merkur** al Nekso, 9 Reg. T. Br.

Havareret ved Flyverangreb d. <sup>8</sup>/<sub>5</sub> 45 i Nekso.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. <sup>20</sup>/<sub>6</sub> 45.

Medens M. laa fortøjet i Nekso Havn, blev Havnen angrebet af russiske Flyvemaskiner. Ved Bombeeksplosioner paa Kajen og i Vandet i Nærheden af M. blev Fartøjet beskadiget.

**243.** M/Sk. **Merkur** af Marstal, 188 Reg. T. Br. Bygget 1902 af Eg. Paa Rejse fra Port Talbot til Marstal.

Grundstødt d.  $\frac{1}{12}$  45 ved Hollands V.-Kyst; forlist.

Søforklaring i Cocksdorp, Holland, d.  $\frac{12}{12}$  45. Søforhør i Marstal d.  $\frac{22}{3}$  46. Forlisanmeldelse dat. Marstal d.  $\frac{3}{5}$  46.

D.  $\frac{28}{11}$  afsejlede M. fra Plymouth. Fra E. Goodwin styredes mod Pladsen for N. Hinder F. S., og derfra sattes Kursen mod Bøjen, der laa paa Pladsen for Maas F. S. D.  $\frac{30}{11}$  Kl. 21<sup>00</sup>, da M. overhaledes af Rutebaaden Harwich—Hoek van Holland ændredes Kursen til retv. NØ. D.  $\frac{1}{12}$  Kl. 19<sup>00</sup> ændredes Kursen til retv. Ø. Kl. 23<sup>00</sup> passeredes en Lysbøje om Stb., og Kl. 23<sup>40</sup> tog Skibet Grunden  $\frac{1}{2}$  Sm. NNØ. for Eierland Fyrtaarn. Ved Grundstødningen sprang M. læk, og d.  $\frac{2}{12}$  Kl. 18<sup>00</sup> forlod Besætningen Skibet, der senere er blevet Vrag.

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

**244.** Ff. **Mill-Ann** af Nexø, 33 Reg. T. Br. Bygget 1944 af Eg. Paa Rejse fra Fiskeplads i Nordsøen til Esbjerg.

Grundstødt d.  $\frac{2}{3}$  45 ved Jyllands V.-Kyst.

Søforklaring i Esbjerg d.  $\frac{12}{4}$  45.

Kl. ca. 2<sup>30</sup>, medens M.-A. under en orkanagtig N.-lig Storm laa for Anker ved Skallingen ca. 300 m fra Land, sprængtes Ankerkæden, hvorefter Fartøjet drev over Sejlrenden og tog Grunden ved Fanøs N.-Kyst. Motoren blev hurtigt sat i Gang, og Fartøjet kom flot ved egen Hjælp. Det forsøgtes at opankre M.-A. i Læ af Skallingen, men det viste sig umuligt at faaa Ankrene til at holde, og da Motoren Kl. ca. 6<sup>30</sup> stoppede som Følge af Vanskeligheder med Solarolien, drev Fartøjet atter paa Grund paa Fanøs N.-Kyst og blev staaende. Kl. ca. 15<sup>30</sup> kom M.-A. flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Vejrforholdene i Forbindelse med Solaroliens daarlige Kvalitet.

**245.** M/Jt. **Minerva** af Thyborøn, 98 Reg. T. Br. Bygget 1943 af Eg.

a) Paa Rejse fra Aarhus til København med Brunkul.

Kollideret d.  $\frac{30}{1}$  45 i Københavns Havn.

Søforhør i København d.  $\frac{2}{2}$  45.

Se Nr. 125.

b) Paa Rejse fra Halmstad til Odense med Træ.

Grundstødt d.  $\frac{21}{12}$  45 ved Sjællands N.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Odense d.  $\frac{29}{12}$  45.

Kl. 4<sup>25</sup> passerede M. Kullen. Der styredes SV.t.V. Kl. 5<sup>00</sup> blev det taaget. Kl. ca. 5<sup>45</sup> radiopejledes Fyrskibet »Kattegat S.« og Kullen, hvilke Pejlinger viste, at Skibet var sat N. over. og Kursen ændredes til SSV. Kl. ca. 7<sup>00</sup> ændredes Kursen til SV.t.V., Farten mindskedes, og der loddedes jævnlgt. Kl. 9<sup>45</sup> mindskedes Farten yderligere til 2—3 Knob. Kl. ca. 10<sup>30</sup> loddedes ca. 8 Fv. Vand, og umiddelbart efter tog Skibet Grunden ved Lumbsaas Strand ca. 5 Sm. Ø. for Odden Havn og blev staaende. Kl. 16<sup>20</sup> kom M. flot ved fremmed Hjælp uden at have taget nævneværdig skade ved Grundstødningen.

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

**246.** Ff. **Minna** af Skagen, 16 Reg. T. Br. Bygget 1944 Paa Fisken i Skagerak.

Sunket efter Eksplosion d.  $\frac{6}{4}$  45 i Skagerak.

Søforklaring i Frederikshavn d.  $\frac{28}{4}$  45.

Kl. ca. 1<sup>10</sup>, da M. i klart og fint Vejr laa opankret i 220 m Vand ca. 18 Sm. NNØ. af Skagen, skete der under Overflyvning af ukendte Lufttårter en kraftig Eksplosion, og Vandet styrtede ned over Fartøjet. Det forsøgtes at starte Motoren, men Vandet stod allerede højt i saavel Motorrummet som Lukafet, og skønt der stadig pumpedes, steg Vandet yderligere. Kl. ca. 1<sup>25</sup> blev M.s Besætning optaget af et andet Fiskefartøj, og Kl. ca. 1<sup>45</sup> sank M.

Anm. Ministeriet maa antage, at Eksplosionen skyldes Krigsaarsager.

**247.** M/Gl. **Mira** af Faaborg, 32 Reg. T. Br. Bygget 1888 af Eg. Paa Rejse fra København til Kolding med Soda.

Grundstødt d.  $\frac{7}{10}$  45 ved Sjællands S.-Kyst.

Søforhør i København d.  $\frac{7}{11}$  45.

Kl. ca. 13<sup>00</sup> passerede M. under en frisk NØ.-lig Kuling Skalkenæs, hvorefter Føreren gik under Dæk for at smøre Motoren. Herunder mærkedes et kraftigt Stød, og M. havde da taget Grunden paa Østsiden af Nordre Stenkar under faldende Vande. D.  $\frac{11}{10}$  om Morgenen kom M. flot ved fremmed Hjælp, efter at Ladningen var lægget.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes, at Føreren er gaaet under Dæk og har overladt Navigeringen til Skibsdrengen.

**248.** M/Db. **Mjølner** af Fejø, 20 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Eg. Paa Rejse fra Vejrø til Fejø med Byg.

Beskadiget Skruen og Motoren d.  $\frac{12}{2}$  45 i Smaalandsfarvandet.

Søforklaring paa Fejø d.  $\frac{27}{7}$  45.

Medens M., der bugserede en tom Pram, under en frisk Brise med ret høj Sø befandt sig ca. 70 m fra Fejø Anlægsbro, løb Prammen fuld af Vand og sank, hvorved Slæbetrossen sprængtes. M. bakkede for atter at faa Forbindelse med Prammen, og under Arbejdet hermed tørnede M. med Agterenden imod Prammen, hvorved et Skrueblad blev bøjet, og en Muffekobling paa Mellemakslen blev sprængt.

Anm. Ministeriet maa antage, at Havariet skyldes Vejrforholdene.

**249.** B/B **Mjølner** af København, 70 Reg. T. Br. Bygget 1895 af Staal.

Havareret ved Eksplosion d.  $\frac{2}{5}$  45 i Frederikshavn.

Søforklaring i Frederikshavn d.  $\frac{18}{5}$  45.

Kl. ca. 12<sup>15</sup>, medens M., der havde tysk Militærvagt om Bord, laa fortojet ved Toldbodkajen uden Besætning om Bord, indtraf en Eksplosion i Maskinrummet. Ved Eksplosionen blev Gangskiftningsmaskinen ødelagt og Røgkammerdøren trykket ind, og der udbrød Brand. Efter forgæves at have forsøgt at slukke Branden ved Hjælp af Pøse med Vand, tilkaldtes Slukningsassistance fra Land, hvorefter Branden blev slukket.

Anm. Ministeriet maa antage, at Eksplosionen skyldes Sabotage.

**250.** S/S **Mjølner** af København, 124 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal. Paa Rejse fra Fredericia til Nyborg med Lægter paa Slæb.

Grundstødt d.  $\frac{13}{11}$  45 ved Fyns V.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Odense d.  $\frac{28}{11}$  45.

Kl. 4<sup>00</sup> afgik M. under en haard ØNØ.-lig Kuling fra Fredericia og styrede S. paa i Bæltet. Kl. ca. 4<sup>50</sup>, da M. befandt sig i Strib Fyrs hvide Vinkel tværs af Middelfart Kabelfabrik, blev Roret lagt Stb.; men kort efter tog Skibet Grunden ud for Kabelfabrikken og blev staaende. D.  $\frac{19}{11}$  Kl. 15<sup>45</sup> kom M. flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper uden at have taget Skade ved Grundstødningen.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes, at Børup, Damgaard og Middelfart Ledefyr ikke var tændt.

**251.** Ff. **N. C. Nielsen** af Grenaa. Paa Rejse fra Helsingborg til Grenaa i Ballast.

Kollideret og forlist d.  $\frac{9}{10}$  45 i Kattegat; 2 Omkomne.

Søforhør i Aalborg d.  $\frac{15}{10}$  45.

Se Nr. 123.

**252.** Dækspram **N. V. I.**

En Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d.  $\frac{10}{11}$  45 i Københavns Havn.

Indberetning fra Statens Skibstilsyn dat.  $\frac{12}{11}$  45.

Kl. 10<sup>20</sup>, da N. V. I. laa ved Nordhavnsværftet og var ved at tage en Kedel om Bord med Fartøjets Haandspil, brækkede Haandsvinget under Affiring, og Spillet tog Rous. Herunder rantes Spilmanden af Resterne at Haandsvinget over venstre Underarm, som brækkede. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt Ambulance kørt til Hospitalet.

Anm. Ministeriet maa antage, at Ulykken skyldes, at Haandsvingets Materiale ved Brug i Tidens Løb har skiftet Struktur, hvorved det er blevet svækket.

**253.** S/S **Nancy** af Esbjerg, 1153 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal. Paa Rejse fra Kotka til Næstved med Papirmasse.

Grundstødt d.  $\frac{25}{11}$  45 ved Finlands S.-Kyst.

Søforklaring i Næstved d.  $\frac{12}{12}$  45.

Kl. 19<sup>54</sup> passerede N., der havde Lods om Bord, Jerngrunden og styrede herefter mod Vinkelfyret S. for Hamnholmene. Kl. 20<sup>05</sup>, da N. ændrede Kurs ved Helskarssten for at komme ind i Vitgrunds Fyrlinie, rørte Stb. Side af Forskibet Grunden, hvorved der opstod en Lækage i Forlasten og i I-Tanken. Skibet kunde ikke holdes læns ved Pumperne, og Kl. 21<sup>20</sup> sattes N. derfor paa Grund ved Hamnholmene. D.  $\frac{27}{11}$  Kl. 10<sup>07</sup> kom N. flot ved Hjælp af Bjærgningsdamper.

Anm. Ministertiet maa antage, at Grundstødningen skyldes, at Drejningen til Vitgrunds Fyrlinie paabegyndtes for tidligt.

**254.** M/Sk. **Nathalia** af Næstved, 181 Reg. T. Br. Bygget 1898 af Staal og Fyr.

Havareret d.  $\frac{22}{10}$  og  $\frac{24}{10}$  45 i Ystad.

Søforklaring i Odense d.  $\frac{1}{11}$  45.

D.  $\frac{22}{10}$ , da N. under en S.-lig Storm laa fortojet i Ystad Havn, fik Skibet ved de stærke Dønninger, der stod ind i Havnen, Pullerterne For og Agter i Bb.s Side revet ud af Dækket samt Skandækket i Bb. Side beskadiget. D.  $\frac{24}{10}$ , da N. laa fortojet med Stb.s Side til Kajen, blev Pullerterne og Skandækket i Stb.s Side beskadigede, og Skibet blev læk.

Anm. Aarsagen til Havarierne Fremgaar af det ovenfor anførte.

**255.** M/Jt. **Nerma** af Svendborg, 95 Reg. T. Br. Bygget 1910 af Staal. Paa Rejse fra Aabenraa til København med Tørv.

Minesprængt og sunket d.  $\frac{5}{10}$  45 Smaalandsfarvandet.

Søforhør i København d.  $\frac{10}{10}$  45. Forlisanmeldelse dat. København d.  $\frac{28}{12}$  45.

Kl. 20<sup>30</sup> passerede N. 2-Kosten ved Omø Sund, og Kursen ændredes til SØ.t.S. $\frac{1}{2}$ S. efter Ledefyret paa Agersø og den faste Vinkel i Vejrø Fyr. Da N. befandt sig i den faste Vinkel i Omø Fyr, skete der en kraftig Eksplosion, og Skibet begyndte at synke. Kl. 23<sup>15</sup> sank N. paa 55°08' N. Brd. 11°19' Ø. Lgd. i ca. 10 m Vand. Besætningen blev reddet af et Skib, der befandt sig i Nærheden.

**256.** Ft. **Nicoline** af Rønne, 15 Reg. T. Br.

Havareret ved Flyverangreb d.  $\frac{8}{5}$  45 i Arnager Havn.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat.  $\frac{23}{5}$  45. Søforklaring og Søforhør i Rønne d.  $\frac{24}{7}$  45.

Kl. ca. 11<sup>15</sup> blev Arnager Havn, hvor N. laa oplagt, angrebet af russiske Flyvemaskiner, der skød med Maskingeværer. Ved Beskydningen opstod Brand i N.s Rigning og Skrog, der blev svært beskadiget, ligesom de fleste af Fiskeredskaberne blev ødelagt.

**257.** Ff. **Niels Ebbesen** af Frederikshavn, 19 Reg. T. Br. Bygget 1900 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Fiskeplads i Kattegat til Gilleleje.

Grundstødt d.  $\frac{6}{2}$  45 ved Sjællands N.-Kyst.

Søforklaring i Frederikshavn d.  $\frac{5}{3}$  45.

Kl. ca. 17<sup>30</sup> afsejlede N. E., der i stille Vejr med tæt Taage og stærk V.-gaaende Strøm havde drevet Fiskeri i Kattegat, fra den formodede Position ca. 9 Sm. NV. for Gilleleje Havn. Med moderat Fart styredes SØ., indtil Kl. ca. 18<sup>30</sup>, da Motoren blev stoppet og Loddet hevet. Der loddedes først 5, og derefter 4 Fv. Vand. Med ca. 1,5 Knobs Fart og under stadig Brug af Loddet søgtes nærmere Land, men Kl. ca. 18<sup>45</sup> tog Fartøjet pludselig Grunden og blev staaende ca. 0,2 Sm. N. for Raageleje Havn. D.  $\frac{7}{2}$  Kl. 11<sup>30</sup> kom N. E. flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Taage og Strømsætning.

**258.** M/Gl. **Nora** af Rønne, 66 Reg. T. Br. Bygget 1903/17 af Eg. Paa Rejse fra Rønne til Bandholm med Granit.

Tørnet Undervandshindring d.  $\frac{30}{4}$  45 i Østersøen; søgt Nødhavn.

Søforklaring i Maribo d.  $\frac{5}{5}$  45.

Kl. ca. 8<sup>10</sup>, da N. under en VSV.-lig Kuling i klart Vejr paa V.-lig Kurs befandt sig ca. 4 Sm. S. for Møns Fyr, mærkedes et Stød i Skibet. Kl. ca. 8<sup>30</sup> viste Pejlinger, at der intet Vand var i Skibet. Kl. 10<sup>00</sup> opdagedes det, at Motorens Svinghjul gik i Vand, og der pejledes 22 Tommer, hvorfor Pumpen straks blev sat i Gang og Kursen sat mod Stubbekøbing, hvortil Skibet ankom Kl. 10<sup>30</sup>. En senere Undersøgelse viste, at en Kølplanke forude var blevet beskadiget.

Anm. Aarsagen til Havariet fremgaar af det ovenfor anførte.

**259.** Ff. **Nordboen** af Skagen, 39 Reg. T. Br. Bygget 1933 af Eg, Bøg og Fyr. Paa Rejse fra Frederikshavn til Newcastle on Tyne med Fisk.

Kollideret d.  $\frac{10}{12}$  45 i Limfjorden.

Søforklaring i Frederikshavn d.  $\frac{10}{1}$  46.

Se Nr. 32.

**260.** M/S **Nordbornholm** af Neksø, 770 Reg. T. Br. Bygget 1939 af Staal.

Havareret ved Flyverangreb d.  $\frac{8}{5}$  45 i Neksø Havn.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat.  $\frac{1}{6}$  45. Søforklaring i Neksø d.  $\frac{16}{7}$  45.

Medens N. laa fortøjet i Neksø Havn, blev Havnen angrebet af russiske Flyvemaskiner, der nedkastede Bomber og skød med Maskinkanoner. Ved Bombeeksplosioner i Nærheden af Skibet og ved Beskydningen blev N.s Overbygning svært havareret, og 2 Bomber, der uden at eksplodere gik gennem Dæk og Skibssider, forårsagede en Læk i Forskibet, der begyndte at synke. Brandvæsenet, der blev tilkaldt, lænsede Forskibet, hvorefter Hullerne i Skibssiden blev tætnet med Træpropper.

**261.** M/S **Nordhavet** af København, 4617 Reg. T. Br. Bygget 1930 af Staal. Paa Rejse fra Montreal til Antwerpen med Korn og Stykgods.

Tørnet Undervandshindring og forlist d.  $\frac{24}{9}$  45 i Atlanterhavet.

Søforklaring i St. John's, Newfoundland, d.  $\frac{27}{9}$  45. Forlisanmeldelse dat. København d.  $\frac{17}{10}$  45.

Søforhør i København d.  $\frac{20}{11}$  45.

Kl. 0<sup>15</sup>, da N. under en N.-lig Kuling med klart Vejr befandt sig i Nærheden af Cape St. Mary paa Newfoundland, mærkedes en kraftig Rystelse, der varede ca. 1 Minut og føltes, som om Skibet gled over en Genstand uden at stoppe. Motorerne stoppedes, og kort efter pejledes Tanke og Rendestene, fra hvilke der lænsedes. Det viste sig, at Nr. 1 Tank hurtigt fyldtes, og at Vandet trængte ind i Last- og Motorrum, hvilket forårsagede, at Skibet krængede stærkt Bb. over. Da Vandet stod ca. 6 Fod over Tanktoppen i Motorrummet, forlod Besætningen Kl. 2<sup>45</sup> Skibet og blev ca. en Time senere bjærget af et Skib, der befandt sig i Nærheden. Kl. 7<sup>40</sup> sank N.

Anm. Ministeriet maa antage, at N. har tørnet noget drivende Vraggods.

**262.** Ff. **Nordlyset** af Vesterø, 12 Reg. T. Br. Bygget 1917 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Fiskeplads i Læsø Rende til Vesterø Havn.

Grundstødt og forlist d.  $\frac{13}{1}$  45 ved Læsøs V.-Kyst.

Søforhør i Byrum d.  $\frac{27}{2}$  og  $\frac{1}{3}$  45.

Kl. ca. 16<sup>30</sup> afsejlede N., der i Taage havde drevet Fiskeri i Læsø Rende, under en opfriskende SV.-lig Kuling med Taage fra den formodede Position ca. 1 Sm. NNØ. fra Læsø NV.-Rev Fyrbaake. Indtil Kl. ca. 17<sup>10</sup> styredes ØSØ., hvorefter Kursen blev ændret til SØ. Kl. ca. 17<sup>15</sup> blev Motoren stoppet, og da Sirenen paa Vesterø Havn ikke kunde høres, blev Loddet hevet og viste 2—3 Fv. Vand. Motoren blev atter sat paa Frem, og paa SØ.-lig Kurs søgtes nærmere mod Land; men Kl. ca. 17<sup>30</sup> tog N. Grunden med Forenden og blev staaende. Efter flere forgæves Forsøg paa at bjærge Kutteren, der hurtigt blev vandfyldt, blev Besætningen d.  $\frac{14}{1}$  Kl. 3<sup>00</sup> bjærget af Vesterø Redningsbaad. N. er senere blevet Vrag.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Taage og Strømsætning.

**263.** M/Jt. **Nordstjernen** af Aarhus, 44 Reg. T. Br. Bygget 1892 af Eg, Bøg og Fyr. Paa Rejse fra Mariager til Aarhus med Cement,

Sunket efter Eksplosion d.  $\frac{24}{4}$  45 i Aalborg Bugt; 2 Omkomne.

Strandingsindberetning dat.  $\frac{9}{5}$  44. Søforhør i Aarhus d.  $\frac{15}{5}$  og i Hadsund d.  $\frac{7}{7}$  45. Forlisanmeldelse dat. d.  $\frac{21}{9}$  45.

Kl. ca. 15<sup>00</sup>, da N. befandt sig ca. 3 Sm. Ø. for Als Odde Forfyr, indtraf en voldsom Eksplosion, hvorved hele Agterskibet med Motoren blev bortsprængt. N. sank straks, og de ombordværende omkom.



Anm. 1. De omkomne var: Skibsfører Laurs Alfred Sørensen og Matros Robert Frederik Jensen, begge af Aarhus.

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

**264.** Ff. **Nutid** af Neksø, 4 Reg. T. Br.

Havareret ved Flyverangreb d.  $\frac{8}{5}$  45. i Rønne.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat.  $\frac{20}{6}$  45.

Medens N. laa forføjet i Rønne Havn, blev Havnen angrebet af russiske Flyvemaskiner, der nedkastede Bomber. Ved Bombeekspllosioner paa Kajen og i Vandet i Nærheden af N. opstod nogle mindre Skader paa Dæk og Skrog.

**265.** M/Gl. **Oceanide** af Marstal, 131 Reg. T. Br. Bygget 1910 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Fabrikken »Dania«, Mariager Fjord, til Hundested med Cement.

Grundstødt d.  $\frac{1}{1}$  45. i Mariager Fjord.

Søforhør i København d.  $\frac{15}{1}$  45.

Kl. ca. 10<sup>30</sup>, da O. i tæt Drivis befandt sig udfør Hollænderdyb V. for Als Odde, tog Skibet Grunden paa S.-Siden af Løbet og blev staaende. D.  $\frac{2}{1}$  Kl. 9<sup>45</sup> kom Skibet flot ved fremmed Hjælp. Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes, at Farvandsafmærkningen var i Uorden paa Grund af Is.

**266.** Ff. **Oddur** af Vaag, 54 Reg. T. Br. Bygget 1941 af Eg. Paa Rejse fra København til Thors-havn med Rugmel og Post.

Motorhavari d.  $\frac{20}{12}$  45 i Nordsøen; søgt Nødhavn.

Søforklaring i Stavanger d.  $\frac{11}{1}$  46.

Kl. 8<sup>00</sup> lettede O. fra en Ankerplads ved Lister og fortsatte Rejsen V.-over. Ca.  $\frac{1}{2}$  Time senere begyndte Motoren, hvis Olietryksmøring tidligere paa Rejsen havde været i Uorden, at banke og blev standset. En Undersøgelse viste, at 4 Lejer var brændt sammen. Om Aftenen blev O. af et Fiskefartøj bugseret ind til Sirivaag og senere til Stavanger for Reparation.

**267.** B/B **Odin** af København, 91 Reg. T. Br. Bygget 1915 af Staal.

Havareret ved Eksplosion d.  $\frac{2}{5}$  45 i Frederikshavn.

Søforklaring i Frederikshavn d.  $\frac{18}{5}$  45.

Kl. ca. 12<sup>15</sup>, medens O., der havde tysk Militærvagt om Bord, laa forføjet ved Toldbodkajen uden Besætning om Bord, indtraf 2 Eksplosioner i Maskinrummet, der hurtigt fyldtes af Damp fra Kedlen. En senere Undersøgelse viste, at Hoveddamprøret var sprængt.

Anm. Ministeriet maa antage, at Eksplosionen skyldes Sabotage.

**268.** M/Gl. **Olga** af Egersund, 72 Reg. T. Br. Bygget 1909 af Staal. Paa Rejse Fra København til Køge med Hørfrøexpeller.

Kollideret d.  $\frac{9}{11}$  45 i Køge Havn.

Søforhør i Køge d.  $\frac{14}{11}$  45.

Kl. ca. 12<sup>00</sup>, da O., under Indsejling i Havnen, under en haard NØ.-lig Kuling svajede rundt for at gaa langs Kaj, førte Vind og Strøm Skibet ned mod Lystkutter »Bukefalos«, der laa forføjet ved Kaj med sin Jolle svunget ud over Skibssiden, og tørnede mod Jollen, hvorved denne og B.s Lønning blev beskadiget.

Anm. 1. Søforklaring fra B. foreligger ikke.

Anm. 2. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes Vejrforholdene.

**269.** Ff. **Olga Elisabeth** af Frederikshavn, 27 Reg. T. Br. Bygget 1901 af Eg, Bøg og Fyr. Paa Rejse fra København til Vesterø Havn i Ballast.

Grundstødt d.  $\frac{29}{10}$  45 ved Læsø.

Søforklaring i Frederikshavn d.  $\frac{8}{12}$  og  $\frac{12}{12}$  45.

Kl. 3<sup>00</sup> passerede O. E. i stille og klart Vejr med haard N.-gaaende Strøm Nordre Rønner Fyr, hvorefter Kursen sattes mod et klart Lys, der antoges for Havnefyret i Vesterø. Kl. ca. 3<sup>30</sup> tog Fartøjet Grunden paa Borfeld Rev og blev staaende. Kl. ca. 11<sup>00</sup> kom O. E. flot ved fremmed Hjælp.

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

**270.** M/S **Olympia** af Marstal, 47 Reg. T. Br. Bygget 1893/1934 af Staal. Paa Rejse fra Fredericia til København med Jernrør.

Grundstødt d.  $\frac{13}{3}$  45. ved Sjællands N.-Kyst.

Søforhør i København d.  $\frac{7}{4}$  45.

Kl. ca. 0<sup>00</sup> passerede O. paa NØ.-lig Kurs Netspærringen ved Sjællands Odde under en SV.-lig Brise med Ø.-gaaende Strøm og let diset Vejr. Herfra styredes misv. NØ. indtil Kl. ca. 1<sup>00</sup>, da Kursen blev ændret til misv. Ø. Kl. ca. 5<sup>45</sup> saas Land om Stb., og Kursen blev ændret til misv. Ø.t.N. Kl. ca. 5<sup>55</sup> gik Føreren, der var alene om Bord, under Dæk for at tilse Motoren, og da han Kl. ca. 5<sup>56</sup> atter kom op, var Skibet giret et Par Streger til Stb. Roret blev straks lagt haardt Bb., men Kl. ca. 6<sup>00</sup> tog Skibet Grunden med Forenden og blev staaende ca. 1 Sm. NØ. for Raageleje. D.  $\frac{14}{3}$  Kl. ca. 18<sup>00</sup> kom O. flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Strømsætning og Ændring i Kompassets Deviation, foraarsaget af Jernladningen, i Forbindelse med den Omstændighed, at Føreren er gaaet under Dæk uden forinden at have sikret sig — ved at tage Lodskud eller paa anden Maade —, at Skibet ikke var i farlig Nærhed af Land.

**271.** M/Gl. **Oraplana** af Frederikshavn, 100 Reg. T. Br. Bygget 1935 af Staal.

a) Paa Rejse fra Frederikshavn til København med Stykgods.

Havareret d.  $7/1$  45 i Kattegat.

Søforhør i København d.  $13/1$  45.

Kl. ca.  $8^{00}$ , da O. under en haard S.-lig Kuling med høj Sø befandt sig mellem Anholt og Hesselø, rovsede Stb. Anker med 60 Fv. Kæde ud. Under Arbejdet med at bjerge Ankeret blev Skibet overskyldt Gang paa Gang, hvorved Kædekasse og Kabelrum fyldtes med Vand. Kl. ca.  $10^{45}$ , da O. befandt sig ca. 5 Sm. Ø. for Lysegrund Fyrbaake, mærkedes et Stød mod Skibssiden. Kl.  $23^{15}$  ankom O. til København. Efter Udlosningen viste det sig, at O. var læk.

Anm. Ministeriet maa antage, at O. har tørrnet en drivende Genstand.

b) Paa Rejse fra Frederikshavn til København med Stykgods.

Borteblevet i Februar 1945 i Kattegat; 6 Omkomne.

Søforklaring i Frederikshavn d.  $24/3$  45.

D.  $27/2$  Kl. ca.  $13^{00}$  afgik O. fra Frederikshavn. Da der siden intet er hørt eller set til Skibet og Liget af et Medlem af Besætningen og en Del at Dækslasten er drevet i Land paa Anholt, maa det antages, at Skibet er forlist med Mand og Mus.

Anm. 1. De omkomne var: Skibsfører A. Chr. Erichsen af Svendborg, Bedstemand Mogens Dibbern af København, Letmatros John August Erlandsen af Jerne, Kok og Ungmand Harry Alexandersen samt Passagererne Assistent Poul Georg Rasmussen af Frederikshavn og Fyrbøder Kristian Thomsen af Haslev.

Anm. 2. Ministeriet kan ikke anse det for udelukket, at Forliset skyldes Krigsaarsager.

**272.** M/S **Oregon** af København, 4774 Reg. T. Br. Bygget 1916 af Staal. Paa Rejse fra Newport News til St. John N. B.

Strandet og forlist d.  $4/1$  45 ved Irlands Ø.-Kyst.

Søforhør i København d.  $17/9$  45; Forlisanmeldelse dat. København d.  $28/9$  45.

Kl. ca.  $3^{40}$ , da O. under en haard Kuling laa opankret paa anvist Plads paa Bonsgar Red ud for Belfast, gik Skibet i Drift. Det andet Anker blev straks sat og Motorerne gjort klar. Samtidig med at Stb.s Motor kom i Gang, tog O. Grunden med Roret, hvorved Skibet faldt tværs i Søen og drev for begge Ankre med henholdsvis 60 og 90 Fv. Kæde. ude. Skibet huggede nu haardt i Grunden og blev læk, saa Vandet strømmede ind i Motorrummet. Ved Daggry forlod Besætningen O. i egne Baade, og Kl.  $16^{00}$  brækkede Skibet over agten for Maskinskoddet.

Anm. Ministeriet maa antage, at Strandingen skyldes Vejrforholdene i Forbindelse med daarlig Holdebund paa Ankerpladsen.

**273.** Ff. **Oscar Jensen** af Skagen, 10 Reg. T. Br.

Paasejlet d.  $20/11$  45 i Kattegat.

Søforhør i Skagen d.  $7/2$  46.

Se Nr. 34.

**274.** S/S **Otto Petersen** af København. 2832 Reg. T. Br. Bygget 1930 af Staal. Paa Rejse fra Drammen til Horten i Ballast.

Minesprængt og slæbt paa Grund d.  $12/1$  45 paa Drammen Fjord; 1 Mand omkommet.

Søforklaring i Austad d.  $16/1$  45. Søforhør i København d.  $1/2$  og i Nakskov d.  $21/12$  45.

Kl.  $14^{20}$  passerede O. P., der havde Lods om Bord, under Ledsagelse af en Minestryger Vesthaken Fyr. Kl.  $14^{23}$  indtraf en voldsom Eksplosion under Skibet. Ved Eksplosionen blev Nr. 2 Lastrum, Maskinrum og Kedelrum læk og fyldtes hurtigt med Vand. Endvidere blev Dækket ud for Nr. 3 Luge samt begge Skibssider ud for denne sprængt, og Bb. Anker med Kæde rovsede ud. En Del af Besætningen, hvoraf to Mand var blevet lettere saaret, blev optaget af Minestrygeren, medens Lods, Skibets Fører samt 7 Mand af Besætningen forblev om Bord. Det viste sig, at Skibets Donkeymand, Harald Tupitts af København der sidst var blevet, set paa Fyrpladsen, ca.  $1/2$  Minut før Eksplosionen, savnedes; men da Ristværket paa Maskintoppen var ødelagt og Maskinrummet fyldt med Vand, var en Eftersøgning ikke mulig. O. P. blev, efter at Bb.s Ankerkæde var skaaret over med en Nedstryger, af et forbisejlende Skib slæbt ind S. for Saltskjær, hvor Skibet Kl.  $17^{30}$  tog Grunden og blev staaende. Skibet er senere blevet bjerget.

**275.** Minestrygningskutter **P. 14** af København, 37 Reg. T. Br.

Kollideret d.  $22/8$  45 i Københavns Havn.

Søforhør i København d.  $8/11$  45.

Se Nr. 42.

**276.** M/S **Panama** af København, 6650 Reg. T. Br. Bygget 1915 af Staal. Paa Rejse fra Cardiff til Philadelphia i Ballast.

Kæntret og forlist d.  $11/4$  45 i Atlanterhavet; 45 Omkomne.

Søforklaring i Newcastle on Tyne d.  $13/6$  45 Søforhør i København d.  $26/7$  45. Forlisanmeldelse dat.

København d.  $30/5$  45.

Kl.  $1^{15}$ , da P. under en haard NV.-lig Storm befandt sig i en Konvoj ca. 200 Sm. N. for Azorerne med begge Motorer gaende forceret Fuld Kraft Frem, havarerede Bb.s Motor, og Skibet mistede straks Styret og lagde sig tværs i Søen med Vinden ind paa Stb.s Side I den voldsomme Sø fik P. større og større Slagside, og Kl.  $1^{25}$  sank Skibet. Det lykkedes 5 Mand af Besætningen at redde sig op paa 2 Red-

ningsflaader, hvor de opholdt sig, til de d.  $29/4$  blev optaget af et engelsk Krigsskib. Den øvrige Besætning maa anses for omkommet P.s Kæntring.

Anm. 1. De omkomne danske Statsborgere var: Skibsfører C. V. Frederiksen af Helsingør, 2. Styrmand Anders Hansen af Slagelse, Jnr. 2. Styrmand Villiam Staustrop af Glasgow, 1. Maskinmester Laurits H. Olsen af København, 2. Maskinmester Hans Elberg af Løjt, 3. Maskinmester Carl J. H. Jørgensen af Helsingør, 4. Maskinmester Edward Nielsen og Elektriker Carl M. Malmsborg begge af København, Maskinassistent E. Rasmussen af Blyth, 1. Radiotelegrafist Joen Gøte af Færøerne, Hovmester Helse Larsen af Edinburgh, Kok Knud T. Hansen af Vejle, Baadsmand Peter V. R. Rasmussen af København, Tømrermand Niels C. Halkjær af Hobro, Kvartermester Carl V. Andersen af Skelskør, Matroserne Poul C. S. Nielsen af Nykøbing, S. A. Jensen Dahl af Hobro, Nis Frederik Bengtson af Newcastle, Allan G. Kube af Aarhus og Lauritz C. Beck af Dundee, Smørerne Christian Christensen af Roskilde, Charles Poulsen af Esbjerg, Otto Hilmar af København og Niels Carl Andersen af Thorsager Station.

Anm. 2. Ministeriet maa antage, at Forliset skyldes Motorhavari, forarsaget af Forceringen af Motorene under Sejladsen i Konvoj, samt Forskydning af Ballasten, der bestod af ialt 2950 Tons Sand, hvoraf 1500 Tons i Underlasten, 750 Tons paa Mellemdækkene og 700 Tons paa Shelterdækket, og som ikke var sikret med Skod eller paa anden Maade, paa Grund af Vanskelighederne som Følge af Krigen ved at skaffe de fornødne Materialer hertil.

**277.** M/Sk. **Patria** af Marstal, 189 Reg. T. Br. Bygget 1911 af Staal.

a) Paa Rejse fra København til Vejle i Ballast.

Kollideret d.  $8/10$  45 i Kattegat.

Søforhør i Vejle d.  $10/10$  og i København d.  $30/10$  45.

Kl. 23<sup>00</sup> passerede P. Kattegat S. Fyrskib. Kort efter saas agterude i  $1/2$ — $3/4$  Sm.s Afstand et indhentende Dampskib, der senere viste sig at være S/S »Thyra« af Odense. Kl. ca. 23<sup>35</sup> giredes T. ned imod P. Kl. ca. 23<sup>37</sup> tørnede T. med Bb.s Anker imod P.s Stb.s Laaring, hvorved P. fik en Del af Skanseklædningen og Gelænderet bøjet og Lønningen sprængt.

Af den af T.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at da Kattegat S. Fyrskib var passeret, saas et medgaaeads Skibs Agterlanterne forude, og det besluttedes at holde N. om dette Skib, der senere viste sig at være P. Da Afstanden mellem Skibene var 5—6 Skibslængder, saas pludselig P.s grønne Lanterne. Roret blev straks lagt haardt Stb., og P. passeredes uden at blive rørt i en Afstand af ca.  $1/2$  Skibslængde.

b) Paa Rejse fra København til Struer i Ballast.

Grundstødt d.  $13/12$  45 i Limfjorden; søgt Nødhavn.

Søforklaring og Søforhør i Aalborg d.  $17/12$  45.

Kl. 16<sup>10</sup> passerede P. under en haard NNV.-lig Kuling Hals Barre Fyr. Kl. 16<sup>40</sup> passeredes tæt forbi Havnemolen ved Hals Havn. V. for Havnen laa 5—6 Skibe til Ankers. Da P. forsøgte at sejle i Læ af Ankerliggerne i ringe Afstand fra disse, tog Skibet Grunden og blev staaende. D.  $14/12$  Kl. 8<sup>45</sup> kom P. flot ved egen Hjælp. Under Manøvrer for at bringe Skibet flot tørnede Roret haardt mod Grunden, hvorved Rorstammen blev vredet ca. 35°.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes den Omstændighed, at Føreren ikke har haft sin Opmærksomhed henvendt paa Ledefyrene.

**278.** Ff. **Pax** af Frederikssund, 5 Reg. T. Br. Paa Rejse fra København til Hundested i Ballast.

Motorhavari, drevet paa Land og forlist d.  $28/11$  45 i Sundet.

Søforhør i København d.  $29/11$  45.

Kl. ca. 10<sup>00</sup> afsejlede P. under en stiv NV.-lig Kuling fra København. Ud for Klampenborg stoppede

Motoren, og Fartøjet blev af Vind og Strøm fort over mod Middelgrunden. Det forsøgtes at opankre P. for ca. 20 m Tov og 16 m Kæde; men Ankeret holdt ikke, og Kl. ca. 12<sup>00</sup> blev Fartøjet kastet ind paa Stenene paa N.-Siden at Middelgrundsfortet. P. blev senere af et andet Fartøj slæbt klar af Stenene, men kort efter sank P. 20—30 m NV. for Middelgrundsfortet.

Anm. Aarsagen till Grundstødningen femgaar af det ovenfor anførte.

**279.** M/Gl. **Peder Møller** af Mariager, 66 Reg. T. Br. Bygget 1906 af Eg. Paa Rejse fra Rørdal til Gilleleje med Cement.

Grundstødt d.  $2/11$  45 i Gilleleje Havn.

Søforklaring og Søforhør i Helsingør d.  $6/11$  45.

Kl. 2<sup>00</sup> holdt P. M., hvis Dybgaaende var ca. 2,7 m, under SØ.-lig Kuling ind mod Gilleleje Havn for langsom Motor. Da Skibet var kommet inden for Havnefyrene, huggede Agterskibet 3 Gange i Grunden, hvorefter P. M. mistede Styret og tog Grunden og blev staaende. Kl. 6<sup>00</sup> kom Skibet flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Lavvande.

**280.** M/Jt. **Per** af Kolding, 57 Reg. T. Br. Bygget 1898 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Nykøbing F. til København med Raasukker.

Sprunget læk d.  $12/11$  45. i Smaalandsfarvandet.

Søforklaring og Søforhør i Stubbekøbing d.  $17/11$  45.

Kl. 8<sup>00</sup> afgik P. under en frisk NØ.-lig Brise med nogen SØ fra Nykøbing F. Kl. 21<sup>00</sup> ankom Skibet til Stubbekøbing for at afvente Bedring i Vejret. Medens P. laa i Havnen, opdagedes det, at Skibet var læk, og en Undersøgelse viste, at Isforhudningen midtskibs var gaaet løs og at Værket havde arbejdet sig ud af Naadden.

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

**281.** Ff. **Piscator** af Skagen, 32 Reg. T. Br. Bygget 1928 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Fiskeri i Nordsøen til Leith med Fisk.

Kollideret d.  $\frac{26}{7}$  45 i Nordsøen.

Søforhør i Leith d.  $\frac{2}{8}$  45.

Da P. i klart Vejr med rolig Sø og med stoppet Skrue nærmede sig Ff. »Johanne Margrethe« af London for at komme paa Prajehold og Afstanden mellem Fartøjerne var 8—10 Fv., varskoede P.s Fører, der befandt sig paa Fordækket, til Rorgængerens om at bakke. Rorgængerens kastede ved en Fejltagelse Motoren Frem i Stedet for Bak, og P. løb med stor Fart Stævnen ind i J. M.

**282.** B/B **Pluto** af København, 162 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Staal. Paa Rejse fra København til Bjærgningsarbejde i Storebælt.

Havareret ved Eksplosion d.  $\frac{9}{5}$  45 i Sundet; søgt Nødhavn.

Søforhør i København d.  $\frac{2}{6}$  45.

Kl. ca. 23<sup>00</sup>, da P. under en frisk SØ.-lig Brise med klart Vejr paa SV.-lig Kurs befandt sig i Tvangs-ruten ca. 6,5 Sm. misv. NØ.t.N. af Stevns Fyr, indtraf en kraftig Eksplosion i Vandet i Nærheden af Skibet. Ved den af Eksplosionen fremkaldte Rystelse faldt Bb.s Anker i Bund, alt Støbegods blev mere eller mindre beskadiget, og Vandet strømede ind gennem en Læk i Maskinrummet. Ved Pumpning blev Skibet holdt flydende. P. svajede op for Ankeret og blev d.  $\frac{10}{5}$  Kl. ca. 16<sup>00</sup> taget paa Slæb af en Bjærgningsdamper og bugseret til København.

Anm. Ministeriet maa antage, at Eksplosionen skyldes Krigsaarsager.

**283.** Ff. **Polaris** af Nekso, 10 Reg. T. Br.

Havareret ved Flyverangreb d.  $\frac{8}{5}$  45 i Nekso Havn.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat.  $\frac{22}{5}$  45.

Medens P. laa i Nekso, blev Havnen angrebet af russiske Flyvemaskiner, der nedkastede Brand- og Sprængbomber samt beskød Skibene med Maskingeværer. Ved Bombeeksplosioner i Nærheden af P. og ved Beskydningen fik Fartøjet Klædningen udenbords, Dækket, Rigningen, Styrehuset og Motorruffet stærkt beskadiget.

**284.** D/Fg. **Prins Christian** af København, 1901 Reg. T. Br. Bygget 1903 af Staal.

Kollideret d.  $\frac{27}{7}$  45 i Københavns Havn.

Søforhør i København d.  $\frac{17}{8}$  45.

Se Nr. 133.

**285.** S/S **Ramfoss** af Oslo.

Grundstødt d.  $\frac{4}{5}$  45 ved Sjællands V.-Kyst.

Strandingsindberetning dat.  $\frac{12}{5}$  45.

Efter i Storebælt at have været udsat for Luftangreb, hvorved R. var blevet skudt i Brand, drev Skibet uden Besætning om Bord paa Grund ved Hedvigslyst paa S.-Siden af Asnæs. D.  $\frac{9}{5}$  kom R. flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

**286.** 3<sup>m</sup> M/Sk. **Rental** af Aarhus, 169 Reg. T. Br. Bygget 1914 af Staal. Pas Rejse fra Henæs til Aarhus med Kævler.

Grundstødt d.  $\frac{25}{1}$  45 ved Falsters Ø.-Kyst.

Søforhør i Aarhus d.  $\frac{31}{1}$  45.

Kl. ca. 16<sup>10</sup>, da R. var kommet udenfor Hesnæs Havn, gik Motoren pludselig i Staa paa Grund af svigtende Olietilførsel, Og Skibet blev af Vind og Sø sat paa Grund S. for Havnen og blev staaende. D.  $\frac{26}{1}$  Kl. 10<sup>30</sup> kom R. flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Aatsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

**287.** M/Gl. **Resolut** af Rønne, 100 Reg. T. Br. Bygget 1942 af Eg og Bøg.

Havareret ved Flyverangreb d.  $\frac{8}{5}$  45 i Rønne Havn.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat.  $\frac{24}{5}$  45.

Medens R. laa fortojet i Rønne Havn, blev Havnen angrebet af russiske Flyvemaskiner, der nedkastede Bomber. Herved blev Vaterbordet og Skanseklædningen om Stb. samt Stormasten og Forriggen beskadiget.

**288.** Ff. **Rex** af Esbjerg, 38 Reg. T. Br. Bygget 1937 af Eg, Bøg og Fyr.

Kollideret d.  $\frac{22}{11}$  45 i Esbjerg Havn.

Søforhør i Esbjerg d.  $\frac{8}{3}$  46.

Se Nr. 111.

**289.** Ff. **Rita** af Nekso, 8 Reg. T. Br.

Havareret ved Flyverangreb d.  $\frac{8}{5}$  45 i Nekso.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat.  $\frac{20}{6}$  45.

Medens R. laa fortojet i Nekso Havn, blev Havnen angrebet af russiske Flyvemaskiner, der nedkastede Bomber. Ved Bombeeksplosioner paa Kajen og i Vandet i Nærheden af R. blev Fartøjet meget svært beskadiget paa Riggen og Skroget saavel inden- som udenbords.

**290.** Ff. **Robert Schou** af Frederikshavn, 37 Reg. T. Br. Bygget 1943 af Eg. Paa Fiskeri i Nordsøen.

Motorhavari d.  $\frac{8}{11}$  45 i Nordsøen.

Søforklaring i Frederikshavn d.  $\frac{12}{1}$  46.

Kl. ca. 22<sup>00</sup>, da R. S. under en NV.-lig Storm befandt sig ca. 25 Sm. Ø.t.S. af Humberen, gik Motoren i Staa. Da det viste sig umuligt at faa den i Gang, tilkaldtes Hjælp pr. Radio, og d.  $\frac{9}{11}$  Kl. ca. 23<sup>00</sup> blev R. S. taget paa Slæb af en anden Fiskekutter, der derefter bugserede Fartøjet til Hull. Efter Ankomsten viste en Undersøgelse, at Motorens Lejer var brændt sammen.

Anm. Ministeriet maa antage, at Havariet skyldes Anvendelse af uhensigtsmæssig Smøreolie.

**291.** Ff. **Rota** af København, 9 Reg. T. Br. Paa Fiskeri i Kattegat.

Minesprængt og forlist d.  $\frac{16}{12}$  45 i Kattegat; 2 Omkomne.

Søforhør i Gilleleje d.  $\frac{9}{1}$  46.

Kl. 8<sup>00</sup> afsejlede R. fra Gilleleje paa Fiskeri. Kl. ca. 17<sup>15</sup> hørtes om Bord paa Ff. »Haabet« af Gilleleje en kraftig Eksplosion, og samtidig saas et Fiskefartøj, der befandt sig ca. 7 Sm. NV. for Gilleleje Havn, omspændt af Flammer. Ca. 1 Minut senere var Fartøjet forsvundet. En Eftersøgning paa Stedet viste, at der fandtes en stor Olieplet paa Vandet. Da der senere intet er hørt eller set til R., maa det antages, at det forliste Fartøj er identisk med R.

Anm. De omkomne var: Fiskerne Sigvard Sørensen og Svend Peter Sigvard Knud Oscar Sørensen, begge af København.

**292.** M/S **Rotna** af Rønne, 1836 Reg. T. Br. Bygget 1940 af Staal.

Havareret ved Flyverangreb d.  $\frac{7}{5}$  45 i Rønne Havn.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat.  $\frac{31}{5}$  45.

Under et Flyverangreb paa Rønne Havn blev R., der laa oplagt uden Besætning, ramt af en Bombe midtskibs samt beskydt med Maskingeværer. Herved fik Skibet Overbygningen og Bb.s Skibsside stærkt beskadiget.

**293.** M/Gl. **Ruddi** af Kolding, 37 Reg. T. Br. Bygget 1894 af Eg. Paa Rejse fra Kolding til Sønderborg med Mel.

Beskadiget ved Eksplosion d.  $\frac{5}{5}$  45 i Kolding Fjord.

Søforklaring og Søforhør i Sønderborg d.  $\frac{16}{5}$  45.

Kl. 17<sup>00</sup> af gik R. fra Kolding. Ca. 1 Sm. Ø. for Havnen blev Skibet overhalet af 6 tyske Motortorpedobaade, som — da de var naaet ca. 50 m foran for R. — kastede Dybvandsbomber over Bord. Umiddelbart efter skete en kraftig Eksplosion i Vandet, hvorved R. gennemrystedes stærkt. Kl. ca. 18<sup>00</sup> blev R. opankret i Agtrupvig, hvor det opdagedes, at Skibet var læk.

**294.** S/S **Runø** af København, 2885 Reg. T. Br. Bygget 1905 af Staal. Paa Rejse fra Torreveaj til Aalborg med Salt.

Grundstødt d.  $\frac{24}{10}$  45 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat.  $\frac{25}{10}$  45.

Søforklaring og Søforhør i Aalborg d.  $\frac{29}{10}$  45.

Kl. 21<sup>25</sup>, da R. befandt sig ca. 1 Sm. SØ. af Hals Barre Fyr, blev Farten mindsket til Langsomt. Kl. 21<sup>40</sup> blev Maskinen stoppet for Afventning af Lods. Kl. ca. 21<sup>50</sup> blev Maskinen beordret ganske Langsomt Frem, og der styredes ind i, hvad der fejlagtigt antoges for Fyrlinien, der leder over Hals Barre. Kl. ca. 22<sup>18</sup> blev Maskinen stoppet. Kl. ca. 22<sup>20</sup> blev Maskinen beordret Fuld Kraft Bak, og straks efter kom Lodsens om Bord. Det viste sig nu, at Skibet var S. for Fyrlinien, og der bakkedes fortsat; men kort efter tog R. Grunden og blev staaende  $1\frac{1}{2}$  Skibslængde SV. for den Ø.-ligste hvide 3-Kost i Renden. D.  $\frac{26}{10}$  Kl. 18<sup>00</sup> kom Skibet flot ved Hjælp at en Bjærgningsdamper, tilsyneladende uden at have taget Skade.

Anm. Ministeriet maa natage, at Grundstødningen skydes Forveksling af Egense Bagfyr med et andet hvidt Lys i Forbindelse med Strømsætning.

**295.** S/S **Røsnæs** af København, 1750 Reg. T. Br. Bygget 1944 af Staal. Paa Rejse fra Immingham til København med Kul.

Havareret ved Mineeksplosion d.  $\frac{29}{9}$  45 i Nordsøen.

Søforklaring i Farsund d.  $\frac{20}{10}$  45. Søforhør i København d.  $\frac{30}{10}$  45.

Kl. ca. 3<sup>15</sup>, da R. under en jævn NNV.-lig Brise befandt sig i den minestrøgne Rute ca. 23 Sm. V. for Lister Fyr, indtraf en voldsom Eksplosion agter. Maskinen blev straks stoppet, og da det ved Pejling af Agterlasten viste sig, at denne var omtrent fuld af Vand og det befrygtedes, at Skibet vilde synke, gik Besætningen i Baadene, efter at Lastpumpen til Agterskibet var sat i Gang. Da R. efter ca.  $\frac{1}{2}$  Times Forløb stadig flød, gik en Del af Besætningen atter om Bord. Da Pejlinger viste, at Forlasten, Maskinrummet og Tankene var tætte, blev den øvrige Del af Besætningen Kl. ca. 5<sup>30</sup> kaldt om Bord, og Rejsen fortsattes til Farsund, hvortil Skibet ankom Kl. 13<sup>30</sup>.

**296.** S/S Sct. **Knud** af Odense, 154 Reg. T. Br. Bygget 1930 af Staal.

Rørt Grunden d.  $\frac{7}{6}$  45 paa Odense Kanal.

Søforhør i Odense d.  $\frac{13}{9}$  45.

Kl. ca. 10<sup>00</sup>, medens S. K. sammen med 2 Bugserbaade var i Færd med at assistere en Nybygning gennem Kanalen mod Odense Havn, løb en af Bugserbaadene op langs Siden af S. K., der mistede Styret

og drev ind paa Kanalens V.-Side, hvor Skruen slog mod en Sten. En senere Undersøgelse viste, at S. K.s Agterstævn og Skrue var blevet noget beskadiget.

Anm. Aarsagen til Havariet fremgaar af det ovenfor anførte.

**297.** S/S **Senator Predöhl** af Cuxhafen, 255 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Fiskeplads i Nordsøen til Cuxhafen med Fisk.

Grundstødt d.  $16/12$  45 ved Fanøs V.-Kyst.

Strandingsindberetning dat.  $18/12$  45.

Kl.  $15^{30}$  grundstødte S. P. under en frisk SSV.-lig Brise med Regntykning ud for Nordby Forstrand ca. 1 km S. for Rindby Kirkevej og blev staaende. Besætningen blev bragt i Land af Redningsbaaden.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Regntykning samt den Omstændighed, at Kompasset var i Uorden.

**298.** 3<sup>m</sup> M/Sk. **Sine** af Marstal, 299 Reg. T. Br. Bygget 1912 af Eg.

a) Paa Rejse fra Rørdal til Næstved med Cement.

Sprunget læk d.  $9/1$  45 i Kattegat; søgt Nødhavn.

Søforklaring i Kalundborg d.  $13/1$  45.

Kl. ca.  $22^{30}$ , da S. under en stiv ØNØ.-lig Kuling med svær Sø og tæt Snefald befandt sig i Nærheden af Sjællands Rev, blev Sejlene bjærget og Skibet bragt til Vinden. Kl. ca.  $22^{30}$ , da det klarede op, opdagedes det, at Skibet trak Vand, hvorfor Dækspumpe og Motorpumpe holdtes gaaende, men Vandet i Lasten steg meget stærkt. D.  $10/1$  Kl.  $4^{00}$  besluttedes det at søge ind til Kalundborg, hvortil Skibet ankom Kl.  $8^{30}$ .

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

b) Paa Rejse fra Drammen til København med Papirmasse.

Kollideret d.  $18/9$  45 i Kattegat.

Søforklaring i Vejle d.  $15/2$  46.

Se Nr. 182.

**299.** Ff. **Skagerak Nr. 4** af Skagen, 45 Reg. T. Br. Bygget 1942 af Eg og Bøg.

Paasejlet Bro d.  $11/10$  45 i Limfjorden.

Søforklaring i Skagen d.  $13/12$  45; Søforhør i Aalborg d.  $15/3$  46.

Kl.  $11^{10}$  satte S. Nr. 4 Broflaget ved Limfjordsbroen, og umiddelbart efter blev der fra Broen afgivet Signal for Gennemsejling fra Ø. Et andet Skib kom først gennem Broen, og da dette Skib var kommet igennem, blev Broen lukket ned over S. Nr. 4, der der befandt sig i Gennemsejlingen. Herved blev S. Nr. 4's Mast og Bom knækket.

Anm. Aarsagen til Kollisionen fremgaar af det ovenfor anførte.

**300.** Ff. **Sonja Madsen** af Thyborøn, 24 Reg. T. Br. Bygget 1913 af Eg, Bøg og Fyr.

Havareret og sunket d.  $2/3$  45 i Lemvig.

Søforklaring i Lemvig d.  $8/3$  45.

Natten mellem d.  $1/3$  og  $2/3$  under en orkanagtig NV.-lig Storm, blev S. M., der var oplagt uden Besætning om Bord og laa langs Siden af et andet Skib, af Vind og Sø kastet mod Havnemolen, hvorved Kutteren blev saa svært beskadiget, at den Kl. ca.  $6^{00}$  sank i Havnen. S. M. er senere blevet hævet.

Anm. Ministeriet maa antage, at Havariet skyldes Vejrforholdene.

**301.** S/S **Stal** af København, 2242 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal. Paa Rejse fra København til Kotka i Ballast.

a) Grundstødt d.  $30/10$  45 i den finske Bugt.

Søforhør i Helsingør d.  $20/11$  45.

Kl.  $11^{15}$ , da S., der havde Lods om Bord, skulde passere et snævert Løb, passeredes en modgaaende Damper, hvorved S. mistede Styret og drev ind paa Grunden i Stb.s Side af Løbet. Ca. 1 Time senere kom S. flot ved egen Hjælp.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstøningen skyldes Sugning.

b) Kedelhavari d.  $21/10$  45 i den finske Bugt, 1 Mand omkommet.

Søforklaring i Helsingør d.  $29/10$  45. Søforhør i Helsingør d.  $20/11$  45.

Kl.  $6^{00}$ , da S. befandt sig til Ankers ved Barø Sund og skulde lette, begyndte Bb.s Kedel at lække. Ved en Undersøgelse af Kedlen blev Bb.s Fyrdør aabnet, hvorved Ild og Vand blæste ud, saaledes at der i Løbet af et Øjeblik stod ca. 2 Fod Vand over Dørken. En Mand af Besætningen, 2. Maskinmester Jens Peter Johnsen af København gled, da han forsøgte at springe bort, og faldt paa Ryggen ned i det kogende Vand. Den tilskadekomne blev straks bragt ind i Maskinrummet og overhældt med Olie. D.  $24/10$  afgik den paagældende ved Døden paa Hospitalet i Ingaa.

Anm. Ministeriet maa antage, at Ulykken skyldes Brud paa et Kedelrør som Følge af Tæring.

**302.** M/Gl. **Stella** af Ommel, 116 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal. Paa Rejse fra Aarhus til Vejle med Stykgods.

Grundstødt d.  $1/3$  45 ved Fyens N.-Kyst.

Strandingsindberetning dat.  $3/3$  45. Søforklaring i Bogense d.  $6/4$  45.

Kl. ca.  $19^{00}$  passerede S. under en opfriskende NV.-lig Kuling paa Kurs misv. S. Kolby Kaas i 1 Sm.s Afstand, Log 0. Herfra styredes misv. SV.  $1/2$  V. indtil Kl. ca.  $21^{00}$ , da vinden var frisket til haard VNV.-lig Storm med høj Sø, og del besluttedes at søge Læ af Æbelø, hvorfor Kursen blev ændret til misv. V.t.S. Kl. ca.  $21^{30}$  blev det usigtbart, og der fortsattes med mindsket Fart. Kl.  $21^{45}$  loddedes 14 m; Kl.  $22^{00}$ , da Loggen viste 15, loddedes 7 m, og Kursen blev ændret til misv. V. Kl. ca.  $22^{20}$  tog Skibet Grunden meget haardt ved Nørreby Strand, hvorved Riggens havarerede. I Løbet af Natten og næste Dag blev S.

af Vind og Sø kastet Ø.-over og højere op paa Grunden paa Agernæs Sand og blev staaende ca. 100 m fra Land. D.  $\frac{5}{4}$  Kl. ca. 9<sup>00</sup> kom S. flot ved fremmed Hjælp og blev bugseret til Bogense for Reparation. Ved Grundstødningen blev Skibshunden og Skibets Rig svært beskadiget, og under Arbejdet med Flot-tagningen sprængtes begge Motorens Cylinderdæksler.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Vejrforholdene.

**303.** M/Gl. **Stjernen** af København, 55 Reg. T. Br. Bygget 1876 af Eg. Paa Rejse fra København til Odense med Stykgods.

Grundstødt d.  $\frac{26}{2}$  45 ved Sjællands S.-Kyst.

Strandingsindberetning dat.  $\frac{27}{2}$  45. Søforhør i Bogense d.  $\frac{6}{4}$  45.

Kl. ca. 14<sup>15</sup>, da S., der under en haard NV.-lig Kuling med Regnbyger sejlede for Sejl alene, paa Ø.-lig Kurs netop havde passeret Skalkenæs, mistede Skibet Styret i en Byge og tog Grunden med Forenden paa Langø Ø.-Rev og blev staaende. D.  $\frac{2}{3}$  Kl. ca. 5<sup>00</sup> under en haard NV.-lig Storm med Byger drev S. af Grunden, hvorefter begge Ankre blev firet i Bund. Vind og Strøm førte dog S. tværs over Ulvsund til Borrevig, hvor Skibet blev ført højt op paa Grunden. D.  $\frac{2}{3}$  Kl. ca. 16<sup>00</sup> kom S. flot ved fremmed Hjælp, efter at en Del af Ladningen var blevet lægtret. Ved Grundstødningen og under Bjærgningsarbejdet opstod Skader paa Skibets Agterende, Ror, Stb.s Skanseklædning, Styrehuset og Ankerspillet.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Vejrforholdene.

**304.** Ff. **Strande** af Esbjerg, 32 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Fiskeri i Nordsøen til Esbjerg.

Mistet Ankeret, drevet paa Grund d.  $\frac{2}{3}$  45 ved Fanøs N.-Kyst.

Søforklaring i Esbjerg d.  $\frac{12}{4}$  45.

Kl. ca. 6<sup>30</sup>, da S. under en orkanagtig NV.-lig Storm laa opankret for 30 Fv. Kæde S. for Skallingen med Motoren i Gang, sprængtes Ankerkæden, og Fartøjet gik i Drift. Inden Havariet opdagedes, var S. drevet over Sejlløbet. Det forsøgtes at koble Skruen til, men forinden tog Fartøjet Grunden paa Nordspidsen af Fanø og blev staaende. Den  $\frac{9}{3}$  kom S. flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Vejrforholdene.

**305.** M/Gl. **Svanen** af Bogø, 43 Reg. T. Br. Bygget 1874 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Korsør til Vejle med Hvede.

Havareret og sunket d.  $\frac{9}{3}$  45 i Storebælt.

Strandingsindberetning dat.  $\frac{12}{3}$  45. Søforklaring i Rudkøbing d.  $\frac{13}{3}$  45.

Kl. ca. 12<sup>30</sup>, da S. for Sejl og Motor befandt sig V. for Rødgrunden, mærkedes en stærk Rystelse i Skibet, som krængede haardt Bb. over og blev læk. Der blev straks pumpet med 2 Pumper, men S. kunde ikke holdes læns, hvorfor Kursen sattes mod Land. Sejlene blev bjærget for at rette S., der havde faaet Slagside, op, men kort efter stoppede Motoren paa Grund af Vand i Motorrummet, hvorfor Sejlene sattes paany. Kl. 12<sup>45</sup> sank Skibet paa ca. 7 m Vand, efter at Besætningen var gaaet i Jollen. S. er senere blevet hævet. En Undersøgelse viste, at Skibsbunden havde Mærker som efter en Paasejling.

Anm. Ministeriet maa antage, at Havariet skyldes, at Skibet har tørnet en undersøisk Hindring.

**306.** M/Jt. **Svend** af Mariager, 9 Reg. T. Br. Bygget 1874 af Eg. Paa Rejse fra Grenaa til Aalborg i Ballast.

En Mand faldet over Bord og druknet d.  $\frac{20}{11}$  45 i Kattegat.

Søforhør i Grenaa d.  $\frac{21}{11}$  45

Kl. ca. 8<sup>30</sup> da S., der sejlede for Sejl alene, under svag SØ.-lig Brise med Dønning befandt sig ca. 1 Sm. N. for Fornæs, tog Skibet en Overhaling, hvorved Ungmand Verner Axel Rasmussen af Hovmark, der opholdt sig paa Fordækket, faldt over Bord. Der blev straks kastet en Redningskrans ud. Redningskransen faldt ca. 2 m fra den overbordfaldne, der saas at synke. Motoren startedes, og ca. 15 Minutter senere var Skibet tilbage ved Ulykkesstedet. Efter 20 Minutters forgæves Eftersøgning alarmeredes Fornæs Fyr, hvorefter Redningsbaaden fra Grenaa og nogle Ministrygere deltog i Eftersøgningen, men uden Resultat.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

**307.** 3<sup>m</sup> M/Sk. **Svend Dahl** af København, 118 Reg. T. Br. Bygget 1907 af Eg og Fyr.

a) Paa Rejse fra Lübeck til København med Briketter.

Sprunget læk d.  $\frac{15}{1}$  45 i Østersøen; kollideret d.  $\frac{15}{1}$  45 i Stubbekøbing.

Søforhør i Stubbekøbing d.  $\frac{16}{1}$  45.

D.  $\frac{15}{1}$  Kl. ca. 5<sup>15</sup>, da S. D. under en stiv Kuling af VNV. med høj Sø paa NNØ.-lig Kurs befandt sig i Tvangstuten omtrent tværs af Darsserø, opdagedes det, at Skibet var læk. Ved stadig Pumpning kunde S. D. dog holdes læns; men Hovedkoblingen, der i længere Tid havde arbejdet i Vand, var blevet fedtet og vilde ikke holde, hvilket dog bedredes, da lidt Aske blev drysset paa Koblingen. Da Vinden stadig friskede, og Skibet arbejdede voldsomt i Søen, besluttedes det at søge ind til Stubbekøbing for der at afvente bedre Vejr. D.  $\frac{16}{1}$  Kl. ca. 10<sup>15</sup>, da S. D. med Lods om Bord var ved at manøvrere til Kaj i Stubbekøbing Havn, svigtede koblingen atter, og S. D. tøntede mod M/Jt. »Vega« af Bandholm, der blev lettere beskadiget.

Anm. Ministeriet maa antage, at Skibet har arbejdet sig læk i Søen, og at Kollisionen skyldes, at Koblingen har svigtet.

b) Paa Rejse fra Vejle til Nykøbing F. med Brunkul.

Sprunget læk og sunket d.  $\frac{24}{8}$  45 Smaalandsfarvandet; 3 Omkomne.

Strandingsindberetning dat.  $\frac{24}{8}$  45 Søforhør i København d.  $\frac{1}{9}$  45.

Kl. ca. 5<sup>00</sup>, medens S. D., der tidligere paa Rejsen havde lækket en Del, under en frisk V.-lig Kuling med ringe Sigtbarhed paa SSØ.-lig Kurs befandt sig i Tvangsruten S. for Agersø, opdagedes det, at Mo-

torens Svinghjul gik i Vand. Besætningen begyndte straks at læse med Haandpumpen; men da Vinden tiltog, og Skibet arbejdede saa haardt i Søen, at det tog meget Vand over Dækslasten, der langsomt blev skyllet over Bord, maatte Pumpningen opgives. Kl. ca. 6<sup>10</sup> opdagedes det, at Forskibet var ved at synke, hvorfor Besætningen vilde klargøre Redningsbaaden, der stadig overskyttet af Søerne stod paa Forlugen; men inden dette kunde gøres, sank Skibet saa dybt i Vandet og krængede saa stærkt over til Bb., at Besætningen maatte søge op i Fokkeriggen. Kort efter lagde S. D. sig helt over paa Bb.s Side og sank Kl. ca. 6<sup>30</sup> ca. 2 Sm. N. for Vejrø, hvorved Besætningen blev kastet i Vandet. Redningsbaaden var kommet klar af Skibet, og det lykkedes 3 Mand af Besætningen at komme op i den, hvorefter Baaden hurtigt drev NØ.-efter og forsvandt i Regntykningen, medens 2 Mand reddede sig op paa S. D.s Stortop, der, efter at Skibet var sunket, ragede lidt op over Vandet. Kl. ca. 8<sup>00</sup> blev de 2 Mand observeret fra Land og bjærget. Den bortdrevne Redningsbaad er senere fundet ilanddrevet paa Enø med Liget af en Mand om Bord. Da der intet senere er set eller hørt til de 2 andre, der ligeledes drev bort med Redningsbaaden, maa de anses for omkomne.

Anm. 1. De omkomne var: Skibsfører R. H. Rasmussen af Rudkøbing, Ungmand Mosens Pedersen og Kok Erik Holmberg, begge af Rønne.

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

**308.** M/Gl. **Svip** af Frederikshavn, 59 Reg. T. Br. Bygget 1899 af Eg.

Paasejlet d. <sup>3</sup>/<sub>9</sub> 45 i Københavns Havn.

Søforhør i København d. <sup>6</sup>/<sub>9</sub> 45.

Kl. ca. 21<sup>00</sup>, da S., laa fortøjet ved Larsens Plads med Stævnen i S., blev Skibet paasejlet af hollandsk Bugserbaad »Oranje Nassau«, der med stor Kraft tørnede mod S.s Stb.s Agterskib. Ved Kollisionen fik S. Agterskibet beskadiget, Halvdækket forskubbet, 2 Lønningsstøtter knækket og Redningsjollen stærkt beskadiget, og alle Fortøjninger sprængtes. S. blev derefter presset ind imellem nogle foranfor liggende Lægtre, hvorved S.s Forskib blev beskadiget, 6 Lønningsstøtter knækkede og Røstjernene blev trykket ind.

Anm. Søforklaring fra O. N. foreligger ikke.

**309.** Ff. **Sølyst** af Stege, 7 Reg. T. Br. Paa Fiskeri i Østersøen.

Kollideret d. <sup>1</sup>/<sub>9</sub> 45 i Østersøen.

Søforklaring og Søforhør i Stege d. <sup>14</sup>/<sub>12</sub> og i Rudkøbing d. <sup>29</sup>/<sub>12</sub> 45.

Kl. ca. 2<sup>00</sup>, da S. under en svag S.-lig Brise i klart Vejr befandt sig paa Fiskeri ca. 3 Sm. SØ. for Møns Fyr, bemærkedes et Fartøj, der havde en tændt Lanterne anbragt paa Styrehuset, og som senere viste sig at være Ff. »Viking« af Bagenkop, styrende ret mod S. Der svingedes med en tændt Flagermuslygte, og det forsøgtes at slaa Skruen Fuld Kraft Frem; men et af Garnene kom i Skruen. S. ramtes i Bb.s Side lige foran for Vantet, hvorved Skandækket og de 3 øverste Bord samt nogle Oplængere knustes.

Af den af V.s Fører afgivne Forklaring fremgaar, at der intet var set til S., før den ovenfor omtalte Flagermuslygte blev vist, Fartøjerne befandt sig da 10—15 m fra hinanden. Roret blev straks laet haardt Bb., men umiddelbart efter indtraf Kollisionen som ovenfor anført.

Anm. 1. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes, at der ikke er holdt behørigt Udkig i V.

Anm. 2. Føreren af S. er d. <sup>21</sup>/<sub>9</sub> 45 ved Søretten i Stege blevet idømt en Statskassen tilfaldende Bøde af 80 Kr. for Overtrædelse af Sølovens § 293. Dommen stadfæstedes d. <sup>5</sup>/<sub>11</sub> 46 af Vestre Landsret.

**310.** M/S **Taifun** af Hamburg (tidl. »Fanny Høegh« af Oslo), 6405 Reg. T. Br. Paa Rejse fra tysk Havn til ukendt Bestemmelsessted med Brændselolie og Flygtninge.

Havareret ved Flyverangreb, sat Paa Grund d. <sup>3</sup>/<sub>3</sub> 45 ved Langelands Ø.-Kyst; ca. 27 Omkomne og ca. 70 haardsaarede.

Strandingsindberetning dat. <sup>19</sup>/<sub>5</sub> 45.

Kl. 19<sup>55</sup> blev T., der under et Flyverangreb var blevet ramt af flere Bomber og en Lufttorpedo, sat paa Grund <sup>3</sup>/<sub>4</sub> Sm. retv. 58° af Kjels Nor Fyr, for ikke at synke. Besætning og Passagerer blev taget om Bord i tyske Marinefartøjer. Ved Angrebet dræbtes ca. 27 Personer, og ca. 70 Personer saaredes haardt. Skibet er senere bragt flot af en Bjærgningsdamper.

**311.** M/S **Tajo** af København, 93 Reg. T. Br. Bygget —/1944 af Staal. Paa Rejse fra Kolding til Randers med Brunkul.

Grundstødt d. <sup>7</sup>/<sub>7</sub> 45 i Kolding Fjord

Søforhør i København d. <sup>20</sup>/<sub>7</sub> 45.

Kl. 23<sup>00</sup> afsejlede T. fra Kolding. Da T. med ringe Fart befandt sig ca. 400 m udenfor Havneindløbet, mistede Skibet Styret og tog Grunden i Stb.s Side af Løbet. D. <sup>9</sup>/<sub>7</sub> kom T. af Grunden ved fremmed Hjælp, efter at ca. 40 Tons af Ladningen var lægtret, og gik tilbage til Kolding.

**312.** S/S **Tanja** af Esbjerg, 1392 Reg. T. Br. Bygget 1937 af Staal. Paa Rejse fra U.S.A. til Reykjavik med Stykgods.

Torpederet og forlist d. <sup>28</sup>/<sub>2</sub> 45. i Atlanterhavet; 3 Omkomne.

Forlis anmeldelse dat. København d. <sup>21</sup>/<sub>12</sub> 45.

Da T., der førte amerikansk Flag, befandt sig 3 Timers Sejlads fra Reykjavik, blev Skibet torpederet, hvorved det sank. Besætningen reddede sig i Redningsbaaden og blev optaget af en Korvet.

**313.** M/Sk. **Tannis** af Hirtshals, 69 Reg. T. Br. Bygget 1913 af Eg. Paa Rejse fra Hammeren til Aalborg med Skærver.

Sprunget læk d. <sup>8</sup>/<sub>8</sub> 45 i Sundet; søgt Nødhavn.

Søforhør i København d. <sup>5</sup>/<sub>9</sub> 45.

Om Eftermiddagen, da T. under en stiv Ø.-lig Kuling med høj Sø befandt sig S. for Hveen, opdagedes



det, at Skibet var læk. T. søgte ind til Helsingør, hvor Ladningen blev oplosset, og gik derfra til Humlebæk for Reparation.

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

**314.** S/S **Teddy** af København, 310 Reg. T. Br. Bygget 1905 af Staal. Paa Rejse fra Drammen til København med Avispapir.

Kollideret d.  $24/8$  45 i Københavns Havn.

Søforhør i København d.  $24/8$  45.

Se Nr. 147.

**315.** S/S **Themis** af Hammerhavnen, 253 Reg. T. Br. Bygget 1916 af Staal.

Paasejlet d.  $11/8$  45 i Københavns Havn.

Søforhør i København d.  $29/1$  46.

Se Nr. 77.

**316.** Ff. **Thes** af Neksø, 3 Reg. T. Br.

Havareret ved Flyverangreb d.  $8/5$  45 i Neksø.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat.  $20/6$  45.

Medens T. laa fortøjet i Neksø Havn, blev Havnen angrebet af russiske Flyvemaskiner. Ved Bombeeksplosioner paa Kajen og i Vandet i Nærheden af T. blev Fartøjet beskadiget.

**317.** Ff. **Thor** af Rønne, 29 Reg. T. Br. Bygget 1900 af Eg.

a) Paa Fiskeri i Østersøen.

Grundstødt d.  $19/3$  45 ved Bornholms SV. -Kyst.

Søforhør i Rønne d.  $24/3$  45.

Kl. ca. 19<sup>45</sup>, da T. i tæt Taage paa Kurs NV. $1/4$  N. med langsom Fart og under Benyttelse af Loddet forsøgte at anduve Rønne Havn, tog Fartøjet Grunden paa Hadderev. T. kom straks efter flot ved egen Hjælp og ankrede V. for Revet. Ved Grundstødningen fik T. Roret revet af.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Taage og Strømsætning.

b) Paa Rejse fra Rønne til København med Fisk.

Paasejlet Sluse d.  $4/10$  45 i Falsterbo Kanal.

Søforhør i København d.  $16/10$  45.

Kl. 2<sup>45</sup>, da T., under en svag NØ.-lig Brise, nærmede sig Falsterbo Kanalen med Motoren gaende Halv Kraft Frem, blev der givet Gennemsejlingssignal. Da T. var ca. 30 m fra Sluseporten, raabtes der til T. fra Slusen, og Skruen blev koblet fra og stillet om til Bak; men inden Farten kunde tages af T., tørnede Fartøjet mod Sluseporten, der var ved at blive sænket. Kl. ca. 12<sup>00</sup> kom T., der var blevet læk, flot ved Hjælp af en Bjergningsdamper.

c) Paa Rejse Fra København til Rønne med Fisk og tomme Fiskekasser.

1 Mand faldet over Bord og druknet d.  $2/11$  45 i Østersøen.

Søforklaring og Søforhør i Rønne d.  $10/11$  45.

Kl. 9<sup>00</sup>, da T. under frisk ØSØ.-lig Kuling med ret kraftig Sø befandt sig ca. 15 Sm. NV.t.V. af Rønne, gik Ungmanden, Rudolf Riis, under Dæk for at smøre Motoren. Kl. 9<sup>10</sup>, da Føreren saa efter den paa-gældende, opdagedes det, at han var forsvundet. Fartøjet blev straks lagt paa modsat Kurs, men al Eftersøgning var forgæves.

Anm. Ministeriet maa antage, at den forulykkede er snublet og faldet over Bord som Følge af, at Bolten, der holder Sprydtræet i Mesanriggeren, er gaaet af, da han paa Vej op fra Motorrummet vilde træde paa Sprydtræet for at komme op paa Dækslasten.

**318.** S/S **Thyra** af Odense, 828 Reg. T. Br. Bygget 1912 af Staal. Paa Rejse fra København til Odense med Stykgods.

Kollideret d.  $8/10$  45 i Kattegat

Søforhør i København d.  $30/10$  45.

Se Nr. 277.

**319.** M/T **Tora** af Odense, 144 Reg. T. Br. Bygget 1909 af Jern.

a) Paa Rejse fra Frederikshavn til Aarhus i Ballast.

Havareret ved Eksplosion d.  $18/3$  45 i Kattegat.

Søforhør i København d.  $24/3$  45.

Kl. ca. 22<sup>30</sup>, da T. paa S.-lig Kurs under Ledsagelse af en tysk Ministryger befandt sig i Tvangsruten ved Sjællands Rev ca. 450 m agten for Ministrygeren, forårsagede denne, at en Mine sprængtes mellem Skibene. Ved Eksplosionen blev T. svært gennemrystet, hvorved opstod nogle mindre Lækager i Bundtankene, hvor ogsaa nogle af Stagene blev rystet løs.

Anm. Aarsagen til Havariet fremgaar af det ovenfor anførte.

b) Paasejlet d.  $21/3$  45 i Aarhus Havn.

Søforhør i København d.  $24/3$  45.

Kl. ca. 13<sup>30</sup>, medens T. under en frisk NV.-lig Kuling laa fortøjet med Bb.s Side til Kaj, kom det tyske Marinefartøj »M 265« sejlende agterfra for at fortøje uden paa T. Herunder blev »M 265« Stævn af Vinden ført ind paa T.s Stb.s Side, hvorved det opstaaende midtskibs blev bøjet og Skandækket beskadiget. Kl. 16<sup>00</sup>, da »M 265« afsejlede, blev T. trykket ind mod Kajen, hvorved der opstod en svær Bule i Skroget forude om Stb.

Anm. Søforklaring fra »M 265« foreligger ikke.

c) Paa Rejse fra Aarhus til København med Stykgods.

Havareret ved Eksplosion d.  $12/4$  45 i Kattegat.

Søforhør i København d.  $24/5$  45.

Kl. ca.  $18^{45}$ , da T. paa NØ.-lig Kurs under Ledsagelse af en tysk Minestryger befandt sig i Tvangsruten N. for Sjællands Rev ca. 400 m agten for Minestrygeren, forårsagede denne, at en Mine sprængtes ca. 50 m foran for T.s Stævn. Ved Eksplosionen blev T. svært gennemrystet, hvorved opstod forskellige mindre Skader i Motorrummet.

Anm. Aarsagen til Havariet fremgaar af det ovenfor anførte.

**320.** Ff. **Tove** af Vordingborg, 3 Reg. T. Br. Bygget 1926 af Fyr og Eg. Paa Rejse fra Svinø til Korsør.

Grundstødt og forlist d.  $26/11$  45 i Storebælt.

Søforhør i København d.  $28/2$  46.

D.  $25/11$  Kl. ca.  $16^{00}$ , da T., der paa Grund af Motorstop sejlede for Sejl alene, befandt sig i Storebælt, friskede Vinden op til stiv Kuling med Snebyger. Da det samtidig opdagedes, at Fartøjet var sprunget læk, besluttedes det at løbe ind under Omø for at afvente bedre Vejr og faa Lækagen tætnet. D.  $26/11$  Kl. ca.  $2^{00}$ , da T. var i Nærheden af Omø med Omø Fyr i Sigte forude, forsvandt Fyret bag en Skrænt. Det forsøgtes at lodde med en Loddestage, men Stagen fik ikke Bund, og umiddelbart efter tog T. Grunden paa Omø SV.-Rev og blev staaende nær Land. Besætningen vadede i Land. T. blev kort efter slaet til Vrag af den svære Sø.

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

**321.** M/Gl. **Trelholm** af Ærøskøbing, 42 Reg. T. Br. Bygget 1776 af Eg. Paa Rejse fra Stege til Kerteminde med Bøgetræ.

Grundstødt og sprunget læk d.  $20/3$  45 ved Sjællands S.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Næstved d.  $22/3$  45.

Kl. ca.  $6^{30}$ , da T. under en haard V.-lig Kuling skulde lette fra en Ankerplads ved 2-Kosten paa Helleholm Flak, rovsede Ankerkæden ud og mistedes. Da Motoren ikke kunde startes, forsøgtes det at sætte Sejl, men Løjbommen til Stagfokken og Skøderne til Klyveren knækkede. For klosrebet Storsejl drev T. mod Karrebæksminde, hvor Skibet efter 2 Gange at have taget Grunden paa Vesterhave Rev Kl. ca.  $12^{00}$  blev forladt af Besætningen. T. drev imidlertid over Revet og blev Kl. ca.  $15^{00}$  bjærget ind til Karrebæksminde.

Anm. Aarsagen til Havariet fremgaar af det ovenfor anførte.

**322.** M/Gl. **Trio** af Nørresundby, 62 Reg. T. Br. Bygget 1891 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Kristinehamn til Aalborg med Træ.

Minesprængt og forlist d.  $17/11$  45 i Kattegat; 1 Mand omkommet.

Strandingsindberetning dat.  $28/11$  45. Søforklaring og Søforhør i Nørresundby d.  $29/11$  45. Forlisanmeldelse dat. Aalborg d.  $4/12$  45.

Kl. ca.  $15^{30}$ , da T. i stille og diset Vejr befandt sig ca. 1 Sm. NØ. for Stensnæs S. for Sæby, mistede Føreren Bevidstheden. Da han nogen Tid senere atter kom til sig selv, stod T. sunket med Dækslasten over Vandet, og den anden Mand af Skibets Besætning, Ungmand Christian Hylen Sørensen af Aalborg, var forsvundet. Føreren blev reddet af tililende Fiskere og indbragt til Sæby. Skibet blev Vrag.

**323.** S/S **Turul** af Panama, 2698 Reg. T. Br. Bygget 1916. Paa Rejse fra Ellesmere Port til Odense med Kul.

Grundstødt den  $11/8$  45 i Odense Kanal.

Søforhør i Odense d.  $17/8$  45.

Kl.  $7^{30}$  befandt T. sig ved Gabet, hvor Slæbebaad fra Odense rekvireredes. Kl.  $8^{15}$  ankredes for at vente paa Højvande. Kl.  $10^{20}$  fortsattes Sejladsen igen, indtil T. Kl.  $11^{55}$  tog Grunden i Midten af Løbet mellem Dørholm Hage og Trekantet Middelgrund. Under Bakning ramte Skruen noget haardt og stoppede Maskinerne. Kl.  $13^{05}$  fortsattes langsomt i Midten of Sejlrenden, Men Skibet tog hyppigt Grunden samtidig med, at der blev trukket meget Mudder gennem Kondensatoren. Ud for Benzin-Broen ankredes for at lægtre 700—1000 Tons, inden Skibet kunde iraa til lossekaj.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Skibets store Dybgaende.

**324.** S/S **Ulrik Holm** af København 1522 leg. T. Br. Bygget 1905 af Staal. Paa Rejse fra Stocka til Randers og København med Træ.

Grundstødt d.  $17/12$  45 ved Ølands Ø.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Oskarshamn d.  $16/1$  og i Odense d.  $12/4$  og  $13/4$  46.

Kl.  $0^{00}$  havde U. H. Kapelludden tværs om Stb., Afst. 8 Sm. Der styredes retv. S.  $30^{\circ}$  V., Fart 5—6 Knob. Det blæste en jævn SØ.-lig Brise med Snebyger. Kl.  $1^{00}$  ændredes Kursen til retv. S.  $18^{\circ}$  V., Kl.  $2^{30}$  til retv. S.  $13^{\circ}$  V. og Kl.  $3^{00}$  til retv. S.  $8^{\circ}$  V. Kl.  $3^{35}$  tog Skibet Grunden ud for Stenåsa Kirke. Roret blev lagt haardt Bb., men Skibet huggede gentagne Gange i Grunden og blev læk. Det forsøgtes forgæves at faa U. H. flot, inden Vandet begyndte at trænge ind i Maskinrummet og paa Fyrpladserne. Kl.  $4^{50}$  var Vandet steget saa meget, at Fyrene slukkedes, og Skibet stod fast i Grunden. D.  $5/1$  46 kom U. H. flot ved fremmed Hjælp, efter at Dækslasten og en Del af Rumlasten var blevet kastet over Bord. Ved Grundstødningen fik skibet svære Bundskader.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Vejrforholdene.

**325.** S/S **Uranienborg** af København, 3300 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Staal. Paa Rejse fra Safi til Kalundborg med Fosfat.

Grundstødt d.  $19/11$  45 i Kielerfjorden.

Søforklaring i Kalundborg d.  $22/11$  45.

Kl.  $16^{07}$  tog U., der havde Lods om Bord og under Slæbebaadsassistance var ved at blive afmagnetiseret, Grunden umiddelbart før Indsejlingen til Afmagnetiseringsanlægget. Der loddedes 18 Fod og 6 Tommer For og 24 Fod Agter. Skibets Dybgaende var før Grundstødningen 22 Fod og 6 Tommer For og 23 Fod Agter. D.  $20/11$  Kl.  $0^{40}$  kom U. flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes, at U. kom uden for det uddybede Farvand.

**326.** M/Sk. **Urda** af Vejle, 79 Reg. T. Br. Bygget 1911 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Middelfart til København med Tobak.

Grundstødt d.  $12/3$  45 ved Sjællands N.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Vejle d.  $24/3$  45.

Kl. ca.  $0^{00}$  passerede U., der under en let SV.-lig Brise sejlede for Sejl alene, Hesselø paa Ø.-lig Kurs. I Løbet af Natten friskede Vinden og sprang mere V.-lig, og da det samtidig blev let diset, blev U. drejet under for at afvente Dagslys. Kl. ca.  $6^{25}$  fortsattes paa SØ.-lig Kurs. Gentagne Lodskud viste Dybder aftagende fra 8 til 4 Fv., og da Landet samtidig saas gennem Disen, blev Kursen ændret til misv. NØ. langs Landet. Kl. ca.  $7^{30}$  grundstødte Skibet med ringe Fart paa en Sandbanke og blev staaende ud for Smidstrup Strand. Kl. ca.  $13^{45}$  kom U. flot ved fremmed Hjælp.

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

**327.** M/Jt. **Vega** af Bandholm, 32 Reg. T. Br. Bygget 1925 af Eg, Bøg og Fyr.

Paasejlet d.  $15/1$  45 i Stubbekøbing Havn.

Søforhør i Stubbekøbing d.  $16/1$  45.

Se Nr. 307.

**328.** 3<sup>m</sup> M/Sk. **Vega** af Svendborg, 231 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Eg, Bøg og Fyr.

a) Paa Rejse fra Ratan til København med Træ.

Grundstødt d.  $13/8$  45 ved Sveriges Ø.-Kyst.

Søforhør i København d.  $24/8$  45.

Kl.  $20^{08}$  passerede V. under en NØ.-lig Kuling Slottsbredan Fyr i ca. 300 m Afstand, Log 57. Herfra styredes SV.t.S. $3/4$ S. mod Skäggenäs Fyr. Kl.  $20^{40}$  viste Loggen 61, og kort efter kom et Fyrs røde Vinkel i Syne, hvorefter Kursen ændredes til SV.t.S. $1/4$ S. Da Fyrvinklen vedblev at vise rødt, ændredes Kursen til SV. $1/2$  S., men Kl.  $21^{15}$  tog V. Grunden med 7 Knobs Fart og fuld Sejlføring. D.  $14/8$  Kl.  $16^{30}$  kom V. flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes en Forveksling af Skäggenäs Fyr med det nye Fyr paa Sillåsen.

b) Paa Rejse fra København til Göta i Ballast.

Kollideret d.  $30/11$  45 i København.

Søforklaring og Søforhør i Svendborg d.  $20/12$  45.

Se Nr. 51,

**329.** M/Gl. Venus af Svendborg, 91 Reg. T. Br. Bygget 1911 af Staal. Paa Rejse fra Svendborg til København med Sennepsfrø.

Grundstødt d.  $19/11$  45 ved Sjællands Ø.-Kyst.

Søforhør i København d.  $21/11$  45.

Kl. ca.  $7^{00}$ , da V. under en frisk Ø.-lig Brise op faldende Vande var ved at lette fra en Ankerplads ca. 1 Sm. S. for Slusen i Kalveboderne, taldt Skibets Forende af for Vinden og tog Grunden i den N.-lige Side af Løbet og blev staaende. D.  $20/11$  kom Skibet flot ved fremmed Hjælp, efter at ca. 9 Tons af Ladningen var blevet lægtret.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Vejrforholdene.

**330.** S/S **Vesterhavet**, 171 Reg. T. Br. Bygget 1904 af Staal. Paa Rejse fra Rønne til Kolberg for den russiske Krigsmarine.

Forlist efter Eksplosion d.  $1/6$  45 i Østersøen; ca. 225 Omkomne.

Søforklaring og Søforhør i Rønne d.  $11/6$  45.

Forlisanmeldelse dat. København d.  $25/9$  45.

Kl.  $9^{20}$ , da V. befandt sig ca.  $1/2$  Sm. udenfor Kolberg Havn, indtraf en voldsom Eksplosion midt under Skibet, hvorefter det straks sank. Af Besætningen, der bestod af 12 Mand, blev kun 1 reddet. Endvidere omkom en russisk Tolk og et ukendt Antal russiske Soldater.

Anm. 1. De omkomne danske Statsborgere var: Skibsfører Ejner Christian Johansen af København, Styrmand Johannes A. S. Dich af Neksø, 1. Maskinmester Charles Oluf Larsen af Rønne, 2. Maskinmester Svend Kristian Pedersen af Rønne, Hovmester Herman Charles Pedersen Klinke af Rønne, Matroserne Elias Math. Kofoed Mortensen, Ove Andreas Arnold Lundgren, Poul Willy Møller Holm alle af Rønne, Fyrbøderne August Kristian Olsen, Poul Riis Christensen begge af Rønne, Fyrbøder Aksel Herman Andersen af Hasle og Tolk E. G. Schmidt af København.

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

**331.** S/S **Vibeke Mærsk** af Aarhus, 953 Reg. T. Br. Bygget 1925 af Staal.

En Mand omkommet ved Ulykkestilfælde d.  $6/1$  i Danzig.

Søforklaring i Helsingør d.  $15/1$  45.

Kl. ca.  $21^{45}$ , medens V. M. uden Ladning med aabne Luger laa fortøjet i Danzig, savnedes 2. Styrmand Daniel Frederik Hansen. Under en Eftersøgning fandtes den paagældende liggende haardt kvæstet

Bunden af Agterlasten under Lugens Forkant. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt Ambulance kørt til Hospitalet, hvor han d.  $10\frac{1}{1}$  afgang ved Døden af sine Kvæstelser.

Anm. Ministeriet maa antage, at Ulykken skyldes, at Lugen ikke har været afspærret.

**332.** S/S **Viborg** af København, 2028 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Staal. Paa Rejse fra Stettin til Danzig med Kul.

Sunket efter Eksplosion d.  $28\frac{1}{1}$  45 i Østersøen.

Søforhør i København d.  $14\frac{1}{2}$  45. Forlisanmeldelse dat. København d.  $24\frac{1}{11}$  45.

Kl. 21<sup>15</sup>, medens V. laa opankret  $3\frac{1}{2}$  Sm. retv.  $303^\circ$  af Rügenwalde Fyr i 19 m Vand, indtraf en kraftig Eksplosion i Agterskibet, hvorefter Skibet hurtigt krængede over til Stb. og begyndte at synke. Bb.s Redningsbaad blev sat paa Vandet, og 3 Mand af Besætningen, der bestod af 21 Mand, gik i Baaden. 14 Mand reddede sig op paa den forreste Redningsflaade og blev senere sammen med 4 Mand, der var sprunget over Bord fra V., optaget af Redningsbaaden. 6 Mand af Besætningen blev senere overført til Motorbaaden, der var drevet klar af Skibet, hvorefter der roedes mod Land med Motorbaaden paa Slæb. Kl. ca. 23<sup>45</sup> blev Besætningen optaget af en Lodsbaad og indbragt til Rügenwaldemünde.

Anm. Ministeriet maa antage, at Eksplosionen skyldes Krigsaarsager.

**333.** Ff. **Viking** af Bagenkop, 11 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Fiskeplads i Østersøen til Klintholm.

Kollideret d.  $1\frac{1}{9}$  46 i Østersøen.

Søforklaring og Søforhør i Stege d.  $14\frac{1}{12}$  og i Rudkøbing d.  $29\frac{1}{12}$  45.

Se Nr. 309.

**334.** M/Gl **Vitus Bering** af Horsens, 144 Reg. T. Br. Bygget 1908 af Staal. Paa Rejse fra Kolding til Nørresundby med Trækul.

Grundstødt d.  $6\frac{1}{9}$  45 paa Hatter Rev.

Søforklaring og Søforhør i Nørresundby d.  $8\frac{1}{9}$  45.

Kl. 3<sup>10</sup> passerede V. B. Spirtønden paa  $55^\circ 48' 2''$  N. Bid.  $10^\circ 49' 6''$  Ø. Lgd., hvorefter Kursen ændredes mod Punktet  $55^\circ 53' N.$  Brd.  $10^\circ 48' 7''$  Ø. Lgd. Bedstemanden, der stod til Rors, havde Ordre til at varsko Føreren, der befandt sig i Styrehuset, naar Skibet befandt sig ved den hvide Lystønde med rødt Lys paa  $55^\circ 52' 2''$  N. Brd.  $10^\circ 49' 8''$  Ø. Lgd. Kl. 4<sup>00</sup>, da V. B. var tværs af Lystønden, varskoedes Føreren, som imidlertid sov og intet hørte, og der fortsattes paa samme Kurs. Kl. 4<sup>15</sup> tog V. B. Grunden paa Hatter Rev. Kl. 10<sup>45</sup> kom V. B. flot ved fremmed Hjælp og fortsatte Rejsen. En Undersøgelse viste, at Skibet var tæt.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes, at Kursen ikke blev ændret, da V. B. var ved Spirtønden paa  $55^\circ 53' N.$  Brd.  $10^\circ 48' 7''$  Ø. Lgd.s

**335.** S/S **Wm. Th. Malling** af København, 1934 Reg. T. Br. Bygget 1913 af Staal. Paa Rejse fra København til Skien Fjord i Ballast.

Grundstødt d.  $17\frac{1}{2}$  45 ved Norges S.-Kyst.

Søforhør i Kalundborg d.  $20\frac{1}{3}$  45.

D.  $16\frac{1}{2}$  Kl. ca. 23<sup>55</sup>, da Wm. Th. M., der havde tysk Ledsageofficer om Bord, under en let SØ-lig Brise med klart Vejr paa N.-lig Kurs befandt sig i Oslo-Fjorden, hvor alle Fyr var slukket, passeredes tæt om Bb. en Lysbøje, som senere viste sig at være SØ-Grunden L. og Pl. Td. S. for Tønsberg Fjord, men som blev antaget for en drivende Lysbøje, idet Skibet efter Bestikket skulde berinde sig ca. 14 Sm. S.-ligere. D.  $17\frac{1}{2}$  Kl. ca. 0<sup>11</sup> varskoede Udkigsmænd en mørk Genstand ret for, og Maskinen blev straks stoppet, men i det samme mærkedes det, at Wm. Th. M. tørnede en Genstand let med Bb.s Bov, hvorved Skibet blev tvunget noget Stb. over. Maskinen blev sat paa Fuld Kraft Frem et Øjeblik og stoppet igen Kl. 0<sup>18</sup>. Pejlinger viste, at Skibet var tæt. Kl. 0<sup>30</sup> varskoede Udkiggen atter en mørk Genstand forude, og Maskinen blev straks kastet Fuld Kraft Bak, men i det samme tød Skibet med ringe Fart Grunden med Forenden og blev staaende paa Tjømøbo Skær ved Tønsberg. Kort efter mærkedes det, at Skruen var havareret, hvorfor Maskinen blev stoppet. Kl. 2<sup>45</sup> drev Wm. Th. M. af Grunden og blev opankret i Nærheden. Gentagne Pejlinger viste, at Skibet var tæt. D.  $18\frac{1}{2}$ , blev Wm. Th. M. bugseret til Tønsberg.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Strømsætning i Forbindelse med den Omstændighed, at Loddet ikke blev benyttet som Kontrol Bestikket.

**336.** S/S **Yrsa** af Horsens, 455 Reg T. Br. Bygget 1889/98 af Staal.

a) Paa Rejse fra København til Fredericia med Stykgods.

Grundstødt d.  $17\frac{1}{11}$  45 i Lillebælt.

Strandingsindberetning dat.  $17\frac{1}{11}$  45.

Kl. 9<sup>30</sup> tog Y. i stille Vejr med tæt Taage og S.-gaaende Strøm Grunden ved Nordenstrand og blev staaende. Kl. 20<sup>30</sup> kom Skibet flot ved egen Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at Være Strømsætning i Forbindelse med tæt Taage.

b) Kollideret d.  $10\frac{1}{12}$  45 i Fredericia Havn.

Søforhør i København d.  $20\frac{1}{12}$  45.

Kl. Ca. 12<sup>00</sup> afgang Y. Fra Sydkajen. Da Skibet var omtrent midt i Bassinet, blev der gaaet frem med Bb. Ror; men paa Grund af Is lystrede Y. kun langsont Roret og tørned med Stb. Laaring mod M/S »Stella« af København, der laa fortøjet ved Kajen, hvorved S. fik Skandækket beskadiget. Derefter tørnede Y. mod Bommen paa M/S »Erna« af Samsø, der ligeledes laa fortøjet ved Sydkajen med Bommen svinget ca. 3 Fod ud fra Skibet. Herved brækkedes Bommen, Gafflen og en Vantbardun i E., ligesom Storsejlet flængedes. Ved Kollisionen blev Y. lettere beskadiget.

Anm. Ministeriet maa antage, at Kollisionerne skyldes Ishindringer.

**337.** M/Sk. **Yrsa** af Marstal, 126 Reg. T. Br. Bygget 1902 af Eg. Paa Rejse fra Vejle til København med Brunkul.

En Mand faldet over Bord og druknet d.  $19/11$  45 i Kattegat.

Søforhør i København d.  $22/11$  45.

Kl.  $19^{15}$ , da Y., der gik for Sejl og Motor under en let Ø.-lig Brise befandt sig 6—8 Sm. ØNØ. for Sjællands Rev Fyr, blev to Mand sat til at bjærge Stagsejlet. Da Sejlet var halet ned, gik den ene Mand til Rors, medens den anden — Jørgen Bernhard Rasmussen af Marstal — alene skulde gøre Sejlet fast. Kort efter hørtes Raab agten for Skibet, og det viste sig, at den nævnte Mand var faldet over Bord. Skruen blev straks slaaet fra og Roret lagt haardt Bb. Kort efter blev en Baad sat paa Vandet, og den roede hen imod den overbordfaldne, som stadig kunde ses; men inden Baaden naede frem, forsvandt han og kom ikke senere til Syne. Efter ca.  $1/2$  Times Eftersøgning fortsattes Rejsen.

Anm. Der er intet oplyst om Aarsagen til Ulykken.

**338.** S/P **Ægir** af Esbjerg, 188 Reg. T. Br. Bygget 1906 af Staal.

Sunket efter Eksplosion d.  $17/11$  45 i Esbjerg Havn.

Søforklaring og Søforhør i Esbjerg d.  $24/11$  45.

Kl. ca.  $12^{15}$ , da Æ. arbejdede med Oprensning i søndre Forhavn ud for Englandskajen Nr. 2 Plads, kørte Bb.s Sandpumpe fast ved, at en oppumpet Genstand satte sig fast. Det forsøgtes ved at lade Pumpen gaa bak at faa klaret denne; men Kl.  $12^{20}$  indtraf en Eksplosion i Pumpen, hvorved Maskinrummet beskadigedes stærkt, et Damp rør sprængtes, og Skibet blev læk. Kl.  $13^{25}$  sank Agterskibet. Ved Eksplosionen saaredes en Fyrbøder, der opholdt sig i Maskinrummet, haardt, og maatte i bevidstløs Tilstand efterlades paa Vagtsbænken. En Mand af Besætningen — Matros Karl Jensen — gik ned paa Fyrpladsen, hvor Vandet da var steget til halv Mandshøjde, og reddede Fyrbøderen, der laa helt under Vand, ud af Maskinrummet og op paa Dækket. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt Ambulance kørt til Hospitalet. D.  $18/11$  blev Skibet hævet.

Anm. 1. Ministeriet maa antage, at Eksplosionen skyldes en Granat, der er kommet ind i Sandpumpen.

Anm. 2. Søretten i Esbjerg har udtalt, at der fra Matros Karl Jensens Side, og under Livsfare for denne, er udvist anerkendelsesværdig Snarraadighed ved Redningen af Fyrbøderen i Maskinrummet.

**339.** M/Gl. **Ærø** af Marstal, 81 Reg. T. Br. Bygget 1912 af Eg.

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

Grundstødt d.  $21/1$  45 ved Fyns S.-Kyst.

Strandingsindberetning dat.  $23/1$  45. Søforklaring og Søforhør i Nykøbing F. d.  $5/2$  45.

Kl. ca.  $16^{30}$  løb Æ. i klart Vejr under en SV.-lig Kuling ind i Svendborgsund. De røde Sømærker, der afmærker Sejlløbs N.-Side, blev fejlagtigt holdt om Stb., hvorfor Skibet Kl.  $17^{00}$  tog Grunden ud for Sct Jørgens Kirke og blev staaende. D.  $22/1$  Kl. ca.  $17^{00}$  kom Æ. flot, efter at en Del af Ladningen var blevet lægtret.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

b) Motorhavari d.  $26/1$  45 i Smaalandsfarvandet.

Søforklaring og Søforhør i Nykøbing F. d.  $5/2$  45.

Kl. ca.  $12^{00}$ , løb Æ. befandt sig i Farvandet mellem Vejrø og Femø, brændte agterste Krumtappleje sammen, hvorfor Sejladsen fortsattes for Sejl alene til ud for Femø Havn, hvor Skibet Kl. ca.  $16^{00}$  blev opankret. Efter forgæves at have forsøgt at reparere Krumtapplejet blev Æ. d.  $31/1$  bugseret til Nykøbing F.

c) Paa Rejse fra Aalborg til Næstved med Cement.

Grundstødt d.  $23/11$  45 i Kattegat.

Søforklaring i Næstved d.  $29/11$  45.

Kl.  $17^{30}$ , da Æ. under en S.-lig Kuling med ringe Søl vilde anløbe Grenaa Havn for Natten og befandt sig i den hvide Vinkel fra Fyret paa den N.-lige Mole, tog Skibet Grunden og blev staaende. Ca. 1 Time senere kom Æ. flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes, at Æ. har holdt for tæt til den N.-lige Side af Indløbet.

**340.** B/B **Øst** af København, 29 Reg. T. Br. Bygget 1915 af Staal.

Kollideret d.  $24/1$  45 i Københavns Havn.

Søforhør i København d.  $23/2$  45.

Se Nr. 14.

**341.** M/S **Østbornholm** af Nekso, 770 Reg. T. Br. Bygget 1939 af Staal.

a) Havareret ved Flyverangreb d.  $8/5$  45 i Nekso Havn.

Søforklaring i Nekso d.  $16/7$  45.

Medens Ø. laa fortøjet i Nekso Havn, blev Havnen angrebet af russiske Flyvemaskiner, der nedkastede Bomber og skød med Maskinkanoner. Herved blev N.s Overbygning svært havareret, og Bombe-træffere slog saa store Huller i Skibssiderne, at Skibet væltede over paa Bb.s Side og sank. N. er senere blevet hævet.

b) Paa Rejse fra Nekso til Aalborg i Ballast.

Minesprængt og sunket d.  $6/8$  45 i Østersøen; 1 Mand omkommet.

Søforklaring og Søforhør i Nekso d.  $21/9$  45.

Kl. ca.  $11^{15}$ , da Ø., der som Havarist var under Bugsering af B/B »Bien« af Helsingør, befandt sig i 5 m-Renden SØ. For Falsterbo, indtraf en voldsom Eksplosion under Midtskibet paa Stb.s Side. Ø.

begyndte straks at synke, og 9 af de ombordværende 10 Mand, hvoraf flere var blevet kvæstet ved Eksplosionen, maatte springe i Vandet for at redde sig, og de blev kort efter reddet af en Motorbaad fra B. Føreren, som ikke var set siden Eksplosionen, er senere fundet som Lig.

Anm. 1. Den omkomne var: Skibsfører Ingemann Marius Clausen af Svaneke.

**342.** S/S **Østersøen** af Rønne, 419 Reg. T. Br. Bygget 1899 af Staal.

a) Paa Rejse fra Rønne til København med Stykgods og Passagerer.

Grundstødt d.  $\frac{3}{1}$  45 ved Sveriges S.-Kyst.

Søforhør i København d.  $\frac{11}{1}$  45.

Kl. ca.  $3^{20}$  passerede Ø. i diset Vejr Trelleborg FS. tæt om Bb. Loggen blev sat paa 0, og der styredes NV.t.V.  $\frac{1}{2}$ V. Kl.  $4^{00}$  stoppedes Maskinen paa Grund af tæt Taage og der loddedes 16 m Vand. Umiddelbart efter saas forude om Stb. et rødt Hurtigblink, der blev antaget for det V.-lige Fyr ved Indsejlingen til Falsterbokanalen, men senere viste sig at være Skårhamn Fyr. Kursen forandredes til SØ. med langsom Fart i ca. 10 Minutter, da det røde Blink skiftede til hvidt Blink. Kursen sattes nu NØ. og i Løbet af 2 Minutter skiftede det hvide Lys til grønt Lys, hvorefter Kursen forandredes til NNV. Straks efter stoppedes Maskinen for at afvente Lodsens; men umiddelbart efter tog Skibet Grunden og blev staaende. Kl.  $12^{30}$  kom Ø. flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Taage og Strømsætning i Forbindelse med Forveksling af Fyrene.

b) Paa Rejse fra Rønne til Kolberg med Passagerer.

Rørt Grunden d.  $\frac{14}{5}$  45 i Kolberg Havn.

Søforklaring og Søforhør i Rønne d.  $\frac{11}{6}$  45.

Kl. ca.  $5^{50}$ , medens Ø. efter Havnekaptajnens Anvisning var ved at manøvrere til Kaj i Kolberg, mærkedes et Stød i Skibet. En Undersøgelse viste, at Ø. var tæt overalt.

Anm. Ministeriet maa antage, at Ø. har tørnet en Genstand, der efter tidligere Bombardementer af Kolberg var blevet slynget ud i Havnen.

c) Paa Rejse fra Kolberg til Rønne med Passagerer og Stykgods.

Rørt Grunden d.  $\frac{16}{5}$  45 i Kolberg Havn.

Søforklaring og Søforhør i Rønne d.  $\frac{11}{6}$  45.

Kl. ca.  $20^{45}$ , da Ø. var for udgaaende fra Kolberg Havn, mærkedes det, at Skibet tog Grunden midt i Havneindløbet. En Undersøgelse viste, at Ø. var tæt. En senere foretaget Undersøgelse viste, at Skibsbunden forude om Bb. var blevet lettere beskadiget.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes en ukendt Hindring i Havneindløbet.

**343.** Tysk Dampskib uden Navn og Hjemsted, ca. 3000 Reg. T. Br.

Brand om Bord efter Flyverangreb d.  $\frac{3}{5}$  45 i Storebælt; sat paa Grund ved Langelands V.-Kyst; ca. 40 Mand dræbt eller saaret.

Strandingsindberetning dat.  $\frac{19}{5}$  45.

Efter at Skibet, der befandt sig i en Konvoj, var blevet angrebet af engelske Bombeflyvere og skudt i Brand, blev det Kl.  $17^{00}$  sat paa Grund paa Rødgrunden. Fiskefartøjer bragte de dræbte og saarede til Nyborg. D.  $\frac{26}{8}$  blev Skibet bragt flot af en Bjærgningsdamper.

**344.** Formentlig tysk Bugserbaad, ca. 20 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Østprøjsen.

Grundstødt d.  $\frac{10}{5}$  45 ved Bornholms Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat.  $\frac{12}{5}$  45.

Kl.  $1^{30}$  grundstødte Bugserbaaden under en jævn Brise paa Klipperne ud for Svaneke. Besætningen — 17 Mand — reddedes i Land, delvis ved Hjælp af Redningsstolen. Skibet blev senere bragt flot og indbragt til Svaneke Havn.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Motorhavari.

**345.** Tysk Minestryger No. 2005.

Grundstødt d.  $\frac{1}{11}$  45 i Storebælt.

Strandingsindberetning dat.  $\frac{1}{11}$  45.

Kl.  $15^{30}$  grundstødte No. 2005 paa Sprogø Ø.-Rev 2 Sm. Ø.t.S. af Sprogø Fyr. Kl.  $23^{55}$  kom Skibet flot, ved fremmed Hjælp.

Anm. Der er intet oplyst om Aarsagen til Grundstødningen.

## Tabel A.

Art og Antal af de for Aaret 1945 opførte Søulykker eller Søskader.

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 .....	16	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	16	1
Grundstødning .....	72	30	—	1	—	—	—	—	2	5	—	2	—	—	—	2	74	40
Kæntring .....	1	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	4
Sprunget læk i Søen .....	14	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	14	—
Forladt synkefærdig .....	2	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	1
Forskellig Søskade .....	33	12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	33	12
Kollision .....	49	27	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	49	27
Brand .....	6	1	—	1	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	6	3
Bortblevet .....	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—
Overbordfald m. m .....	10	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10	9
Krigsforlis .....	26	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	26	9
Krigshavari .....	31	19	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	31	20
I alt...	262	113	—	2	—	—	—	—	2	7	2	—	—	—	—	2	264	126

390

## Tabel B.

Art og Antal af de i Aaret 1945 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.....	16	655	1	4774	17	5429
Kæntring.....	1	118	4	7979	5	8097
Forladt synkefærdig.....	2	52	1	4617	3	4669
Kollision.....	2	—	1	2302	3	2302
Krigsskade.....	26	1649	9	10236	35	11885
Brand.....	—	—	—	—	—	—
Bortblevet.....	2	120	—	—	2	120
I alt...	49	2594	16	29908	65	32502

## Tabel C.

Tab af Menneskeliv ved de for danske Skibe for Aaret 1945 opførte Søulykker og Søskader.

Ulykkestilfældets Art	Antal omkomne		
	Sejlskibe	Dampskibe	Ialt
Stranding, Forlis eller anden Søskade.....	23	32	55
Overbordfald.....	7	3	10
Krigsaarsager.....	52	290	342
Andre Ulykkestilfælde.....	—	3	3
I alt...	82	328	410

Tabel D.

Danske og fremmede Skibes Strandinger m. m. i Aaret 1945 paa danske Kyststrækninger og i Inderfarvande.

Kyststrækninger og Inderfarvande	Danske Skibe				Til- sam- men	Fremmede Skibe					Ialt	Tab af Menneskeliv		
	Strandinger m. m.					Strandinger m. m.				Til- sam- men		Danske	Fremme de	Ialt
	uden Forlis		med Forlis			uden Forlis		med Forlis						
	Sejl	Dp.	Sejl	Dp.		Sejl	Dp.	Sejl	Dp.					
Jyllands Vestkyst (til Hanstholm) .....	2	—	1	—	3	—	—	—	—	—	3	—	—	—
Jyllands Nordvestkyst (Skagen indbefattet).....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Jyllands Østkyst.....	15	4	—	—	19	—	—	—	—	—	19	—	—	—
Limfjorden .....	4	1	—	—	5	—	—	—	—	—	5	—	—	—
Læsø.....	1	1	1	—	3	—	—	—	1	1	4	—	—	—
Anholt.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Fyns Nordkyst (med Samsø). Fyns Vest- og Sydvestkyst (med Ærø).....	6	2	2	—	10	—	1	—	—	1	11	—	—	—
Fyns Østkyst (med Langeland) Sjællands Nordkyst (med Hesselø).....	—	1	1	—	2	—	1	—	—	1	3	—	—	—
Sjællands Vestkyst (m. Sprogø) Smaalandsfarvandet (Grønsund og Ulvsund indbefattet).....	3	1	—	—	4	—	3	—	—	3	7	—	—	—
Lollands og Falsters Syd- og Vestkyst.....	18	—	—	—	18	—	2	—	—	2	20	—	—	—
Møns Øst- og Sydvestkyst.....	2	—	—	—	2	—	—	—	—	—	2	—	—	—
Møns Øst- og Sydvestkyst.....	1	1	1	—	3	—	—	—	—	—	3	—	—	—
Sjællands Østkyst (Syd fra til Amager).....	2	2	—	—	4	—	—	—	—	—	4	—	—	—
Amager.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Saltholm .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Middelgrund.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Øresundskysten (fra Kjøbenhavns Frihavn).....	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1	—	—	—
Bornholms Vestkyst.....	2	—	1	—	3	—	—	—	—	—	3	—	—	—
Bornholms Østkyst.....	—	1	—	—	1	—	1	—	—	1	2	—	—	—
I alt...	62	16	9	—	87	—	8	—	1	9	96	—	—	—



## 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 — 390 — lidt større end i 1944, hvor Tallet var 382, men væsentlig mindre end i 1943, hvor det var 451.

### Forlis af danske Skibe.

Af danske Damp- og Motorskibe er der i 1945 gaaet tabt 16 med en samlet Tonnage paa 29.908 Reg. Tons Brutto. I 1944 og 1943 var Tabene henholdsvis 12 Skibe med 20.666 Reg. Tons Brutto og 15 Skibe med 32.534 Reg. Tons Brutto. Tabene af Sejlskibe med Hjælpemaskinkraft udgør i 1945 49 Skibe med 2.594 Reg. Tons Brutto mod i 1944 50 Skibe med 2.318 Reg. Tons Brutto og i 1943 53 Skibe med 2.765 Reg. Tons Brutto.

*Af de fornævnte forliste danske Skibe er ialt 35 Skibe med ialt 11.885 Reg. Tons Brutto gaaet tabt som Følge af Krigsaarsager eller formodet gaaet tabt som Følge af Krigsbegivenheder, nemlig 14 Fiskefartøjer og 12 Sejlskib med Hjælpemaskinkraft paa tilsammen 1.649 Reg. Tons Brutto (se Nr. 27, 35, 37, 46, 57, 71, 76c, 93, 100, 105, 127 b, 163, 179, 180, 183, 186, 207, 216, 219, 225, 231, 246, 255, 263, 291, og 322) samt 9 Damp- og Motorskibe paa tilsammen 10.236 Reg. Tons Brutto (se Nr. 20, 82, 107, 129, 164, 206, 312, 330 og 332).*

*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 1945 har der været ialt 7 Tilfælde af Brand i danske Skibe, nemlig 1 Tilfælde i Dampskib, 5 Tilfælde i Sejlskibe med Hjælpemaskinkraft og 1 Tilfælde i Fiskefartøj. Aarsagen til Brandene er følgende: I Dampskibet Selvantændelse i Ladningen, i Sejlskibe med Hjælpemaskinkraft i 2 Tilfælde en overophedet Kakkellovn, i 1 Tilfælde Eksplosion i Motorens Forbrugstank, i 1 Tilfælde Olie-dampene fra Motorrummet antændt af Kahyttens Kakkellovn og i 1 Tilfælde Selvantændelse i Ladningen; i Fiskefartøjet var Aarsagen til Branden en defekt Ovn, hvis Gløder antændte Høvlspaaner paa Dørken.

### Tab af Menneskeliv.

Ifølge Tabel C er Tab af Menneskeliv ved Overbordfald i 1945 indtruffet i 10 Tilfælde; i 1944 og 1943 var det tilsvarende Tab henholdsvis 5 og 6. *Som Følge af Krigsbegivenheder er i 1945 ialt 342 Menneskeliv gaaet tabt ved Ulykker overgaaet danske Skibe.*

Af de ifølge Tabel C omkomne 410 Personer var 405 Søfolk.

Danske Søræters Domme eller Udtalelser om Søulykker overgaaet danske Skibe i 1945, er afgivet i 6 Tilfælde.