

DANSK  
SØULYKKE-STATISTIK

1940

UDGIVET AF

MINISTERIET FOR HANDEL, INDUSTRI OG SØFART

*APRIL 1942*

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 af de i Henhold til nævnte Lov indsendte Udskrifter af Søforhør og Søforklaringer m. m.

## Indholdsfortegnelse.

Søulykker i 1940.....	5
Tabeller indeholdende statistiske Oplysninger vedrørende Søulykker i 1940.....	61

BIANCO LUNOS BOGTRYKKERI A/S  
KØBENHAVN

## 1940.

**1.** S/S **Aase** af København, 1206 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Staal. Paa Rejse fra Valencia til Bristol og Cardiff med Frugt.

Forlist i Februar 1940 i Atlanterhavet; 17 Omkomne.

Indberetninger fra Gesandtskabet i London dat.  $24/2$  og  $28/2$  40.

Søforhør i København d.  $16/3$  40. Forlisanmeldelse dat. København d.  $19/3$  40.

D.  $7/2$  40 afgang A. fra Valencia, og d.  $10/2$  passeredes Gibraltar. D.  $23/2$  fandtes udfor Ouessant en Redningsflaade fra A. med Messedreng H. K. W. Bistrup og Liget af 2. Maskinmester Carlo Petersen. Messedrengen afgang senere ved Døden paa et Hospital i Plymouth uden at have været i Stand til at give nærmere Oplysning om Forliset.

Anm. 1. De omkomne er: Skibsfører H.K. Nielsen af København, 1. Styrmand F. J. Wilhjelm af Valby, 2. Styrmand Sv. Aa. Jensen og 1. Mester L. C. Rye Lam, begge af København, 2. Maskinmester Carlo Petersen af Helsingør, Hovmester J. T. Dufour af Kastrup, Kok A. E. Lauritsen af Svendborg, Messedreng Herluf Kristian Wilhelm Bistrup af Randkløve, Matroserne K. Th. Petersen af Aggersund, N. P. Nielsen af Falslev og K. M. Kristensen af Kolding, Letmatroserne Aage Hansen af Esbjerg og Knud Skailand af Norge, Fyrbøderne Sv. E. Andreason af Helsingør, V. B. Jensen af København, W. A. Brown af Liverpool samt A. G. East af London.

Anm. 2. Ministeriet maa efter det oplyste antage, at Forliset skyldes Krigsaarsager.

**2.** M/Gl. **Aase** af Svendborg, 64 Reg. T. Br. Bygget 1901 af Eg.

a) Paa Rejse fra Lübeck til Hobro med Kul.

Grundstødt d.  $7/8$  40 i Smaalandsfarvandet.

Søforklaring og Søforhør i Hobro d.  $14/8$  40.

D.  $6/8$  passerede A. under en NV.-lig Brise Kjels Nor i 2 Sm.s Afstand. Derfra styredes NNØ. Motoren var stoppet. D.  $7/8$  Kl. ca. 4 tog Skibet Grunden paa Omø Tofte og blev staaende. D.  $8/8$  kom A. flot ved Hjælp af en Bjergningsdamper.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Afdrift og Strømsætning i Forbindelse med den Omstændighed, at Fyrene ikke var tændt.

b) Paa Rejse fra Lübeck til Helsingør med Raajern.

Grundstødt d.  $10/12$  40 ved Sveriges V.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Svendborg d.  $6/1$  41.

Kl. 12 passerede A. under en haard SØ.-lig Kuling med diset Vejr Vagtskibet ved Minefeltet i Sundets S.-lige Indgang. Der styredes gennem Minefeltet med Kending af Bøjerne, og Kl. 14 passeredes Bøje Nr. 8. Herfra styredes NNØ. Kl. 16<sup>40</sup>, da Skibet efter Bestikket skulde være ca. 2 Sm. fra Drogden Fyr, kom 2 Str. foran for tværs om Stb. et Fyrtaarn i Sigte, som blev antaget for at være Drogden Fyr, men som senere viste sig at være Bredegrund Fyr. Kursen blev ændret til Ø.; men Kl. ca. 17<sup>00</sup> tog A. Grunden paa Bredegrund og blev staaende. D.  $13/12$  Kl. 15<sup>20</sup> kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjergningsdamper, efter at en Del af Ladningen var opløst.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

**3.** Ff. **Agnete** af Rødvig, 10 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Eg og Fyr. Paa Fiskeri i Kattegat.

Sprunget læk og sunket d.  $13/3$  40 i Kattegat.

Søforklaring og Søforhør i Store Heddinge d.  $26/3$  40.

Kl. ca. 13<sup>00</sup>, da A. under en SV.-lig Kuling befandt sig i Tunø Rende, opdagedes det, at Fartøjet var sprunget læk, og at Vandet i Fartøjet steg hurtigt. Besætningen — 2 Mand — blev bjærget af 2 Fartøjer, der laa i Nærheden. Det forsøgte at bugsere A. ind til Tunø Havn, men efter ca. 10 Minutters Bugsering sank A. ca. 2 Sm. retv. S. for Tunø Røn Fyr paa 25 m Vand. Fartøjet er senere blevet hævet.

Anm. Ministeriet maa antage, at Fartøjet, der i længere Tid havde ligget indefrosset i Koldby-Kaas, var blevet skaaret læk af Isen.

**4.** S/S **Agnete** af København, 1458 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal. Paa Rejse fra Gotenhafen til Nørresundby med Kul.

Grundstødt d.  $20/11$  40 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat.  $22/11$  40. Søforklaring og Søforhør i Nørresundby d.  $23/11$  40.

Kl. 8<sup>25</sup> lettede A. i diset Vejr fra en Ankerplads i Nærheden af Tangen NØ. Lys- og Fløjtetønde. Der styredes retv. N. 62° V. Kl. 8<sup>45</sup>, da Loggen viste 51, ændredes Kursen til retv. N. 40° V., og da Loggen viste 67, ændredes Kursen til retv. V. Kl. 11<sup>30</sup>, da Loggen viste 73,5, kom Land i Sigte i en gisset Afstand af 5—6 Sm. Roret blev lagt haardt Stb. og Maskinen beordret Fuld Kraft Bak. Samtidig gav et

Lodskud ca. 6 m Vand. Da A. var drejet, tog Skibet Grunden 6 Sm. retv. S. 17° V. af Hals Barre Fyr og blev staaende. D.  $21/11$  Kl. 11<sup>10</sup> kom A. flot ved egen Hjælp.

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

**5. M/Sk. Albatros** af København, 76 Reg. T. Br. Bygget 1907 af Eg og Bøg.

En Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d.  $7/10$  40 i København.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat.  $8/10$  40.

Kl. ca. 17<sup>00</sup>, da A. laa i Sydhavnen, faldt en Mand af Besætningen, der ved Hjælp af en Trælejder vilde gaa ned i Lastrummet med en Gryde varm Beg i Hænderne, ned i Lastrummet som Følge af, at et af Lejderens Trin, der nogen Tid forinden var blevet beskadiget, knækkede. Den paagældende blev en Del forbrændt og blev i en tilkaldt Ambulance kørt til Hospitalet.

Anm. 1. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

Anm. 2. A.s Fører, mod hvem der var rejst Tiltale for Overtrædelse af § 4, Pkt. 11, i Lov om Tilsyn med Skibe af 29. Marts 1920 med senere Ændringer, jfr. §§ 153 og 167 i Bekendtgørelse Nr. 238 af 12. Juli 1933, har under 22. Februar 1941 i Sjø- og Handelsretten vedtaget en Bøde paa 50 Kr.

**6. S/S Alfa** af Esbjerg, 844 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Staal. Paa Rejse fra Rotterdam til Emden i Ballast.

Torpederet d.  $21/6$  40 i Nordsøen; 4 Omkomne.

Indberetning fra Gesandtskabet i Haag dat.  $25/6$  40. Søforklaring i Amsterdam d.  $27/6$  40. Søforhør i København d.  $26/7$  40. Forlisanmeldelse dat. København d.  $15/11$  40.

Kl. 19<sup>05</sup>, da A., der havde tysk Minelods om Bord, befandt sig 12 Sm. NV. for Eierland Fyr, saas en Undervandsbaad om Stb. Besætningen blev straks kaldt til Baadene. Umiddelbart efter saas KølvanDET af en Torpedo, der gik foran om A., derefter KølvanDET fra en Torpedo, der gik agten om A., og umiddelbart efter ramtes A. af en voldsom Eksplosion i Stb. Side udfor Agterkant af 2-Lasten, hvorved Skibet blev saa stærkt beskadiget, at det sank i Løbet af 1 Minut. Ved Eksplosionen blev Stb. Redningsbaad og Jollen slaaet udenbords, og Redningsflaaden paa 2-Lugen blev knust. Det lykkedes at kappe Taljeløbere og Broge til Bb. Redningsbaad, der kom godt paa Vandet, og en Del af Besætningen reddede sig op i den. Da A. sank, blev Bb. Redningsbaad trukket med ned ved Fangelinen, som det kun var lykkedes at kappe delvis; men Baaden kom atter op til Overfladen i kæntræt Tilstand. Det lykkedes 15 af de ombordværende 20 Personer at redde sig op paa agterste Redningsflaade, hvorefter 1 Mand, der holdt sig fast ved noget flydende Vraggoods ca. 1000 m fra Flaaden, blev reddet af en Letmatros og slæbt hen til Flaaden i en Redningskrans. Kl. ca. 21<sup>00</sup> lykkedes det at faa Forbindelse med den kæntrede Redningsbaad, der blev vendt paa ret Køl, hvorefter de paa Flaaden værende Personer gik om Bord i den, og Kursen blev sat mod Land. D.  $22/6$  Kl. 3<sup>45</sup> blev de paagældende optaget af et tysk Røde Kors-Patroljefartøj og senere landsat i Helder.

De omkomne er: Hovmester Jens Peder Niels Marius Pedersen af København, Fyrbøder Dan Ludvig Wilhardt af Bjerre pr. Hornsyld, tysk Minelods Marineløjtnant Grüner og en tysk Mineskytte.

**7. M/S Algier** af København, 1654 Reg. T. Br. Bygget 1938 af Staal. Paa Rejse fra New York til Oslo med Passagerer og Stykgods.

Forlist efter Eksplosion d.  $21/3$  40 i Atlanterhavet; 5 Omkomne.

Søforklaring i Leith d.  $26/3$  40. Søforhør i København d.  $11/4$  40. Forlisanmeldelse dat. København d.  $25/4$  40.

Kl. 0<sup>05</sup>, da A. befandt sig paa ca. 60° N. Brd. 3°20' V. Lgd., hørtes et Stød mod Skibssiden, og umiddelbart efter indtraf en voldsom Eksplosion midtskibs om Stb. A. begyndte straks at synke med Bb.s Slagside. Ved Eksplosionen blev Stb.s Redningsbaad og Jolle ødelagt. Bb.s Redningsbaad blev sat paa Vandet med 12 Mand og roet lidt bort fra Skibet, og yderligere 8 Mand blev bjærgt op i Baaden. I Løbet af ca. 3 Minutter sank A. med Agterenden først. Kl. ca. 10<sup>00</sup> blev de i Baaden værende 20 Personer optaget af en britisk Trawler.

Anm. 1. De omkomne er: Passager Helge Kurt Andersen, 1. Maskinmester Hans Christian Alfred Ousager Andersen af Valby, 3. Maskinmester Ragnar Arnold Kromann af København og Motormændene Hans Peter Rasmussen af Kastrup samt Axel Valdemar Svendsen af Helsingø.

Anm. 2. Eksplosionen antages at skyldes Krigsaarsager.

**8. S/S Alice** af København, 1196 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Staal.

En Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d.  $28/9$  40 i København.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat.  $9/10$  40.

Kl. 11<sup>30</sup>, da A. laa i Kalkbrænderihavnen og lossede Brædder, faldt et Bræt ud af en Længe, der var under Ophivning, og ramte en Havnearbejder i Baghovedet. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt Ambulance kørt til Hospitalet.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

**9. Ff. Alma Ruby** af Thyborøn, 32 Reg. T. Br. Bygget 1931 af Eg og Fyr. Paa Fiskeri.

Havareret ved Flyverangreb d.  $24/5$  40 i Nordsøen.

Søforklaring i Lemvig d.  $30/5$  40.

Kl. ca. 20<sup>30</sup>, da A. R. befandt sig paa en Fiskeplads ca. 100 Sm. V. $1/2$  S. af Thyborøn, blev Fartøjet angrebet af en Flyvemaskine, der under Vingene og paa Kroppen var forsynet med 3 koncentriske Cirkler, den inderste og den yderste mørke, den mellemste gul. Flyvemaskinen nedkastede 4 Bomber, som alle faldt i Vandet ca. 100 m fra A. R. Ankergrejerne blev kappet, og umiddelbart efter kom Flyvemaskinen tilbage og fløj gentagne Gange lavt hen over Fartøjet, der blev beskydt med Maskingeværer, hvorfor Besætningen søgte under Dæk. Ved Angrebet ramtes A. R. af 100—200 Maskingeværkugler, hvorved Skroget og Rigningen blev beskadiget og en Lufttank samt en Petroleumstank skudt i Stykker.

**10. Ff. Ane Wester** af Harboøre, 21 Reg. T. Br. Bygget 1907 af Eg. Paa Rejse fra Fiskeplads i Nord-søen til Thyborøn.

1 Mand skyllet over Bord og druknet d.  $\frac{23}{8}$  40 i Nordsøen.

Søforklaring og Søforhør i Lemvig d.  $\frac{28}{8}$  40.

Kl. ca. 12<sup>30</sup>, da A. W. under en NV.-lig Storm befandt sig ved Mundingen af Thyborøn Kanal, væl-tede en Braadsø Kutteren helt om paa Stb.s Side, hvorved Sejl og Master kom under Vand. Da Storsejlet revnede, rejste A. W. sig atter, og det viste sig, at Fisker Victor Emanuel Ørts af Harboøre, der havde staaet bag Styrehuset ved Siden af Mesanmasten, var forsvundet. Kutteren blev straks lagt paa modsat Kurs, og den overbordfaldne blev forgæves eftersøgt.

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

**11. Ff. Anina** af Esbjerg, 38 Reg. T. Br. Bygget 1901 af Eg og Fyr. Paa Fiskeri.

Havareret d.  $\frac{19}{4}$  40 i Nordsøen.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat.  $\frac{24}{4}$  40.

Kl. 18<sup>00</sup>, da A. befandt sig SV. for Graadyb, mistede Fartøjet Styret. En Undersøgelse viste, at Ror-stammen var brækket. A. blev bugseret ind til Esbjerg.

**12. M/Gl. Anna** af Ristinge, 37 Reg. T. Br. Bygget 1923 af Eg. Paa Rejse fra Lübeck til Odense med Glassand.

Kollideret d.  $\frac{17}{8}$  40 i Langelands-Bæltet.

Søforklaring og Søforhør i Odense d.  $\frac{23}{8}$  40.

Kl. 13<sup>00</sup>, da A. med Lods om Bord under en frisk NV.-lig Kuling med høj Sø befandt sig paa Højde med Vagtskibet ved Kjeldsnor, hvor Lodsens skulde kvitteres, mindskedes Farten. Lodsbaaden, der skulde tage Lodsens om Bord, løb op langs A.s Stb.s Side. Under denne Manøvre tørnede Lodsbaaden haardt ind mod Skibssiden, hvorved 3 Støtter i det Opstaaende over Halvdækket paa A. knækkede.

Anm. Søforklaring fra Lodsbaaden foreligger ikke.

**13. M/Sk. Anna** af Svendborg, 27 Reg. T. Br. Bygget 1886/15 af Eg. Paa Rejse fra Lübeck til Hor-sens med Raajern.

Grundstødt d.  $\frac{2}{9}$  40 ved Fyns V.-Kyst.

Søforklaring i Assens d.  $\frac{5}{9}$  40.

Kl. 16<sup>30</sup>, da A. befandt sig tværs af Helnæs Fyr. opdagedes det, at Røret, hvorigennem Petroleum førtes fra Tanken til Motoren, lækkede. Da et Forsøg paa at reparere Røret mislykkedes, besluttedes det at søge ind til Assens. Efter at være kommet godt klar af Thorø Rev styredes ØSØ. ned paa Assens Havn. Et Par Lodskud, der blev taget kort efter, at Kursen var ændret, viste 4 à 6 m. Kl. 18<sup>00</sup> tog Skibet Grunden paa Assens Rev og blev staaende. Samme Dags Aften blev Skibet bragt flot ved fremmed Hjælp. Under Arbejdet med at bringe A. flot slog Slæbetrossen A.s Lønning i Stykker i ca. 18' Længde; yderligere blev en David revet op samt en Pullert revet af og en anden revet løs.

Anm. 1. Ministeriet maa antage, at Aarsagen til Grundstødningen skyldes skødesløs Navigering.

Anm. 2. Føreren af A. har under  $\frac{12}{6}$  41 inden Svendborg Købstads m. v. Ret vedtaget en Stats-kassen tilfaldende Bøde af 30 Kr. for ved skødesløs Navigering at have foranlediget Grundstødningen.

**14. M/Jt. Anna** af Faaborg, 13 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Gaabense til Faaborg.

Kollideret og sunket d.  $\frac{23}{11}$  40 i Svendborgsund.

Strandingsindberetning dat.  $\frac{25}{11}$  40. Søforklaring og Søforhør i Svendborg d.  $\frac{26}{11}$  40.

Kl. ca. 18<sup>30</sup>, da »Anna«, der førte Toplanterne men ingen Sidelanterner, befandt sig i Christiansminde Ledefyrlinie, saas forude en grøn og en rød Lanterne. Røret blev lagt Stb., men kort efter tørnede »Anna« med Bb. Bov imod det modgaaende Skib, som senere viste sig at være M/Gl. »Anni« af Egersund. Ved Kollisionen blev »Anna« læk og sank imellem Lindhoved og Askesten Prikker.

Af den af »Anni«s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at dette Skib Kl. ca. 18<sup>00</sup> drejede ind i Christiansminde Ledefyrlinie. Da »Anni« befandt sig ud for Bregninge Skov, saas forude »Anna«s Toplan-terne, som antoges at hidrøre fra en Ankerligger. Røret blev lagt Bb., men kort efter tørnede »Anna« med Stævnen imod »Anni«s Stb. Bov. Ved Kollisionen fik »Anni« flere Planker og Støtter samt Skandækket stærkt beskadiget.

Anm. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes, at »Anna« ikke førte Sidelanterner.

**15. M/S Anna Mærsk** af København, 5339 Reg. T. Br. Bygget 1932 af Staal.

Brand om Bord d.  $\frac{28}{10}$  40 i Baltimore.

Søforklaring i Baltimore d.  $\frac{4}{11}$  40.

Kl. ca. 15<sup>30</sup> opdagedes Ild i Hovmesterens Kammer. Det forsøgtes at bekæmpe Ilden ved Hjælp af Vand fra 5 Brandslanger og Skum fra 2 Slanger; men da Ilden bredte sig hastigt og udviklede en kvæ-lende Røg, blev Brandvæsenet tilkaldt. Kl. 16<sup>00</sup> — inden Brandvæsenet ankom — var Ilden slukket. Ved Branden blev alt Træværk og alle Møbler i Hovmesterens Kammer, i Pantry, Bar, Hall og Spisesalon ødelagt, ligesom alle Passagerkamre blev beskadiget.

Anm. Der er intet oplyst om Aarsagen til Brandens Opkomst.

**16. Ff. Annelise** af Esbjerg, 14 Reg. T. Br. Bygget 1912. Paa Rejse fra Fredericia til Samsø.

Sprunget læk og sunket d.  $\frac{18}{3}$  40 i Kattegat.

Søforhør i Esbjerg d. 29/3 40.

Kl. ca. 14<sup>00</sup>, da A. under SØ.-lig Kuling med Snetykning befandt sig ca. 3 Sm. ØNØ. for Æbelø og med langsomt gik igennem et ca. 200 m bredt Isbælte, mærkedes et haardt Stød i Fartøjet. En Undersøgelse viste, at 2 Bovplanker under Vandlinjen var slaaet ind. A. blev bakket ud af Isen, og det forsøgtes at tætnes Lækagen med en Dyne. Skønt Pumpen holdtes gaaende, steg Vandet stadig i A., og da der syntes Fare

for, at Fartøjet skulde synke, gik Besætningen ind paa Isen. Kort efter sank A. paa ca. 20 m Vand. Besætningen blev senere optaget af et andet Fiskefartøj og landsat i Bogense.

Anm. Aarsagen til Forliset fremgaar af det ovenfor anførte.

**17.** M/Gl. **Anni** af Egersund, 42 Reg. T. Br. Bygget 1902 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Egersund til Blands med Drænrør.

Kollideret d.  $23/_{11}$  40 i Svendborgsund.

Strandingsindberetning dat.  $25/_{11}$  40. Søforklaring og Søforhør i Svendborg d.  $26/_{11}$  40.

Se Nr. 14.

**18.** M/S **Anø** af Grenaa, 189 Reg. T. Br. Bygget 1934 af Staal.

a) Paa Rejse fra Aalborg til København med Stykgods.

Grundstødt d.  $30/_{3}$  40 i Limfjorden.

Søforklaring og Søforhør i Frederikshavn d.  $9/_{4}$  40.

Kl. 1<sup>00</sup>, da A. befandt sig i Engholm V.-lige Fyrlinie, blev det Taage. Maskinen, der gik Fuld Kraft Frem blev sat paa Langsomt Frem, og ved Hjælp af Loddet sejledes rundt Bredhage i 12 m Vand. Kl. 1<sup>30</sup> loddedes 9 m og derefter 7 m Vand, og Maskinen kastedes Bak, men umiddelbart efter tog Skibet Grunden. Efter at have bakket i ca. 10 Minutter kom A. flot, og da der loddedes 9 m og derefter 12 m Vand, stoppedes Maskinen. Kort efter loddedes 9 m og derefter 7 m Vand, og Maskinen blev sat paa Fuld Kraft Frem; men umiddelbart efter tørnede A. med Agterenden Grunden, uden at blive staaende. Ved Grundstødningen blev Roret beskadiget.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Taage.

b) Paa Rejse fra København til Aalborg med Stykgods og Passagerer.

Sunket efter Eksplosion d.  $21/_{8}$  40 i Kattegat; 4 Omkomne.

Søforhør i Grenaa d.  $22/_{8}$  40. Forlisanmeldelse dat. København d.  $19/_{5}$  41.

Kl. 11<sup>30</sup>, medens A. laa opankret ca. 5—600 m NV. for Hals Barre Fyr. indtraf en Eksplosion under Agterskibet, der blev saa stærkt beskadiget, at Skibet sank i Løbet af 2—3 Minutter. Af de ombordværende 12 Mand lykkedes det 8 Mand af Besætningen, som befandt sig paa Dækket, at komme bort fra Skibet ved Hjælp af Baade og Flaader. De paagældende blev kort efter optaget af en tililende Damper, medens al Eftersøgning efter de øvrige 4 Mand var forgæves.

Anm. 1. De omkomne er: Maskinmester Oscar Krabbe Nielsen og Hovmester Niels Andersen Hansen, begge af København, Passager Knud Jensen af Nørre Sundby samt tysk Soldat Herbert Neuser.

Anm. 2. Eksplosionen antages at skyldes Krigsaarsager.

c) Under Bugsering fra Hals til Svendborg.

Sunket og forlist d.  $3/_{11}$  40 i Kattegat.

Søforklaring i Kalundborg d.  $9/_{11}$  40.

Kl. 4<sup>45</sup>, da A. hængende i Løftepontonerne »Odin« og »Thor« og bugseret af S/S »Svava« og S/S »Bien« under en stormende SØ-lig Kuling befandt sig ca. 11,5 Sm. NØ.t.N. $1/_{2}$ N. af Fornæs Fyr, brækkede et af Løftetovene, der bar Skibet. Kl. 5<sup>15</sup> brækkede de 3 andre Løftetove, og A. sank paa 15 m Vand.

Anm. Ministeriet maa antage, at Forliset skyldes Vejrforholdene.

**19.** M/S **Argentina** af København, 5375 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal. Paa Rejse fra København til Las Palmas i Ballast.

Borteblevet i Marts 1940; 33 Omkomne.

Søforhør i København d.  $20/_{4}$  40. Forlisanmeldelse dat. København d.  $25/_{4}$  40.

D.  $17/_{3}$  om Aftenen havde M/S »Arizona« af København Radioforbindelse med A., der da befandt sig i Nordsøen. Da der siden intet er hørt eller set til Skibet, maa det antages at være forlist med Mand og Mus, formentlig som Følge af Krigsaarsager.

Anm. De omkomne er: Skibsfører Ejner Poulsen af Hellerup, 1. Styrmand Rasmus Alb. Rasmussen og 2. Styrmand Hans Jørgen Hansen, begge af København. 3. Styrmand Torben Erik Steen Petersen af Valby, 1. Maskinmester Georg Børre Andersen af København, 2. Maskinmester Jes Harald Nielsen af Kastrup, 3. Maskinmester Peter Einer Sørensen og 4. Maskinmester Oscar Reinhold Marcussen, begge af København, Maskinassistenterne Knud Rosted af København, Jørgen Lou af Frederikshavn, Peter Helge Christoffer Hansen af Nakskov og Niels Gerald Christensen af Esbjerg, Telegrafist Ernst Viktor Warner og Hovmester Vilhelm Casper Holm, begge af København, Kok Kaj Lykke Kristian Lyngby Horsly, Hovmestermath Aage Emil Johansen Følsgaard og Kahytsdreng Erik Arvid Handel, alle af København, Kokmath Kaj Aage Kristiansen af Taastrup, Tømmermand Børge Henrik From Hansen af Kalundborg, Matroserne Helmuth Børge Petersen af Kvinderup pr. Slangerup, Svend Aage Jørgensen af Odense, Emil William Nielsen, Henry Chr. Nisbeth og Jens Ferdinand Poulsen, alle af København, Letmatroserne Jens Peter Folmer Rasmussen af København, Knud Preben Christensen af Søborg og Arthur Carl Richard Skaarup af Brønshøj, Ungmand Ingemann Larsen af Nejede pr. Hillerød, Dæksdreng Mogens Axel Carlsen af Frederiksberg, Motormændene Aage Manfred Victor Nielsen af Vanløse, Ivar Vagner Christensen Hald af København, Herman Ludvig Chr. Hansen af Valby og Hans Martin Müür af Estland.

**20.** M/S **Arusa** af Aarhus, 411 Reg. T. Br. Bygget 1939 af Staal. Paa Rejse fra Assens til København med Sukker.

Grundstødt d.  $13/_{11}$  40 i Grønsund.

Strandingsindberetning dat.  $14/_{11}$  40.

Kl. 17<sup>00</sup> grundstødte A. under en stormende SV.-lig Kuling ud for Hestehoved Lodshuse. D.  $14/_{11}$  Kl. 5<sup>00</sup> kom Skibet flot ved egen Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Lavvande.



**21.** S/S **Astrid** af København, 1735 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Staal. Paa Rejse fra Bremen til Aarhus med Kul.

Havareret ved Eksplosion og sat paa Grund d.  $18/7$  40 ved Fyns V.-Kyst.

Strandingsindberetning dat.  $18/7$  40. Søforklaring og Søforhør i Fredericia d.  $26/7$  40.

Kl.  $11^{30}$  passerede A. Wedellsborg hvide 1-Kost tæt om Stb. Kl.  $11^{35}$  indtraf en voldsom Eksplosion under eller i Nærheden af Skibet. Ved Eksplosionen stoppede Maskinen, da Vandet strømmede ind i Maskin- og Kedelrum. Da der syntes Fare for, at Skibet skulde synke, gik Besætningen — 18 Mand — i Redningsbaadene. En Del Fiskebaade, der befandt sig i Nærheden, kom til Stede, og da A. stadig flød, bugserede Fiskebaadene A. mod Land. Kl.  $13^{15}$  tog Skibet Grunden ved Wedellsborg Hoved. A. er senere kommet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

Anm. Aarsagen til Havariet fremgaar af det ovenfor anførte.

**22.** M/Gl. **Astrid** af Hejls, 60 Reg. T. Br. Bygget 1905 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Flensborg til Aarhus med Kul.

Tørnet en undersøisk Hindring d.  $2/10$  40 i Lillebælt.

Søforhør i Aarhus d.  $7/10$  40.

Kl.  $9^{00}$ , da A. befandt sig ud for Strib Anlægsbro, mærkedes 2 kraftige Stød i Skibet. En Undersøgelse viste, at A. var blevet læk ved Agterstævnen.

**23.** Ff. **Axel Schou** af Frederikshavn, 28 Reg. T. Br. Bygget 1931 af Eg. Paa Rejse fra Grimsby til Fiskeri i Nordsøen.

Borteblevet i Marts 1940 i Nordsøen; 4 Omkomne.

Søforklaring i Frederikshavn d.  $7/5$  og  $28/5$  40. Søforhør i Frederikshavn d.  $30/7$  40. Forlisanmeldelse dat. Frederikshavn d.  $18/9$  40.

D.  $7/3$  afgik A. S. fra Grimsby. Da der siden intet er hørt eller set til Skibet, maa det antages at være forlist med Mand og Mus, formentlig som Følge af Krigsaarsager.

Anm. De omkomne er: Fiskeskipper Otto Mathiesen, Fiskerne Georg Ludvig Franclin Olsen og William Kristian Mathiesen, alle af Frederikshavn, samt Børge Edvard Olsen af København.

**24.** S/S **Baldor** af København. 188 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Staal.

En Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d.  $25/6$  40 i København.

Indberetning fra Statens Skibstilsyn dat.  $29/6$  40.

Kl.  $19^{15}$ , da B. laa i Kalkbrænderihavnen og lossede Sand, fik en af Skibets Matroser, der var beskæftiget i Lasten, en Finger i Klemme i Grabben, hvorved det yderste Led blev knust. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt Ambulance kørt paa Hospitalet.

Anm. Ministeriet maa antage, at Ulykken skyldes den tilskadekomnes Uagtsomhed.

**25.** S/S **Bellona** af Odense, 839 Reg. T. Br. Bygget 1923 af Staal.

Krigsforlist; 5 Omkomne.

Indberetning fra det danske Gesandtskab i London dat.  $18/10$  40 og  $3/9$  41. Forlisanmeldelse dat. København d.  $31/10$  40.

Ifølge Indberetning fra Gesandtskabet i London er B. krigsforlist.

Anm. De omkomne er: Skibsfører Thyge Nielsen. 1. Styrmand Johannes Bergen, 2. Maskinmester Kai Hansen, alle af København, Hovmester Niels Peder Andersen Wolfsberg af Aarhus og Kok Bent Hvingtoft af København.

**26.** M/Sk. **Bent** af Lemvig, 99 Reg. T. Br. Bygget 1902 af Staal. Paa Rejse fra Rønne til København med Lervarer.

Grundstødt d.  $31/5$  40 ved Sveriges S.-Kyst.

Søforhør i København d.  $14/6$  40.

D.  $30/5$  Kl.  $18^{00}$  afsejlede B. fra Rønne. Der styredes dev. VNV. mod Kosten paa Klapreåsen, og da Fyrene paa Sveriges S.-Kyst ikke var tændt, sejledes der med mindsket Fart, ca.  $5\frac{1}{2}$  Knob. D.  $31/5$  Kl. ca.  $1^{10}$  saas Land forude om Stb. Roret blev straks lagt haardt Bb.; men Kl.  $1^{15}$ , da B. var drejet ca. 4 Streger, tog Skibet Grunden ud for Östertorp og blev staaende. D.  $1/6$  Kl. ca.  $1^{00}$  kom B. flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Strømsætning og den Omstændighed, at Fyrene paa Sveriges S.-Kyst ikke var tændt.

**27.** S/S **Bergenhus** af København, 1398 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Staal.

Paasejlet d.  $5/11$  40 i Stavanger.

Søforhør i København d.  $13/11$  40.

Kl. ca.  $1^{30}$ , medens B. laa fortojet langs Kaj i Stavanger Havn, blev Skibet paasejlet af tysk S/S »Wal 10«. Ved Paasejlingen, der fandt Sted ud for B.s Nr. 3 Luge om Stb., blev øverste Pladerang bøjet og sprængt flere Steder, hvorved der opstod Lækage paa Rendestenen til Nr. 3 Mellem dæk. Endvidere blev Gelænderet i Nr. 3 Laderum bøjet og agterste Baaddæk med Støtter og Davider forsat ca. 1 Fod agterover.

Anm. Søforklaring fra S/S »Wal 10« foreligger ikke.

**28.** S/S **Bertha** af København, 766 Reg. T. Br. Bygget 1915 af Staal. Paa Rejse fra København til England i Ballast.

Grundstødt d.  $16/1$  40 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Strandingsforretning i Sæby d.  $16/1$  og  $20/1$  40, Strandingsindberetning dat.  $18/1$  40. Søforklaring i Frederikshavn d.  $23/1$  40.

Kl.  $1^{45}$ , da B., hvis Styremaskine var havareret, under en NØ-lig Storm med Snetykning laa opankret for begge Ankre ved Læsø Rev, brækkede Stb.s Bremse paa Ankerspillet, hvorved Kæden løb ud og begge Ankerkæder brækkede. Maskinen blev kastet Fuld Kraft Bak, men Kl.  $2^{45}$  tog Skibet Grunden ud for Sæby. Nr. 2 og 6 Ballasttanke blev lænsat, og det forsøgte at bakke Skibet af Grunden; men Vind og Sø førte Skibet mod Land, og Kl.  $3^{30}$  stod B. fast ca. 200 m fra Kysten. D.  $19/1$  Kl.  $23^{30}$  kom B. flot ved egen Hjælp.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Vejrforholdene.

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

En Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d.  $24/4$  40 i Aarhus.

Indberetning fra Statens Skibstilsyn dat.  $9/5$  40.

Kl. ca.  $12^{00}$ , medens B. laa i Aarhus Havn og lossede Kakaobønner i Sække, brækkede en Tovstrop, medens et Slæng var under Nedfiring. Sækkene styrtede ned over en Havnearbejder, som blev slaadt bevidstløs. I en tilkaldt Ambulance blev den tilskadekomne kørt paa Hospitalet.

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

**30.** Ff. **Bodil** af Esbjerg, 37 Reg. T. Br. Bygget 1939 af Eg og Bøg. Paa Fiskeri i Nordsøen.

Havareret d.  $14/3$  40 i Nordsøen.

Søforhør i Esbjerg d.  $1/4$  40.

Kl. ca.  $6^{00}$ , da B. laa opankret paa en Fiskeplads ca. 68 Sm. misv. V.t.S. $3/4$ S. af Graadyb Barre, for-tøjede et tysk Marinefartøj langs B.s Bb.s Side. Medens Skibene laa saaledes, tornede de flere Gange mod hinanden, hvorved B. fik en Del ovenbords Skade. Da der syntes Fare for, at B. skulde blive presset ned af Marinefartøjet, blev Ankergrejerne stukket fra. Fra Marinefartøjet blev der sat en Slæber om Bord i B., hvorefter B. blev bugseret mod Helgoland. Under Bugseringen, der foretoges med 11—12 Knobs Fart, fik B. forskellige Havarier paa Skroget.

Anm. Aarsagen til Havarierne fremgaar af det ovenfor anførte.

**31.** M/S **Bonita** af Esbjerg, 3198 Reg. T. Br. Bygget 1930 af Staal. Paa Rejse fra Bahia Blanca til København.

Kollideret d.  $2/3$ , d.  $3/3$  og d.  $6/3$  40 i Kattegat.

Søforhør i København d.  $9/3$  40.

D.  $2/3$  Kl.  $18^{00}$  sad B., der under Assistance af Isbryderen »Bryderen« var for S.-gaaende i Kattegat, fast i Isen. Under Forsøg paa at bryde Isen rundt om B. fiskede Isbryderens ene Baaddavid B.s Skanseklædning paa Bakken om Bb., der blev beskadiget.

D.  $3/3$  Kl.  $9^{07}$ , da B. i Taage sejlede efter Isbryderen, saas denne ligge tværs paa B.s Kurs i ca. 100 m.s Afstand. B.s Maskine blev straks kastet Fuld Kraft Bak og Roret lagt haardt Bb. Paa Grund af Isen kunde B. ikke dreje, hvorfor B.s Stævn tørnede mod Isbryderens Agterende, hvorved B. fik Stævnen og Boven beskadiget.

D.  $6/3$  Kl.  $6^{20}$ , da B. sejlede efter Stats-Isbryderen »Storebjørn« i en Afstand af 3—4 Skibslængder, hørtes 3 korte Toner fra S. Maskinen blev straks kastet Fuld Kraft Bak, hvilket blev tilkendegivet ved 3 korte Toner med Dampføjten; men umiddelbart efter tørnede B. med Stb.s Bov mod Isbryderens Bb.s Laaring. Ved Kollisionen fik B. en Del Buler paa Stb.s Bov og Side.

Anm. Søforklaring fra Isbryderne foreligger ikke.

**32.** M/S **Bornholm** af København. 3177 Reg. T. Br. Bygget 1930 af Staal. Paa Rejse fra Aalborg til Halifax i Ballast.

Tørnet Undervandshindring d.  $16/3$  40 i Skagerrak.

Søforklaring i Kristiansand d.  $19/3$  40.

Kl.  $0^{43}$ , da B. i usigtbart Vejr efter Bestikket befandt sig 7,5 Sm.  $167^{\circ}$  af Oksø Fyr, kom et Lys i Sigte 4 Str. om Stb. Lyset forsvandt straks igen, og Kursen ændredes udefter. Maskinen gik Langsomt Frem. Kl.  $1^{05}$  mærkedes flere Stød i Skibet. Da Vandet begyndte at strømme ind i Maskinrummet fra Tunnellen, blev den vandtætte Dør der imellem lukket. Skibet søgte ind til Kristiansand for Reparation.

**33.** S/S **Bothal** af København, 2126 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal. Paa Rejse fra Frederikshavn til Blyth i Ballast.

Forlist efter Eksplosion d.  $20/3$  40 i Nordsøen; 15 Omkomne.

Søforklaring i Leith d.  $23/3$  40. Søforhør i København d.  $9/4$  40. Forlisanmeldelse dat. København d.  $25/4$  40.

Kl. ca.  $5^{00}$ , da B. befandt sig ca. 30 Sm. NØ. for Wick. indtraf en Eksplosion, og alt Lys om Bord gik ud. Samtidig saas Flamme slaa ud fra begge Sider af Agterdækket. Umiddelbart efter fulgte endnu en Eksplosion, som skilte Skibet i to Dele, der straks sank. En Del af Besætningen, der forsøgte at redde sig paa den paa Fordækket liggende Flaade, blev med denne suget ned. da B. sank. Da Flaaden kom op igen, bjærgede 5 Mand sig op paa den og blev d.  $21/3$  Kl.  $2^{00}$  optaget af Redningsbaaden fra Wick.

Anm. 1. De omkomne er: Skibsfører Hans Frederik Jensen, 1. Styrmand Ole Joan Simon Thomassen og 2. Styrmand Barthol Ryge Larsen, alle af København, 1. Maskinmester Viggo Deleuran af Kastrup, 2. Maskinmester Victor Anton Nielsen af København, Maskinassistent Thor Frederik Jensen af Toustrup, Hovmester Johan Carl Georg Schneider og Kok Valdemar Christian Frederik Skjerne, begge af København, Baadsmand Lars Peder Nielsen af Hillerød, Letmatros Ove Nielsen af Højbjerg pr. Odder, Ungmand Heinrich Booth Simonsen af Odder, Fyrbøderne Hans Peter Magnus Hemmingsen og Elieser Martin Olsen, begge af København, og Hans Valdemar Jøns af Aarhus, samt Messedreng Børge Curt Dich Pedersen af Usserød pr. Kokkedal.

Anm. 2. Eksplosionerne antages at skyldes Krigsaarsager.

**34.** S/S **Britta** af Esbjerg, 1146 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Staal. Paa Kejse fra Kalundborg til Liverpool i Ballast.

Forlist efter Eksplosion d.  $25/3$  40 i Atlanterhavet; 13 Omkomne.

Indberetning fra Gesandtskabet i London dat.  $25/3$  40. Søforklaring i Leith d.  $28/3$  40. Søforhør i København d.  $1/4$  40. Forlisanmeldelse dat. København d.  $4/4$  40.

Kl. ca.  $5^{50}$ , da B. sammen med S/S «Nancy» af Esbjerg befandt sig 55 Sm. N. for Sule Skerry. indtraf en voldsom Eksplosion i Forskibet, som hurtigt kom under Vand. Det blev forsøgt at sætte Bb. Redningsbaad paa Vandet; men da Surringerne blev gjort los, faldt Baaden i Søen. En Del af Besætningen sprang i Vandet, og det lykkedes 6 Mand at komme op i Redningsbaaden. B. sank i Løbet af 7—8 Minutter. Af de i Baaden værende 6 Mand blev 5 optaget af N., medens 1 Mand omkom.

Anm. 1. De omkomne er: 1. Styrmand Rasmus Eriksen, 2. Maskinmester Max Mac Mahon Mikkelsen og Hovmester Vilhelm Fritz Peters, alle af København, Messedreng Wilfred Larsen af Skive. Matroserne John Conrad Petersen af København og Adler Eberhard Pedersen af Svendborg, Letmatroserne Albert Rasmussen, Knud Holte, begge af Hundested, og Hans Karl Hansen af Gundsømagle, Ungmand Alfred Nilsson af Odense, Fyrbøderne Kaj Tolvtevar Sørensen af Aarhus, Hans Kristian Hansen af Slagelse og Arvo Arvid Lønnroth af Finland.

Anm. 2. Eksplosionen antages at skyldes Krigsaarsager.

**35.** S/S **Brynhild** af Helsingør, 2195 Reg. T. Br. Bygget 1907 af Staal. Paa Rejse fra København til Odense med Majs.

Grundstødt d.  $20/3$  40 ved Sjællands N.-Kyst.

Strandingsindberetning dat.  $23/3$  40. Søforklaring i Odense d.  $26/3$  40.

Kl.  $2^{05}$  havde B. Hesselø Fyr tværs om Stb. i en gisset Afstand af 2 Sm. Der styredes retv. S.  $61^0$  V., idet der regnedes med  $17^0$  Afdrift; det blæste en stormende S.-lig Kuling. Paa Grund af Isforholdene kunde Loggen ikke føres. Kl.  $3^{06}$  radiopejledes Sletterhage i retv.  $267^0$ . Kl.  $4^{00}$  tog B. Grunden paa Sjællands Inderrev og blev staaende. Kl.  $17^{45}$  kom Skibet flot ved egen Hjælp.

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

**36.** Ff. **Bugvin** af Porkere. Paa Fiskeri.

Forlist i Februar 1940 ved Syderø; 8 Omkomne.

Indberetning fra Færøernes Politikreds dat.  $2/3$  40.

D.  $21/2$  savnedes B., der var taget ud paa Fiskeri. D.  $22/2$ , Kl. ca.  $16^{00}$  fandtes paa Sumbøholm Vragrester fra B., og d.  $23/2$  fandtes paa Sumbøfjord en Del af B.s Agterparti. D.  $27/2$  drev Liget af en Fisker fra B. i Land ved Sumbø. og det maa herefter antages, at B. er forlist med Mand og Mus.

Anm. De omkomne er: Daniel Michael Peter Anthonius Jensen, Jens Johan Michael Elias Mortensen, Peter Emil Djurhuus, Jens Johan Michael Elias Djurhuus, Daniel Jacob Muller, Johan Elias Michael Muller, Poul Oliver Magnus Muller og Djone Alfred Kjærlov Petersen, alle af Porkere.

**37.** M/S **C. F. Tietgen** af Aarhus, 1938 Reg. T. Br. Bygget 1928 af Staal.

Brand om Bord d.  $17/3$  40 i Aarhus Havn; 2 Omkomne.

Søforhør i Aarhus d.  $19/2$  40.

Kl. ca.  $21^{00}$  opdagedes Ild i 1. Kahyts Rygesalon. Det forsøgtes at bekæmpe Ilden ved Hjælp af Skumslukkere samtidigt med, at Brandvæsenet alarmeredes. Ilden bredte sig imidlertid, og i Løbet af kort Tid var hele Midtskibshuset ompændt af Flammer. D.  $18/2$  Kl. ca.  $3^{00}$  var Ilden under Kontrol, og i Løbet af nogle Timer blev Ilden helt slukket. Under Branden blev 3 Brandmænd røgforgiftede, hvoraf 2 saa alvorligt, at de senere afgik ved Døden. Ved Branden blev Kahytterne midtskibs ødelagt.

Anm. Ministeriet maa antage, at Ilden er opstaaet ved Overophedning af Træværket i Rygesalonen fra Donkeykedlens Optræk.

**38.** M/S **California** af København. 4576 Reg. T. Br. Bygget 1913 af Staal.

a) En Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d.  $19/1$  40 i København.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat.  $20/1$  40.

Kl.  $12^{10}$ , da C. laa fortøjet i Frihavnen, skulde en Maskinassistent tænde Oliefyret under en Hjælpekedel. Herunder skete en mindre Eksplosion i Fyret, hvorved Flammen slog ud og forbrændte Maskinassistenten i Ansigtet. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt Ambulance kørt til Hospitalet.

Anm. Ministeriet maa antage, at Ulykken skyldes, at Assistenten ikke udviste fornøden Forsigtighed ved Opfyringen.

b) Paa Rejse fra København til Odense med Restladning Oliekager.

Grundstødt d.  $26/1$  40 ved Fyns N.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Odense d.  $31/1$  40.

Kl. ca.  $9^{20}$ , da C., der havde Lods om Bord, under Bugsering af Stats-Isbryderen »Lillebjørn« befandt sig for indgaaende i Odense Gab, brækkede Slæbetrossen, medens L. trak Stb. over for at dreje C. efter Farvandet. C.s Maskiner blev straks kastet Fuld Kraft Bak; men umiddelbart efter tog C. Grunden med Bb. Side. D.  $27/1$  Kl.  $1^{10}$  kom C. flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes, at Slæbetrossen brækkede.

**39.** M/S **Canadian Reefer** af Esbj, 1831 Reg. T. Br. Bygget 1936 af Staal. Paa Rejse fra Haifa til Glasgow med Frugt.

Torpederet d.  $18/1$  40 i Atlanterhavet.

Søforklaring i Coruna d.  $19/1$  40. Indberetning fra Gesandtskabet i Madrid dat.  $20/1$  40 og fra Konsulatet i Coruna dat.  $24/1$  40. Søforhør i København d.  $3/2$  40. Forlisanmeldelse dat. København d.  $12/2$  40.

Kl. ca.  $10^{30}$ , da C. R. befandt sig ca. 20 Sm. VSV. af Kap Finisterre, dukkede en tysk Undervandsbaad op 3 Str. om Bb. i ca.  $1^{1/2}$  Kabellængdes Afstand. Maskinerne blev stoppet, og fra U-Baaden sattes

Signal om at sende en Baad over, hvorfor Føreren i Motorbaaden sejlede over til U-Baadens med Skibets Papirer. Efter at have undersøgt Papirerne erklærede U-Baadens Chef, at Skibet førte Kontrabande og skulde sænkes. Føreren protesterede forgæves, og efter at U-Baadens Chef havde forespurgt, om Baadene var i Orden, fik Besætningen en Frist paa en halv Time til at forlade Skibet. Kl. 11<sup>15</sup> blev C. R. forladt, og Kl. 11<sup>30</sup> blev Skibet ramt af en Torpedo. I Løbet af 10 Minutter var Skibet sunket. Det forsøgte at slæbe Redningsbaaden ved Hjælp af Motorbaaden; men efter kort Tids Forløb kom Motoren i Uorden. Motorbaaden blev forladt, og der sattes Sejl paa Redningsbaadene. Der styredes nu under en opfriskende sydlig Kuling mod Land. Kl. ca. 15<sup>40</sup> kom en Trawler i Sigte, og Kl. ca. 16<sup>00</sup> blev Besætningen — 26 Mand — taget om Bord i Trawleren. D. 19/1 blev Besætningen landsat i Coruna.

Anm. Aarsagen til Forliset fremgaar af det ovenfor anførte.

**40.** S/S **Carl** af Neksø, 391 Reg. T. Br. Bygget 1884 af Staal. Paa Rejse fra Allinge til København med Stykgods.

Kollideret d. 16/11 40 i Københavns Havn.

Søforhør i København d. 28/11 40.

Kl. ca. 11<sup>30</sup>, da C. for Indgaaende befandt sig i Lynetteløbet ud for Lynettehavnen i Farvandets Stb.s Side, saas et modgaaende Dampskib tilhørende den tyske Marine om Bb. Fra det modgaaende Skib blev der afgivet 2 korte Toner med Dampfløjten, hvilket Signal fra C. blev besvaret med 2 korte Toner samtidig med, at Roret lagdes Bb. Maskinen, der gik Halv Kraft Frem, blev nu beordret Langsomt Frem. Da der syntes Fare for en Kollision, blev Maskinen Kl. 11<sup>32</sup> beordret Fuld Kraft Bak, hvilket tilkendegaves ved 3 korte Toner med Dampfløjten. Da Signalet blev gentaget, hørtes samme Signal fra det andet Skib; men kort efter tørnede det tyske Skib med Stb.s Bov mod C.s Stævn. Ved Kollisionen fik C. Stævnen bøjet.

Anm. Søforklaring fra det tyske Skib foreligger ikke.

**41.** S/S **Carmen** af Esbjerg, 1206 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal. Paa Rejse fra Delfzijl til Nakskov med Kul.

Grundstødt d. 11/9 40 ved Tysklands V.-Kyst,

Søforklaring og Søforhør i Nakskov d. 16/9 40.

Kl. 20<sup>37</sup> passerede C. der havde Lods om Bord, under en SV.-lig Kuling Elben Anduvningsbøje tæt om Bb. Derfra styredes misv. S. 80° Ø. Kl. 21<sup>05</sup> skulde C. opankres; Maskinen blev beordret Langsomt Frem og Roret lagt haardt Stb. for at svinge Skibet op mod Vind og Sø. Kl. 21<sup>07</sup> blev Maskinen beordret Fuld Kraft Frem og Kl. 21<sup>09</sup> Stop og derefter Fuld Kraft Bak. Kl. 21<sup>12</sup> blev Bb.s Anker stukket i Bund, og samtidig mærkedes det, at C. tog Grunden paa Scharhörns Riff's Nordkant og blev staaende. D. 12/9 Kl. 10<sup>25</sup> kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjergningsdamper.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes enten Strømsætning eller at Elben Anduvningsbøje var ude af Plads.

**42.** M/Tj. **Cathrine** af Højer, 91 Reg. T. Br. Bygget 1915 af Staal.

Kollideret d. 8/2 40 i Graasten Havn.

Søforklaring i Graasten d. 14/2 40.

Kl. ca. 10<sup>00</sup>, da C., der blev bugseret af Stats-Isbryderen »Tyr«, var for indgaaende i Graasten Havn, hørtes fra T. 3 korte Toner. Slæberen blev kastet los, samtidig med at Motoren blev sat paa Fuld Kraft Bak og Roret lagt haardt Stb.; men kort efter tørnede T.s Agterende mod C.s Forstævn.

Af den af T.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at da der under Indsejling i Havnen syntes Fare for, at T. skulde paasejle en langs Kajen liggende Damper, blev der givet Ordre til C. om at lade Slæberen gaa, samtidig med at Maskinen blev kastet Fuld Kraft Bak, hvilket blev tilkendegivet ved 3 korte Toner med Dampfløjten. Kort efter skete Kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes Isforholdene.

**43.** M/Gl. **Cathrine** af Svaneke, 46 Reg. T. Br. Bygget 1889 af Eg.

Havareret d. 21/4 40 i Svaneke Havn.

Søforklaring og Søforhør i Svaneke d. 4/5 40.

Kl. 13<sup>10</sup> tog Motoren, der lige var startet, Rovs. Det forsøgte forgæves at stoppe Motoren ved at aabne Snøfthanen og ved Aflukning af Petroleumstilførslen. Motorens kraftige Bevægelser foraarsagede, at Fundamentsboltene blev trukket op, Bundhanerøret og Afløbsrøret knækkede, samt at Skibet blev læk.

Anm. Ministeriet maa antage, at Aarsagen til Havariet var, at en lille Bolt, som styrede Regulatoren og Indsprøjtningen af Brændstof til Motoren, var knækket.

**44.** S/S **Charkow** af København, 1026 Reg. T. Br. Bygget 1913 af Staal. Paa Rejse fra Kirkwall til Methil.

Forlist i Marts 1940 i Nordsøen; 20 Omkomne.

Søforhør i København d. 11/4 40. Forlis anmeldelse dat. København d. 25/4 40.

D. 19/3 40 afgik C. i Følge med S/S »Minsk« af Middelfart fra Kirkwall. Kl. ca. 22<sup>30</sup>, da Skibene befandt sig ca. 34 Sm. retv. N. for Rattray Head Fyr, iagttoges fra M., at alle Lys i C. pludselig forsvandt. Umiddelbart efter forliste M. som Følge af en Eksplosion. Da en Redningsflaade fra C. d. 22/3 er fundet med Liget af en Mand, der senere er identificeret som C.s Fører, og der siden intet er hørt eller set til Skibet, maa det antages at være forlist med Mand og Mus.

Anm. 1. De omkomne er: Skibsfører Søren Peder Brinch af Esbjerg, 1. Styrmand Thorvald Georg Eduard Alsøer af Kolding, 2. Styrmand Arne Ingemann Knil Eduard, 1. Mester Richard Frederik Helle-  
rung og 2. Mester Peter Martin Aage Hansen, alle af København, Maskinassistent Erik Valdemar Holm af Esbjerg, Hovmester Viggo Madsen af København, Kok Svend Aage Lyder Hansen af Svendborg, Ka-

hytsdreng Carl Møller af Esbjerg, Messedreng Robert Egon Hilmar Hansen af Svendborg, Matroserne Aksel Vilhelm Nielsen, Anton Marinus Rankenberg Jakobsen, begge af Esbjerg, og Johannes Nielsen af Struer, Letmatroserne Kaj Pedersen og Svend Ove Aksel Hamburger, begge af Esbjerg, Ungmand Jens Christian Østergaard Pedersen af Aarhus, Fyrbøderne Ole Schavenius Wilche af Frederikshavn, John Fischer Sørensen, Anton Nikolaj Pedersen samt Lemper Robert Friis Sørensen, alle af Esbjerg.

Anm. 2. Forliset antages at skyldes Krigsaarsager.

**45. M/S Chastine Mærsk** af Svendborg, 5177 Reg. T. Br. Bygget 1923 af Staal. Paa Rejse fra Safi til Kalundborg med Fosfat.

Sænket d.  $13\frac{1}{2}$  40 i Atlanterhavet.

Søforhør i København d.  $16\frac{1}{2}$  40. Forlisanmeldelse dat. København d.  $20\frac{2}{3}$  40. Søforhør i København d.  $18\frac{1}{5}$  40.

Kl. ca.  $6^{30}$ , da C. M. befandt sig paa ca.  $61^{\circ}30'$  N. Brd.  $2^{\circ}$  Ø. Lgd., kom en Undervandsbaad i Sigte forude om Bb. Da Afstanden mellem Skibene var ca. 1 Sm., blev der fra U.-Baaden afgivet Blinksignaler, som ikke kunde tydes. Maskinen blev straks stoppet. Fra U.-Baaden blev nu affyret et Skud, som slog ned i Vandet ca. 2 Skibslængder forude om Bb. Stb.s Redningsbaad blev sat paa Vandet, og Føreren blev med Skibspapirerne roet over til U.-Baaden, der var stoppet ca.  $\frac{1}{2}$  Sm. fra Skibet. Imedens Føreren var paa Vej mod U.-Baaden, blev der fra denne affyret endnu et Skud, som slog ned i Vandet tæt ved Bakken om Bb. Motorbaaden og Bb.s Redningsbaad blev sat paa Vandet, og Resten af Besætningen forlod Skibet. Chefen paa U.-Baaden, der var tysk, meddelte, at C. M. maatte sænkes, og efter at han havde forvisset sig om, at Redningsbaadene var udstyret med Vand, Proviant og Kompas, blev C. M. beskudt med 27 Granater. Kl.  $8^{15}$  sank Skibet, Kl.  $14^{30}$  blev Besætningen optaget af en norsk Damper, der af et britisk Luftfartøj var dirigeret hen til Baadene.

**46. M/S Chile** af København, 6956 Reg. T. Br. Bygget 1915 af Staal. Paa Rejse fra Nakskov til Immingham i Ballast.

Havareret d.  $15\frac{1}{1}$  40 og rørt Grunden d.  $16\frac{1}{1}$  40 i Kattegat.

Søforhør i København d.  $18\frac{1}{1}$  40.

D.  $15\frac{1}{1}$  Kl. ca.  $16^{15}$ , da C. under en haard ØNØ.-lig Storm befandt sig tværs af 2.-Kosten paa Skagen SØ. Rev, mistede Skibet Styret. Maskinerne blev kastet Fuld Kraft Bak, og da det viste sig umuligt at faa Styr paa Skibet, opankredes for begge Ankre med 75 Fv. Kæde paa hvert. Kl. ca.  $22^{00}$  slog en svær Sø over Maskinhuset og ramte Bb.s Redningsbaad, der var svinget ud, hvorved Surringsbommen brækkede, Korkfenderne blev revet op og et Bord i Bunden af Baaden knækkede. Kl.  $23^{20}$  opdagedes det, at C. var gaaet i Drift. Der blev stukket yderligere 15 Fv. ud paa begge Ankerkæder, samtidig med at der blev gaaet Frem med Maskinerne. Kl.  $24^{00}$  mærkedes et voldsomt Ryk i Ankerkæderne, og da Bremserne paa Ankerspillet ikke kunde holde, løb Kæderne ud til Tamp og sprængte Sjøklerner i Kasserne, hvorved Ankre med Kæde mistedes. Maskinerne beordredes Fuld Kraft Bak, og C. holdtes med Agterenden op mod Sø og Vind. Loddet, der holdtes gaaende, viste, at Vanddybden efterhaanden aftog til ca. 5 m.

D.  $16\frac{1}{1}$  Kl.  $3^{00}$  i en Klaring i Vejret, viste en Pejling af Hirsholm Fyr, at C. var inde paa ca 4 m Vand. Da Pejlingen af Hirsholm Fyr mellem Kl.  $3^{00}$  og Kl.  $5^{30}$  ikke forandrede sig, maatte det antages, at C. rørte Grunden. Kl.  $6^{00}$  floedede Vejret et Øjeblik, og Skibet blev bakket ud i dybt Vand.

Anm. Aarsagen til Havarierne fremgaar af det ovenfor anførte.

**47. D/Fg. Christian IX** af Korsør, 1590 Reg. T. Br. Bygget 1908 af Staal. Paa Rejse fra Nyborg til Korsør med Passagerer og Stykgods.

Havareret ved Eksplosion og sunket d.  $20\frac{4}{4}$  40 i Storebælt; 1 Mand kommet til Skade.

Søforklaring i Korsør d.  $27\frac{4}{4}$  40.

Kl. ca.  $18^{30}$ , da C. IX., der sejlede ca. 400 m efter et tysk Ledsageskib, befandt sig tæt NØ. for Vestpuller, indtraf en voldsom Eksplosion om Bb. ved Agterkant af Maskinrummet. Baadene blev straks bemanded og fyldt med Passagerer. Da en Undersøgelse viste, at Færgen var blevet læk, og der trængte Vand ind i Maskinrummet, hvorved Færgen fik Bb.s Slagside, blev Baadene sat paa Vandet og Passagererne og en Del af Besætningen bjærgtet i disse, hvorefter de blev optaget af Ledsageskibet. Kort efter kom et tysk Forpostskib langs Siden og fik Post og Gods overført og begyndte derefter at bugsere C. IX. mod Korsør. Kl. ca.  $23^{00}$  sank Færgen paa Nygrund ca. 1 Sm. V. for Fyrbaaken. Færgen er senere blevet hævet. Ved Eksplosionen blev en Maskinmester, der opholdt sig i Maskinrummet, skodet.

Anm. Eksplosionen antages at skyldes Krigsaarsager.

**48. S/S Christiansborg** af København. 3270 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Staal. Paa Rejse fra Philadelphia til Fredericia med Majs.

Forlist efter Eksplosion d.  $21\frac{3}{3}$  40 i Atlanterhavet; 1 Mand omkommet.

Indberetning fra Gesandtskabet i London dat.  $27\frac{3}{3}$  40. Søforklaring i Leith d.  $29\frac{3}{3}$  40. Søforhør i København d.  $4\frac{4}{4}$  og  $8\frac{4}{4}$  40. Forlisanmeldelse dat. København d.  $8\frac{4}{4}$  40.

Kl. ca.  $2^{30}$ , da C. befandt sig paa ca.  $60^{\circ}15'$  N. Brd. og  $2^{\circ}40'$  V. Lgd., observeredes Boven og Taarnet af en Undervandsbaad 100-150 m om Stb. Umiddelbart efter skete en voldsom Eksplosion midtskibs, hvorved Skibet brækkede over agten for Kommandobroen. Forskibet sank i Løbet af et Par Minutter, medens Agterskibet holdt sig flydende. Begge Redningsbaade blev sat paa Vandet, og Besætningen gik i Baadene. Det viste sig, at Matros Asbjørn Wroldsen af Norge, der havde haft Udkig paa Broen, da Eksplosionen indtraf, var forsvundet. Kl. ca.  $8^{00}$  blev begge Baades Besætninger taget om Bord i et britisk Patruljeskib, der efter at have sænket Vraget af C. gik ind til Kirkwall.

Anm. Eksplosionen antages at skyldes **Krigsaarsager**.

**49. S/S Cimbria** af Randers, 1056 Reg. T. Br. Bygget 1897 af Staal.

1 Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d.  $9\frac{11}{11}$  40 i København.

Politirapport dat.  $16/11$  40.

Kl.  $15^{45}$ , medens C. laa ved Kvæsthusbroen og lastede Stykgods, tørnede et Slæng bestaaende af 5 Sække Soda mod Lugekarmen. Derved gled en Sæk ud af Stroppen og faldt ned i Lastrummet, hvor den ramte en Havnearbejder i Hovedet. Den tilskadekomne blev kørt til Hospitalet.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

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

a) Paa Rejse fra Aalborg til Lübeck med Kreaturer.

Havareret d.  $3/4$  40 i Lillebælt; søgt Nødhavn.

Søforklaring og Søforhør i Aalborg d.  $15/4$  40.

Under Sejlads i Is S. for Aarø fik C. C. Roret bøjet og Rorstammen vredet. Havariet blev midlertidigt udbedret, hvorefter C. C. søgte ind til Kolding.

b) Paa Rejse fra Kolding til Svendborg.

Grundstødt d.  $4/4$  40 i Svendborgsund.

Søforklaring og Søforhør i Aalborg d.  $15/4$  40.

Kl.  $18^{46}$ , da C. C., der havde Lods om Bord, og som blev bugseret, befandt sig ud for Middelgrund, mistede Skibet Styret og tog Grunden. D.  $5/4$  Kl.  $0^{35}$  kom C. C. flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Strømforholdene.

**51.** S/S **Claus Rickmers** af Hamburg, 5165 Reg. T. Br.

Grundstødt d.  $22/1$  40 ved Jyllands V.-Kyst.

Strandingsforretning i Baun d.  $23/1$  40. Strandingsindberetning dat.  $25/1$  40.

Kl.  $21^{30}$  grundstødte C. R. under en haard NØ.-lig Kuling med Snetykning ud for Baun. D.  $23/1$  Kl. ca.  $14^{00}$  kom Skibet flot ved egen Hjælp.

**52.** M/Gl. **Connie** af Egernsund. 34 Reg. T. Br. Bygget 1911 af Staal. Paa Rejse fra Egernsund til Nykøbing F. med Drænrør.

Kæntret og sunket d.  $31/5$  40 i Lillebælt.

Søforklaring i Graasten d.  $10/6$  40. Forlisanmeldelse dat.  $24/9$  40.

Kl. ca.  $12^{20}$ , da C. under en NV.-lig Kuling befandt sig ved den sydlige Indsejling til Løbet gennem den danske Minespærring i Lillebælt, passeredes Skibet af 3 tyske Marinefartøjer, hvis Bovvand bordfyldte C. Herved krængede C. haardt Stb. over, hvorved Dækslasten forskubbede sig, og Skibet kæntrede. Besætningen, 2 Mand, reddedes af et tysk Lodsartøj. C. sank senere.

Anm. 1. Ministeriet maa antage, at Forliset skyldes Overlastning i Forbindelse med uforsvarlig Stuvning af Dækslasten.

Anm. 2. C.s Fører er ved en under  $4/3$  41 af Lundtofte og Nybøl Herreders Ret afsagt Dom idømt en Statskassen tilfaldende Bøde af 80 Kr. for ved Undladelse af at paase, at Skibet var forsvarligt lastet og Dækslasten forsvarligt sikret, at have foranlediget Kæntringen.

**53.** S/S **Cornelia Mærsk** af Kalundborg, 1892 Reg. T. Br. Bygget 1925 af Staal. Paa Rejse fra Glasgow til København med Kul.

Grundstødt d.  $21/3$  40 ved Sveriges V.-Kyst.

Svensk Strandingsindberetning dat.  $28/3$  40. Søforhør i København d.  $29/3$  40.

Kl.  $18^{45}$ , da C. M. i usigtbart Vejr med mindsket Fart gik frem gennem Isen. pejledes Taagesignalet fra Kronborg i misv. S.  $3/4$  V. og Helsingborg Havnemole i misv. SØ.t.Ø. Kl.  $19^{10}$  mødte Skibet Fastis, og der styredes med mindsket Fart ØSØ. Kl.  $20^{25}$ , da Kursen skulde ændres, lystrede Skibet ikke Roret, og en Undersøgelse viste, at det stod paa Grund paa Hittarpsrev. D.  $25/3$  Kl.  $19^{35}$  kom Skibet flot ved Hjælp af 3 Bjergningsdampere efter at have losset en Del af Ladningen og uden at have taget nævneværdig Skade.

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

**54.** S/S **Dagmar** af Aalborg, 2471 Reg. T. Br. Bygget 1903 af Staal. Paa Rejse fra Kristiansand til Manchester med Landbrugsprodukter.

Rørt Grunden d.  $4/3$  40 paa Mersey Floden.

Søprotest i Manchester d.  $12/3$  40.

Kl. ca.  $14^{00}$ , da D., der havde Lods om Bord, laa stoppet for Undersøgelse, blev Skibet af Strømmen ført over i den S.-lige Side af den gravede Rende, hvor det med Skruen tørnede en Bøje og derefter rørte Grunden uden at blive staaende.

**55.** M/Gl. **Dan** af Mariager, 52 Reg. T. Br. Bygget 1906 af Staal. Paa Rejse fra Mariager til Kolding med Cement.

Tørnet en undersøisk Hindring d.  $21/4$  40; søgt Nødhavn.

Søforklaring i Grenaa d.  $8/5$  40.

Kl. ca.  $10^{00}$ , da D. befandt sig ud for Gjerrild Flak, mærkedes et Stød i Skibet. En Undersøgelse viste at D. var læk ved Stævnrøret, hvorfor Skibet søgte ind til Grenaa. En senere Undersøgelse viste, at 2 Skrueblade manglede.

Anm. Ministeriet maa antage, at D. har tørnet en undersøisk Hindring.

**56.** S/S **Dania** af København, 2389 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Staal. Paa Rejse fra Bremen til Stettin med Kul og Koks.

Kollideret d.  $18/11$  40 paa Holtenau Red.

Søforhør i København d.  $2/12$  40.

Kl. 4<sup>52</sup>, da D., der havde Lods om Bord, laa stoppet op paa Holtenau Red for at gaa til Ankers, saas en Damper, der senere viste sig at være S/S »Forsvik« af Kristineham, som styrede mod D.s Stb.s Laaring under en Vinkel af 3—4 Str. Da en Kollision syntes uundgaaelig, blev D.s Maskine beordret Fuld Kraft Frem, men umiddelbart efter tørnede F. mod D.s Hæk, hvorved Hækken og Poopdækket led en Del Skade, og Rorpladen blev bøjet Bb. over.

Anm. Søforklaring fra F. foreligger ikke.

**57.** M/S **Danmark** af København, 10517 Reg. T. Br. Bygget 1931 af Staal. Paa Rejse fra Aruba til Nyborg med Benzin og Petroleum.

Sunket efter Eksplosion d. 12/1 40 ved Orkneyøerne.

Indberetning fra Gesandtskabet i London dat. 23/1 og 24/1 40. Søforklaring og Søforhør i København d. 19/2 40.

Kl. 6<sup>15</sup>, medens D. laa opankret i Inganess Bay, indtraf en voldsom Eksplosion i 7-Tanken om Bb. Dækket i Bb. Side mellem 5-Tanken og 9-Tanken blev revet op, og Benzinen strømmede ud at et stort Hul i Siden. Besætningen gik i Baadene og roede over til M/S »Christian Holm«, som laa til Ankers i Nærheden.

Anm. Ved en senere foretaget Dykkerundersøgelse konstateredes et Hul i Bb. Side, 12—15 Fod i Diameter, og hvis Flige alle viste indefter. Eksplosionen maa antages at skyldes Krigsaarsager.

**58.** S/S **Deister** af Wesermünde, 242 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Danzig til Wesermünde i Ballast. Grundstødt d. 11/8 40 ved Bornholms Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. 11/8 40.

Kl. 1<sup>15</sup> grundstødte D. i diset Vejr paa Skydebanerev ca. 1 Sm. fra Nekso. D. 13/8 Kl. 2<sup>30</sup> kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjergningsdamper.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være usigtbart Vejr i Forbindelse med den Omstændighed, at Fyrene paa Land ikke var tændt.

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

a) Paa Rejse fra Bremen til Riga med Kul.

Kollideret d. 9/8 40 i Østersøen.

Søforklaring i Riga d. 12/8 40. Søforhør i København d. 10/10 40. Søforklaring i Hamborg d. 10/12

Kl. ca. 9<sup>00</sup>, da D. ca. 21/2 Sm. SØ. af Kiel F.S. var ved at overhale tysk S/S »Isar«, der havdes tværs om Bb. i ca. 100 m.s Afstand, saas forude ca. 1 Streg om Bb. en Bøje i ca. 200 m.s Afstand. Da det antoges, at Bøjen skulde passeres om Stb., blev Roret lagt Bb., hvilket blev tilkendegivet ved 2 korte Toner med Dampfløjten. Da Signalet blev besvaret fra I. med 1 kort Tone samtidigt med, at I. syntes at dreje Stb. over, blev der fra D. atter givet 2 korte Toner. Fra I. blev Signalet atter besvaret med 1 kort Tone, og da en Kollision syntes uundgaaelig, blev der fra D. givet 3 korte Toner samtidigt med, at Maskinen blev kastet Fuld Kraft Bak. Fra I. blev der givet samme Signal; men umiddelbart efter — Kl. 9<sup>02</sup> — tørnede I. med Stævnen imod D.s Bb.s Side ud for 1-Lugen, hvorved 4 Plader og Dækket samt Bb.s Vingehus paa Broen blev beskadiget, Gelænderet ud for 1-Lugen blev ødelagt og forreste Baaddavid om Bb. blev bøjet.

Af den af I.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at dette Skib Kl. 9<sup>04</sup> holdtes gaaende for langsom Maskine styrende retv. 90°. D. havdes tværs om Stb. styrende samme Kurs. Fra D. hørtes 2 korte Toner, hvilket Signal fra I. blev besvaret med 1 lang Tone samtidig med, at Maskinen blev stoppet. Fra D. hørtes paany 2 korte Toner, hvorefter D. saas dreje Bb. over. Fra I. blev der nu afgivet 1 lang Tone og kort efter 3 korte Toner samtidig med, at Maskinen kastedes Fuld Kraft Bak. Kort efter blev I.s Maskine stoppet; men da en Kollision syntes uundgaaelig, blev Maskinen paany kastet Fuld Kraft Bak. Umiddelbart efter — Kl. 9<sup>06</sup> — tørnede I. med Stævnen mod D.s Bb.s Side ud for 1-Lugen. Ved Kollisionen fik I. Stævnsikringen stærkt beskadiget, og Forpeaktanken blev læk.

Anm. Seeamt Hamburg har afsagt en Kendelse, hvorefter D. har Skylden for Kollisionen.

b) Paa Rejse fra Riga til Delfzijl.

Grundstødt d. 12/9 40 paa Emsfloden.

Søforhør i København d. 10/10 40.

Kl. ca. 11<sup>30</sup>, da D. assisteret af Lods og 2 Bugserbaade var under Indsejling til Delfzijl., tog Skibet Grunden i Nærheden af Havnemolen. Kl. 11<sup>57</sup> kom D. atter flot ved Hjælp af yderligere 2 Bugserbaade.

**60.** M/S **Djursland** af Grenaa, 361 Reg. T. Br. Bygget 1934 af Staal. Paa Rejse fra Aalborg til Frederikshavn i Ballast.

Grundstødt d. 7/4 40 i Limfjorden.

Strandingsindberetning dat. 16/4 40. Søforhør i Frederiksværk d. 27/7 40.

Kl. 10<sup>45</sup> passerede D. Hals. I Drejningen Ø. for Hals blev en Kost uden Topbetegnelse fejlagtig antaget for at være en rød Kost. Umiddelbart efter Kosten var passeret, tog D. Kl. 10<sup>50</sup> Grunden paa Korsholm Vestflak og blev staaende. Kl. 13<sup>05</sup> kom Skibet flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes, at Farvandsafmærkningen var i Uorden paa Grund af Isforholdene.

**61.** M/Sk. **Dorthea** af Dragør, 109 Reg. T. Br. Bygget 1893 at Eg. Paa Rejse fra København til Svendborg med Bomuldsførkager.

Grundstødt d. 5/1 40 i Farvandet S. for Fyn.

Søforklaring og Søforhør i Svendborg d. 10/1 40.

Kl. 10<sup>50</sup> passerede D. Kosten paa Thurø Rev. Der sattes Signal for Lods, og der styredes for langsom Fart i Fyrlinien. Sigbarheden var stærkt vekslende, og Loddet holdtes gaaende. Kl. 11<sup>15</sup> saas 2-Kosten

paa Grønne Odde tæt for om Bb. Roret blev lagt haardt Bb., men umiddelbart efter tog Skibet Grunden og blev staaende. D. kom senere flot ved fremmed Hjælp.

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

**62.** S/S **Douro** af København, 806 Reg. T. Br. Bygget 1889 af Staal.

a) Paa Rejse fra København til Stettin.

Kollideret d.  $12\frac{1}{4}$  40 i Stettiner Haff.

Søforhør i København d.  $23\frac{3}{4}$  40.

Kl. ca. 18<sup>30</sup>, medens D., der havde Lods om Bord, laa stoppet i Isen i Stettiner Haff for at afvente Daggry, tørnede Isbryderen »Preusen« mod D.s Stb.s Laaring, hvorved D. fik de 2 øverste Plader agter skrællet op, en skarp Bule i de 3 næst øverste Plader, Spanterne bøjet, Garnering, Skab og Bord i Pantry forskubbet samt 1 Gelænderstøtte brækket.

Anm. Søforklaring fra P. foreligger ikke.

b) Paa Rejse fra Stettin til Rønne med Stykgods.

Brand om Bord d.  $14\frac{1}{2}$  40 i Svinemünde.

Søforhør i København d.  $23\frac{3}{4}$  40.

Kl. ca. 17<sup>00</sup>, medens D. laa i Svinemünde, opdagedes det, at der trængte Røg ud gennem Luftventilerne til Nr. 1 og 2 Last. Brandslangen blev rigget til, og Slukningsforsøg foretaget. Kl. 17<sup>20</sup> blev Skibets Agent anmodet om at skaffe Bistand ved Slukningsarbejdet, og Kl. 17<sup>40</sup> ankom Brandvæsenet fra Land assisteret af 2 Marinefartøjer. Der arbejdedes Natten igennem for at bekæmpe Ilden, og samtidig blev der uafbrudt lænset fra Nr. 1 og 2 Last. En Del af Ladningen blev losset op paa Dækket, og d.  $15\frac{1}{2}$  Kl. 11<sup>30</sup> var man Herre over Ilden. Ved Branden led Skibet en Del Skade.

Anm. Ministeriet maa antage, at Aarsagen til Branden er Selvantændelse i Ladningen.

**63.** M/Gl. **Drejø** af Ærøskøbing, 75 Reg. T. Br. Bygget 1902 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Odense til Kristinehamn med gammelt Jern.

Sprunget læk, strandet og forlist d.  $11\frac{1}{9}$  40 ved Sjællands N.-Kyst.

Strandingsindberetning dat.  $12\frac{1}{9}$  40. Søforhør i Nykøbing S. d.  $14\frac{1}{9}$  40. Forlisanmeldelse dat. Odense d.  $20\frac{1}{12}$  40.

Kl. ca. 14<sup>30</sup>, da D. under en stormende VNV.-lig Kuling, befandt sig V. for Sjællands Rev, mistedes Klyver og Jager under en Byge. Samtidig sprang Skibet læk, og skønt Haandpumpen holdtes gaaende, steg Vandet i Skibet. Da Skibet manøvrerede daarligt og Motoren ikke kunde startes, fordi Blæselampen var i Uorden, forsøgtes det at sejle gennem Snekkeløbet for at komme i Nærheden af Land. Da D. var ca. 4—5 Sm. SV. for Snekkeløbet, havarede Pakningen paa Pumpen, der derefter ikke kunde benyttes. Der holdtes Udkik efter Kostene ved Snekkeløbet; men da disse ikke kom i Sigte, og det formodedes, at Skibet befandt sig i Nærheden af Revet, forsøgtes det at ændre Kursen V.-over langs Revet; men umiddelbart efter tog D. Grunden ca. 2 Sm. N. for Griben og blev staaende. Skibet er senere sunket.

Anm. Ministeriet maa antage, at Strandingen skyldes, at det ved Navigeringen benyttede Søkort ikke var ført à jour.

**64.** M/Gl. **Ebba** af Ebeltoft, 67 Reg. T. Br. Bygget 1898 af Jern. Paa Rejse fra København til Aarhus med Stykgods.

Grundstødt, Motoren havareret, mistet Ankeret d.  $1\frac{1}{4}$  40 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Søforhør i København d.  $3\frac{1}{10}$  40.

D.  $3\frac{1}{3}$  Kl. 19<sup>30</sup> passerede E. i diset Vejr Sjællands Rev i ca. 1  $\frac{1}{2}$  Sm.s Afstand. Kl. 23<sup>00</sup> passeredes Moselgrund. Vejret blev derefter helt usigtbart med Sne og Regn. D.  $1\frac{1}{4}$  Kl. ca. 1<sup>30</sup>, da der styredes V. $\frac{1}{2}$ N., hørtes Taagesignalet fra Sletterhage Fyr, og Kursen ændredes til V.t.S.; men kort efter tog E. Grunden paa den S.-lige Side af Skadegrunden. Motoren, der havde gaaet Langsomt Frem, blev straks stoppet, og kort efter drev Skibet af Grunden, hvorefter der opankredes med 30 Fv. Kæde. Kl. 7<sup>00</sup> skulde Motoren paany startes; men da det viste sig, at det agterste Glødehoved var revnet, fortsattes Rejsen for Sejl alene mod Ebeltoft. Kl. 14<sup>30</sup>, da E. var ca. 1 $\frac{1}{2}$  Sm. V. $\frac{1}{2}$ N. af Ebeltoft, saas svær Fastis Ø. efter, hvorfor der opankredes og sattes Signal for Bugserhjælp. Kl. 19<sup>30</sup> lykkedes det at starte Motoren. Isen var imidlertid drevet ned paa E., og da det viste sig umuligt at lette, blev Ankeret stukket fra, hvorefter E. fortsatte Rejsen til Aarhus.

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

**65.** M/Gl. **Ebba** af Ålabodarne, 66 Reg. T. Br. Bygget 1915 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Malmø til Fakse Ladeplads i Ballast.

Grundstødt d.  $22\frac{2}{5}$  40 ved Sjællands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat.  $24\frac{2}{5}$  40.

Kl. 17<sup>00</sup> grundstødte E. i tæt Taage paa Felskov Rev. Skibet er senere kommet flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Taage.

**66.** S/S **Ebro** af København, 1547 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal. Paa Rejse fra Tynen til København med Stykgods.

Paasejlet d.  $19\frac{1}{1}$  40 paa Tyne.

Søforklaring i Newcastle upon Tyne d.  $24\frac{1}{1}$  40. Søforhør i København d.  $13\frac{1}{2}$  40.

Kl. 12<sup>25</sup>, medens E. i diset Vejr laa opankret paa Tyne Red, afgivende forskriftsmæssigt Taagesignal, tørnede S/S »Mira« af Bergen mod E.s Stb.s Side lidt agten for Maskinskoddet. Ved Paasejlingen fik E. betydelig Skade og blev læk.

Anm. Søforklaring fra M.s Besætning foreligger ikke.



**67.** S/S **Edith** af København, 953 Reg. T. Br. Bygget 1925 af Staal.

a) Paa Rejse fra West Hartlepool til København med Koks.

Paasejlet d.  $13\frac{1}{2}$  40 i Kattegat.

Søforhør i København d.  $27\frac{1}{2}$  40 og i Frederikshavn d.  $9\frac{1}{3}$  40.

Kl.  $16^{50}$  løb E., der under Assistance af Isbryder sejlede i Konvoj S. over i Kattegat, fast i Isen. Der blev afgivet 2 lange Toner med Dampfløjten. Kl.  $17^{00}$  løb S/S »Lilleborg« af København agterfra op i E.s Agterende, hvorved Hækken blev trykket ind, Styregrejerne ødelagt og Pudpækket forskubbet.

Af den af L.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at da L. Kl. ca.  $17^{07}$  var ca. 1 Skibslængde agten for E., syntes E. at stoppe. Maskinen blev straks kastet Fuld Kraft Bak, men umiddelbart efter tørnede L. med Stævnen mod E.s Hæk.

Anm. Aarsagen til Kollisionen fremgaar af det ovenfor anførte.

b) Paa Rejse fra Emden til Nørresundby med Koks.

Grundstødt d.  $13\frac{1}{10}$  40 i Kattegat; søgt Nødhavn.

Søforklaring og Søforhør i Nørresundby d.  $23\frac{1}{10}$  40.

Kl.  $19^{30}$  passerede E. i klart Vejr Kosten paa Pladsen  $55^{\circ}36'8$  N.  $10^{\circ}48'5$  Ø. i den afmærkede Rute i Storebælt. Der styredes retv.  $322^{\circ}$ . Kl.  $19^{55}$  forandrede Kursen til retv.  $19^{\circ}$ , og Kl.  $20^{07}$  tog E. Grunden paa Falske Bolsax. Umiddelbart efter saas Klokketønden ca. 4 Str. om Stb. i ringe Afstand. Der blev straks slaaet Stop til Maskinen; men Skibet gled af Grunden og blev opankret i 9 Favne Vand. Ved Grundstødningen blev alle Bundtanke, med Undtagelse af Stb. 2-Tank og Stb. Maskintank, og alle Last-Rendestene lække. E. sejledes ind til Kalundborg for Reparation.

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

**68.** 3m M/Sk. **Edith** af Ommel, 81 Reg. T. Br. Bygget 1906 af Eg. Paa Rejse fra København til Svendborg med Soyaskraa.

Grundstødt d.  $18\frac{1}{4}$  40 ved Thurøs S.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Svendborg d.  $25\frac{1}{4}$  40.

Kl.  $22^{30}$  passerede E. under en ØNØ.-lig Kuling med Regndis Maarodde paa Thurø. Da Ledefyrene ved Christiansminde syntes at være overet styredes mod disse; men umiddelbart efter tog Skibet Grunden N. for den røde 2-Kost paa Maarodde og blev staaende. Da Vejret klarede af, viste det sig, at Ledefyrene ikke var overet. Den  $20\frac{1}{4}$  Kl.  $22^{00}$  kom E. flot ved fremmed Hjælp, efter at en Del af Lasten var lægtret.

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

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

Kollideret d.  $7\frac{1}{5}$  40 i Østersøen.

Søforhør i Køge d.  $22\frac{1}{5}$  40.

Kl.  $9^{09}$  passerede E. M. Schleimünde Fyr i 2 Sm.s Afstand. Der styredes retv.  $151^{\circ}$  mod Kiel Fyrskib. Kl. ca.  $10^{20}$  blev det Taage, Farten mindskedes, og Taagesignal blev afgivet. Kl.  $10^{35}$  lettede Taagen noget, og Maskinen beordredes atter Fuld Kraft Frem. Kl.  $10^{45}$  blev det atter Taage, og Maskinen beordredes Langsomt Frem. Ca. 2 Minutter efter hørtes Taagesignal fra en Ankerligger forude, og Maskinen blev stoppet. Kort efter kom Ankerliggeren, der senere viste sig at være S/S »Wolfgang L—M Russ« af Hamburg, i Sigte ret forude. Maskinen beordredes straks Fuld Kraft Bak. Da Skibets Fart imidlertid tiltog, blev Maskintelegrafren slaaet frem og tilbage flere Gange, hvorefter der paany blev slaaet Fuld Kraft Bak; men umiddelbart efter tørnede E. M. med Stævnen mod W.L—M.R.s Laaring, hvorefter Maskinen blev stoppet. Ved Kollisionen blev E. M.s Stævn bøjet Bb. over, endvidere fremkom en Bule i Stb. Side at Stævnen ud for Forriggen og i Skanseklædningen agter om Stb., medens W. L—M R. fik en stor Bule i Stb.s Side, en Støtte til Baaddækket bøjet og nogle Planker i Baaddækket knust.

Anm. Aarsagen til Kollisionen var, at den vagthavende Maskinmester ved en Fejltagelse lod Maskinen gaa Fuld Kraft Frem i Stedet for Fuld Kraft Bak.

**70.** Ff. **Ejjam** af Esbjerg, 40 Reg. T. Br. Bygget 1939 af Eg, Bøg og Fyr. Paa Fiskeri i Nordsøen. Forlist d.  $24\frac{1}{2}$  40 i Nordsøen; 4 Omkomne.

Søforhør i Esbjerg d.  $15\frac{1}{5}$  .og  $30\frac{1}{5}$  40. Forlisanmeldelse dat. Esbjerg d.  $24\frac{1}{10}$  40.

D.  $23\frac{1}{2}$  hørtes det, at E., der laa til Ankers paa en Fiskeplads i Nordsøen ca. 150 Sm. Ø.t.N. af Humber F.S., var i Radioforbindelse med Ff. »Gerlis« af Esbjerg. D.  $24\frac{1}{2}$  bjærgede Ff. »M. Harbo« Toppen at en Fiskekutters Mast og kort efter Ligene af to af Fiskerne fra E. Da der siden intet er hørt eller set til F., maa Skibet antages at være forlist med Mand og Mus.

Anm. 1. De omkomne er: Fiskeskipper Jørgen Jørgensen Bækby, Fiskerne Anders Jørgensen. Bækby, Gerald Charles Christensen og Aage Frederik Hvergeltoft Christensen, alle af Esbjerg.

Anm. 2. Forliset antages at skyldes Krigsaarsager.

**71.** Ff. **Eli** af Skagen, 17 Reg. T. Br. Bygget 1920.

Brand om Bord d.  $22\frac{1}{2}$  40 i Skagens Havn.

Søforklaring og Søforhør i Skagen d.  $4\frac{1}{3}$  40.

Kl. ca.  $9^{30}$ , da Føreren af E. ved Hjælp af en Blæselampe var ved at optø en tilfrosset Bundhane, gik der Ild i et oliemættet Skod. Efter forgæves at have forsøgt at slukke Ilden ved at slaa Vand paa Skoddet blev Brandvæsenet alarmeret, og Kl. ca.  $11^{00}$  var Ilden slukket.

Anm. 1. Ministeriet maa antage, at Ilden er opstaaet ved uforsigtig Anvendelse af Blæselampen.

Anm. 2. E.s Fører har under  $21\frac{1}{8}$  40 inden Retten for Frederikshavn Købstad m. v. vedtaget en Statskassen tilfaldende Bøde af 20 Kr. for ved Uforsigtighed at have foranlediget Branden.

- 72.** Ff. **Eli** af Frederikshavn, 27 Reg. T. Br. Bygget 1893 af Eg. Paa Fiskeri.  
Paasejlet d.  $17/3$  40 i Kattegat.  
Søforklaring i Grenaa d.  $27/3$  40.  
Kl. ca. 13<sup>00</sup>, da E. i klart Vejr laa opankret ca. 18 Sm. Syd for Grenaa, saas en Damper — S/S »Astra« af København — om Stb. styrende ret mod E. Det forsøgtes at henlede A.s Opmærksomhed paa E.s Ankerbøje; men umiddelbart efter tørnede A. mod E.s Ankertov, som kort efter sprængtes. E. gled langs Siden af A. og fik Stævnen brækket og Forskibet beskadiget.  
Anm. Søforklaring fra A. foreligger ikke.
- 73.** M/Gl **Elise** af Aarhus, 116 Reg. T. Br. Bygget 1916 af Staal. Paa Rejse fra Ørhage til Frederikshavn med Singles.  
Sunket efter Eksplosion d.  $22/7$  40 i Kattegat; 1 Mand kommet til Skade.  
Søforhør og Søforklaring i Frederikshavn d.  $23/7$  40.  
Kl. 19<sup>15</sup>, da E. befandt sig ca. 500 m S. for Frederikshavns Havn, skete en voldsom Eksplosion i Agterskibet. E. sank i Løbet af faa Minutter. Tre Mand af Besætningen reddede sig op i Rigningen og blev senere optaget af en Sejlbaad og bragt i Land, medens 1 Mand, der opholdt sig i Styrehuset, da Eksplosionen indtraf, blev slynget i Vandet og senere optaget af en Robaad. Ved Eksplosionen brækkede 1 Mand det ene Ben. Skibet er senere blevet hævet.  
Anm. Eksplosionen antages at skyldes Krigsaarsager.
- 74.** M/Gl **Ella** af Odense, 96 Reg. T. Br. Bygget 1915 af Staal. Paa Rejse fra Odense til Aalborg med Stykgods.  
Sunket efter Eksplosion d.  $24/7$  40 i Limfjorden; 2 Mand kommet til Skade.  
Strandingsindberetning dat.  $24/7$  40. Søforklaring og Søforhør i Nørresundby d.  $24/7$  40.  
Kl. 6<sup>00</sup> passerede E. Hals Bro. Kl. 6<sup>30</sup>, da Skibet befandt sig ca. 4 Sm. V. for Hals, skete en heftig Eksplosion under Skibets Maskinrum. Ved Eksplosionen blev hele Agterskibet ødelagt, Styrehuset styrtede sammen. Udstøds masten brækkede og Kahytten med Inventar blev knust. E. fik haard Stb.s Slagside, og da det befrygtedes, at Skibet skulde synke, gik Besætningen i Redningsbaaden og blev kort efter optaget af en tililende Motorbaad. Efter ca.  $1/4$  Times Forløb sank E. i Fjordens N.-lige Side. Ved Eksplosionen blev 2 Mand kvæstet. Skibet er senere blevet bjærget.  
Anm. Eksplosionen antages at skyldes Krigsaarsager.
- 75.** Ff. **Ellen** af Bøjden, ca. 6 Reg. T. Br. Paa Fiskeri.  
Forlist d.  $30/9$  40 i Helnæs Bugt; 2 Omkomne.  
Politirapport dat.  $1/10$  40.  
Kl. ca. 19<sup>30</sup> afgang E. fra Bøjden Havn. Kl. ca. 23<sup>00</sup> hørtes i Bøjden en kraftig Eksplosion i Retning af Illumø. D.  $1/10$  Kl. ca. 8<sup>00</sup> fandtes ved den østlige Ende af Illumø et Stykke af Agterenden af en Baad og et Redningsbælte, hvilket genkendtes som hidrørende fra E. Ved Eftersøgning fandtes Masten af E. ragende et Stykke op over Vandet ca. 1 Sm. N. for Bøjden Havn. Kl. 16<sup>45</sup> fandtes i Nærheden af Vraget Liget af den ene og Kl. ca. 17<sup>45</sup> Liget af den anden af de ombordværende 2 Personer.  
Anm. 1. Eksplosionen antages at skyldes Krigsaarsager.  
Anm. 2. De omkomne er: Fisker Otto Petersen og dennes Søn Jørgen Johannes Banke Petersen, begge af Bøjden.
- 76.** M/Gl **Ellen** af Rudkøbing, 42 Reg. T. Br. Bygget 1862 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Haderslev til Nakskov med Havre.  
Grundstødt d.  $18/11$  40 ved Fyns S.-Kyst.  
Søforklaring og Søforhør i Nakskov d.  $25/11$  40.  
Kl. 18<sup>30</sup> passerede E. under en flov SSV.-lig Brise Horne Næs. Der styredes gennem Lyø Krog. Kl. 20<sup>00</sup> pejledes Knolden i dev. NØ.  $3/4$  Ø. Ca. 10 Minutter senere blev det diset, hvorfor Motoren blev stoppet, og der loddedes 15 m Vand. Motoren blev derpaa sat paa Langsomt Frem i ca. 3 Minutter, hvorefter der loddedes 5 m Vand. Kursen blev nu ændret N.-over; men Kl. 20<sup>15</sup> tog E. Grunden ud for Avernakøes V.-Kyst og blev staaende. D.  $19/11$  kom Skibet flot ved fremmed Hjælp, efter at en Del af Ladningen var lægtret.  
Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes usigtbart Vejr.
- 77.** S/S **Emilie Mærsk** af Aalborg, 2212 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Staal. Paa Rejse fra Norfolk til Kolding med Majs.  
Tørnet Grunden d.  $1/4$  40 ved Norges V.-Kyst; sat paa Grund.  
Søforklaring og Søforhør i Kolding d.  $15/4$  40.  
Kl. 23<sup>50</sup>, da E. M., der havde Lods om Bord, under en haard NØ.-lig Kuling med haard S.-gaaende Strøm befandt sig i Moløysund med Maskinen gaaende Langsomt Frem, tørnede Skibet haardt med Bb.s Kiming mod Grunden i Farvandets Ø.-lige Side. Derved mistede E. M. Styret, og skønt Roret straks blev lagt haardt Bb., tørnede Skibet umiddelbart efter Grunden i den V.-lige Side af Farvandet. Da Skibet ved Grundstødningerne var blevet læk i Forskibet, og det trods stadig Lænsning viste sig umuligt at holde Forlasten læns, blev E.M. d.  $2/4$  Kl. 3<sup>30</sup> sat paa Grund ved Østre Løb. 1).  $3/4$  Kl. 18<sup>15</sup> kom Skibet flot, efter at de opstaaede Lækager var tætnede af en Dykker.  
Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes, at Skibet mistede Styret paa Grund af Strømmen.
- 78.** M/S **Emma** af Hamburg. Bygget 1929 af Staal. Paa Rejse fra Harburg til København med Salt.  
Grundstødt d.  $11/6$  40 ved Sjællands Ø.-Kyst.  
Søforklaring og Søforhør i Store-Heddinge d.  $19/6$  40.  
Kl. 9<sup>30</sup> passerede E. Bøgestrømstønden. Der styredes NØ. Kl. 9<sup>45</sup> blev Vejret usigtbart, og Kursen ændredes til NØ.  $1/2$  Ø. Kl. ca. 10<sup>30</sup> saas Vandet forude blive lysere. Roret blev straks lagt Stb., og Maskinen

blev kastet Fuld Kraft Bak, men umiddelbart efter tog E. Grunden ved Felskov Rev og blev staaende. D.  $17/6$  Kl.  $16^{00}$  kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjergningsdamper.

**79.** M/Gl. **Emma** af Hamburg. Bygget af Staal.

1 Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d.  $25/11$  40 i Køge.

Søforklaring og Søforhør i Køge d.  $27/11$  40.

Kl. ca.  $13^{30}$ , da E. laa i Køge Havn og lossede Kul, brækkede Lossewiren, hvorved en Tønne med Kul faldt ned og ramte en Havnearbejder, der fik Brud paa Rygsøjlen og Tindingebenet samt forskellige ydre Kvæstelser. I en tilkaldt Ambulance blev den tilskadekomne kørt paa Hospitalet.

Anm. Aarsagen til Ulykken var, at en paa Lossewiren foretaget Kortsplejsning blev trukket ud.

**80.** M/Gl. **Emma** af Kerteminde, 64 Reg. T. Br. Bygget 1863 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra København til Sæby med Stykgods, Jerntromler paa Dækket.

Grundstødt d.  $5/12$  40 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat.  $5/12$  40. Søforklaring i Grenaa d.  $13/12$  40.

D.  $4/12$  Kl.  $17^{00}$  afgik E. fra Gilleleje. Kl.  $20^{30}$  passeredes Hesselø under en SSV.-lig Kuling. Herfra blev Kursen sat misv. NV. $1/2$  N. efter Tangen. D.  $5/12$  Kl.  $1^{30}$  tog E. under tæt Regntykning Grunden ud for Katholm og blev staaende. Kl.  $21^{00}$  kom E. flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes usigtbart Vejr i Forbindelse med, at Dækslasten har paavirket Kompasset.

**81.** S/S **England** af København, 2319 Reg. T. Br. Bygget 1930 af Staal. Paa Rejse fra København til Blyth i Ballast.

Forlist efter Eksplosion d.  $27/1$  40 i Nordsøen; 20 Omkomne.

Søforhør i København d.  $22/2$  40. Forlisanmeldelse dat. København d.  $29/2$  40.

Kl. ca.  $19^{35}$ , da E. under en haard S.-lig Kuling med Snebygger sammen med S/S »Fredensborg« af København befandt sig ca. 20 Sm. retv. Ø. af Copinsay Fyr, hørtes en Eksplosion i Retning af F., der derefter forsvandt i Løbet af ca. 1 Minut. Inden noget kunde foretages for at bringe F.s Besætning Hjælp, rantes E. af en voldsom Eksplosion lige under Broen i Bb.s Side. 2. Styrmand, som er den eneste overlevende af E.s Besætning, søgte agterud, hvor 1. Styrmand var i Færd med at kappe Surringerne til Flaaden. Skibet flød med Agterskibet opad, da der — 8—10 Minutter efter den første Eksplosion — indtraf en ny Eksplosion i Stb.s Side ud for den agterste Mast, og Skibet sank hurtigt. Da Skibet sank, blev Flaaden suget ned et Stykke under Vandet; men det lykkedes 2. Styrmand at klamre sig til Flaaden samt at faa 1. Styrmand op paa denne. D.  $28/1$  om Eftermiddagen døde 1. Styrmand. Kl. ca.  $18^{30}$  blev Flaaden opdaget af en britisk Trawler, der reddede 2. Styrmand samt tog Liget af 1. Styrmand om Bord.

Anm. 1. De omkomne er: Skibsfører P. O. Jensen af København, 1. Styrmand A. B. Nielsen af Frederiksberg, Matroserne Einar Chr. Hauge af Horne, Marinus A. Nielsen af Aarhus, Hans Fr. Averhoff af Kolding og Aage Valde Lauritzen af Aalborg, Letmatroserne John Harald Gravesen og Einer Bernhardt Ravnkilde, begge af København, Ungmand Poul Chr. Sloth af Vestervig, 1. Maskinmester Chr. A. Th. Petersen af København, 2. Maskinmester Sv. A. Frandsen af Tørring. Assistent Helge Barling af Odense. Hovmester Harry Jensen af Aalborg, Kok Valdemar Nielsen af Esbjerg. Messedreng Børge Jensen af København, Fyrbøderne Niels Chr. Christensen Wind af Esbjerg, Axel Hansen og Axel Nybro Christensen, begge af København, og Niels Mikkelsen Frier af Aarhus samt Kullempere Kaj Valdemar Fritze af København.

Anm. 2. Eksplosionerne antages at skyldes Krigsaarsager.

**82.** M/Gl. **Enigheden** af Haderslev, 74 Reg. T. Br. Bygget 1908 af Eg. Paa Rejse fra Aalborg til Svendborg med Cement.

Tørnet Undervandshindring d.  $24/4$  40 i Kattegat.

Søforklaring og Søforhør i Svendborg d.  $24/4$  40.

Kl. ca.  $3^{30}$ , da E. befandt sig i Farvandet V. for Hjelm, observeredes en sort Stribe i Vandet forude. Skruen blev straks koblet fra, men umiddelbart efter tørnede Skibet en undersøisk Hindring. En senere Undersøgelse viste, at Skibet var læk.

Anm. Ministeriet maa antage, at Skibet har tørnet en Netspærring.

**83.** Stf. **Erik** af Fredericia, 16 Reg. T. Br. Bygget 1923 af Eg. Paa Rejse fra Fiskeplads i Kattegat til Fredericia med Sten.

Sunket d.  $22/8$  40 i Kattegat.

Søforklaring og Søforhør i Fredericia d.  $29/11$  40.

Kl. ca.  $21^{30}$ , da E. under en haard NV.-lig Kuling befandt sig ca.  $1\frac{1}{2}$  Sm. S. for Klob Hage med Kurs mod Fredericia, friskede Vinden til Storm. Lænseportene blev slaaet i Stykker af Søen. og der trængte Vand ned i Motorrummet. Skønt der blev pumpet med 2 Pumper, steg Vandet stadig i Fartøjet, og da det befrygtedes, at E. vilde synke, gik Besætningen i Jollen. Kort efter sank E. paa  $55^{\circ}43'8$  N. Brd.  $10^{\circ}10'1$  Ø. Lgd.

Anm. Ministeriet maa antage, at Forliset skyldes Vejrforholdene.

**84.** S/S **Erik Boye** af København. 2238 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Staal.

Krigsforlist.

Indberetning fra Gesandtskabet i London dat.  $28/6$  40 og  $3/9$ , 41. Forlisanmeldelse dat. København d.  $4/4$  41. Ifølge Indberetning fra Gesandtskabet i London er E. B. krigsforlist. medens Besætningen er reddet.

**85.** Patruljefartøj **Erik Schou** af Frederikshavn, 31 Reg. T. Br. Bygget 1925 af Eg og Bøg. Paa Patruljetjeneste.

Kollideret d.  $22/10$  40 i Østersøen.

Søforklaring i Store-Heddinge d.  $24/10$  40.

Kl. 21<sup>13</sup> afgik E. S., der ikke førte Lanterner, fra Rødvig. Kl. 21<sup>20</sup> saas en Mast forude om Bb. i kort Afstand. Roret blev straks lagt Stb.; men umiddelbart efter tørnede det andet Fartøj, som viste sig at være Fiskekvase »P. Christensen III« af Kolding, mod E. S.s Bb.s Bov. Ved Kollisionen fik E. S. en Del af Skanseklædningen og 3 Bord paa Bb.s Bov knust, Bb.s Judasøre og enkelte Dæksplanker forskubbet og flere Sceptre bøjet.

Af den af P. C. III afgivne Forklaring fremgaar, at da dette Fartøj, der ikke førte Lanterner, Kl. ca. 20<sup>15</sup> befandt sig lidt SØ. for Rødvig Havnefy, blev Skruen slaaet fra og Sejlene bjerget. Kort efter, da P. C. III skulde drejes Stb. over mod Havnen, saas et mørkt Sejl om Stb. i en Afstand af 15—20 m. Roret blev straks lagt Bb. og Skruen slaaet til for Frem; men umiddelbart efter skete Kollisionen som ovenfor anført. Ved Kollisionen fik P. C. III Sprydet knækket, en Del af Stævnen knust og enkelte Bord, Dæksplanker og Judasørerne forskubbet.

Anm. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes, at ingen af Fartøjerne førte Lanterner.

**86.** Ff. **Erna** af Skærbæk, 10 Reg. T. Br. Bygget 1929. Paa Fisken i Lillebælt.

Forlist efter Eksplosion d.  $21/8$  40 i Lillebælt.

Søforklaring og Søforhør i Fredericia d.  $31/8$  40.

Kl. 20<sup>45</sup>, da E. befandt sig SV. af Brandsø paa ca. 17 m Vand i Færd med at bjærge Garn, indtraf en voldsom Eksplosion umiddelbart agten for Fartøjet. Ved Eksplosionen blev Vand og Mudder slynget højt i Vejret og faldt ned paa E., der straks begyndte at synke. Besætningen, 2 Mand, sprang over Bord og begyndte at svømme mod Land. Efter ca. 20 Minutters Forløb blev de paagældende bjerget af en Jolle fra Land.

Anm. Eksplosionen antages at skyldes Krigsaarsager.

**87.** 3m M/Sk. **Erna** af Odense, 215 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal. Paa Rejse fra Aalborg til København med Rug.

Grundstødt d.  $30/11$  40 i Kattegat.

Søforhør i København d.  $5/12$  40.

D.  $29/11$  Kl. 15<sup>15</sup> passerede E. den røde 2-Kost paa  $56^{\circ}51'$  N. Brd.  $10^{\circ}36'$  Ø. Lgd., Log 9. Der styredes misv.  $S0.3/4S$ . Kl. 19<sup>40</sup> pejledes Fornæs Fyr i SV.  $1/2$  S., Log 32. Kl. 20<sup>00</sup> ændredes Kursen til misv.  $SØ.3/4$  Ø., Log 34. D.  $30/11$  Kl. 1<sup>10</sup> tog E. Grunden paa Lysegrund ca. 2 Skibslængder fra Fyrbaaken og blev staaende. Kl. 1<sup>45</sup> kom Skibet flot ved egen Hjælp. Det viste sig senere, at Skibet var blevet læk ved Grundstødningen.

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

**88.** S/S **Eschersheim** af Bremen, 3303 Reg. T. Br. Bygget 1913 af Staal. Paa Rejse fra Brake til Oslo med Koks.

Tørnet en undersøisk Hindring og sunket d.  $13/3$  40 i Nordsøen; 5 Omkomne.

Strandingsindberetning dat.  $13/3$  40.

Kl. 10<sup>57</sup>, da E. under en haard NØ.-lig Kuling befandt sig ud for Rubjerg Knude, tørnede Skibet en undersøisk Hindring. Skibet, der blev læk og fik Roret beskadiget, kom straks flot. Kl. 12<sup>15</sup> opankredes E. 2 Sm 277° af Rubjerg Fyr, og kort efter sank Skibet. 16 Mand af Besætningen reddede sig i Land i Skibets Baad, og 10 Mand, hvoraf 1 Mand, Skibets Fører, senere døde, reddedes af Lønstrup Redningsbaad. E. er senere blevet Vrag.

Anm. Aarsagen til Forliset angives at være Snetykning.

**89.** S/S **Ester** af København, 1250 Reg. T. Br. Bygget 1917 af Staal. Paa Rejse fra Newcastle til København med Koks.

Kollideret d.  $8/2$  og d.  $10/2$  40 i Kattegat.

Søforhør i København d.  $16/2$  40.

D.  $8/2$  Kl. 20<sup>10</sup>, da E. sejlede i Isbryderkonvoj, stoppede det foran for E. værende Skib — S/S »Juliane« — pludselig op. E.s Maskine blev straks kastet Fuld Kraft Bak; men umiddelbart efter tørnede E. med Stævnen mod J.s Agterende. Ved Kollisionen fik E. 2 Plader lettere beskadiget, og J. fik et ca. 1 Fod dybt Hak i Agterenden.

D.  $10/2$  Kl. 1<sup>50</sup>, da E. sejlede efter Stats-Isbryderen »Isbjørn«, hørtes fra I. Signal om at mindske Fart. Maskinen blev straks stoppet og derefter kastet Fuld Kraft Bak samtidig med, at Roret blev lagt haardt Stb. Umiddelbart efter tørnede E. med Bb.s Bov mod Isbryderens Fenderliste, hvorved E. fik en Plade lettere beskadiget.

Anm. Søforklaring fra J. og I. foreligger ikke.

**90.** M /GI. **Esther** af Nexø, 20 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Eg. Paa Rejse fra Rønne til Sassnitz med Fisk.

Grundstødt d.  $29/5$  40 ved Rügens Ø.-Kyst.

Tysk Strandingsindberetning dat.  $29/5$  40. Søforhør i Rønne d.  $7/8$  40.

D.  $28/5$  Kl. ca. 21<sup>00</sup> afgik E. i tæt Taage fra Rønne. Herfra styredes SV. Fra d.  $29/8$  Kl. ca. 4<sup>00</sup> holdtes Loddet gaende. Der loddedes 17 m Vand og derefter 14 m, og da det antoges, at Skibet befandt sig paa en ud for Sassnitz værende Grund, hvor der indenfor atter var dybt Vand, fortsattes med langsom Fart, men umiddelbart efter tog E. Grunden ca.  $1/2$  Sm. N. for Binzer seebrücke. Samme dag kom E. flot ved fremmed Hjælp uden at have taget Skade.

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

**91.** S/S **Estland** af København, 1253 Reg. T. Br. Bygget 1918 af Staal.

a) Paa Rejse fra København til West Hartlepool i Ballast.

Kollideret d.  $\frac{5}{1}$  40 i Kattegat.

Søforhør i København d.  $\frac{21}{12}$  40.

Kl. 21<sup>00</sup> blev E. standset af et tysk Vagtskib. Idet Vagtskibet løb langs Siden af E., tørnede det med Boven imod E.s Laaring, hvorved E. fik Gelænderet og flere Plader i Skibssiden lettere beskadiget.

Anm. Søforklaring fra Vagtskibet foreligger ikke.

b) Mistet Ankeret d.  $\frac{12}{1}$  40 paa Hartlepool Red.

Søforhør i København d.  $\frac{21}{12}$  40.

Kl. 8<sup>00</sup>, da E. var ved at lette fra Ankerpladsen, viste det sig, at Ankerkæden var brækket ca. 10 Favne fra Røringen.

c) Paa Rejse fra West Hartlepool til København med Koks.

Tørnet en undersøisk Hindring d.  $\frac{21}{1}$  40 i Nordsøen.

Søforhør i København d.  $\frac{21}{12}$  40.

Kl. 18<sup>35</sup>, da E. efter Bestikket befandt sig paa 58°12' N. Brd. 2°15' V. Lgd., mærkedes flere haarde Stød mod Skibshunden. Ved Pejling af Tanke og Rendestene viste det sig, at Skibet var tæt.

Anm. Ministeriet maa antage, at E. har tørnet drivende Vraggods.

d) Paa Rejse fra Emden til Aabenraa med Briketter.

Grundstødt d.  $\frac{9}{8}$  40 paa Elben.

Søforklaring i Aabenraa d.  $\frac{14}{8}$  40.

Kl. 23<sup>07</sup>, da E., der havde Lods om Bord, gik til Ankers i Nærheden af Elbe II F.S., tog Skibet Grunden paa Grosser Vogelsand. D.  $\frac{10}{8}$  Kl. ca. 2<sup>00</sup> kom E. flot ved egen Hjælp.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes, at Fyrene var slukket.

e) Paa Rejse fra Aarhus til Tuborg Havn med Træ.

Tørnet Netspærring d.  $\frac{14}{12}$  40 i Kattegat.

Søforhør i København d.  $\frac{21}{12}$  40.

Kl. 19<sup>50</sup> pejledes Schultz Grund F.S. i retv. 26° og Sejrø Fyr i retv. 166°. Der styredes retv. 40°. Kl. 20<sup>10</sup> saas Lysbøjerne ved Gennemsejlingsaabningen forude. Kl. 20<sup>25</sup> blev Maskinen, der gik Fuld Kraft Frem, beordret Langsomt Frem og umiddelbart efter Stop. Kort efter saas selve Netspærringen. Det forsøgte ved forskellige Manøvrer at komme klar af denne; men derunder kom en Wire i Skruen, og Skibet blev hængende fast, D.  $\frac{16}{12}$  Kl. 23<sup>00</sup> kom E. fri af Nettet ved egen Hjælp.

**92.** M/G1. **Eva** af Hasle, 42 Reg. T. Br. Bygget 1888 af Eg.

a) Paa Rejse fra Graasten til Randers med Majs.

Havareret og sprunget læk d.  $\frac{17}{9}$  40 i Kattegat.

Søforklaring i Randers d.  $\frac{20}{9}$  40.

Om Eftermiddagen, da E. under en S Ø.-lig Storm befandt sig tværs af Fornæs Fyr, blæste Storsejlet fra Underliget, og Gafflen blev slaaet bort fra Masten. Kort efter opdagedes en Læk i Agterskibet, og da Vandet steg hurtigere i Skibet, end der kunde lænses, ændredes Kursen rundt Gjerrild Fyr mod Treaa Havn. Da Skibet var for dybtgaaende til at gaa ind i Havnen, forsøgte det at ankre op udenfor; Bb.s Anker blev stukket i Bund; men Kæden brækkede, hvorefter Stb.s Anker blev stukket ud. D.  $\frac{18}{9}$  blev E. af 2 Fiskefartøjer bugseret til Randers.

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

b) Paa Rejse fra Hadsund til København og Rungsted med Cement.

Sprunget læk d.  $\frac{25}{10}$  40 i Kattegat; søgt Nødhavn.

Søforklaring i Randers d.  $\frac{1}{11}$  40.

Kl. 6<sup>45</sup>, da E. under en haard NØ.-lig Kuling befandt sig ca. 3 Sømil S. for Indsejlingen til Randers Fjord, opdagedes det, at Skibet var læk. Skønt der blev pumpet, og der blev stukket 2 Reb i Storsejlet, steg Vandet i Skibet, og da det Kl. 7<sup>45</sup> stod op over Motorfundamentet, stoppede Motoren. Kl. 8<sup>00</sup> sattes Nødfalg, og Kl. 9<sup>00</sup> blev der afgivet Nødsignal. Kl. 10<sup>00</sup> opnaaedes Forbindelse med Lodsbaaden fra Udbyhøj, der derefter bugserede E. til Udbyhøj Anløbsbro, hvor Skibet blev sat paa Grund.

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

**93.** 3m M/Sk. **Falken** af Svendborg, 243 Reg. T. Br. Bygget 1912 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Svendborg til Leith i Ballast.

En Mand faldet over Bord og druknet d.  $\frac{5}{4}$  40 i Svendborg Sund.

Søforhør i Svendborg d.  $\frac{6}{4}$  40.

Kl. ca. 10<sup>00</sup>, da F. under en frisk ØSØ.-lig Kuling befandt sig ca. 6 Kabellængder Ø. for Vageren paa Middelgrunden, huggede under Udsvingning af Bb.s Redningsbaad forreste Taljeløberblok ud, og Letmatros Børge Pihl Rasmussen, som befandt sig i Baaden, faldt over Bord. En Redningskrans og et Bælte kastedes ud og faldt ca. 5 m fra den overbordfaldne. Maskinen blev stoppet, og Stb.s Baad sat i Vandet; men den overbordfaldne var forsvundet og kom ikke senere til Syne. Efter ca. 1 $\frac{1}{4}$  Times forgæves Eftersøgning sejlede F. tilbage til Svendborg.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

**94.** B/B **Falken** af København.

Kollideret d.  $\frac{23}{7}$  40 i Københavns Havn.

Søforklaring i Vejle d.  $\frac{31}{7}$  40. Søforhør i København d.  $\frac{24}{8}$  40.

Kl. ca. 17<sup>00</sup>, da F. var under Indsejling i Slusen i Kalveboderne for at fortøje langs Stb.s Side af M/G1. »Mira« af Aarhus, svingede M.s Agterende ud fra Kajen. Da en Kollision syntes uundgaaelig, blev Maskinen i F. kastet Fuld Kraft Bak; men umiddelbart efter tørnede F. imod M.s Hækjolle. Ved Kollisionen blev 5 Bord i Jollen knust.

Af den af M.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at da M. Kl. ca. 17<sup>00</sup> befandt sig i Slusen klar til at afgaa, tørnedé F. mod M.s Agterskib, der muligt laa svajet lidt ud fra Kajen.

Anm. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes, at der fra F. ikke blev udvist fornøden Agt-paaivenhed.

**95.** S/S **Feddy** af København, 955 Reg. T. Br. Bygget 1909 af Staal. Paa Rejse fra Frederikshavn til River Tyne i Ballast.

Beskadiget ved Flyverangreb d.  $\frac{9}{1}$  40 i Nordsøen; 1 Mand omkommet.

Indberetning fra Gesandtskabet i London dat.  $\frac{10}{1}$  og  $\frac{11}{1}$  40. Søforklaring i Aberdeen d.  $\frac{13}{1}$  40.

Kl. 16<sup>17</sup>, da F. under en SSV.-lig Kuling i diset Vejr befandt sig ca. 2,3 Sm. ØSØ. af Girdle Ness Fyr, blev Skibet angrebet af 2 Luftfartøjer, der kastede flere Bomber og skød med Maskingevær mod Skibet. En Bombe, der ramte Agterdækket, eksploderede og antændte Skibet. Maskinen blev straks stoppet fra Dækket, Nødsignal afgivet med Dampfløjten og Radioen, og begge Redningsbaade blev affiret. F. blev opankret, og da det viste sig umuligt at slukke Ilden, forlod Besætningen Skibet. Under en Eksplosion paa Agterdækket var 2. Maskinmester Johan Heinrich Jensen af København blevet haardt saaret, og da Redningsbaaden Kl. ca. 18<sup>00</sup> naaede Aberdeen, var Maskinmesteren afgaaet ved Døden. D.  $\frac{10}{1}$  om Formiddagen blev F. bugseret til Aberdeen, hvor Ilden blev slukket. Ved Bombardementet og Branden var Skibet blevet meget stærkt beskadiget.

**96.** M/S **Fides** af Bremen. Paa Rejse fra Bremen til Køge med Koks.

Grundstødt d.  $\frac{6}{11}$  40 ved Sjællands Ø.-Kyst.

Søforklaring i Køge d.  $\frac{9}{11}$  40.

Kl. 13<sup>00</sup> befandt F. sig i tæt Taage i Køge Bugt styrende en V.-lig Kurs parallelt med Kysten. Der blev loddet med ca. 10 Minutters Mellemrum. Kl. 13<sup>25</sup> loddedes 8 m Vand, og Maskinen beordredes Langsomt Frem. Kort efter klarede det lidt, og da Køge Kirke kom i Sigte agten for tværs, blev Roret straks lagt haardt Bb.; men umiddelbart efter, Kl. 13<sup>30</sup>, tog F. Grunden paa Møllergrunden og blev staaende. D.  $\frac{7}{11}$  Kl. 3<sup>30</sup> kom Skibet flot ved egen Hjælp.

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

**97.** S/S **Finland** af København, 2302 Reg. T. Br. Bygget 1930 af Staal. Paa Rejse fra København til Blyth i Ballast.

Beskadiget ved Flyverangreb d.  $\frac{9}{1}$  40 i Nordsøen; søgt Nødhavn.

Søforhør i København d.  $\frac{24}{2}$  40.

Kl. 17<sup>30</sup>, da F. befandt sig ca. 4 Sm. S. $\frac{1}{2}$  Ø- af Girdleness, blev Skibet angrebet af en tysk Flyvemaskine, som nedkastede ialt 6 Bomber, der eksploderede i Vandet tæt ved Skibet. Ved de voldsomme Rystelser skete forskellig indenbords Skade paa Skibets Instrumenter, og i Maskinen sprængtes flere Rør og Lejer. F. søgte ind til Methil for Reparation.

Anm. Aarsagen til Havarierne fremgaar af det ovenfor anførte.

**98.** Ff. **Fix** af Esbjerg, 43 Reg. T. Br. Bygget 1932 af Eg, Bøg og Fyr. Paa Fiskeri.

Kollideret d.  $\frac{23}{5}$  40 i Nordsøen.

Søforhør i Esbjerg d.  $\frac{10}{9}$  40.

Kl. ca. 9<sup>00</sup>, da F. i usigtbart Vejr var ved at sætte Vod paa en Fiskeplads ca. 15 Sm. NV. af »Slugen N.« Lys- og Fløjteønde, saas en Ankerbøje tilhørende Ff. »Magna« af Esbjerg. F.s Fart blev straks mindsket. Kort efter saas M. ca. 4 Streger om Styrbord. Motoren blev sat paa Fuld Kraft Frem; men umiddelbart efter drejede M. Stb. over og tørnede med stor Kraft med Stævnen imod F.s Stb.s Side midtskibs. Ved Paasejlingen blev F. stærkt beskadiget.

Af den af M.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at M. Kl. ca. 9<sup>00</sup> gik fra sin Bøje, som laa 200—300 Favne fra F.s Bøje, for at sætte Vod. Da M. paa Tilbagevejen var 50—60 Favne fra sin Ankerbøje, saas F. forude lidt om Bb. Da en Kollision syntes uundgaelig, blev Roret lagt Styrbord, og Motoren blev kastet Fuld Kraft Bak; men umiddelbart efter skete Kollisionen som ovenfor anført.

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

**99.** S/S **Flynderborg** af København, 1999 Reg. T. Br. Bygget 1930 af Staal..

a) Paa Rejse fra Safi til Kalundborg med Phosphat.

Grundstødt d.  $\frac{20}{3}$  40 ved Læsø.

Strandingsindberetning dat.  $\frac{24}{3}$  40. Søforklaring i Kalundborg d.  $\frac{28}{3}$  40. Søforhør i København d.  $\frac{4}{7}$  40.

Kl. 14<sup>16</sup> passerede F. i diset Vejr tæt om Skagen Rev F.S., Log 41. Herfra styredes retv. S.3° V. Umiddelbart efter blev det Taage, hvorfor Farten blev mindsket og forskriftsmæssig Taagesignal afgivet. Kl. 16<sup>35</sup>, da Loggen viste 60, radiopjeledes Hirsholm i retv. 272° og Skagen Rev F.S. i retv. 0°. Kl. 17<sup>00</sup> radiopjeledes Skagen Rev F.S. i retv. 2°, Log 64, og Kursen ændredes til retv. S.6°V. Kl. 17<sup>30</sup> og Kl. 17<sup>45</sup> radiopjeledes Skagen Rev F.S. atter i retv. 2°. Kl. 17<sup>55</sup>, da Loggen viste 71, tog Skibet Grunden 1 $\frac{1}{2}$  Skibslængde misv. Ø.t.N. $\frac{1}{2}$ N. for Læsø NV. Rev Fyrbaake og blev staaende. Efter Grundstødningen pajledes Skagen Rev F.S. i retv. 0°. D.  $\frac{21}{4}$  Kl. 12<sup>05</sup> kom Skibet flot ved Hjælp af to Bjergningsdampere.

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

b) Paa Rejse fra København til Casablanca i Ballast.

Beskadiget ved Flyverangreb d.  $\frac{22}{4}$  40 ved Norges V.-Kyst; 1 Mand omkommet og 5 Mand tilskadekommet.

Søforhør i København d.  $\frac{4}{7}$  40.

Kl. ca. 18<sup>30</sup>, medens F. laa til Ankers ud for Maalø, saas en tysk Flyvemaskine i betydelig Højde komme N. fra. Flyvemaskinen gik ud over Søen, men kom kort efter tilbage i lav Højde med Kurs mod F. Da Flyvemaskinen var ca. 10 Skibslængder borte, saas det, at den havde Bomber klar til Kast. Besæt-

ningen alarmeredes, og umiddelbart efter faldt 2 Bomber, hvoraf den ene ramte Stb. Skanseklædning ud for Nr. 4 Lugen og den anden ramte en Skorstensbardun. Ved Eksplosionen blev Kok Carl Hjerrild Jensen af Varde, der opholdt sig paa Bb.s Side af Maskinhuset, dræbt og 5 Mand saaret. Endvidere blev Redningsbaadene slaet væk og Salonhuset gennemhullet af Bombesplinter.

**100.** S/S **Fortuna** af Bremen, 513 Reg. T. Br. Bygget 1893. Paa Rejse fra Bremen til Königsberg med Stykgods.

Grundstødt d.  $12\frac{1}{4}$  40 ved Lollands S.-Kyst.

Strandingsindberetning dat.  $12\frac{1}{4}$  40.

Kl. ca. 4<sup>30</sup> grundstødte F. i usigtbart Vejr ud for Bredfjød. Kl. ca. 20<sup>00</sup> kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjergningsdamper.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være usigtbart Vejr i Forbindelse med Strømsætning.

**101.** S/S **Frankrig** af København. 1361 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Staal. Paa Rejse fra Goole til København med Stykgods og Koks.

a) Grundstødt d.  $15\frac{1}{2}$  og  $16\frac{1}{2}$  40 paa Humberfloden.

Søforhør i København d.  $20\frac{2}{3}$  40.

D.  $15\frac{1}{2}$  Kl. 11<sup>45</sup>, da F., der havde Lods om Bord, befandt sig ud for Swinefleet, tog Skibet Grunden og blev staaende. D.  $16\frac{1}{2}$  Kl. ca. O<sup>05</sup> kom F. flot ved egen Hjælp, hvorefter Skibet blev opankret i dybt Vand. Det blev besluttet at gaa tilbage til Goole for Undersøgelse. Under Letningen tog F. Kl. ca. 12<sup>20</sup> paany Grunden og blev staaende. D.  $17\frac{1}{2}$  Kl. 12<sup>50</sup> kom Skibet flot ved egen Hjælp.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Farvandetets Beskaffenhed.

b) Kollideret d.  $17\frac{1}{2}$  40 paa Humberfloden.

Søforhør i København d.  $20\frac{2}{3}$  40.

Kl. ca. 12<sup>54</sup>, da F., der havde Lods om Bord, med ganske langsom Fart befandt sig i Sejlrenden ud for Swinefleet, kom en Bugserbaad med 4 Lægtene paa Slæb i Sigte forude om Bb. Paa Grund af sit Dyb-gaende kunde F. ikke vige ud til Siden, hvilket blev tilkendegivet ved 4 korte Toner med Dampfløjten. Da Afstanden til Bugserbaaden var 150—200 m, syntes denne pludselig at dreje til Bb. Maskinen blev straks kastet Fuld Kraft Bak; men kort efter tørnede de 2 agterste Lægtene mod F.s Stævn og Stb.s Bov. Ved Kollisionen fik F. en Plade lettere beskadiget.

Anm. Søforklaring fra Bugserbaaden foreligger ikke.

**102.** S/S **Fredensborg** af København, 2094 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Staal. Paa Rejse fra København til Dunston i Ballast.

Forlist efter Eksplosion d.  $27\frac{1}{1}$  40 i Nordsøen; 20 Omkomne.

Indberetninger fra Gesandskabet i London dat.  $29\frac{1}{1}$ ,  $31\frac{1}{1}$  og  $5\frac{1}{2}$  40. Forlisanmeldelse dat. København d.  $9\frac{1}{2}$  40. Søforhør i København d.  $22\frac{1}{2}$  40.

Kl. ca. 19<sup>45</sup>, da F. sammen med S/S »England« af København befandt sig ca. 20 Sm. Ø. for Copinsay, rantes F. af en voldsom Eksplosion og sank i Løbet af ca. 2 Minutter. Da E. søgte at komme F.s Besætning til Hjælp, rantes ogsaa E. af en Eksplosion. Ved Forliset omkom hele F.s Besætning.

Anm. 1. De omkomne er: Skibsfører Jens Wilhelm Thorn og 1. Styrmand Ingemann Peter Thorvald Hansen, begge af København, 2. Styrmand Horst Jes Karl Schulte af Svendborg, 1. Maskinmester Carl Axel Gottlieb Petersen af København, 2. Maskinmester Carl Børge Behrmann af Holstebro, Maskin-assistent Alfred Erik Larsen, Hovmester Robert Bender, Kok Carl Gustav Keinkolde Hilleberg, alle af København, Messedreng Helge Urban Larsen af Valby, Baadsmand Peter Bronnum Jensen, Matros Daly Lorry Glaston, Matros Janus Jensen, alle af København, Matros Finn Rasmussen af Skagen, Letmatros Eduard Chr. Iversen af Fredericia, Letmatros Svend Aage Berthelsen af Nordby, Fanø, Ungmand Henry Emil Nielsen af København, Donkeymand John Peter Ström af Helsingfors, Fyrbøder Anton Theodor Meyer Madsen af København, Fyrbøder Ejner Chr. Jensen af Aalborg, Kullempere Egon Thilau af København.

Anm. 2. Eksplosionen antages at skyldes Krigsaarsager.

**103.** M/S **Fredericia** af Kolding, 693 Reg. T. Br. Bygget 1930 af Staal.

a) Paa Rejse fra Kolding til København.

Tørnet Undervandshindring d.  $6\frac{1}{4}$  40 i Storebælt.

Søforhør i København d.  $10\frac{1}{4}$  40.

Kl. 20<sup>53</sup> passerede F. Vesborg Fyr i en Afstand af 1,6 Sm., Log 14,5. Herfra styredes retv. N.77<sup>0</sup> Ø. Kl. 21<sup>09</sup>, da F. var tværs af Ljushage Fyr i en Afstand af 0,8 Sm., Log 16, mærkedes et Stød i Skibet. En Undersøgelse viste, at agterste Kofferdam og Ferskvandstank var blevet læk. I Løbet af Natten konstateredes yderligere, at der var trængt Vand ind i Brændolietanken.

Anm. Ministeriet maa antage, at Skibet har tørnet en undersøisk Hindring.

b) Paa Rejse fra Horsens til København.

Kollideret d.  $6\frac{1}{10}$  40 i Kattegat.

Søforhør i København d.  $7\frac{1}{10}$  40.

Kl. 8<sup>10</sup> passerede F. Spærringsbøjen ved Sjællands Rev. Efter at have passeret Spærringen blev Roret lagt Stb. for at overhale et medgaaende Skib S/S »Stella« af Bremen. Da S. havdes godt om Bb., styredes parallelt med S.s Kurs. Da F.s Forende var omtrent tv. af S.s Bro i en Afstand af ca. 200 m, syntes S. pludselig at dreje Stb. over. Roret blev lagt haardt Stb.; men umiddelbart efter tørnede S. med Stb.s Bov imod F. ud for Agterlugen om Bb. Ved Kollisionen led F. en Del ovenbords Skade.

Anm. Søforklaring fra S. foreligger ikke.

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

a) En Mand omkommet ved Ulykkestilfælde d.  $4\frac{1}{10}$  40 i Lübeck.

Søforklaring i Lübeck d.  $9\frac{1}{10}$  40. Søforhør i Frederikssund d.  $21\frac{1}{10}$  40.

Kl. 10<sup>10</sup>, da Fyrbøder Evald Arnold Hansen var paa Vej hen over Dækslasten, som bestod af Props, snubled han og faldt over Bord. Den overbordfaldne, der i Faldet havde ramt en langs Siden liggende Lægter, blev Kl. 10<sup>22</sup> fundet ved Hjælp af et Dræg, men alle Oplivningsforsøg viste sig at være forgæves.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

b) Paa Rejse fra Nordenham til København med Koks.

Grundstødt og mistet en Del Dækslast d. <sup>31</sup>/<sub>10</sub> 40 paa Wesern.

Søforhør i København d. <sup>5</sup>/<sub>11</sub> 40.

Kl. 7<sup>40</sup> afsejlede F. fra Nordenham. Kl. 8<sup>40</sup> kom Lods om Bord paa Bremerhafnen Red, hvorefter Rejsen fortsattes. Det blæste en frisk S.-lig Brise, og Sigtbarheden var mellem 1—2 Sm. Kl. 15<sup>40</sup> viste Lodskud, at F. havde taget Grunden, formentlig paa Grozer Vogel-Sand, og et Anker blev stukket i Bund. Kl. 22<sup>20</sup> begyndte Skibet at bevæge sig, Maskinen blev beordret Fuld Kraft Bak, og da det viste sig, at F. var kommet flot, beordredes Maskinen Fuld Kraft Frem, hvorefter Ankeret blev hevet hjem. Loddet, der stadig holdtes gaaende, viste Kl. 23<sup>00</sup> 43 Fod, men da Skibets Plads ikke kunde bestemmes, blev F. opankret for Bb.s Anker. D. <sup>1</sup>/<sub>11</sub> sprang Vinden om i V. og tiltog i Styrke. Kl. 4<sup>45</sup> var Vindstyrken 8 med svær Sø, hvorfor Maskinen blev beordret mellem Langsom og Halv Kraft Frem for at aflaste Trækket i Ankerkæden. Hen paa Morgenens havde Vindstyrken tiltaget til haard Storm, og Søen brød stadig ind over Bakken og Dækslast. Kl. 6<sup>20</sup> saas Grundbraad, og der mærkedes svære Rystelser og Stød i Skibet, der samtidig satte Forskibet under Vand, hvorved 8—9 Dækslaststøtter paa begge Sider knækkede, og en Del af Dækslasten gik over Bord. Maskinen blev beordret Fuld Kraft Frem, og det viste sig, at Ankerkæden var brækket og at Skibet var gaaet i Drift. Da det blev lyst, viste det sig, at Lossebommene paa Fordækket havde været i Drift, at Redningsflaade og Rigning havde lidt Skade, en Wirerulle paa Bakken var slaaget i Stykker samt et Gelænder bøjet.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldtes Vejrforholdene.

**105.** M/G1. **Frem** af Nykøbing M., 100 Reg. T. Br. Bygget 1939 af Eg og Bøg.

1 Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. <sup>2</sup>/<sub>10</sub> 40 i København.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. <sup>7</sup>/<sub>10</sub> 40.

Kl. 9<sup>00</sup>, da F. laa ved Kvæsthusbroen og lastede Raajern, knækkede en Indhalerende, som var fastgjort til Lossewiren lige over Lossekrogen, og en Havnearbejder, der holdt fast i Indhaleren, mistede derved Balancen og faldt ned i Lasten og brækkede det venstre Ben. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt Ambulance kørt til Hospitalet.

Anm. Aarsagen til Ulykken var, at Indhalerenden under Lastningsarbejdet var blevet slidt, hvor den var fastgjort til Lossewiren.

**106.** Ff. **Freya** af Ebeltoft, 11 Reg. T. Br. Bygget 1892.

Sat paa Land d. <sup>16</sup>/<sub>1</sub> 40 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. <sup>26</sup>/<sub>1</sub> 40. Søforhør i Æbeltoft d. <sup>19</sup>/<sub>3</sub> 40.

D. <sup>15</sup>/<sub>1</sub> Kl. ca. 23<sup>00</sup>, da F. laa opankret V. for Helgenæs, friskede Vinden til Storm af SØ. med Sne og haard Frost. Det blev besluttet at søge ind under Alhage, hvorfor Ankeret blev hevet ind og Motoren blev startet. Kort efter slog en Sø en Luge ind, og da der syntes Fare for, at F. skulde synke, blev Fartøjet Kl. ca. 2<sup>00</sup> sat paa Land ved Dragsmur. F. er senere kommet flot.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

**107.** S/S **Freya** af København, 1207 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Staal. Paa Rejse fra Hull til København med Koks.

Grundstødt og forlist d. <sup>21</sup>/<sub>2</sub> 40 ved Sveriges V.-Kyst.

Svensk Strandingsindberetning dat. <sup>27</sup>/<sub>2</sub> 40. Indberetning fra Konsulen i Gøteborg dat. <sup>14</sup>/<sub>3</sub> 40. Søforhør i København d. <sup>3</sup>/<sub>6</sub> 40. Forlisanmeldelse dat. København d. <sup>6</sup>/<sub>6</sub> 40.

Kl. ca. 5<sup>00</sup>, da F. i usigtbart Vejr var i Drift med Isen ud for Lysekil, mærkedes en svær Rystelse i Skibet. Da Vejret klarede, viste det sig, at Skibet var grundstødt paa Tofvasungar Skær. D. <sup>24</sup>/<sub>2</sub> Kl. ca. 16<sup>30</sup> gled F., der var blevet læk, af Grunden. Da der var Fare for, at Skibet skulde synke, søgtes det Kl. 19<sup>40</sup> at sætte Skibet paa Grund igen; men Skibet lystrede ikke Roret, der ved Eftersyn viste sig at være borte. Ved Hjælp af Maskinen blev F. derefter manøvreret ind imod Kysten, hvor Skibet d. <sup>25</sup>/<sub>2</sub> Kl. ca. 5<sup>30</sup> blev sat paa Grund Syd for Harpöbrotten. Kl. ca. 17<sup>30</sup> forlod Besætningen Skibet, som senere er blevet Vrag.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Isforholdene.

**108.** Ff. **Fylgia II** af Bagenkop, 9 Reg. T. Br. Paa Fiskeri.

Forlist efter Eksplosion d. <sup>12</sup>/<sub>3</sub> 40 i Østersøen.

Indberetning af <sup>12</sup>/<sub>3</sub> 40 til Marineministeriet.

Kl. 15<sup>00</sup>, da F. II befandt sig <sup>3</sup>/<sub>4</sub> Sm. 210° af Bagenkop Havn, indtraf under Indhivning af Voddet en voldsom Eksplosion, hvorved Fartøjet sprængtes i 2 Dele. Besætningen, der bestod af 2 Mand, blev optaget af en tililende Kutter.

Anm. Ministeriet maa antage, at Voddet har faaet Hold i en Mine.

**109.** Ff. **Gadus** af Thyborøn, 20 Reg. T. Br. Paa Fiskeri.

Paasejlet d. <sup>19</sup>/<sub>12</sub> 40 i Nordsøen.

Søforklaring i Lemvig d. <sup>13</sup>/<sub>1</sub> 41. Søforhør i Lemvig d. <sup>28</sup>/<sub>3</sub> og <sup>1</sup>/<sub>4</sub> 41.

Kl. 0<sup>30</sup>, da G. laa opankret ca. 56 Sm. V.t.N. <sup>1</sup>/<sub>2</sub>.N. af Thyborøn, blev Fartøjet paasejlet af Ff. »Standard« af Thyborøn, der tørnede haardt imod G.s Stævn. Ved Kollisionen blev S. læk, medens G. tilsyneladende ikke tog nogen Skade.

Af den af S.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at da dette Fartøj Kl. ca. 0<sup>30</sup> i usigtbart Vejr under en VSV.-lig Kuling laa opankret ca. 56 Sm. V.t.N. <sup>1</sup>/<sub>2</sub>.N. af Thyborøn, brækkede Ankertrossen. S.



gik i Drift og tørnede med Bb.s Side mod G., der laa opankret i Nærheden. Ved Kollisionen fik S. det øverste Bord knust og Skandækket og Vaterbordet stærkt beskadiget. Da Fartøjet blev læk, sattes Kursen mod Land, og Kl. 16—17 ankom S. bugseret af G. til Thyborøn.

Anm. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes Vejrforholdene.

**110.** 3<sup>m</sup> M/Sk. **Gamma** af København, 137 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Rønne.

Grundstødt d.  $10/12$  40 i Grønsund; søgt Nødhavn.

Søforklaring og Søforhør i Stubbekøbing d.  $14/12$  40.

Kl. ca. 7<sup>10</sup>, da G. holdtes gaaende ud for Tolkebarren i 16 m Vand afventende Dag, saas Blus, der blev antaget for Nødsignal. Der styredes efter Signalet: men kort efter tog G. Grunden paa Tolkebarren og blev staaende. Kl. ca. 8<sup>45</sup> kom Skibet flot ved egen Hjælp. Ved Grundstødningen blev G. læk og søgte ind til Stubbekøbing for Reparation.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes, at Fyrene var slukkede.

**111.** 4<sup>m</sup> M/Sk. **Gerda** af Svendborg, 334 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Methil til Esbjerg med Kul.

a) Kollideret d.  $13/2$  40 ved Jyllands V.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Esbjerg d.  $16/2$  og  $21/2$  40.

Kl. 9<sup>00</sup>, da G., der havde Lods om Bord, befandt sig syd for »Ulven SV.« Lys- og Fløjtetønde, blev G. overhalet af Fiskekutter »Tinne« af Esbjerg. Da T. var kommet ca. 25 m foran G., drejede Kutteren tværs for Stævnen af G., hvis Maskine straks blev kastet Fuld Kraft Bak; men umiddelbart efter tørnede G. med Klyverbommen ind mellem T.s Master, hvorved begge Skibe led en Del Skade. Ved Kollisionen blev en Mand af T.s Besætning kastet over Bord. Den paagældende blev reddet om Bord i G.

Af den af T.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at T. paa Grund af Isvanskeligheder sejlede efter G. i den af dette Skib brudte Rende. Kl. ca. 9<sup>00</sup> syntes G. at sidde fast i Isen, hvorfor T. overhalede G., der derefter fulgte efter T. ca. 30 m agten for tværs. Kort efter løb T. fast i Isen, og umiddelbart efter skete Kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes Isforholdene.

b) Grundstødt d.  $13/2$  40 ved Jyllands V.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Esbjerg d.  $16/2$  og  $21/2$  40.

Kl. 10<sup>00</sup>, da G., der havde Lods om Bord, befandt sig ca. 500 m fra Lys- og Fløjtetønden »Cancer«, tog Skibet Grunden og blev staaende. Da Vandet steg, kom G. flot ved egen Hjælp og ankom til Esbjerg Kl. 20<sup>00</sup>.

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

**112.** S/S **Gerda** af Esbjerg, 1151 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal. Paa Rejse fra Bergen til Stavanger i Ballast.

Forlist efter Eksplosion d.  $8/5$  40 ved Norges V.-Kyst; 1 Mand omkommet.

Søforklaring i Bergen d.  $11/5$  40. Søforhør i København d.  $31/5$ , d.  $29/6$  og d.  $9/7$  40. Forlisanmeldelse dat. København d.  $24/6$  40.

Kl. 20<sup>00</sup> afgang G. med Lods om Bord fra Bergen. Kl. 21<sup>40</sup>, da G. befandt sig ca. 1,5 Sm. af Flesland, mærkedes en Skuren under Skibsbunden, og umiddelbart efter indtraf en voldsom Eksplosion ud for Maskinrummet. Redningsbaadene og Motorjollen blev straks sat paa Vandet, og Besætningen, med Undtagelse af 2 Mand, der savnedes, gik i Baadene. Da G. holdt sig flydende, gik en Mand atter om Bord og fandt den ene af de savnede i stærkt forbrændt Tilstand, medens den anden — 2. Maskinmester Georg Ove Nielsen af København — der havde haft Vagt, da Eksplosionen indtraf, var forsvundet. En Del af Besætningen blev optaget af et andet Skib, medens den anden Del roede til Land for at hente Lægehjælp. G. drev senere paa Land ved Settevikens nordre Pynt og blev Vrag.

Anm. Eksplosionen antages at skyldes Krigsaarsager.

**113.** Ff. **Gerda** af Strandby. Paa Fiskeri.

Forlist ved Eksplosion d.  $27/10$  40 i Kattegat; 2 Omkomne.

Søforhør i Frederikshavn d.  $21/11$  40.

Kl. 7<sup>30</sup> afgang G. fra Strandby for at fiske ved Hirsholmene. Mellem Kl. 16<sup>00</sup> og 17<sup>00</sup> saas fra Stranden ud for Turisthotellet N. for Frederikshavn en kraftig Eksplosion i Retning mellem Græsholm og Hirsholm i ca. 4 Sm. Afstand. D.  $28/10$  opfiskedes Ø. for Jerup forskellige Vragdele, der genkendtes som hidrørende fra G., der herefter maa antages at være forlist med Mand og Mus.

Anm. 1. De omkomne er: Fiskerne Chr. Svendsen og Kaj Ingeman Svendsen, begge af Strandby.

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

**114.** Ff. **Gerlis** af Esbjerg, 32 Reg. T. Br. Bygget 1938 af Eg og Bøg. Paa Fiskeri i Nordsøen.

Forlist i Nordsøen i Februar 1940; 4 Omkomne.

Søforhør i Esbjerg d.  $15/5$  og d.  $30/5$  40. Forlisanmeldelse dat. Esbjerg d.  $5/12$  40.

D.  $23/2$  befandt G. sig paa en Fiskeplads ca. 150 Sm. Ø.t.N. af Humberfloden. Om Eftermiddagen hørte et Fiskefartøj, som befandt sig i Nærheden, at G. var i Radioforbindelse med Ff. »Ejjam« af Esbjerg. D.  $24/2$  blev der opfisket en Stump Vraggods hidrørende fra G. Da der iøvrigt intet siden er hørt eller set til G., maa Skibet antages at være forlist med Mand og Mus.

Anm. 1. De omkomne er: Fiskeskipper Aage Petersen Plet, Fiskerne Thorvald Peter Dyreborg, Folmer Hansen og Christian Johannes Larsen Kruse, alle af Esbjerg.

Anm. 2. Forliset antages at skyldes Krigsaarsager.

**115.** Ff. **Goldi** af Esbjerg, 41 Reg. T. Br. Bygget 1903 af Eg.  
Grundstødt d.  $16/1$  40 ved Samsøs Ø.-Kyst.  
Søforhør i Kalundborg d.  $20/1$  40. Strandingsindberetning dat.  $24/1$  40.  
Kl. ca. 0<sup>45</sup>, medens G. under en NØ.-lig Storm laa i Ballen Havn, brækkede Fortøjningerne. Der sejle-  
des ud af Havnen og Skibet holdtes ØSØ. over, indtil Kursen Kl. 6<sup>00</sup> ændredes til NNV. Det var Snetyk-  
ning, og Loddet holdtes gaaende. Kl. 7<sup>00</sup> gav et Lodskud 14 m Vand, og det besluttedes at vende og styre  
Ø. over. Under Forsøg herpaa brækkede Rorkæden, og kort efter tog G. Grunden ud for »Vorhøj« og blev  
staaende.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

**116.** S/S **Gorm** af København, 2156 Reg. T. Br. Bygget 1916 af Staal. Paa Rejse fra Antwerpen  
med Stykgoods.

Forlist efter Eksplosion d.  $13/5$  40 i Nordsøen.

Søforklaring i Marseille d.  $20/8$  40. Søforhør i København d.  $5/9$  40. Forlisanmeldelse dat. København  $9/9$  40.

Kl. 7<sup>50</sup>, da G., der havde Lods og belgisk Pricemandskab om Bord, befandt sig tværs af Zebrygge  
i en Afstand af ca.  $1\frac{1}{2}$  Sm., indtraf en voldsom Eksplosion. I Løbet af ca.  $\frac{1}{2}$  Minut stod Forskibet under  
Vand. Redningsbaadene blev straks bemanded og firet af; men under Nedfiringen blev Bb.s Rednings-  
baad fyldt med Vand, hvorfor de ombordværende maatte springe i Vandet. De paagældende blev kort  
efter taget op i Stb.s Redningsbaad samt af en Redningsbaad fra en forbisejlende belgisk Dampers. Lods-  
baaden fra Zebrygge, der var kommet til Stede, tog de reddede, der befandt sig i den belgiske Dampers  
Redningsbaad, om Bord, hvorefter G.s Stb.s Redningsbaad blev taget paa Slæb ind til Zebrygge, hvor  
en Matros, der under Nedfiringen af Redningsbaadene havde faaet sin højre Haand beskadiget, blev ind-  
lagt paa Hospitalet, medens den øvrige Del af G.s Besætning blev behandlet som Krigsfanger.

Anm. Eksplosionen antages at skyldes Krigsaarsager.

**117.** M/Jt. **Grauerort** af Hamburg, 96 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Hamburg til København med Salt.

Grundstødt d.  $10/11$  40 ved Sjællands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat.  $15/11$  40.

Om Morgenens, da G. under en SSØ.-lig Storm laa til Ankers ud for Bønsvig Nakke, gik Skibet i Drift  
og tog Grunden 1 Sm. fra Land. D.  $16/11$  40 kom G. flot ved egen Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

**118.** M/G1. **Gray** af Bandholm, 45 Reg. T. Br. Bygget 1889 af Eg. Paa Rejse fra Flensborg til Næstved  
med Kul.

Havareret d.  $6/12$  40 i Alssund.

Søforhør i Rudkøbing d.  $15/2$  41.

Kl. ca. 16<sup>00</sup>, da G. under en SSV.-lig Storm og med medgaaende Strøm skulde passere gennem Chr. X.s  
Bro, blev Skibet af Strømmen ført over mod den Ø.-lige Bropille i Gennemsejlingsaabningen. Det forsøgte  
at dreje G. i Sejlretningen; men Skibet blev nu af Strømmen ført over mod den V.-lige Bropille og tømmede  
med Klyverbommen mod denne, hvorved Palstøtten knækkede og Skroget blev læk i Stævnen.

Anm. Aarsagen til Havarierne fremgaar af det ovenfor anførte.

**119.** M/G1. **Grethe** af Fakse Ladeplads, 83 Reg. T. Br. Bygget 1895 af Eg. Paa Rejse fra Stettin til  
Sønderborg med Kul.

Tørnet Grunden og sprunget læk d.  $2/11$  40 ved Rügens NV.-Kyst.

Søforklaring i Sønderborg d.  $12/11$  40.

Om Morgenens, da G. under en V.-lig Storm laa for Anker mellem Dornbusch og Rügen, sprang Vinden  
om i NV. med voksende Sø. Det forsøgte straks at hive ind paa Ankerkæden; men da G. flere Gange  
huggede haardt i Grunden og Kæden skrænsede paa Tromlen, blev Ankerkæden kappet, hvorefter G.  
sejledes klar af Land. En Undersøgelse viste, at G. var læk.

Anm. Ministeriet maa antage, at Havariet skyldes Vejrforholdene.

**120.** S/S **Grønland** af København, 1264 Reg. T. Br. Bygget 1923 af Staal.

Krigsfolist, Juli 1940.

Indberetning fra Gesandtskabet i London dat.  $14/8$  40 og  $12/11$  41. Forlisanmeldelse dat. København  
d.  $11/11$  40.

Ifølge Indberetning fra Gesandtskabet i London er G. krigsforlist, men Besætningen reddet.

**121.** M/G1. **Gudmund** af Rønne, 87 Reg. T. Br. Bygget 1873 af Eg.

a) Paasejlet d.  $9/1$  40 i Rønne Havn.

Søforhør i Rønne d.  $19/1$  40.

Kl. ca. 14<sup>30</sup>, da G. laa og lossede Majs ved Øernes Andelsselskabs Kornelevator, blev Fartøjet paa-  
sejlet af M/Sk. »Neptun« af Rønne. Ved Paasejlingen blev G., efter at Fortøjningerne var sprængt, skubbet  
langs Kajen, hvorved Lugekarmen trykkedes mod Kornelevatoren, der blev beskadiget, ligesom Kal-  
fatringen ved Støtter, Skandæk og Lugekarmen sprængtes. Stormasten tømmede mod øverste Del af Ele-  
vatorens, hvorved Storstangen knækkede og Storriggeren beskadigedes.

Af den af N.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at N., der laa ved Øernes Andelsselskabs Kran  
og lastede, under Prøvekørsel af en Dynamo havde Hovedmotoren igang med Skruen tilkoblet. Kl. ca. 14<sup>30</sup>  
passerede M/S »Frem« af Rønne forbi N., hvorved Fortøjningerne sprængtes, og N. løb frem langs Kajen  
og paasejlede G. som ovenfor anført.

Anm. Aarsagen til Kollisionerne fremgaar af det ovenfor anførte.

b) Paa Rejse fra Hasle til Aalborg med Lervarer.

Tørnet undersøisk Hindring d.  $25/7$  40 i Østersøen; søgt Nødhavn.

Søforhør i Rønne d.  $26/2$  41.

Kl. ca.  $17^{00}$ , da G. i klart, stille Vejr befandt sig tværs af Falsterbo. mærkedes et Stød i Skibet. En Undersøgelse viste, at der i Motorrummet stod Vand op i Højde med Svinghjulet. Der blev pumpet læns; men da Skibet stadig trak Vand, søgtes ind til København.

**122.** M/Jt. **Gudrun** af Vang, 48 Reg. T. Br. Bygget 1886 af Eg. Paa Rejse fra København til Nexø med Olie og Benzin.

Forlist efter Eksplosion d.  $1/5$  40 i Sundet; 1 Mand omkommet.

Søforhør i København d.  $8/5$  40. Strandingsindberetning dat.  $9/5$  40. Forlisanmeldelse dat. Rønne d.  $29/11$  40.

Kl. ca.  $13^{30}$ , da G. befandt sig ca. 2 Sm. SØ. for Taarbæk Rev Lysbøje, indtraf en voldsom Eksplosion i Forskibet, som straks begyndte at synke. Kursen sattes mod Land; men efter ca. 7—8 Minutters Forløb sank Skibet pludseligt. Besætningen, som bestod af 3 Mand, reddede sig op paa Redningsflaaden, og blev Kl. ca.  $19^{30}$  reddet af en Damper og indbragt til København. 1 Mand af Besætningen, Matros Kaj Aage Stryhn Jørgensen, viste sig at være afgaaet ved Døden.

Anm. Eksplosionen antages at skyldes Krigsaarsager.

**123.** S/S **Gudrun** af København, 1498 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Staal.

En Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d.  $28/12$  40 i København.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat.  $28/12$  40.

Kl.  $9^{40}$ , medens G. laa ved Christiansholms Ø og lossede Træ, tørnede et Slæng Brædder under Ophivning mod en af Dækslaststøtterne, hvorved alle Brædderne gled ud af Stroppen og faldt ned paa Kajen. En Havnearbejder, der stod paa Kajen for at modtage Slænget, fik en Del af Brædderne over sig, hvorved han brækkede det ene Ben. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt Ambulance kørt til Hospitalet.

Anm. Ministeriet maa antage, at Ulykken skyldes, dels at Slænget tørnede en Dækslaststøtte, dels at Brædderne var overisede.

**124.** S/S **Gundega** af Riga, 3583 Reg. T. Br. Bygget 1906 af Staal. Paa Rejse fra København til Danzig.

Forlist efter Eksplosion d.  $24/4$  40 i Sundet.

Søforhør i København d.  $6/5$  40.

Kl.  $14^{20}$  passerede G. Drogden Fyr ca. 200 m om Bb. Der styredes en SSV.-lig Kurs. Kl.  $14^{35}$  indtraf en kraftig Eksplosion i Forskibet om Bb. Skibet blev straks lagt paa modsat Kurs og sejlet mod Lillegrunden. Da Forskibet begyndte at synke hurtigt, blev Maskinen stoppet. Kl.  $14^{40}$  forlod Besætningen G. i en Redningsbaad og i Lodsbaaden fra Fyret. Kl. ca.  $15^{10}$  sank Skibet ca. 500 m SØ. af Drogden Fyr. Skibet er senere blevet hævet.

Anm. Eksplosionen antages at skyldes Krigsaarsager.

**125.** S/S **Gustav** af Assens, 254 Reg. T. Br. Bygget 1899 af Staal. Paa Rejse fra Stege til Kolding med Sukker.

Sunket efter Eksplosion d.  $6/7$  40 ved Fyns Ø.-Kyst.

Søforhør i København d.  $9/7$  40.

Kl. 4<sup>00</sup> lettede G. fra en Ankerplads ca. 1 Sm. S. for Elsehoved Fyr. Kl.  $4^{15}$  indtraf en kraftig Eksplosion under Skibets Agterende, hvorved Maskinen stoppede, og Styregrejerne sprængtes. Da Vandet strømmede ind i Maskinrummet og samtidig trængte ind i Skibets Lastrum, gik Besætningen — 9 Mand — i Redningsbaaden og sejlede ind til Land ved Skaarup. Kl.  $6^{10}$  sank G. ca.  $2\frac{1}{2}$  Sm. retv. S. for Elsehoved Fyr. Skibet er senere blevet hævet.

Anm. Eksplosionen antages at skyldes Krigsaarsager.

**126.** S/S **H. P. Hanssen** af Aabenraa, 1597 Reg. T. Br. Bygget 1899 af Staal. Paa Rejse fra Grangemouth til Aabenraa med Kul.

Grundstødt d.  $26/1$  40 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat.  $1/2$  40. Søforklaring i Aabenraa d.  $28/3$  40.

Kl.  $3^{30}$ , da H. P. H. befandt sig i Drift med Isen Ø. for Bjørnsknude Rev, loddedes  $17\frac{1}{2}$  m samtidig med, at Æbelø Fyr pejlede i misv. SØ. Det forsøgte forgæves at faa Skibet fri af Isen. Kl.  $12^{30}$  loddedes 7 m. Kl.  $13^{00}$  tog Skibet Grunden paa Bjørnsknude Rev og blev staaende. D.  $10/3$  kom H. P. H. flod ved egen Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

**127.** M/Jt. **Haabet** af Kolding, 20 Reg. T. Br. Bygget 1883 af Eg. Paa Rejse fra Flensborg til Bandholm med Kul.

Grundstødt d.  $11/12$  40 ved Langelands V.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Maribo d.  $16/12$  40. Strandingsindberetning dat. d.  $16/12$  40.

Kl. ca.  $9^{00}$  lettede H. fra en Ankerplads ved Egholm, og Kursen blev sat efter Hov. Vejret var diset, og der var haard N.-gaende Strøm. Ved Middagstid grundstødte H. i Smørstakkeløbets nordre Side. Samme Aften kom H. flod ved fremmed Hjælp, efter at en Del af Lasten var lægtret.

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

**128.** M/S **Hada** af Groningen, 258 Reg. T. Br. Bygget 1937. Paa Rejse fra Rotterdam til København med Stykgods.

Grundstødt d.  $9/4$  40 ved Jyllands V.-Kyst.

Strandingsindberetning dat.  $\frac{9}{4}$  40.  
Kl. 4<sup>00</sup> grundstødte H. i usigtbart Vejr udfor Klitmøller. D.  $\frac{20}{5}$  41 kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjergningsdamper.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Taage og Strømsætning.

**129.** S/S **Hafnia** af København, 2031 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Staal. Paa Rejse fra Rotterdam til København.

Paasejlet d.  $\frac{18}{3}$  40 i Nordsøen.

Søforklaring i Frederikshavn d.  $\frac{18}{7}$  40.

Kl. 19<sup>00</sup>, medens H. under en SØ.-lig Storm laa til Ankers ved Nordenden af Sylt, tømmede et tysk Vagtskib, der skulde langs Siden af H. for at afhente den om Bord i H. værende Kontrolofficer samt en Marinesoldat, med Bb.s Bov først imod H.s Stb. Side under Bakken og derefter imod det opstaaende paa Fordækket, der blev en Del beskadiget.

Anm. Søforklaring fra det tyske Vagtskib foreligger ikke.

**130.** S/S **Halland** af København, 1264 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Staal.

Krigsforlist d.  $\frac{15}{9}$  40; 6 Omkomne.

Indberetning fra Gesandtskabet i London dat.  $\frac{23}{9}$  40 og  $\frac{3}{9}$  41. Forlisanmeldelse dat. København d.  $\frac{11}{11}$  40.

Ifølge Indberetning fra Gesandtskabet i London er H. forlist.

De omkomne er: Skibsfører H. R. Christensen af Sorø, 1. Styrmand M. H. Albertsen af Marstal, 2. Styrmand N. H. Pedersen af Esbjerg, Kok B. Larsen af København, Letmatros E. Christensen af Langebæk, Fyrbøder Paul Møller og Godtfred Jensen.

**131.** M/S **Hammershus** af Rønne, 1775 Reg. T. Br. Bygget 1936 af Staal. Paa Rejse fra København til Rønne med Stykgods og Passagerer.

Havareret ved Eksplosion og sat paa Grund d.  $\frac{4}{8}$  40 i Sundet.

Søforhør i København d.  $\frac{9}{8}$  40.

Kl. 4<sup>55</sup>, da H. befandt sig ca.  $\frac{1}{4}$  Sm. S. for Middelgrunden, indtraf en voldsom Eksplosion midtskibs, og alt Lys om Bord gik ud. Der blev straks slaaet »Stop« paa Maskintelegrafien; men da Ordren ikke blev udført i Maskinen, blev Hovedstopventilen paa Baaddækket lukket. Det blev forsøgt at dreje Skibet ind mod Middelgrunden; men Styremaskinen virkede ikke. Redningsbaadene blev derfor gjort klar, og Passagererne fik udleveret Redningsbælter. Samtidig udsendtes Nødsignal pr. Radio, og da der ikke opnaaedes nogen Forbindelse, hejstes det internationale Flagsignal »N C«. Kl. 5<sup>15</sup> kom S/S »Benedikt«, Lodsbaaden samt et Par andre Fartøjer til Undsætning. S/S »Benedikt« og Lodsbaaden fik Trosser om Bord og bugserede H. indefter. Under Bugseringen blev samtlige Passagerer overført til B. Da det viste sig, at Vandet steg i Agterskibet og Maskinrummet, blev H., der da havde ca. 14° Slagside, sat paa Grund paa Stubben, hvorefter Bb.s Anker blev stukket ud. Kl. ca. 9<sup>00</sup> kom en Bjergningsdamper til Stede, og der blev rigget Pumper til. Der lænsedes derefter Natten igennem fra Maskinrum og Agterlast. En Dykkerundersøgelse viste, at Søventilen til Maskinen var bortsprængt og adskillige Nagler i Agterskibet slaaet læk. D.  $\frac{5}{8}$  om Morgenen svajede Skibet op for Ankeret. Kl. 17<sup>00</sup> kom Lods og Slæbebaad ud, Ankeret med 15 Favne Kæde blev sjækket ud, forsynet med Ankerbøje og stukket fra, hvorefter H. blev bugseret i Havn.

Anm. Eksplosionen antages at skyldes Krigsaarsager.

**132.** S/S **Hans** af København, 277 Reg. T. Br. Bygget 1918 af Staal. Paa Rejse fra Nenset til Køge med Telegrafpæle.

Mistet Dækslasten d.  $\frac{10}{8}$  40 i Skagerak.

Søforklaring i Køge d.  $\frac{14}{8}$  40.

Kl. 17<sup>55</sup> passerede H. under en haard SSV.-lig Kuling med høj Sø Tvedstein Fyrtaarn i en Afstand af 1,5 Sm. Kl. 18<sup>35</sup> tog Skibet en svær Overhaling, hvorved Lasten forskubbete sig, og H. fik en Slagside paa ca. 45° til Bb. Efter forgæves at have forsøgt at lægge Skibet op i Vinden, blev Maskinen stoppet og Dækslastsurringerne kappet. Da H. atter tog en Overhaling, brækkede Dækslaststøtterne om Bb., Lønningen samt Skanseklædning blev bøjet ud, og en Del af Dækslasten, Redningsflaaden samt Bb. Redningsbaad gik over Bord. Den tiloversblevne Del af Dækslasten blev lempet og surret, hvorved det lykkedes at rette Skibet op.

Anm. Ministeriet maa antage, at Aarsagen til Dækslastens Forskydning skyldes det haarde Vejr.

**133.** M/Gl. **Hans** af Halmstad, 60 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Halmstad til Vejle med Træ.

Grundstød d.  $\frac{24}{8}$  40 ved Sjællands N.-Kyst.

Strandingsindberetning dat.  $\frac{24}{8}$  40. Søforklaring og Søforhør i Kalundborg d.  $\frac{29}{8}$  40.

D.  $\frac{23}{8}$  Kl. 11<sup>30</sup>, da H. under en NV.-lig Storm befandt sig imellem Samsø og Røsnæs, opdagedes det, at Skibet var læk. Da det viste sig umuligt at holde Skibet læns, sattes d.  $\frac{24}{8}$  Kl. 6<sup>00</sup> Nødsignal. I Løbet af Formiddagen fyldtes H. med Vand og drev mod Land, og Kl. 11<sup>00</sup> tog Skibet Grunden paa N.-Siden af Røsnæs og blev staaende. D.  $\frac{27}{8}$  Kl. 16<sup>00</sup> kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjergningsdamper, efter at en Del af Ladningen var opløst.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

**134.** M/Jt. **Hans** af Karrebæksminde, 39 Reg. T. Br. Bygget 1902 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Kulhus til Odense med Kævler.

Borteblevet d.  $\frac{1}{11}$  40 i Kattegat; 2 Mand omkommet.

Søforhør i København d.  $\frac{5}{11}$  40. Forlisanmeldelse dat. København d.  $\frac{5}{12}$  40.

D.  $31/10$  Kl. ca. 18<sup>00</sup> blev der set Nødblus fra H. ca. 5 Sm. NNØ. af Sejrø. Det blæste en frisk SSØ.-lig Kuling. H., der var i Drift for Ankrene, og hvis Motor var havareret, og som endvidere havde ca.  $1\frac{1}{2}$  Fod Vand i Lasten, blev taget paa Slæb af M/Sk. »Forældres Minde« af Vejle og bugseret mod Odden Havn. Besætningen — 2 Mand — forblev om Bord i H. D.  $1/11$  Kl. ca. 3<sup>30</sup>, da Skibene var 8—10 Sm.Ø. for Sjællands Rev, kom nogle store Søer, og umiddelbart efter bemærkedes det, at H., der var set kort forinden, var forsvundet. Slæberen blev halet ind; men det kunde ikke konstateres, hvorvidt den var blevet kappet eller den var brækket. Efter forgæves at have eftersøgt H. i et Par Timer fortsatte F. M. Rejsen. Da der intet siden er hørt eller set til H., maa Skibet antages at være forlist med Mand og Mus.

Anm. Besætningen bestod af Skibsfører Anders Espe Iversen af København og Ungmand T. Balle Christensen.

**135.** S/S **Hans Broge** af København, 2095 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Staal. Paa Rejse fra Finland via Oskarshamn til Amsterdam med Træ.

Roret havareret d.  $28/1$  40 paa Elben.

Søforklaring i Hamburg d.  $6/2$  40. Søforhør i København d.  $5/1$  40.

Kl. 10<sup>30</sup> afgik H. B., der havde Lods om Bord, fra Brunsbüttel. Kl. 10<sup>45</sup> gik Skibet fast i svær Pakis. Efter forskellige Manøvrer med Maskinen kom Skibet fri af Isen. Da Skibet atter gik frem, lystrede det ikke Roret, og en Undersøgelse viste, at det kun kunde dreje til Stb. H. B. blev derefter bugseret til Hamburg for Reparation.

Anm. Aarsagen til Havariet fremgaar af det ovenfor anførte.

**136.** S/S **Hans Mærsk** af Kalundborg, 1937 Reg. T. Br. Bygget 1916 af Staal.

a) Paa Rejse fra København.

Grundstødt d.  $13/1$  40 ved Sveriges V.-Kyst.

Svensk Strandingsindberetning dat.  $23/1$  40.

Kl. 20<sup>50</sup>, da H. M. under en Ø.-lig Snestorm laa opankret for begge Ankre i Nærheden af Hatteskär, gik Skibet i Drift og tog Grunden paa Hatteskär. D.  $16/1$  kom H. M. flot uden at have taget nævneværdig Skade.

b) Paa Rejse fra Partington til København.

Grundstødt d.  $21/3$  40 ved Sveriges V.-Kyst.

Svensk Strandingsindberetning dat.  $28/3$  40. Søforhør i København d.  $30/3$  40.

Kl. 20<sup>30</sup>, da H. M. i tæt Taage efter Pejlinger af Kronborg Taagesignal samt Lodskud befandt sig i Nærheden af Kablerne mellem Sjælland og Sverige, saas en stor Isflage forude. Maskinen blev stoppet og Skibet drejet rundt, hvorefter der med langsom Fart blev sejlet Ø.-efter for at finde frit Vand. Loddet, der stadig holdtes gaaende, viste ca. 30 m Vand. Kort efter hørttes Signalet »U« (De støvner mod Fare) fra en Dampner forude. Maskinen blev straks kastet Fuld Kraft Bak, og der loddedes ca. 8 m Vand. H. M. blev lagt paa modsat Kurs, og umiddelbart efter, Kl. 21<sup>00</sup>, hørttes Taagesignal fra et Par Skibe forude. Farten blev taget af Skibet, og da de andre Skibe kom i Sigte, blev Roret lagt Stb. Da Skibene var klar af hverandre, blev Maskinen beordret Langsomt Frem og Roret lagt Bb. Men H. M. lystrede ikke Roret, og det viste sig, at Skibet havde taget Grunden ved Hattorp Rev. D.  $27/3$  40 kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjergningsdamper, efter at en Del af Ladningen var lægtret.

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

**137.** Ff. **Havhesten** af Lynæs, 12 Reg. T. Br. Paa Fiskeri.

Forlist efter Eksplosion d.  $14/11$  40 i Isefjorden; 2 Omkomne.

Søforhør i Lynæs d.  $2/12$  40.

Kl. 9<sup>55</sup>, da H. befandt sig ca. 1 Sm. SV.t.S. for Lynæs Havn, indtraf under Indhivning af Voddet en voldsom Eksplosion, hvorved Agterskibet bortsprængtes. 1 Mand af Besætningen, der bestod af 3 Mand, blev optaget af en tililende Fiskekutter.

Anm. 1. De omkomne er: Fiskerne Jens Stephan Petersen og Christian Justinus Petersen, begge af Lynæs.

Anm. 2. Eksplosionen antages at skyldes Krigsaarsager.

**138.** S/S **Helene** af Nakskov, 184 Reg. T. Br. Bygget 1900 af Staal. Paa Rejse fra Nakskov til Hamburg med Stykgods.

Grundstødt d.  $4/4$  40 ved Fyns V.-Kyst.

Strandingsindberetning dat.  $4/4$  40. Søforklaring og Søforhør i Svendborg d.  $13/4$  40.

Kl. 4<sup>30</sup>, da H. laa til Ankers V.t.N. af Tvingbjerg Fyr, saas forude en svær Isflage, der med stor Fart nærmede sig Skibet. Der blev straks hevet ind paa Ankeret, og Maskinen sattes i Gang. Inden Ankeret var hevet hjem, gik H. imidlertid i Drift med Isflagen, som satte Skibet paa Grund ved Sandager Næs. D.  $15/4$  Kl. 13<sup>15</sup> kom H. flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

**139.** M/Sk. **Helga** af Saksøbing, 86 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Rostock til Stege med Kul.

Grundstødt d.  $16/10$  40 paa Gamle Tolk.

Søforhør i København d.  $16/1$  41.

Kl. 22<sup>45</sup> passerede H. under en ØSØ.-lig Kuling i maaneklart Vejr Hestehoved Fyr i en Afstand af 0,5 Sm. Herfra blev Kursen sat op igennem Hestehoved Dyb. Kl. ca. 23<sup>00</sup> huggede H. i Grunden, hvorved Skibet mistede Styret, drejede Stb. over og grundstødte paa Gamle Tolk. Ved Midnatstid kom H. flot ved fremmed Hjælp og blev slæbt til Stubbekøbing. Ved Grundstødningen havde H. faaet en mindre Læk.

Anm. Ministeriet maa antage, at Aarsagen til Grundstødningen skyldes, at Ledefyrene ikke var tændt.

- 140.** Ff. **Helios** af Esbjerg, 17 Reg. T. Br. Bygget 1916. Paa Fiskeri. Strandet d.  $\frac{4}{12}$  40 ved Jyllands V.-Kyst. Søforhør i Esbjerg d.  $\frac{20}{12}$  40 og  $\frac{24}{1}$  41. Søforhør i Grenaa d.  $\frac{15}{1}$  41. Kl. ca. 18<sup>00</sup> opankredes H. mellem Stejlen L.Td. og Søren Jessens Sand i den sydlige Del af Sejlrenden. Kl. ca. 22<sup>30</sup> begyndte Fartøjet at hugge i Grunden paa Søren Jessens Sand. Det forsøgtes ved at lade Maskinen gaa Bak og samtidig hive paa Ankerrossen at faa H. af Grunden; men da Vandet var faldende, maatte Forsøget opgives efter 1 Times Forløb. Da Vinden i Løbet af Natten friskede og Fartøjet blev læk, hejstes Nødflag, og d.  $\frac{5}{12}$  Kl. ca. 10<sup>30</sup> blev Besætningen optaget af et andet Fartøj og landsat i Esbjerg.  
Anm. Ministeriet maa antage, at Strandingen skyldes, at Fartøjet drev for Ankeret.
- 141.** S/S **Hermes** af Aarhus, 156 Reg. T. Br. Bygget 1925 af Staal. Sunket d.  $\frac{22}{2}$  40 i Aarhus Havn. Søforhør i Aarhus d.  $\frac{26}{2}$  40. Kl. 1<sup>20</sup>, da H. uden Besætning om Bord laa fortøjet langs Kaj Nr. 12, opdagedes det, at Skibet havde Slagside ud fra Kajen, samt at Agterskibet var sunket under Vand. Der blev straks tilkaldt Hjælp for at bjærge Skibet, der umiddelbart efter sank. D.  $\frac{9}{3}$  Kl. 23 blev Skibet hævet.  
Anm. Ministeriet maa antage, at Skibets Fendere under indtrædende Højvande har fisket Kajhammeren, hvorved Skibet er krænget over, saaledes at Vandet er trængt ind gennem en aabenstaaende Bunkerluge.
- 142.** Ff. **Hjelm** af Sæby, 19 Reg. T. Br. Bygget 1917. Paa Fiskeri i Kattegat. Strandet og forlist d.  $\frac{15}{1}$  40 ved Jyllands Ø.-Kyst. Strandingsindberetning dat.  $\frac{18}{1}$  40. Søforklaring og Søforhør i Sæby d.  $\frac{20}{2}$  40. Kl. ca. 20<sup>00</sup>, da H. under en NØ.-lig Snestorm holdtes gaaende udfør Frederikshavn for langsom Maskine, slog en Sø ind over Fartøjet og skyllede Vodgrejerne over Bord. Herved kom en Del Tovværk i Skruen, og Motoren standsede. Det viste sig umuligt at faa klaret Skruen og at faa Styr paa Skibet, og Kl. 24<sup>00</sup> tog H. Grunden udfør Understed og blev staaende. Fartøjet er senere blevet Vrag.  
Anm. Ministeriet maa antage, at Forliset skyldes Vejrforholdene.
- 143.** Ff. **Ida** af Esbjerg, 39 Reg. T. Br. Paa Fiskeri. 1 Mand faldet over Bord og druknet d.  $\frac{28}{6}$  40 i Nordsøen. Søforhør i Esbjerg d.  $\frac{10}{7}$  40. Kl. 17<sup>30</sup>, da I. var i Færd med at sætte Vaad og ca. 600 Favne Tov var løbet ud, raabte Fisker Anders Christensen af Esbjerg, der var beskæftiget med at gøre Vaaddet klart, »Bak«. Motoren blev straks kastet Bak, og det viste sig, at den paagældende af Tovet var blevet revet udenbords og holdt sig fast til en lodretstaaende Stang, der var anbragt ved Lønningen. Forinden Tovet blev skaaret over, blev den paagældende revet ud i Vandet og kastet ca. 15—20 Favne bort fra Fartøjet, og forsvandt efter et Øjeblikks Forløb fra Vandoverfladen. Vaaddet blev straks halet ind, og I. blev liggende paa Stedet til Kl. ca. 20<sup>00</sup>, men al Eftersøgning var forgæves.  
Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.
- 144.** S/S **Inga** af København, 1494 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal. Paa Rejse fra Bremen til Svendborg med Koks. Grundstødt d.  $\frac{25}{7}$  40 ved Fyns S.-Kyst. Søforklaring og Søforhør i Svendborg d.  $\frac{31}{7}$  40. Kl. 12<sup>36</sup> passerede I. 1-Kosten paa Avernakø Trille, og Kl. 13<sup>10</sup> passeredes den røde 1-Kost paa Flæskholm Flak i  $\frac{1}{2}$  Sm.s Afstand. Da den røde 1-Kost paa Skaarø Rev Kl. 13<sup>21</sup> ikke var kommet i Sigte, blev Maskinen, der havde gaaet Fuld Kraft Frem, beordret Langsomt Frem; men Kl. 13<sup>24</sup> tog I. Grunden paa Skaarø Flak og blev staaende. Efter Grundstødningen pejledes DrejØ Ø.-lige Mølle i misv. S. og Skaarø Ø.-lige Mølle i misv. SØ.  $\frac{3}{4}$  Ø. D.  $\frac{27}{7}$  Kl. ca. 14<sup>00</sup> kom Skibet flot, efter at en Del af Ladningen var lægtret.  
Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Strømsætning.
- 145.** M/J. **Ingeborg** af Aarhus, 34 Reg. T. Br. Bygget 1898 af Eg. Paa Rejse fra Odense til Aarhus med Mel. Grundstødt d.  $\frac{14}{1}$  40 ved Jyllands Ø.-Kyst. Søforhør i Aarhus d.  $\frac{17}{1}$  40. Kl. ca. 16<sup>10</sup>, da I. under en VNV.-lig Kuling befandt sig ca. 1 Sm. S. af den røde 2-Kost paa Hestbjerg Grund, udløstes pludselig Koblingen paa Motoren, og Skibet løb til Vinden. Roret blev lagt Stb.; men da Sjøkkelen paa Rorkæden brækkede, tog Skibet Grunden paa det S.-lige Rev ved Indløbet til Norsminde. D.  $\frac{15}{1}$  Kl. ca. 2<sup>00</sup> kom I. flot ved fremmed Hjælp.  
Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.
- 146.** M/Jt. **Ingeborg** af Nykøbing F., 34 Reg. T. Br. Bygget 1898 af Eg. Paa Rejse fra Nykøbing F. til Odense med Mel. Grundstødt d.  $\frac{14}{5}$  40 i Smaalandsfarvandet. Søforklaring og Søforhør i Odense d.  $\frac{17}{5}$  40. Kl. 8<sup>10</sup> havde I. den hvide 3-Kost paa Venegrund ca. 2 Sm. tværs om Stb. Det blæste en SSV.-lig Brise. Der styredes NV.  $\frac{1}{2}$  V. Kl. 8<sup>45</sup> tog Skibet Grunden paa Kirkegrundens S.-Spids og blev staaende. Efter Grundstødningen viste det sig, at den hvide 2-Kost paa Kirkegrunden ikke var paa Plads, samt at Strømmen satte NØ.-over med en Fart af 5 Knob. D.  $\frac{15}{5}$  Kl. 11<sup>00</sup> kom I. flot ved fremmed Hjælp.  
Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Strømsætning i Forbindelse med den Omstændighed, at den hvide 2-Kost paa Kirkegrunden ikke var paa Plads.

**147. Ff. Ingeborg** af Thorsminde, 8 Reg. T. Br. Paa Fiskeri.

Havareret ved Eksplosion d.  $\frac{8}{7}$  40 ved Jyllands V.-Kyst; 3 Omkomne.

Søforhør i Holstebro d.  $\frac{14}{8}$  og i Lemvig d.  $\frac{28}{7}$  40.

Kl. ca. 12<sup>30</sup>, da I. for hjemgaaende befandt sig ca. 10 Sm. V. for Thorsminde, observeredes en sort Genstand, der flød i Vandet. Genstanden, der blev antaget for at være en løsrevet Gasbøje, blev fisket op og skilt ad. Kl. ca. 14<sup>00</sup>, da I. befandt sig ud for Indsejlingen til Thorsminde Gab, tog Kutteren Grunden, men kom efter ca. 10 Minutters Forløb atter flot. Ved det forcerede Arbejde med at bringe I. flot var Motoren blevet varm, hvorfor Fartøjet blev opankret. Medens en Mand af Besætningen undersøgte en messingindkapslet Genstand, der var taget ud af den opfiskede Bøje, indtraf en voldsom Eksplosion, hvorved tre Mand af Besætningen dræbtes, og en fjerde blev haardt saaret. Den saarede blev af et tililende Fartøj bragt i Land og paa Hospitalet. Ved Eksplosionen led I. en Del Skade.

Anm. 1. De omkomne er: Kutterfører Peder Christensen samt Fiskerne Anders Kristensen og Karl Valdemar Olesen, alle af Thorsminde.

Anm. 2. Ministeriet maa antage, at den messingindkapslede Genstand formentlig har været Sprænglegemet fra en Sprængbøje.

**148. S/S Inger** af Esbjerg. 1208 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Staal.

a) 1 Mand omkommet ved Ulykkestilfælde d.  $\frac{2}{1}$  40 i Aarhus.

Forhør i Aarhus d.  $\frac{27}{2}$  40 og i København d.  $\frac{13}{8}$  og  $\frac{22}{8}$  40.

Kl. ca. 10<sup>00</sup>, da I. laa fortøjet ved 10-m Kajen, var 2 Mand af Besætningen beskæftiget med ved Hjælp af en Kran paa Kajen at fjerne nogle Lugedæksler fra Nr. 1 Luge. Da Lugedækslerne var løftet op over Lugekarmen, svingede de hen mod Letmatros Einer Valdemar Kragh, der stod foran Lugen mellem denne og Bakken. Den paagældende søgte at springe til Side, men ramte et Luftrør og mistede derved Balancen og styrtede ned i Lastrummet. Den tilskadekomne, der var bevidstløs, blev i en tilkaldt Ambulance kørt til Hospitalet, hvor han kort efter afgik ved Døden som Følge af sine Kvæstelser.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

b) Paa Rejse fra Gefle til Palma de Mallorca med Trælast.

Havareret d.  $\frac{4}{2}$  40. kollideret d.  $\frac{7}{2}$  og  $\frac{20}{2}$  40 i Aalandshavet og Stockholms Skærgaard.

Søforhør i København d.  $\frac{28}{5}$  40.

D.  $\frac{4}{2}$  Kl. ca. 3<sup>30</sup>, da I. i svær Skruis var for S.-gaaende i Øregrundsgrebet under Assistance af Isbryder, begyndte Maskinen at gaa op i Omdrejninger. En Undersøgelse d.  $\frac{5}{2}$  viste, at Skrubladene var stærkt havareret. D.  $\frac{7}{2}$  Kl. 10<sup>26</sup>. da I. sad fast i Isen i Stockholms Skærgaard, løb et svensk Marinefartøj »No. 14«, der fungerede som Isbryder, op agterfra og tørnede I.s Bb.s Laaring, der blev beskadiget foranfor Bb.s Skildpaddehus, som ogsaa blev beskadiget. D.  $\frac{20}{2}$  Kl. 8<sup>25</sup>, da I. sad fast i Isen i Stockholms Skærgaard, tørnede »Isbryteren 2« med sin Bb.s Laaring mod I. udfor Nr. 2 Luge om Stb. En Undersøgelse viste, at Lønningen, Skanseklædningen og 3 Støtter var blevet trykket og bøjet.

Anm. Ministeriet maa antage, at Havariene skyldes Isforholdene.

**149. M/Sk. Ingrid** af Nyborg, 52 Reg. T. Br. Bygget 1898 af Eg.

Paasejlet d.  $\frac{28}{8}$  40 i Bagenkop Havn.

Søforhør i København d.  $\frac{22}{10}$  40.

D.  $\frac{28}{8}$ , medens I. laa fortøjet i Bagenkop Havn med Stb.s Side langs Kajen og lastede Byg, blev Fartøjet paasejlet af tysk Lodskutter »Schlu 2«, der vilde lægge til langs I.s Bb.s Side. Ved Paasejlingen blev et Stykke af I.s Bb.s Lønning knust, en Dæksstøtte brækket og en anden bøjet forover.

Anm. Søforklaring fra »Schlu 2« foreligger ikke.

**150. Ff. Invicta** af Skagen, 31 Reg. T. Br. Bygget 1937 af Eg. Paa Fiskeri i Skagerak.

Forlist efter Eksplosion d.  $\frac{18}{4}$  40 i Skagerak; 2 Omkomne.

Søforklaring og Søforhør i Skagen d.  $\frac{29}{4}$  40. Forlisanmeldelse dat. Skagen d.  $\frac{8}{5}$  40.

Kl. ca. 14<sup>00</sup>, da I. befandt sig ca. 3 Sm. S. af Skagen Rev Fyrskib, indtraf under Indhivning af Trawlet en voldsom Eksplosion, der knuste Agterskibet, hvorefter I. sank i Løbet af ca. 2 Minutter. 2 Mand af Besætningen, som holdt sig oppe ved Hjælp af Vraggoods, blev bjærget af en tililende Kutter.

Anm. 1. De omkomne er: Fiskerne Otto Victor Marquadsen af Skagen og Holger Immanuel Engbjerg Sørensen af Hirtshals.

Anm. 2. Eksplosionen antages at skyldes Krigsaarsager.

**151. S/S Irene Maria** af Esbjerg, 1862 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Staal. Paa Rejse fra Milford Haven til Australien.

Krigsforlist i November-December 1940; 20 Omkomne.

Indberetning fra det kgl. Gesandtskab i Stockholm dat.  $\frac{14}{2}$ ,  $\frac{16}{4}$  og  $\frac{3}{9}$  41. Forlisanmeldelse dat. København d.  $\frac{27}{5}$  41.

Ifølge derom fra det kgl. Gesandtskab i London modtaget Underretning afgik I. M. d.  $\frac{22}{11}$  40 fra Milford Haven bestemt til Australien. Da der ikke senere er hørt fra Skibet, maa det efter foreliggende Oplysninger antages, at I. M. er krigsforlist d.  $\frac{28}{11}$  40.

Besætningen bestod af: Skibsfører Alfred Ewers af Aaderup pr. Næstved, Styrmandene Svend Østergaard af Aalborg og Thomas Schnohr af Marstal. Maskinmestrene Jørgen Sandbjerg af Odense, Edgar Juul af Søborg og Carl Gottschalck af København. Hovmestrene Niels Staehr og Rasmus Sylvester Nielsen, begge af København. Matroserne Anker Frandsen af København, Knud Bohsen af Esbjerg, Holger Jacobsen af Randers og Ely Børge Larsen af Faxe Ladeplads. Letmatroserne Robert Rasmussen af Svendborg og Jørgen Jensen af Esbjerg. Donkeymand Freddy Niebling af København. Fyrbøderne B. O. Jensen af Kolding. Hans Burkal af Haderslev og Anders Ravn af København, samt Lemperne Christian Erlandsen af Frederikshavn og Arnold Nielsen af Hammel.

**152. S/S Isafold** af København, 871 Reg. T. Br. Bygget 1909 af Træ.

Brand om Bord d.  $19/1$  40 i Methil; kondemneret.

Søforklaring i Edinburgh d.  $26/1$  40. Søforhør i København d.  $20/2$  og  $2/3$  40.

Kl. ca.  $14^{30}$ , medens der gennem et Fylderør i Dækket fyldtes Petroleum paa en Tank i Maskinrummet, sprøjtede Petroleum fra Tanken over paa en tændt Primuslampe, der var anbragt et Par Meter fra Tanken, og umiddelbart efter stod hele Maskinrummet i Flamme. Brandvæsen fra Land blev straks tilkaldt, og efter forgæves at have forsøgt paa at begrænse Ilden blev det besluttet at fylde Skibet med Vand. D.  $20/1$  40 Kl. ca.  $3^{00}$  stod Skibet i Grunden med Overbygningen, som stadig brændte. over Vandet. Kl. ca.  $6^{00}$  var Ilden slukket.

Anm. Ministeriet maa antage, at Branden er opstaaet som Følge af, at der er udvist Uagtsomhed med Petroleumstankens Paafyldning.

**153. S/S Ivan Kondrup** af København, 2369 Reg. T. Br. Bygget 1937 af Staal. Paa Rejse fra København til Blyth i Ballast.

Havareret ved Flyverangreb d.  $9/1$  40 i Nordsøen; 1 Mand omkommet.

Indberetninger fra Gesandtskabet i London dat.  $10/1$  40. Søforklaring i Aberdeen d.  $14/1$  40. Søforhør i København d.  $19/2$  40.

Kl.  $16^{20}$ , da I. K. under en S.-lig Kuling sammen med S/S »Finland« af København befandt sig ca. 2 Sm. SØ. for Girdleness, fløj 2 tyske Flyvemaskiner 3 Gange i lav Højde hen over Skibet og nedkastede Bomber. Bomberne faldt tæt ved Skibet, og ved de ved Eksplosionerne fremkaldte Rystelser gik alt Lys i Agterskibet ud. Da det paa Grund af stærk Røgudvikling i Maskinen var umuligt at komme til Manøvrepladsen, forsøgte det at stoppe Maskinen ved Hjælp af Hurtiglukkeren; men Maskinen vedblev at gaa langsomt frem. Begge Redningsbaade blev sat paa Vandet, og 15 Mand af Besætningen gik i Baadene, der imidlertid blev delvis fyldt med Vand, hvorfor Fangelinierne blev kappet. Da Baadene drev agterud, blev Bb.s Redningsbaad ramt af Skruen og kæntrede. Af de i Baaden værende 8 Mand blev 3 taget op af F., 4 af en britisk Baad, medens 1 Mand, Donkeymand Axel V. Rasmussen af København, druknede. Besætningen i Stb.s Redningsbaad blev optaget af et britisk Dampskib. Det lykkedes den i I. K. tilbageværende Del af Besætningen at faa Skibet opankret. D.  $1/1$  blev I. K. slæbt ind til Aberdeen.

**154. S/S Jakob Mærsk** af Aalborg, 2245 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal.

a) Paa Rejse fra Aarhus til Gotenhafen.

Kollideret d.  $16/11$  40 i Østersøen.

Søforhør i Køge d.  $11/12$  40.

Kl.  $16^{30}$ , da J. M. i Taage med Maskinen gaende Halv Kraft Frem og afgivende forskriftsmæssig Taagesignal befandt sig paa  $54^{\circ} 45'$  N. Brd.  $18^{\circ} 58'$  Ø. Lgd., hørtes et Taagesignal foran for tværs om Stb., og umiddelbart efter hørtes Motorstøj. Der blev straks slaaet Stop til Maskinen og derefter Fuld Kraft Bak, indtil Skibet laa stille. Umiddelbart efter saas paa Stb.s Bov en 3<sup>m</sup> Motorskonert, der styrede vinkelret paa J. M.s Kurs. Roret blev lagt haardt Bb., men Skibet lystrede ikke Roret. Motorskonerten, der senere viste sig at være M/Sk. »Aar« af Hamburg, syntes først at dreje Stb. over, derefter Bb. over ned mod J. M. Da Aa. var ud for J. M.s Stævn, syntes Skibet atter at dreje Stb. over, og tørnede herved med Agterenden mod J. M.s Stævn. Ved Kollisionen led J. M. ingen Skade, medens Aa. fik en Del Skade paa sit Skandæk samt en Bule i øverste Plade.

Anm. Søforklaring fra Aa. foreligger ikke.

b) Paa Rejse fra Køge til Frederikssund med Salpeter.

Havareret ved Eksplosion d.  $19/12$  40 i Sundet.

Søforhør i København d.  $21/12$  40.

Kl.  $10^{40}$ , da J. M., der havde Lods om Bord, befandt sig ca. 1000 m N. for Drogden Fyr, indtraf en voldsom Eksplosion udfør Fokkerigningen om Bb. Ved Eksplosionen rovsede Bb.s Anker ud med 90 Fv. Kæde, hvorved Udkigsmanden blev ramt af Kæden og fik Armen brækket. Endvidere blev Skærstokkene i Nr. 1-Luge slaaet op, Kakkellovne i Lukafet væltet, Kaltoppen paa Fokkemasten brækket, Solsejlsribben, Redningsbæltkasser, Kompasser paa Broen og alle Kamre midtskibs samt Kabysen ødelagt, Jollen slaaet ud af Klamperne samt Jerndækket midtskibs og Trædækket paa Bro, Underbro og Baaddæk beskadiget. Kl. ca.  $10^{50}$  begyndte Forlasten at fyldes med Vand, og Skibet fik Stb. Slagside. Stb.s Redningsbaad blev sat paa Vandet, og Besætningen gik i denne og i Lodsbaaden, der endnu laa langs Siden, og blev landsat i Dragør. Kl.  $13^{35}$  sank J. M. med Forskibet. Skibet er senere blevet bjærgt.

Anm. Eksplosionen antages at skyldes Krigsaarsager.

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

a) Paa Rejse fra Aalborg til Menstad i Ballast.

Mistet Ankrene d.  $15/1$  40 i Kattegat.

Søforklaring og Søforhør i Aalborg d.  $25/1$  40.

Kl.  $22^{00}$  blev J. paa Grund af haard ØNØ.-lig Storm med Snetykning opankret for begge Ankre med 65 Favne Kæde paa hvert ca. 3 Sm. N. for Dvale Grunden. Motoren holdtes gaende. Kl.  $22^{45}$  huggede Skibet voldsomt i Søen, og begge Ankerkæder brækkede.

Anm. Aarsagen til Havariet fremgaar af det ovenfor anførte.

b) Paa Rejse fra Stege til Oslo med Sukker.

Grundstødt d.  $17/7$  40 i Smaalandsfarvandet.

Strandingsindberetning dat.  $18/7$  40. Søforklaring og Søforhør i Stege d.  $13/8$  40.

Kl.  $17^{15}$ , umiddelbart efter at J. med langsom Fart havde passeret Halmprikken paa Nordkanten af Skippergrunden i en Afstand af ca.  $1/2$  Skibslængde, tog Skibet Grunden og blev staaende. D.  $20/7$  kom J. flot ved fremmed Hjælp, efter at en Del af Ladningen var lægtret.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes, at Skibet, der havde et Dybgaende paa 3,9 m, passerede for tæt om Halmprikken Skippergrund N.



**156.** M/Jt. **Jane** af Hasle, 74 Reg. T. Br. Bygget 1884 af Eg. Paa Rejse fra Rønne til Odense med Stykgods.

Skruen havareret, grundstødt d.  $\frac{9}{5}$  40 ved Fyns N.-Kyst.

Strandingsindberetning dat.  $\frac{10}{5}$  40. Søforklaring og Søforhør i Odense d.  $\frac{17}{5}$  40.

Kl. ca. 2<sup>00</sup>, da J. befandt sig i Nærheden af Romsø, tog Motoren pludselig Rovs, hvorfor Koblingen blev slaaet fra. En Undersøgelse viste, at begge Skruebladene var slaaet af. J. blev senere taget paa Slæb af en Motorjagt. Kl. ca. 13<sup>00</sup> rundedes Fyns Hoved tæt under Land. En rød Kost, som blev antaget for at være ved Gabet, men som senere viste sig at være den røde Kost ved Korshavn, kom i Sigte, og kort efter tog J. Grunden og blev staaende. D.  $\frac{10}{5}$  Kl. ca. 15<sup>30</sup> kom J. flot ved fremmed Hjælp, efter at en Del af Ladningen var lægtret.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

**157.** M/S **Java** af København, 8681 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal. Paa Rejse fra Antwerpen til København med Stykgods.

Grundstødt d.  $\frac{5}{3}$  40 ved Sveriges V.-Kyst.

Svensk Strandingsindberetning dat.  $\frac{28}{3}$  40. Søforhør i København d.  $\frac{28}{3}$  40.

Kl. ca. 4<sup>25</sup>, medens J. under en stormende NNV.-lig Kuling med Snetykning var i Drift S.-over med Isen i Nærheden af Viken Fyr, mærkedes flere Rystelser i Skibet, og der saas Olie paa Vandet. Det forsøgte forgæves at bakke Skibet gennem Isen. Ved Pejling af Ballasttankene viste det sig, at 5- og 6-Tankene samt Bb.s 7-Tank, Bb.s Kofferdam og Agterpeaken var fulde af Vand. Da det blev lyst, viste det sig, at J. havde taget Grunden paa Grollegrunden ca.  $\frac{1}{2}$  Skibslængde Ø. for Vintersømærket. D.  $\frac{21}{3}$  Kl. ca. 19<sup>00</sup> kom J. flot ved Hjælp af 3 Bjergningsdampere, efter at en Del af Ladningen var lægtret.

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

**158.** S/S **Jenny** af Esbjerg, 843 Reg. T. Br. Bygget 1917 af Staal. Paa Rejse fra Liverpool til Odense med Kul.

Grundstødt d.  $\frac{27}{3}$  40 ved Sejrø.

Strandingsindberetning dat.  $\frac{28}{3}$  40. Søforklaring og Søforhør i Odense d.  $\frac{2}{4}$  40.

Kl. 4<sup>10</sup> lettede J. fra Ankerpladsen S. for Overby. Vejret var usigtbart, og Farvandet var isfyldt. Der styredes med mindsket Fart retv. N.80° V. Kl. 6<sup>30</sup> loddedes 26 m, og Kursen forandredes til retv. S.21° V. Kl. 6<sup>45</sup> loddedes 20 m, og Sletterhage radiopejledes i retv. 293°. Kl. 7<sup>25</sup> loddedes 9 m, og Sletterhage radiopejledes i retv. 300°. Kl. 7<sup>30</sup> tog J. Grunden ca.  $\frac{1}{2}$  Sm. V.t.S. for Sejrø Fyr og blev staaende. D.  $\frac{28}{3}$  Kl. 15<sup>40</sup> kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjergningsdamper.

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

**159.** S/S **Johanne** af Esbjerg, 2257 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Staal. Paa Rejse fra Alexandria til København.

Tørnet et Skær d.  $\frac{1}{4}$  40 ved Norges V.-Kyst; søgt Nødhavn.

Søforhør i København d.  $\frac{9}{4}$  40.

D.  $\frac{31}{3}$  Kl. 22<sup>45</sup> havdes Utvär Fyr tværs i en Afstand af 6 Sm., Log 36, og Kursen ændredes fra retv. S.19° V. til retv. S.20° Ø. Der blæste en frisk V.-lig Kuling. Kl. 23<sup>22</sup> havdes Utvär Fyr atter tværs, Log 51, og Kursen ændredes til retv. S.31° Ø. D.  $\frac{1}{4}$  Kl. 1<sup>05</sup> blev Loggen halet ind, og Kursen ændredes til retv. Ø. Kl. 1<sup>15</sup> havdes Holmengraa Fyr tværs i 1,5 Sm.s Afstand, og Kursen ændredes til retv. S.26° Ø. Kl. 1<sup>38</sup> saas noget hvidt i Vandet forude. Da det viste sig at være et Skær, over hvilket Søen brød, blev Roret lagt haardt Bb. og Maskinen kastet Fuld Kraft Bak; men kort efter huggede Skibet 2 Gange i Grunden, men kom straks flot. Da der kort efter pejledes 6 Fod Vand i Forpeak, blev der Kl. 2<sup>20</sup> antaget Lods, og Rejsen fortsattes til Bergen.

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

**160.** M/Sk. **Johanne** af Allinge, 73 Reg. T. Br. Bygget 1903 af Eg. Paa Rejse fra Vang til Sønderborg med Kantsten.

Strandet og forlist d.  $\frac{10}{12}$  40 i Grønsund.

Strandingsindberetning dat.  $\frac{11}{12}$  40. Søforhør i København d.  $\frac{14}{12}$  40. Forlisanmeldelse dat. Rønne d.  $\frac{17}{12}$  40.

D.  $\frac{9}{12}$  Kl. 17<sup>05</sup> afgik J. fra Vang. Der styredes misv. V.t.S. I Løbet af Natten blæste det op fra SØ. D.  $\frac{10}{12}$  Kl. ca. 6<sup>1/2</sup> skulde Skibet efter Bestikket have Møns Fyr tværs. Kl. ca. 6<sup>46</sup> tog J. Grunden paa Ny Tolck ca. 200 m NØ. for den røde 2-Kost og blev staaende. Ved Grundstødningen mistede Skibet Roret og blev læk. Besætningen forsøgte at sætte Baaden i Vandet; men denne blev straks slaaet i Stykker. Kl. ca. 13 blev Besætningen reddet af Redningsbaaden fra Klintholm Havn. Skibet blev senere Vrag.

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

**161.** Motorjolle **Johanne** af Kerteminde, 2 Reg. T. Br. Bygget 1916 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Fiskeri i Storebælt til Kerteminde med Fisk.

Sunket under Bugsering d.  $\frac{16}{12}$  40 i Store Bælt. 1 Mand omkommet.

Søforhør og Søforklaring i Kerteminde d.  $\frac{21}{12}$  40.

Kl. ca. 18<sup>35</sup>, da J. der var under Bugsering under en SSV.-lig Kuling, befandt sig i Kerteminde Bugten ud for Vesterenden af Hverringeskoven, tog Fartøjet nogle Søer ind, hvorved Agterenden kom til at ligge saa dybt, at Vandet løb ind over Runddækket. Der blev straks raabt over til det bugserende Far-

tøj, at J. var ved at synke. Det bugserende Fartøj stoppede straks, og det lykkedes de 2 Mand, der var om Bord i J., at svømme over til Agterenden. Da det viste sig umuligt at hale dem om Bord, blev der kastet en Løkke ned til dem, for at de kunde stikke en Arm ind i denne og holde sig oven Vande, indtil en Talje var gjort klar. Den ene af de i Vandet værende Personer — Fiskehandler Laurits Niels Peter Martinussen af Kerteminde — mistede imidlertid Bevidstheden, gled ud af Løkken, forsvandt under Vandet og kom ikke mere til Syne.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

**162.** M/Jt. **Johannes** af Svinemünde, 59 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Svinemünde til Nexø i Ballast.

Grundstødt d.  $\frac{1}{12}$  40 ved Bornholms Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat.  $\frac{10}{12}$  40.

Kl. 17<sup>30</sup> grundstødte J. paa Salthammer Rev. Kl. ca. 19<sup>45</sup> kom Skibet flot ved egen Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være, at Føreren paa Grund af Mørklægningen forvekslede Snogebækhusse med Nexø.

**163.** S/S **Jolantha** af København, 714 Reg. T. Br. Bygget 1884 af Jern. Paa Rejse fra Stettin til København med Stykgods.

Grundstødt d.  $\frac{28}{4}$  40 i Sundet.

Svensk Strandingsindberetning dat.  $\frac{6}{5}$  40. Søforhør i København d.  $\frac{6}{5}$  40.

Kl. 11<sup>00</sup> pejledes Drodden i retv. N. 12° Ø, Afst. ca. 1,5 Sm. Da der saas flere sunkne Dampere ved Drodden, ændredes Kursen til SØ. for at lade Skibet gaa op mellem Lillegrund og Bredegrund, men Kl. 11<sup>30</sup> tog J. Grunden paa Vestsiden af Bredegrunden. Maskinen blev straks kastet Fuld Kraft Bak og Roret lagt haardt Stb., hvorefter Skibet kom flot; men umiddelbart efter tog Skibet Grunden paany og blev staaende. En Undersøgelse viste, at Forskibet var vandfyldt, samt at Vandet gennem Bunkerne trak ind paa Fyrpladsen. D.  $\frac{3}{5}$  Kl. 7<sup>20</sup> kom J. flot ved fremmed Hjælp, efter at en Del af Lasten var lægret.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes, at Farvandsafmærkningen langs den svenske Kyst ikke var paa Plads.

**164.** M/S **Josef Bergendorff** af Karlstad, 724 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal. Paa Rejse fra Rotterdam til Gøteborg med Koks.

Sat paa Land d.  $\frac{28}{3}$  40 ved Jyllands Vestkyst.

Strandingsindberetning dat.  $\frac{28}{3}$  40.

Kl. 4<sup>00</sup> blev J. B., der var læk, under en haard NNV.-lig Kuling med Snetykning sat paa Land udfor Asdal Strand ved Emmersbæk. Kl. 14<sup>00</sup> blev Besætningen bjærget af Hirtshals Redningsbaad. D.  $\frac{31}{3}$  kom J. B. flot ved Hjælp af en Bjergningsdamper.

**165.** S/S **Juliane** af Nordby, 1293 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal. Paa Rejse fra Methil til København.

Kollideret d.  $\frac{8}{2}$  40 i Skagerak og d.  $\frac{9}{2}$  40 i Kattegat.

Søforhør i København d.  $\frac{6}{3}$  40.

Kl. 20<sup>05</sup>, da J. efterfulgt af S/S »Ester« af København under Assistance af Stats-Isbryderen »Isbjørn« var for Ø.-gaaende i Skagerak, hørtes Signal fra Isbryderen om at mindske Farten. Fra J., hvis Dampfløjte var sprængt af Frost, blev Signalet gentaget med Taagehornet, og Farten blev mindsket. Kl. 20<sup>08</sup> gav Isbryderen Signal om at stoppe. Dette Signal blev 2 Gange gentaget af J., der straks havde stoppet Maskinen. Da der 3—4 Minutter senere syntes Fare for, at E. vilde løbe op i J., blev Maskinen beordret Fuld Kraft Frem; men umiddelbart efter tørnede E. med Stævnen mod J.s Agterende, der blev beskadiget. D.  $\frac{9}{2}$  Kl. 9<sup>35</sup>, da J. i svær Is blev bugseret af Isbryderen, hørtes fra denne 1 lang og 1 kort Tone, derefter 2 lange Toner og endelig 3 korte Toner med Dampfløjten. J., der havde Ordre til ikke at bruge sin Maskine, løb umiddelbart efter op i Agterenden af Isbryderen, der led en Del ovenbords Skade. Om Bord i J. blev Bb.s Ankerklyds brækket og Pladerne omkring dette trykket ind.

Anm. Ministeriet maa antage, at Kollisionerne skyldes Isforholdene.

**166.** S/S **Jørgen** af København, 891 Reg. T. Br. Bygget 1912 af Staal.

a) Paa Rejse fra København til Goole i Ballast.

Paasejlet d.  $\frac{26}{1}$  40 paa Humberfloden.

Søforhør i København d.  $\frac{16}{3}$  40.

Kl. 11<sup>45</sup>, da J. laa til Ankers udfor Hull, gik M/S »Ellen M.« af London, der laa til Ankers i Nærheden, i Drift og tørnede imod J.s Stb. Bov, hvorefter E. M. gled langs Siden af J. og tørnede haardt imod J.s Agterskib. Ved Paasejlingen fik J. Lønningen og 3 Støtter bøjet og Gelænderet paa Halvdækket brækket, samt Skruen beskadiget af E. M.s Ankerkæde.

Anm. Søforklaring fra E. M. foreligger ikke.

b) Paa Rejse fra Goole til København.

Grundstødt d.  $\frac{21}{2}$  40 ved Sveriges V.-Kyst.

Søforhør i København d.  $\frac{16}{3}$  40.

Kl. 4<sup>30</sup>, da J. var i Drift med Isen udfor Skaftø, tog Skibet Grunden paa et Skær og blev staaende. Kl. 5<sup>00</sup> gled J., der havde faaet en mindre Lækage i Nr. 1 Tank, af Grunden.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Isforholdene.

c) Paa Rejse fra Goole til København.

Kollideret d.  $\frac{5}{3}$  40 i Kattegat.

Søforhør i København d.  $\frac{16}{3}$  40.

Kl. ca. 3<sup>45</sup>, da J. under Bugsering af Stats-Isbryderen »Storebjørn«, i svær Is befandt sig i Farvandet tæt N. for Höghalla-Udde, gav S. Signal om at mindske Fart. J.s Maskine, der gik Halv Kraft Bak, blev

straks kastet Fuld Kraft Bak. Fra S. hørtes nu 3 korte Toner med Dampfløjten. Roret blev lagt haardt Stb., men umiddelbart efter tørnede J. haardt imod S.s Agterskib. Ved Kollisionen fik J. Stævnen og Stb. Ankerklys beskadiget.

Anm. Søforklaring fra S. foreligger ikke.

d) Paa Rejse fra Korsør til Menstad i Ballast.

Forlist efter Eksplosion d.  $29/5$  40 i Kattegat; 1 Mand omkommet.

Søforklaring i Grenaa d.  $31/5$  40. Forlisanmeldelse dat. København d.  $2/9$  40.

Kl. ca. 20<sup>10</sup>, da J. befandt sig ca. 4 Sm. N. for Fornæs, indtraf en voldsom Eksplosion under Agterskibet, hvorved nogle Dampprør i Maskinrummet sprængtes. Skibet begyndte straks at synke, hvorfor den forreste Redningsflaade og Stb. Redningsbaad blev sat paa Vandet; men Redningsbaaden var saa stærkt havareret, at den straks fyldtes med Vand. Fyrbøder Svend Andersen, der havde haft Vagt paa Fyrpladsen, savnedes, og det viste sig umuligt at trænge ned paa Fyrpladsen paa Grund af Damp. Da Agterskibet var under Vand, gik Resten af Besætningen fra Borde, og 4—5 Minutter efter Eksplosionen sank J. Besætningen blev kort efter optaget af et andet Skib og indbragt til Grenaa Havn.

Anm. Eksplosionen antages at skyldes Krigsaarsager.

**167.** S/S **Kai** af København, 1746 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal. Paa Rejse fra København til Svendborg i Ballast.

Havareret ved Eksplosion og drevet paa Land d.  $11/7$  40 ved Langelands Ø.-Kyst. 1 Mand omkommet.

Søforklaring og Søforhør i Svendborg d.  $18/7$  40.

Kl. 15<sup>20</sup> passerede K. Tranekjær Fyr. Kl. 15<sup>26</sup> skete en voldsom Eksplosion midtskibs. Skibet krængede haardt Stb. over, og Maskinen stoppede straks, da Hoveddampprøret var sprængt, og Vandet trængte ind i Maskinrummet. Besætningen med Undtagelse af 2. Maskinmester Rasmus Peder Gaagerup Østerby, der i Eksplosionsøjeblikket befandt sig i Maskinrummet, og som ikke kunde findes, gik i Stb. Redningsbaad og blev senere optaget af en tysk Ministryger. Senere gik tre Mand af Besætningen atter om Bord i K. og søgte forgæves efter den savnede Maskinmester. K. blev af Strøm og Vind sat NV. over og drev Kl. ca. 18<sup>00</sup> paa Land ved Snøde Rev paa Langelands Ø.-Kyst. Skibet er senere kommet flot ved Hjælp af en Bjergningsdamper. Liget af 2. Maskinmesteren blev senere fundet i Maskinrummet.

Anm. Eksplosionen antages at skyldes Krigsaarsager.

**168.** M/Jt. **Kalifen** af Masnedssund, 44 Reg. T. Br. Bygget 1882 af Eg. Paa Rejse fra Flensborg til København med Kul.

Grundstødt d.  $29/11$  40 ved Langelands V.-Kyst.

Strandingsindberetning dat.  $30/11$  40. Søforhør i Nakskov d.  $14/1$  41.

Kl. ca. 14<sup>00</sup>, da K. vilde gaa mellem Smørstakken Lystønde og den røde 1-Kost. tog Skibet Grunden paa Smørstakken og blev staaende. Kl. 17<sup>00</sup> kom K. flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Lavvande.

**169.** M/S **Kalundborg** af Kalundborg, 1359 Reg. T. Br. Bygget 1931 af Staal. Paa Rejse fra København til Kalundborg i Ballast.

Kollideret d.  $20/10$  40 i Københavns Havn.

Søforklaring i Kalundborg d.  $28/10$  40 og Søforhør i København d.  $2/11$  40.

Kl. 7<sup>39</sup> afgik K. fra Færgelejet i Frihavnen. Kort efter kom M/S »Svalen« af Haderslev i Sigte om Stb. styrende mod Kroneløbet. Om Bord paa K. blev Maskinen, der gik Fuld Kraft Frem, beordret Langsomt Frem. Da Skibene havde passeret Bølgebryderen, blev der fra K., der var ca. 150 m agten for S., givet 2 korte Toner med Luftfløjten samtidigt med, at Roret blev lagt Bb. Kort efter syntes S. at dreje Bb. over. Da en Kollision syntes uundgaaelig, blev Maskinen beordret Fuld Kraft Bak, hvilket tilkendegaves ved 3 korte Toner med Luftfløjten; men umiddelbart efter tørnede S. med Bb.s Side mod K.s Stb.s Bov. Ved Kollisionen tog K. ingen nævneværdig Skade.

Af den af S.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at dette Skib Kl. 7<sup>30</sup> afgik fra Nyhavn. Da S. var i Nærheden af Trekroner-Bølgebryder, saas K. for udgaaende komme fra Frihavnen. Umiddelbart efter at S. havde passeret Bølgebryderen, hørtes der fra K., som befandt sig ca. 200 m agterude om Bb., 4 korte Toner. Da der syntes Fare for en Kollision, blev Roret lagt Stb.; men umiddelbart efter tørnede K. med Stævnen mod S.s Bb.s Laaring. Ved Kollisionen fik S. en Del af Skanseklædningen og Gelænderet paa Broen trykket ind, flere Lønningsstøtter bøjet og Bb.s Lanterne og Redningsbaadens Klamper beskadiget.

Anm. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes, at der fra K. ikke blev udvist tilstrækkelig Forsigtighed ved Passagen af S.

**170.** M/S **Kamerad** af Hamburg, 109 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Kiel til København med Kul.

Grundstødt d.  $7/4$  40 i Smaalandsfarvandet.

Strandingsberetning dat.  $8/4$  40.

Kl. ca. 12<sup>00</sup> grundstødte K. i Langø Vrid. D.  $8/4$  kom Skibet flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være, at Farvandsafmærkningen var i Uorden.

**171.** Ff. **Kamma** af Thyborøn, 19 Reg. T. Br.

Brand om Bord d.  $8/1$  40 i Thyborøn Havn.

Søforhør i Lemvig d.  $16/2$  og  $22/2$  40 og i Esbjerg d.  $13/3$  40.

Kl. ca. 18<sup>30</sup> gik Vagtsmanden i Land efter at have fyret paa Kakkelovnen i Lukafet Kl. ca. 21<sup>00</sup> opdagede en Forbipasserende, at der steg Røg op fra K.s Lukaf. Havnevæsenet blev alarmeret, og Ilden, der havde taet fat i Lukafets Træværk, blev holdt under Kontrol med en Skumslukker, indtil en i Havnen liggende Kutter var fyret op, hvorefter Ilden blev slukket ved Hjælp af dette Fartøjs Spulepumpe.

Anm. Ministeriet maa antage, at Ilden er opstaaet ved Overhedning af Lukafets Kakkelovn.

**172.** 3<sup>m</sup> M/Sk. **Karen** af Sejerø, 331 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Eg, Bøg og Fyr. Paa Rejse fra Middelsbrough til København med Salt.

Forlist efter Eksplosion d.  $\frac{5}{2}$  40 ved Skotlands Ø.-Kyst. 2 Omkomne.

Søforklaring i Leith d.  $\frac{8}{2}$  40. Søforhør i Svendborg d.  $\frac{23}{2}$  40. Forlisanmeldelse dat. Svendborg d.  $\frac{20}{6}$  40.

Kl. ca. 8<sup>30</sup>, medens K. laa opankret i Largo Bay, skulde Motoren startes. Da det viste sig umuligt at faa Tryk paa Starttanken ved Hjælp af Haandpumpen, sendtes en Baad i Land efter en Flaske komprimeret Luft. Kl. ca. 17<sup>45</sup> kom Baaden tilbage med en Luftflaske, og Starttanken fyldtes til et Tryk af 17 $\frac{1}{2}$  kg/cm<sup>2</sup> og Beholderen til Blæselampen til et Tryk af 23 kg/cm<sup>2</sup>. Kl. 19<sup>45</sup> tændtes Blæselampen, og Kl. ca. 20<sup>00</sup> skete der en voldsom Eksplosion i Motorrummet. I Løbet af et Øjeblik var hele Ruffet ompændt af Flammer saaledes, at det var umuligt at komme 2 Mand, der befandt sig i Motorrummet, til Hjælp. Da det befrygtedes, at Olietanken skulde eksplodere, gik Resten af Besætningen — 7 Mand — i Jollen og blev senere optaget af et engelsk Kontrolskib og landsat i Methil. D.  $\frac{6}{2}$  sank K.

Anm. 1. De omkomne er Motorpasser Karl Hansen af Marstal og Smører Svend Aage Hansen af Mosede Strand pr. Greve.

Anm. 2. Efter hidtil foreliggende Oplysninger maa Ministeriet antage, at Eksplosionen er sket i Motoren som Følge af den Omstændighed, at Motorens Luftkedler ved en Fejltagelse er paafyldt llt.

**173.** M/Tjk. **Karen** af Marstal, 93 Reg. T. Br. Bygget 1902 af Staal. Paa Rejse fra Travemünde til Næstved med Glassand.

Forlist ved Eksplosion d.  $\frac{7}{5}$  40 i Østersøen.

Søforklaring i Ærøskøbing d.  $\frac{14}{5}$  40. Forlisanmeldelse dat.  $\frac{11}{6}$  40.

Kl. ca. 2<sup>15</sup>, da K., der var under Bugsering, befandt sig midtvejs mellem Fehmer og Langeland, indtraf en Eksplosion under Agterskibet, der blev slaet læk. En Undersøgelse viste, at Vandet trængte ind i Motorrummet og under Kahytten. Som Følge heraf kom Skibet til at ligge saa meget agterover, at Pumpen midtskibs ikke kunde benyttes, hvorfor Besætningen gik igang med at lempe Sand over Bord fra Agterkant af Storlugen. Da Vandet imidlertid gennem Kollisionskoddet blev trykket ind i Lasten, lænsedes med Pumpen midtskibs; men skønt Pumpen holdtes gaaende, steg Vandet stadig i K., og da der syntes Fare for, at Skibet skulde synke, gik Besætningen Kl. 10<sup>00</sup> om Bord i det bugserende Skib. Kort efter sank K. ca. 8 Sm. SSØ. af Kjelds Nor Fyr paa ca. 20 m Vand.

Anm. Eksplosionen antages at skyldes Krigsaarsager.

**174.** Ff. **Karen Magrethe** af Sæby, 20 Reg. T. Br. Bygget 1927. Paa Rejse fra Fiskeplads i Kattegat til Frederikshavn.

Strandet og forlist d.  $\frac{16}{1}$  40 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat.  $\frac{16}{1}$  40. Søforklaring og Søforhør i Sæby d.  $\frac{20}{2}$  40.

Kl. ca. 0<sup>00</sup> blev K. M., hvis Motor var stoppet, under en haard NØ.-lig Storm med Sneykning, opankret ud for Hals Barre. Kl. ca. 1<sup>00</sup> brækkede Ankerkæden, og ca. 10 Minutter senere tog Fartøjet Grunden og blev staaende. Da det paa Grund af Overisning ikke var muligt at arbejde paa Dækket, forlod Besætningen — 3 Mand — ved Daggry Skibet, der blev Vrag.

Anm. Aarsagen til Strandingen fremgaar af det ovenfor anførte.

**175.** 3<sup>m</sup> M/Sk. **Karis** af Rønne, 97 Reg. T. Br. Bygget 1938 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Danzig med Kul.

Sunket d.  $\frac{21}{11}$  40 i Østersøen.

Søforhør i København d.  $\frac{22}{11}$  40.

Kl. 3<sup>30</sup>, da K. under en stiv VSV.-lig Kuling befandt sig i Farvandet Ø. for Møn, forskubbede Dækslasten, der bestod af 3 Ts. Kul anbragt paa Forlugen, sig ned i Stb. Side. Det forsøgtes at kaste Dækslasten over Bord, men da Skibet stadig bordfyldte, lykkedes dette kun delvis. Kl. ca. 6<sup>00</sup> opdagedes Vand i Motorrummet. Pumpen blev straks sat i Gang; men da Vandet ikke vilde løbe til Pumpen, steg Vandet stadig, og Kl. 7 $\frac{1}{2}$  stod det saa højt, at Motoren gik i Staa, hvorefter der tændtes Nødblus. Kort efter blev K. taget paa Slæb af et andet Skib; men Kl. 10<sup>35</sup> sank K. pludselig paa 55°09' N. Brd., 12°45' Ø. Lgd. i 30 m Vand. Besætningen — 4 Mand — sprang over Bord og blev reddet af det bugserende Skib.

Anm. 1. Ministeriet maa antage, at Forliset skyldes, at Tilløbet til Pumpens Sugeledning ikke var i Orden, samt muligvis den Omstændighed at Dækslasten ikke paa behørig Maade var sikret mod Forskydning.

Anm. 2. K.s Fører er under  $\frac{29}{10}$  41 ved Rønne Købstads m. v. Ret idømt en Statskassen tilfaldende Bøde af 100 Kr. for Overtrædelse af Søløvens § 292 Stk. 2, jfr. 26.

**176.** M/Jt. **Karl** af Odense, 13 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Kalundborg til Grenaa med Superfosfat.

Grundstødt d.  $\frac{15}{4}$  40 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat.  $\frac{16}{4}$  40. Søforhør i Rønne d.  $\frac{21}{8}$  40.

D.  $\frac{14}{4}$  Kl. 20<sup>00</sup> blev K. under en SV.-lig Brise ankeret op SØ. for Katholm Skovridergaard, ca. 300—400 m fra Land. I Løbet af Natten friskede Vinden til haard ØSØ.-lig Kuling, og d.  $\frac{15}{4}$  Kl. 3<sup>00</sup> brækkede Ankerkæden, og Fartøjet drev paa Land og tog Grunden ud for Katholm Skovridergaard. Kl. 5<sup>30</sup> forlod Besætningen — 2 Mand — K., der var blevet læk og fyldt med Vand. K. er senere blevet bjærget, efter at Ladningen var kastet over Bord.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

**177.** S/S **Karla** af Esbjerg, 941 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal. Paa Rejse fra Nordenham til Vejle med Koks.

Grundstødt d.  $\frac{9}{12}$  40 paa Elben.

Søforklaring og Søforhør i Vejle d.  $14/12$  40.

Kl. 13<sup>40</sup> passerede K., der havde Lods om Bord, en Bøje, som laa paa Pladsen for Elbe I F.S. Herfra styredes misv. Ø.t.S. Kort efter blev Vejret usigtbart, og Farten mindskedes. Kl. 14<sup>22</sup> loddedes 14 m Vand. Kl. 14<sup>42</sup> blev Maskinen stoppet. Kl. 14<sup>47</sup> tog K. Grunden paa Grosser Vogel Sand og blev staaende. Kl. 18<sup>17</sup> kom Skibet flot ved egen Hjælp.

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

**178.** M/Gl. **Kate** af Sønderborg, 69 Reg. T. Br. Bygget 1925 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra København til Marstal med Stykgods.

Grundstødt d.  $28/6$  40 ved Sjællands Ø.-Kyst.

Søforklaring i Sønderborg d.  $2/7$  40.

Strandingsindberetning dat.  $29/6$  40.

Kl. 20<sup>00</sup> passerede K. Anduvningsbøjen ved Sorte Rende. Herfra styredes efter Stevns. Kl. 22<sup>30</sup>, da K. efter Bestikket skulde være passeret Stevns, der paa Grund af Dis ikke kunde ses, ændredes Kursen efter Anduvningsbøjen ved Bøgestrømmen. Der loddedes uden at Loddet naaede Bund. Ca. 10 Minutter efter tog K. Grunden  $1/2$  Sm. N. for Stevns Fyr og blev staaende. D.  $29/6$  Kl. 14<sup>00</sup> kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

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

**179.** S/S **Katholm** af Aalborg, 1510 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal. Paa Rejse fra Randers til Gefle i Ballast.

Grundstødt d.  $31/8$  40 ved Sveriges Ø.-Kyst.

Søforklaring i Stockholm d.  $11/9$  40 og i Frederikshavn d.  $25/9$  40.

Kl. 22<sup>41</sup>, da Svartklubben Fyr pejledes i retv. S.89°V. i en gisset Afstand af  $1/2$  Sm., blev Maskinen stoppet for at afvente Lods. Det blæste en SV.-lig Brise med Regn. Ca. 10 Minutter senere blev der fra en Baad, der syntes at styre mod K., men som ikke førte Lodsartøjslanterner, ved Hjælp af en Morse-lampe givet Ordre til at bakke. Maskinen blev straks beordret Fuld Kraft Bak; men umiddelbart efter tog K. Grunden ud for Nr. 2 Luge om Stb. og blev staaende. Efter Grundstødningen viste der sig at være haard N.-gaaende Strøm i Farvandet. D.  $1/9$  Kl. ca. 1<sup>30</sup>, efter forgæves at have forsøgt at bringe K. flot ved egen Hjælp, tilkaldtes Assistance. Kl. 3<sup>00</sup> begyndte Tunnelbrønden at lække, og da Vandet stadig steg, skønt Pumpen holdtes gaaende, blev Kl. 3<sup>30</sup> den vandtætte Dør mellem Tunnellen og Maskinrummet lukket. Kl. 4<sup>00</sup> begyndte Vandet at strømme ind i Forskibet gennem Tanktoppen i Nr. 2 Last. Skibet krængede nu Bb. over, saaledes at Bb.s Side huggede mod Skærene, hvorved Tanktoppen i Nr. 3 Last om Bb. trykkes op, og der fremkom en mindre Læk. Kl. 10<sup>00</sup> kom en Bjærgningsdamper til Stede, og Kl. 20<sup>00</sup> var K. bragt flot.

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

**180.** Ff. **Kattegat** af Agtrupvig, 6 Reg. T. Br. Bygget 1923 af Træ. Paa Fiskeri.

Kollideret d.  $23/9$  40 i Lillebælt.

Søforklaring og Søforhør i Fredericia d.  $29/11$  40.

Kl. ca. 9<sup>30</sup>, da K. fra Lødverodde styrede mod Kosten paa Flessingen, saas pludselig forude om Stb. M/S »Gesa« af Glückstadt i en Afstand af 3—4 Favne. Da en Kollision syntes uundgaaelig, blev Roret lagt Bb., men umiddelbart efter tørnede K. med Stb.s Bov mod G.s Bb.s Side midtskibs. Ved Kollisionen fik K. Lønningen lettere beskadiget.

Anm. Søforklaring fra G. foreligger ikke.

**181.** S/S **Kirsten** af København, 1196 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Staal. Paa Rejse fra Hamburg via Kielerkanalen til Horsens med Cinders.

Forlist efter Eksplosion d.  $9/8$  40 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Søforhør i Horsens d.  $12/8$  40.

Kl. 20<sup>30</sup> passerede K. Kasserodde. Kl. 20<sup>55</sup> indtraf en voldsom Eksplosion, og K. fik straks stærk Stb. Slagside. Da det viste sig, at Stb.s Redningsbaad med Davider var gaaet over Bord, blev K. opankret for Bb. Anker, hvorefter Besætningen gik i de to resterende Baade. D.  $10/8$  Kl. 7<sup>00</sup> kom en Slæbebaad til Stede, og en Wire førtes om Bord i K., der havde ca. 25° Bb.s Slagside. K. bugseredes mod grundt Vand; men efter ca. 10 Minutters Slæbning krængede K. pludselig Bb. over og sank Kl. 7<sup>30</sup> ca. 1,5 Sm. misv. SV. for Bjørnsknude Rev 2-Kost.

Anm. Eksplosionen antages at skyldes Krigsaarsager.

**182.** S/S **Kjøbenhavn** af Aalborg, 1944 Reg. T. Br. Bygget 1918 af Staal. Paa Rejse fra København til Aalborg med Passagerer og Stykgods.

Havareret ved Eksplosion d.  $11/10$  40 i Sundet.

Søforhør i København d.  $14/10$  40.

Kl. 10<sup>45</sup>, da K. befandt sig ca. 2,5 Sm. Ø.t. S. af Gilleleje Flak F.S, indtraf en voldsom Eksplosion ca.  $1/2$  Skibslængde agten for Skibet, hvorved Lysmaskinen beskadigedes og Lejerne i Tunnellen sprængtes. Maskinen blev straks stoppet og Baadene turet af; men da det viste sig, at Skibet var tæt, sejledes for langsom Fart mod Helsingør, hvorfra K. assisteredes til København af 2 Bugserbaade.

Anm. Eksplosionen antages at skyldes Krigsaarsager.

**183.** Ff. **Kristine** af Harboøre, 29 Reg. T. Br. Bygget 1928 af Eg og Bøg. Paa Fiskeri.

Forlist efter Angreb fra Flyvemaskine d.  $8/7$  40 i Nordsøen.

Søforklaring i Lemvig d.  $18/7$  40. Forlisanmeldelse dat. Thyborøn d.  $2/8$  40.

Kl. ca. 7<sup>00</sup>, da K. befandt sig paa en Fiskeplads ca. 65 Sm. V.t.N.<sup>1/4</sup>N. af Thyborøn, nedkastede en Flyvemaskine af ukendt Nationalitet 3 Bomber mod K. Bomberne faldt i Vandet og eksploderede i Nærheden af K. Efter at have nedkastet Bomberne gik Flyvemaskinen atter over Skibet, der blev beskudt med Maskingeværer. K.s Motor gik i Løbet af ca. 2 Minutter i Staa paa Grund af Vand, der trængte ind i Maskinrummet, og da det viste sig umuligt at holde Fartøjet flydende, gik Besætningen — 4 Mand — i Jollen og blev efter tolv Timers Forløb optaget af en anden Fiskekutter.

**184.** Ff. **Käthe** af Esbjerg, 37 Reg. T. Br. Bygget 1939 af Eg, Bøg og Fyr.

Grundstødt d. <sup>7</sup>/<sub>2</sub> 40 ved Helgoland.

Søforhør i Esbjerg d. <sup>13</sup>/<sub>3</sub> 40.

Kl. ca. 17<sup>00</sup>, da K. med tysk Prisemandskab om Bord var ved at gaa til Ankers, tog Fartøjet Grunden med Forskibet. Kort efter kom K. flot ved egen Hjælp; men umiddelbart efter tog Fartøjet Grunden med Agterskibet. Efter nogen Tids Forløb kom K. atter flot ved egen Hjælp.

**185.** Ff. **L. C. Høyer** af Kalundborg, 13 Reg. T. Br. Paa Fiskeri.

Strandet og forlist d. <sup>16</sup>/<sub>10</sub> 40 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. <sup>19</sup>/<sub>10</sub> 40. Søforklaring og Søforhør i Kalundborg d. <sup>11</sup>/<sub>11</sub> 40.

Kl. ca. 1<sup>30</sup>, da L. C. H. var paa Vej mod Grenaa Havn og styrede en NV.-lig Kurs, saas Land ved Fornæs, hvorefter Kursen forandredes til Syd. Kort efter kom Grenaa Havns østlige Molefyr's røde Vinkel i Sigte, og Kursen bibeholdtes til Fyret viste grønt, hvorefter der styredes SV. Ca. 2 Minutter efter tog L. C. H. Grunden paa Kalkgrunden, hvorved Roret mistedes. Da Fartøjet, der var blevet læk, ikke stod fast paa Grunden, kastedes Anker; men Fartøjet blev af Søen slaaet over Grunden, hvor det sank i ca. 6 m Vand. Besætningen, 3 Mand, svømmede hen til nogle Bundgarnspæle og blev Kl. ca. 7<sup>30</sup> reddet af M/S »Veritas III«.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes, at Afstanden til Grenaa Havnefy, hvis Lysstyrke var neddæmpet, blev bedømt forkert.

**186.** M/S **Lalandia** af København, 4913 Reg. T. Br. Bygget 1927 af Staal.

a) Paa Rejse fra Antwerpen til Rotterdam med Stykgods.

Grundstødt d. <sup>14</sup>/<sub>1</sub> 40 paa Scheldefloden.

Søforhør i København d. <sup>22</sup>/<sub>1</sub> 40.

Kl. 6<sup>30</sup>, da L., der havde Lods om Bord, befandt sig udfor Platen van Valkenisse, tog Skibet Grunden og blev staaende. Kl. 16<sup>35</sup> kom L. flot ved egen Hjælp uden at have taget nævneværdig Skade.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes, at Afmærkningen paa Grund af Is var i Uorden.

b) En Mand omkommet ved Ulykkestilfælde d. <sup>30</sup>/<sub>3</sub> 40 i Göteborg.

Søforklaring i Göteborg d. <sup>2</sup>/<sub>4</sub> 40.

Kl. ca. 11<sup>30</sup> faldt 1. Styrmand Carl Friederich Iversen af København, der fejede Sne bort fra øverste Soltag, fra dette ned paa Promenadedækket. Styrmanden, der var bevidstløs, blev i en tilkaldt Ambulance kørt til Hospitalet. Ved Ankomsten dertil konstateredes Døden at være indtraadt.

Anm. Ministeriet maa antage, at Ulykken skyldes, at forulykkede er gledet i Sneen og har mistet Balancen.

**187.** Ff. **Laurette** af Esbjerg, 38 Reg. T. Br. Bygget 1929 af Eg, Bøg og Fyr. Paa Fiskeri i Nordsøen.

Kollideret d. <sup>1</sup>/<sub>9</sub> 40 i Nordsøen.

Søforhør i Esbjerg d. <sup>23</sup>/<sub>9</sub> 40.

Kl. ca. 0<sup>30</sup>, da L., der kun førte en opefter skærmet Ankerlanterne, sammen med en anden Kutter i klart Vejr befandt sig ca. 30 Sm. misv. VNV. af Esbjerg, styrende misv. ØSØ., kom noget mørkt i Sigte tæt paa L.s Stb.s Bov. Roret blev straks lagt haardt Bb.; men umiddelbart efter tørnede L. med Stævnen mod Bb.s Side af et Skib, der senere viste sig at være et tysk Forpostskib, som ikke førte Lanterner eller Lys. Ved Kollisionen fik L. Stævnen knust, ligesom der fremkom et stort Hul i Dækket forude om Bb.

Anm. Søforklaring fra det tyske Forpostskib foreligger ikke.

**188.** Ff. **Liberty** af Esbjerg, 36 Reg. T. Br. Bygget 1939 af Eg. Paa Rejse fra Esbjerg til Grimsby med Fisk.

Grundstødt d. <sup>10</sup>/<sub>2</sub> 40 ved Englands Ø.-Kyst.

Indberetning fra Gesandtskabet i London dat. <sup>11</sup>/<sub>2</sub> 40 og fra Konsulatet i Hull dat. <sup>15</sup>/<sub>2</sub> og <sup>28</sup>/<sub>3</sub> 40. Søforklaring i Hull d. <sup>16</sup>/<sub>2</sub> 40.

D. <sup>7</sup>/<sub>2</sub> afgik L. fra Esbjerg. Da Skibet var N. af Lyngvig Fyr, ændredes Kursen til NV. <sup>1</sup>/<sub>2</sub> N. Da ca. 85 Sm. var udløbet, ændredes Kursen til V., og da ca. 60 Sm. var udløbet, ændredes Kursen til SV.t.S. Da ca. 150 Sm. var udløbet, befandt V. sig paa den sydlige Kant af Dogger Bank; der loddedes først 24 Kv. derefter 32 Fv. Vand, hvorefter Kursen ændredes til S. Da L. efter Bestikket skulde være Ø.t.S. af Humberen, ændredes Kursen til V.t.N. D. <sup>10</sup>/<sub>2</sub> Kl. ca. 4<sup>30</sup>, da ca. 50 Sm. var udløbet, holdtes Loddet gaaende, og der loddedes 14—15 Fv. Vand. Vejret var diset. Kl. 5<sup>00</sup> gav et Lodskud 10 Fv. Vand, og Kursen ændredes ud fra Land. Under denne Manøvre tog L. Grunden og blev af Søen slaaet op paa Stranden ved Kilnsea, hvorefter Besætningen gik i Land. Skibet er senere blevet bjærget.

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

**189.** S/S **Lilleborg** af København, 1452 Reg. T. Br. Bygget 1916 af Staal. Paa Rejse fra Leith til København med Kul.

Kollideret d. <sup>13</sup>/<sub>2</sub> 40 i Kattegat.

Søforhør i København d. <sup>27</sup>/<sub>2</sub> 40 samt i Frederikshavn d. <sup>9</sup>/<sub>3</sub> 40.

Se Nr. 67.

**190.** M/Gl. **Lis** af Marstal, 116 Reg. T. Br. Bygget 1913 af Staal. Paa Rejse fra Sakskøbing til Hobro med Melasse.

Kollideret d.  $15/12$  40 i Mariager Fjord.

Søforklaring og Søforhør i Nakskov d.  $30/12$  40.

Da L. i Is befandt sig lidt V. for Skovsgaard Hage, saas S/S »Benedikt« af Hobro paa Vej ind ad Fjorden, hvorfor L. holdtes Stb. over og blev stoppet. Da B. befandt sig udfør L., blev B. af den faste Is sat ned paa L. Da en Kollision syntes uundgaelig, blev Motoren sat Fuld Kraft Frem; men umiddelbart efter tørnede B. mod L.s Bb.s Laaring. Ved Kollisionen fik L. en Del Skade.

Anm. Søforklaring fra B. foreligger ikke.

**191.** Ff. **Lisabet** af Korsør, 5 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Nyborg til Korsør i Ballast.

Grundstødt d.  $23/10$  40 ved Fyns Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat.  $24/10$  40. Søforklaring og Søforhør i Korsør d.  $22/1$  41.

D.  $22/10$  Kl. ca.  $17^{00}$ , da L. befandt sig mellem Knudshoved og Sprogø, stoppede Motoren. Da det efter ca. 1 Times Forløb ikke var lykkedes at faa Motoren i Gang, opankredes L. ud for Nordenhuse. Kort efter brækkede Ankerkæden, og Sejlene blev sat. Det blæste en NNØ.-lig Brise. D.  $23/10$  Kl. ca. 1 kom 2 faste røde Fyr i Sigte forude. Fyrene, der blev antaget for at være Havnefyrene i Nyborg, holdtes lidt om Stb., og Kl. ca.  $2^{00}$  grundstødte L. SØ. for Kertemind Havns S.-lige Mole og blev staaende. Kl. ca.  $11^{30}$  kom Fartøjet flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes haard Strømsætning i Forbindelse med Forveksling af Havnefyrene i Nyborg og Kertemind.

**192.** S/S **Lise** af København, 1247 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal.

a) Paa Rejse fra København til Sunderland i Ballast.

Mistet Ankrene og rørt Grunden d.  $15/1$  og  $16/1$  40 i Kattegat; søgt Nødhavn.

Søforklaring og Søforhør i Aalborg d.  $19/1$  40.

D.  $15/1$  Kl.  $11^{00}$ , da L. under en stormende NØ.-lig Kuling laa opankret for begge Ankre ca. 1,5 Sm. N. for Læsø Rende Fyrskib, brækkede Stb. Ankerkæde. Bb.s Ankerkæde blev stukket ud til Tamp, og Maskinen holdtes gaaende. Kl.  $24^{00}$  loddedes ca. 6 m. Det forsøgtes at lette; men under Indhivningen havarede Tilkoblingen, hvorfor Kæden paany blev stukket ud paa Tamp. D.  $16/1$  Kl.  $3^{45}$  pejledes Læsø Rende F.S. i misv. SØ.  $1/2$  S. og Læsø NV. Rev Fyr i misv. NØ.  $1/8$  Ø.; der loddedes ca. 6 m Vand. Kl.  $6^{00}$  mærkedes det, at Skibet rørte Grunden. Kl.  $7^{00}$  brækkede Bb.s Ankerkæde, og der styredes nu S. over klar af Dvalgrunden, hvorefter L. søgte ind til Aalborg.

Anm. Ministeriet maa antage, at Havariet skyldes Vejrforholdene.

b) Paa Rejse fra Danzig til København med Koks.

Sunket efter Eksplosion d.  $27/4$  40 i Sundet; 3 Omkomne.

Søforhør i København d.  $29/4$  40.

Kl.  $15^{05}$ , da L. befandt sig ca.  $3/4$  Sm. NV. af Drogden Fyr, indtraf en voldsom Eksplosion i Forskibet, der straks sank, Redningsbaadene blev straks sat paa Vandet, og Besætningen, med Undtagelse af 3 Mand, der havde opholdt sig i Lukafet forude, gik i Baadene. L. sank i Løbet af ca. 4 Minutter. Skibet er senere hævet.

Anm. 1. De omkomne er: Matroserne Robert Larsen af Aalborg og Jacob Peter Bek Pedersen af Uddehøj, Vejle samt Letmatros Jørgen Steen Jensen af Vesterø, Læsø.

Anm. 2. Eksplosionen antages at skyldes Krigsaarsager.

**193.** M/Gl. **Lise** af Turø, 100 Reg. T. Br. Bygget 1931 af Staal. Paa Rejse fra Hammerhavnen til København med Kantsten.

Sat paa Grund efter Eksplosion d.  $13/9$  40 ved Amager.

Søforhør i København d.  $23/9$  40.

Kl. ca.  $14^{30}$ , da L. befandt sig ca.  $1 1/2$  Sm. N.t.V. af Drogden Fyr, indtraf en voldsom Eksplosion tæt agten for Skibet., Vandet begyndte straks at trænge ind i Motorrummet, og efter ca. 10 Minutters Forløb stoppede Motoren. Da det viste sig umuligt at holde Skibet flydende paa Pumperne, besluttedes det at sætte L. paa Grund ved Dragør, hvorfor to Fiskerbaade, der var kommet til Stede, tog L. paa Slæb ind mod Kysten. Kort efter tog Skibet Grunden syd for Dragør. L. er senere bragt flot ved Hjælp af en Bjergningsdamper.

Anm. Eksplosionen antages at skyldes Krigsaarsager.

**194.** Ff. **Lizzie** af Rødvig, 13 Reg. T. Br. Bygget 1938 af Træ. Paa Rejse fra Rødvig til Bornholm.

Kollideret d.  $1/8$  40 i Østersøen.

Søforhør i Store-Heddinge d.  $8/11$  40.

Kl. ca.  $3^{00}$  afgik L. fra Rødvig. Da L. befandt sig paa Højde med Højerup Kirke, blev Fartøjet, der førte en tændt Ankerlanterne i Rigningen, stoppet af Patruljefartøj R7, der løb op paa Bb.s Side af L. Da L. paany gik frem, blev Roret lagt Stb.; men umiddelbart efter tørnede L. mod R7.

Af den af R7s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at dette Fartøj Kl. ca.  $3^{05}$  stoppede L., hvorefter R7 løb op paa Siden af L. i ca. 1 m Afstand. Da L. paany gik frem, tørnede Fartøjet mod R7s Stb.s Bov, hvorved R7 fik det øverste Bord stærkt beskadiget.

Anm. Aarsagen til Kollisionen maa antages at være, at L. blev manøvreret uforsigtigt.

**195.** M/Gl. **Louise** af København, 46 Reg. T. Br. Bygget 1898 af Eg. Paa Rejse fra Sukkertoppen til Holsteinsborg i Ballast.

Borteblevet i Sept.—Okt. 1940 i Atlanterhavet; 5 Omkomne.

Forlisansmeldelse dat. København d.  $27/11$  40.

D.  $23/9$  40 afsejlede L. fra Sukkertoppen. Da der siden intet er set eller hørt fra Skibet, og der i Tiden derefter herskede stormfuldt Vejr, maa det antages, at L. er forlist med Mand og Mus.

Anm. De omkomne er: Føreren Elias Møller, Motorpasser Adolf Hansen samt Matroserne Søren Kleist, Emanuel Steffensen og Nikolaj Hansen alle af Frederikshaab.

**196.** M/S **Louisiana** af København, 6513 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Staal. Paa Rejse fra Rosario til Buenos Aires med Majs.

Kollideret d.  $15/2$  40 paa La Plata Floden.

Søforhør i København d.  $5/12$  40.

Kl.  $12^{30}$ , da L., der havde Lods om Bord, befandt sig udfor Bøje Nr. 66, blev Farten mindsket af Hensyn til et medgaaende Dampskib — S/S »Anair« af Bilbao. Kort efter blev Maskinerne beordret Fuld Kraft Frem, og Roret blev lagt Bb. samtidigt med, at der blev givet Opmærksomhedssignal. Da L. imidlertid ikke lystrede Roret, blev Stb. Maskine stoppet og Bb. Maskine kastet Fuld Kraft Bak; men kort efter tørnede L. med Stb.s Bov mod A.s Bb.s Laaring. Ved Kollisionen fik L. en Plade over Vandlinien lettere beskadiget og en Plade under Vandlinien trykket læk, og A. fik Skanseklædningen beskadiget.

Anm. Søforklaring fra A. foreligger ikke.

**197.** F/F **Lyngvig** af Esbjerg, 40 Reg. T. Br. Bygget 1938 af Eg, Bøg og Fyr. Paa Rejse fra Fiskeplads i Nordsøen til Esbjerg.

Forlist ved Eksplosion d.  $13/9$  40 i Nordsøen; 3 Omkomne.

Søforhør i Esbjerg d.  $28/9$  40. Forlisanmeldelse dat. Esbjerg d.  $19/12$  40.

D.  $12/9$  Kl. ca.  $19^{30}$  afsejlede L. fra en Fiskeplads ca. 75 Sm. V.t.N $^{1/2}$  N. af Graadyb Barre. Der styredes Ø.t.S. $^{1/2}$ S. D.  $13/9$  Kl. ca.  $2^{45}$ , da L. befandt sig ca. 20 Sm. af Graadyb Barre, mærkedes et Stød i Skibet, og straks efter indtraf en Eksplosion, ved hvilken Forskibet blev sprængt bort, og Skibet stillede sig med Agterenden ret i Vejret. Rørsmanden, der i Eksplosionsøjeblikket befandt sig i Styrehuset, greb en Redningskrans og sprang over Bord. Den paagældende blev efter ca. 10 Minutters Forløb reddet af et tysk Forpostskib, medens den øvrige Besætning — 3 Mand — var forsvundet.

Anm. 1. De omkomne er: Fiskeskipper Christian Christensen Stage samt Fiskerne Hans Jensen Kjærgaard og Otto Kjærgaard alle af Esbjerg.

Anm. 2. Eksplosionen antages at skyldes Krigsaarsager.

**198.** S/S **Lynæs** af København, 656 Reg. T. Br. Bygget 1916 af Staal. Paa Rejse fra Holtenau til Stockholm med Hør.

Tørnet Undervandshindring d.  $6/1$  40 i Østersøen.

Søforklaring i Stockholm d.  $20/1$  40. Søforhør i København d.  $18/5$  40.

Kl.  $16^{00}$  befandt L. sig ca. 1 Sm. N. for Kiel F.S. Herfra styredes retv. N. 84 Ø. Kl.  $19^{00}$  havdes Wester Markelsdorf Fyr i misv. S., Afstand 1 Sm., Log 27. Kl.  $19^{07}$  mærkedes et Stød i Skibet. Maskinen blev stoppet, og da en Undersøgelse viste, at Skibet var tæt, blev Rejsen fortsat. D.  $7/1$  om Morgenen pejledes  $20''$  Vand i Skibet, Pumperne holdtes gaaende, og da det viste sig, at Skibet kunde holdes læns, fortsattes Rejsen.

**199.** Ff. **Maagen** af Skagen, 33 Reg. T. Br. Bygget 1927 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Fiskeri i Skagerak til Skagen.

Grundstødt d.  $23/12$  40 paa Skagens Rev.

Søforklaring og Søforhør i Skagen d.  $13/1$  41.

Den  $23/12$  om Aftenen, da M., der kom vestfra, befandt sig N. for Grenen, ændredes Kursen S. over for at gaa over Grenen indenfor Lysbøjen. Umiddelbart efter saas Braad forude, og inden M. blev drejet fra Land, tog Skibet Grunden og blev staaende. Senere paa Aftenen kom M. flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes, at Afstanden til Lysbøjen ved Grenen blev gisset for lille.

**200.** Ff. **Maagen** af Strandby, 8 Reg. T. Br. Paa Fiskeri i Kattegat.

Forlist efter Eksplosion d.  $27/12$  40 i Kattegat; 1 Mand omkommet.

Søforhør i Frederikshavn d.  $7/1$  41.

Kl. ca.  $15^{30}$ , medens M. befandt sig paa en Fiskeplads ca. 6—7 Sm. ØNØ. af Strandby, fik Vaaddet under Indhivning Hold. Der blev derfor firet af paa Ankergrejerne, hvorefter Kutteren blev hevet agter over i Vaaddet for at faa dette fri. Da Kutteren var ret over det Sted, hvor Vaaddet havde Hold, indtraf der en voldsom Eksplosion ca. 4 m agten for M. Kutteren sank i Løbet af ca.  $1/2$  Minut. Det lykkedes dog Besætningen, 3 Mand, at komme fri af det synkende Skib og faa Tag i nogle Vragreste, hvorved de holdt sig oppe. Efter ca. 3—4 Minutters Forløb maatte Skibsdrengen give Slip paa det Vraggods, han havde fat i, hvorefter han sank. Kort efter blev de to overlevende optaget af to tililende Kuttere.

Anm. 1. Eksplosionen antages at skyldes Krigsaarsager.

Anm. 2. Den omkomne er Skibsdreng Arne Larsen af Strandby.

**201.** Ff. **Magda** af Frederikshavn, 33 Reg. T. Br. Bygget 1925 af Eg.

Brand om Bord d.  $21/2$  40 i Frederikshavn.

Søforklaring og Søforhør i Frederikshavn d.  $27/2$  40.

D.  $20/2$  Kl. ca.  $18^{30}$  medens M. unden Besætning om Bord laa i Toldbodbasinet, blev der fyret paa Kakkelovnen i Kahytten agter. D.  $21/2$  Kl. ca.  $7^{15}$  opdagedes Ild i Kahytten. Brandvæsenet blev tilkaldt, og Ilden blev hurtigt slukket. Ved Branden blev Gulvet og flere Spanter ødelagt.

Anm. Der er intet optyst om Aarsagen til Branden.

**202.** Ff. **Magna** af Esbjerg, 39 Reg. T. Br. Bygget 1930 af Eg, Bøg og Fyr. Paa fiskeri.

Kollideret d.  $23/5$  40 i Nordsøen.

Søforhør i Esbjerg d.  $10/9$  40.

Se Nr. 98.



- 203.** S/S **Manø** af København, 1415 Reg. T. Br. Bygget 1925 af Staal.  
 Paasejlet d.  $^{29}/_1$  40 i Troon Havn.  
 Søforklaring og Søforhør i Esbjerg d.  $^{13}/_2$  40.  
 Kl. ca. 16<sup>00</sup>, da M. laa forføjet lige inden for Havneindløbet, blev Skibet paasejlet af S/S »Ilsenstein« af Hamburge. Ved Paasejlingen fik M. Skanseklædningen og øverste Pladerang i Stb. Side trykket ind, flere Støtter revet løse, en Topbardun knækket og Masten bøjet.  
 Anm. Søforklaring fra I. foreligger ikke.
- 204.** S/S **Margrete** af København, 1196 Reg. T. Br. Bygget 1917 af Staal.  
 a) En Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d.  $^{29}/_6$  40 i København.  
 Indberetning fra Statens Skibstilsyn dat.  $^{30}/_6$  40.  
 Kl. 15<sup>35</sup>. da M. laa ved Islands Brygge, vilde 4 Mand af Skibets Mandskab passere hen over nogle Skærstokke, der var anbragt paa Dækket. Herunder skred en af Skærstokkene ud. og 2 Mand fik Benene i Klemme mellem disse, hvorved den ene, en Letmatros, fik Brud paa venstre Fod. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt Ambulance kørt til Hospitalet.  
 b) Paa Rejse fra Emden til Aalborg med Koks.  
 Tørnet Undervandshindring d.  $^{18}/_{10}$  40 i Kattegat.  
 Søforklaring og Søforhør i Svendborg d.  $^{28}/_{10}$  40.  
 Kl. 11<sup>10</sup>, da M. befandt sig ca. 300 m misv. V. for den hvide Lysbøje paa Hatter-Barn, tørnede Skibet en Undervandshindring. Ved Pejling af samtlige Tanke og Rendestene konstateredes det, at Nr. 3 og Nr. 5 Tank lækkede. Ved en senere Undersøgelse viste det sig, at Bunden var skaaret op i en Længde af ca. 2 m.  
 Anm. Aarsagen til Havariet fremgaar af det ovenfor anførte.
- 205.** Ff. **Margrethe** af Esbjerg, 39 Reg. T. Br. Bygget 1900 af Eg. Paa Fiskeri.  
 Forlist efter Eksplosion d.  $^{12}/_{12}$  40 i Nordsøen: 3 Omkomne.  
 Søforhør i Esbjerg d.  $^3/_1$  41. Forlisanmeldelse dat. Esbjerg  $^6/_5$  41.  
 Kl. ca. 17<sup>00</sup>, da M. befandt sig ca. 2,4 Sm. misv. NV.t.V.  $^{1}/_4$  V. af Graadyb hv. 3-Kost A, indtraf under Indhivning af Voddet en voldsom Eksplosion, hvorefter Fartøjet hurtigt sank. En tililende Fiskekutter optog Liget af en af Besætningen, der bestod af 3 Mand.  
 Anm. 1. De omkomne er: Fiskeskipper Christian Lodberg Jensen samt Fiskerne Richardt Fridjof Lilienhof Hansen og Frede Daugaard Sørensen, alle af Esbjerg.  
 Anm. 2. Eksplosionen antages at skyldes Krigsaaersager.
- 206.** S/S **Maria Toft** af København, 1911 Reg. T. Br. Bygget 1928 af Staal.  
 a) Paa Rejse fra København til Tyne i Ballast.  
 Angrebet af en Flyvemaskine d.  $^2/_4$  40 i Nordsøen; søgt Nødhavn.  
 Indberetning fra Gesandtskabet i London dat.  $^4/_4$  40. Søforklaring i Newcastle d.  $^9/_4$  40. Søforhør i København d.  $^{22}/_6$  40.  
 Kl. ca. 15<sup>30</sup>, da M. T. befandt sig ca. 10 Sm. SØ. for Fair Isle. blev Skibet angrebet af en tysk Flyvemaskine, der i lav Højde beskød Dækket med Maskingevær og nedkastede Bomber, hvoraf en faldt ca. 10 m agten for Skibet. Ved Angrebet blev en Mand saaret i Foden af en Maskingeværkugle og en Del af det opstaaende og Dækket beskadiget. M. T. søgte ind til Methil for at søge Lægehjælp til den saarede.  
 b) Havareret under Luftangreb d.  $^{27}/_5$  40 i Dunkerque Havn.  
 Indberetning fra Konsulatet i Köln dat.  $^{18}/_6$  40. Søforhør i København d.  $^{22}/_6$  40.  
 Kl. ca. 15<sup>00</sup>, da M. T. var under Lastning, blev Havnen angrebet af tyske Flyvemaskiner, der nedkastede Bomber, hvoraf en faldt i et fransk Ammunitionsskib i Nærheden. Besætningen gik straks fra Borde. Kl. ca. 20<sup>00</sup> eksploderede Ladningen i Ammunitionsskibet, hvorved M. T. blev stærkt beskadiget.
- 207.** Stf. **Mariane** af København, 16 Reg. T. Br.  
 Sunket d.  $^{21}/_1$  40 i Københavns Havn.  
 Søforhør i København d.  $^{26}/_2$  40.  
 Natten mellem d.  $^{20}/_1$  og  $^{21}/_1$ , medens M. uden Besætning om Bord under en stormende Kuling laa oplagt i Teglholskanalen, sank Fartøjet. M. er senere blevet hævet.  
 Anm. Ministeriet maa antage, at M. er blevet læk som Følge af, at Kanalens Is er gaet i Drift.
- 208.** Ff. **Marie** af Hals. 12 Reg. T. Br. Bygget 1893/1930 af Eg og Fyr. Paa Fiskeri i Kattegat.  
 Sprunget læk og sunket d.  $^{28}/_6$  40 i Kattegat.  
 Søforhør i Nørresundby d.  $^{10}/_9$  40.  
 Kl. ca. 12<sup>30</sup>, da M. var ved at sætte Vod ca. 2 Sm. N. for Hals Barre Fyr. blev Skruen koblet fra. Derved havarerede Regulatoren, saa Motoren tog Røvs, hvorved der opstod saa stærke Rystelser, at Agterskoddet til Dammen blev læk. Der blev straks pumpet med Haandpumpen, men denne blev tilstoppet af Værk fra Skoddet. Efter forgæves at have forsøgt at tætte Lækagen, sprang Besætningen, 2 Mand, over Bord. og M. sank i Løbet af ca. 3 Minutter. Efter ca. 3 Timers Forløb blev Besætningen bjærgt af et Fiskefartøj. M. er senere blevet hævet.  
 Anm. Aarsagen til Havariet fremgaar af det ovenfor anførte.
- 209.** Lystkutter **Marie** af Randers. Bygget af Eg. Paa Rejse fra Randers Fjord til Aalborg.  
 Kæntret d.  $^7/_10$  40 i Kattegat; 1 Mand omkommet.  
 Efterforskningsforhør i Aalborg d.  $^3/_12$  40.  
 Kl. ca. 11<sup>00</sup>, da M. under en stormende V.-lig Kuling befandt sig udfor Hurup, blev Fartøjet, der laa for Stb.s Halse, under en Kastevind løbet i Vinden. Derved kom Vinden Bb. ind, hvorved M kæntrede

over til Stb.s Side og fyldtes med Vand; Rorpinden brækkede, og Besætningen — 2 Mand — faldt i Vandet. Masten brækkede, og Fartøjet rettede sig op igen, og det lykkedes de overbordfaldne at redde sig op i M. Kl. ca. 14<sup>00</sup> faldt den ene Mand, Harry Bülow Nielsen af Skalborg, over Bord, men blev straks reddet af den anden ombordværende. Dette gentog sig 2 Gange. Da den paagældende for fjerde Gang faldt over Bord, forsvandt han i Søen. D.  $\frac{8}{10}$  Kl. 10<sup>30</sup> blev den anden af Besætningen optaget af et forbigående Skib og landsat i Grenaa Havn.

Anm. Ministeriet maa antage, at Forliset skyldes Vejrforholdene i Forbindelse med Besætningens Ukyndighed i Sejlads.

**210.** M/Jt. **Marie II** af Odense, 9 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Dalby Bugt til Korshavn.

Grundstødt og sunket d.  $\frac{26}{6}$  40 ved Fyns N.-Kyst.

Standingsindberetning dat.  $\frac{27}{6}$  40. Søforklaring i Kerteminde d.  $\frac{11}{7}$  40.

Kl. ca. 2<sup>30</sup>, da M. II under en haard NV.-lig Kuling befandt sig i Nærheden af Grunden »Røde Røn«, sprængtes en Blok til Styregrejerne, og Rorpinden arbejdede sig løs. Under Arbejdet med at reparere Styregrejerne tog M. II Grunden paa Rønnerne ved Langø Hoved, hvorved Roret blev revet bort. M. II op-ankredes. og da det viste sig, at Vandet stod højt op i Lukafet, gik Besætningen — 1 Mand — i Jollen og roede i Land. Fartøjet, der sank i Løbet af Natten, er senere blevet bjærget.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Vejrforholdene i Forbindelse med den Omstændighed, at Styregrejerne havarede.

**211.** Ff. **Marie Strandby** af Agtrupvig, 9 Reg. T. Br. Paa Fiskeri i Lillebælt.

Forlist ved Eksplosion d.  $\frac{25}{9}$  40 i Lillebælt: 2 Omkomne.

Søforhør i Middelfart d.  $\frac{27}{11}$  40.

Kl. ca. 10<sup>00</sup> blev M. S., der befandt sig NØ. for Østerhoved paa Brands, ramt af en Eksplosion, hvorved Fartøjet splintredes, og hele Besætningen — 2 Mand — omkom.

Anm. 1. De omkomne er Fiskeskipper Ole M. Strandby af Agtrupvig pr. Bjært St. samt Fisker Viggo Dan Petersen.

Anm. 2. Eksplosionen antages at skyldes Krigsaarsager.

**212.** S/S **Martin Goldschmidt** af København. 2094 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Staal.

a) Paa Rejse fra Nørresundby til Stavanger i Ballast.

En Mand faldet over Bord og druknet d.  $\frac{14}{1}$  40 i Nordsøen.

Søforhør i København d.  $\frac{15}{3}$  40.

Kl. ca. 2<sup>15</sup>, da M. G. befandt sig ca. 5 Sm. SV. $\frac{3}{4}$ V. for Hvidingsø i Skudenes Fjord, blev 2. Styrmand Hermansen og Matros Kingo K. Nielsen beordret til at bjerge Loggen. Under dette Arbejde fik Matrosen Overbalance og faldt over Bord. Maskinen blev straks stoppet, en Redningskrans kastedes over Bord, og en Baad blev sat paa Vandet, hvorefter Skibet blev lagt paa modsat Kurs. Den overbordfaldne kunde imidlertid ikke findes, og efter ca. 4 Timers forgæves Eftersøgning fortsattes Rejsen.

b) Paa Rejse fra Safi til Fredericia med Fosfat.

Forlist efter Eksplosion d.  $\frac{13}{2}$  40 i Atlanterhavet; 15 Omkomne.

Indberetning fra Gesandtskabet i Oslo dat.  $\frac{15}{2}$  og  $\frac{19}{2}$  40. Søforhør i København d.  $\frac{15}{3}$  40. Forlis-anmeldelse dat. København d.  $\frac{18}{3}$  40.

Kl. ca. 5<sup>00</sup>, da M. G. befandt sig 150—200 Sm. V. for Irland, bemærkedes en Eksplosion i Vandet ca. 100 m om Bb. Maskinen blev straks stoppet, og Baadene blev gjort klar til Nedfiring. Da der intet yderligere skete, blev Maskinen ca. 10 Minutter senere beordret Frem; men umiddelbart efter indtraf en voldsom Eksplosion midtskibs, hvorefter Skibet hurtigt sank. 3 Mand reddede sig op paa Redningsflaaden og 2 Mand i Motorbaaden, hvori det senere lykkedes de 3 Mand fra Flaaden at komme om Bord. Efter ca. 39 Timers Forløb blev de optaget af en norsk Dampers.

Anm. 1. De omkomne er: Skibsfører J. Hansen af Marstal, 1. Styrmand J. H. Holm af Haderslev. 2. Styrmand H. L. Hermansen og 1. Maskinmester E. Vest begge af København, 2. Maskinmester F. W. Herschel af Aabenraa, Hovmester Chr. H. Madsen af København, Messedreng Albert Didrichsen af Rødding, Matroserne O. Kr. Gormsen af Middelfart og W. L. A. Jørgensen af Thisted, Letmatros H. J. Salversen af Tranum, Fyrbøderne L. C. Fliquete af København, St. Surdykowsky af Polen, Oswald Redolin af Estland, K. G. Johansen af Aalborg og E. Christensen af Nørresundby.

Anm. 2. Eksplosionen antages at skyldes Krigsaarsager.

**213.** S/S **Maryland** af København, 4895 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal. Paa Rejse fra Santos til København med Bomuldsfrøkager.

Borteblevet i Februar 1940 i Atlanterhavet; 32 Omkomne.

Søforhør i København d.  $\frac{16}{3}$  40. Forlis-anmeldelse dat. København d.  $\frac{30}{3}$  40.

D.  $\frac{7}{2}$  afgik M. fra Madeira, og d.  $\frac{9}{2}$  var man i radiotelegrafisk Forbindelse med Skibet. Da der siden intet er hørt eller set til Skibet, maa det antages at være forlist med Mand og Mus.

Anm. 1. De omkomne er: Skibsfører Anders Ankersen og 1. Styrmand Mads Jensen Møller, begge af København, 2. Styrmand Peter Holm Eriksen af Nordby, Fanø, 3. Styrmand Holger Edvin Andersen af København, Telegrafist Orla Sten Madsen af Esbjerg, 1. Maskinmester Aage Valdemar Berg, 2. Maskinmester Emil Christian Bülow Gercke, 3. Maskinmester Harald Emil Jensen, Maskinassistent Leo Frode Johansen og Hovmester Henrik Lauritz Møller alle af København, Kok Henrik Ollen Petersen af Herstedvester, Koksmath Kaj Egelund Frederiksen af København, Hovmestermath Ejler Poul Petersen af Sæddinge, Kahytsdreng Einer Rudolph Hansen af København, Matroserne Leif Thøgersen af Nordby, Fanø, Joan Jacob Elias Jacobsen af Sandvig, Færøerne, Viggo Kaj Nielsen af Bøjden, Sigvald Bruno Overgaard Jacobsen og Christian Ole Thorndal Andersen begge af København, Letmatroserne Valdemar Eltang Lauritsen og Viggo Richard Broch Jensen begge af København, Ungmand Leif Bernhard Jensen og Dæksdreng Jens Arthur Elvin Hentze begge af København, Fyrbøderne Emil Martin Sofus Petersen,

Hjalmar Julius August Rasmussen, Niels Christian Nilsson og Harald Emil Jacobsen alle af København. Julian Mastek af Hjulby, Anders Peter Knichrehm af Ryomgaard og Anders Magnus Johannes Nielsen af Sæby, Kulleperne Erich Gerhard Fischer og Anders Johannes Christensen begge af København. Anm. 2. Forliset antages at skyldes Krigsarsager.

**214.** M/GI. **Mercurius** af Nexø. 42 Reg. T. Br. Bygget 1891 af Eg. Paa Rejse fra Nørresundby til Nexø med Cement.

Sprunget læk d.  $\frac{7}{9}$  40 i Kattegat: søgt Nødhavn.

Søforhør i København d.  $\frac{21}{12}$  40.

Kl. 9<sup>00</sup> passerede M. under en SV.-lig Brise Fornæs Fyr i 1 Sm. Afstand, og der styredes en S.-lig Kurs: men da Vinden friskede, ændredes Kursen Kl. 10<sup>00</sup> til SØ. Kl. 12<sup>00</sup> opdagedes det. at Skibet var læk. hvorfor Kursen blev sat mod Land. Kl. 18<sup>30</sup> ankom M. til Hundested Havn.

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

**215.** Ff. **Merkator** af Esbjerg, 35 Reg. T. Br. Bygget 1935 af Eg, Bøg og Fyr. Paa Fiskeri i Nordsøen.

Borteblevet i Nordsøen i Februar 1940; 4 Omkomne.

Søforhør i Esbjerg d.  $\frac{15}{5}$  og d.  $\frac{30}{5}$  40. Forlisansmeldelse dat. Esbjerg d.  $\frac{18}{12}$  40.

D.  $\frac{24}{2}$  befandt M. sig sammen med en Del andre Fartøjer paa en Fiskeplads ca. 150 Sm. Ø.t.N. af Humberen. Da der siden intet er hørt eller set til M., maa Skibet antages at være forlist med Mand og Mus.

Anm. 1. De omkomne er: Fiskeskipper Anthon Ingvard Jensen. Fiskerne Carl Christian Nymann Christensen, Andreas Larsen Kruse og Niels Andreas Nikolajsen alle af Esbjerg.

Anm. 2. Forliset antages at skyldes Krigsarsager.

**216.** S/S **Milos** af Helsingborg. 3059 Reg. T. Br. Bygget 1898 af Staal. Paa Rejse fra Helsingør til England i Ballast.

Tørnet Kajen d.  $\frac{3}{2}$  40 i Helsingør.

Søforklaring og Søforhør i Helsingør d.  $\frac{8}{2}$  40.

Kl. 17<sup>20</sup>, da M. assisteret af Lods og Bugserdamper var ved at manøvrere ud af Havnen, der var fuld af Is, tørnede Skibet med Agterenden den søndre Havnemole, hvorved Roret og Haandstyregejerne blev beskadiget.

Anm. Ministeriet maa antage, at Paasejlingen skyldes Isforholdene.

**217.** S/S **Minsk** af Middelfart, 1229 Reg. T. Br. Bygget 1911 af Staal. Paa Rejse fra Kirkwall til Methil i Ballast.

Forlist efter Eksplosion d.  $\frac{19}{3}$  40 i Nordsøen: 11 Omkomne.

Indberetning fra Gesandtskabet i London dat.  $\frac{23}{3}$  40. Søforklaring i Leith d.  $\frac{26}{3}$  40. Søforhør i København d.  $\frac{11}{4}$  40. Forlisansmeldelse dat. København d.  $\frac{25}{4}$  40.

Kl. ca. 22<sup>40</sup>. da M. sammen med S/S »Charkow« af København under en frisk SV.-lig Brise med Regn befandt sig ca. 35 Sm. retv. N. for Rattray Head, indtraf en voldsom Eksplosion udfor Forpart af Nr. 4 Luge om Bb., hvorved Skiber skiltes i 2 Dele. Agterskibet sank straks, medens Forskibet holdt sig flydende i ca. 2 Minutter. Det lykkedes at sætte Stb. Redningsbaad paa Vandet, og 9 Mand af Besætningen, der sprang over Bord. reddede sig om Bord i denne. Efter 36 Timers Forløb blev de i Baaden værende Personer optaget af en britisk Torpedojager og landsat i Aberdeen.

Anm. 1. De omkomne er: Skibsfører Ernst Bülow Lassen af Kastrup, 2. Maskinmester Frederik Edward Jens Henriksen af København. Matroserne Peter Børge Martin Jessen af Esbjerg. Knud Henning Kofoed Nielsen og Valdemar Schoustrup begge af København, og Marius Richard Christensen af Præstø. Kahytstreng Niels Valdemar Mikkelsen og Messedreng Bruno Emil Nielsen, begge af Esbjerg, Fyrbøderne Oscar Valdemar Tved Nielsen af Kolding og Kristian Petersen af KongsVang samt Kulleemper Mogens Kurt Sørensen af København.

Anm. 2. Eksplosionen antages at skyldes Krigsarsager.

**218.** M/GI. **Mira** af Aarhus. 41 Reg. T. Br. Bygget 1898 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra København til Vejle med Kokos- og Jordnødkager.

Paasejlet d.  $\frac{23}{7}$  40 i Københavns Havn.

Søforklaring i Vejle d.  $\frac{31}{7}$  40. Søforhør i København d.  $\frac{24}{8}$  40.

Se Nr. 94.

**219.** Ff. **Monica** af Esbjerg, 20 Reg. T. Br.

Brand om Bord d.  $\frac{5}{2}$  40 i Grenaa Havn.

Politirapport dat.  $\frac{5}{2}$  40.

Kl. ca. 19<sup>00</sup>, medens M. laa oplagt i Havnen, forlod Vagtsmanden Skibet efter at have lagt Kul paa Ilden i Kakkelovnen i Lukafet. Kl. ca. 19<sup>15</sup> opdagedes Ild i Lukafet. Ved Hjælp af Brandvæsenet fra Land blev Ilden hurtigt slukket. Ved Branden blev Treværket rundt Kakkelovnen ødelagt, og Malingen i Lukafet blev beskadiget.

Anm. Ministeriet maa antage, at Branden er opstaaet ved Overhedning fra Kakkelovnen.

**220.** M/Sk. **Neptun** af Rønne, 82 Reg. T. Br. Bygget 1907 af Eg.

a) Kollideret d.  $\frac{9}{1}$  40 i Rønne Havn.

Søforhør i København d.  $\frac{22}{1}$  40.

Se Nr. 121.

b) En Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d.  $\frac{16}{9}$  40 i København.

Indberetning fra Statens Skibstilsyn dat.  $\frac{16}{9}$  40.

Kl. 9<sup>30</sup>, medens N. laa i Kalkbrænderihavnen, skulde en Mand af Besætningen starte Dæksmotoren. Herunder slog Motoren Bak, hvorved Haandsvinget ramte den paagældendes højre Arm og brækkede et Ben i Haandleddet. I en tilkaldt Ambulance blev den tilskadedekomne kørt til Hospitalet.

Anm. Aarsagen til Ulykken var, at den paagældende havde undladt at stille Motoren til sen Tænding.

**221.** M/Jt. **Neptun** af Rødvig, 36 Reg. T. Br. Bygget 1893 af Eg og Fyr.

Grundstødt og forlist d. 16/1 40 ved Sjællands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. 16/1 40. Søforklaring og Søforhør i Store-Heddinge d. 22/1 40. Forlisansmeldelse dat. Rødvig d. 10/5 40.

Kl. 4<sup>30</sup>, da N. under en NØ.-lig Storm laa fortøjet i Faxe Havn, sprængtes Fortøjningerne, og Skibet drev ud af Havnen, hvor der ankredes for begge Ankre. Kl. 7<sup>30</sup> brækkede Bb. Ankerkæde, og Skibet gik paany i Drift. Kl. ca. 8<sup>00</sup> startedes Motoren, men det viste sig umuligt at holde Skibet klar af Landet paa Grund af Søj og Is. Kl. ca. 8<sup>30</sup> kom en Trosse i Skruen, hvorved Motoren stoppede. Kl. ca. 9<sup>30</sup> tog Skibet Grunden udfor Strandby. Ved Grundstødningen knækkede Kølen, og Roret blev slaet af. Besætningen — 2 Mand — blev reddet ved Hjælp af en Pram fra Land. Skibet blev Vrag.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Vejrforholdene.

**222.** M/Tj. **Neptunus** af Svendborg, 84 Reg. T. Br. Bygget 1901 af Staal. Paa Rejse fra Bandholm til København med Sukker.

Tørnet en undersøisk Hindring d. 18/10 40 i Smaalandsfarvandet.

Indberetning gennem Dommerkontoret i Ærøskøbing d. 28/10 40.

Kl. ca. 14<sup>35</sup> passerede N. under en frisk SØ.-lig Kuling med diset Vejr den hvide Halmprisk paa Vester-skov Flak. Herfra styredes mod den røde 2-Kost paa Dyrefod Flak, idet Kursen sattes godt klar af Flakket. Kl. ca. 15<sup>10</sup>, da Skibet befandt sig ca. 1 Sm. fra Kosten, ændredes Kurs mod Masned Sund. Umiddelbart efter tørnede Forskibet en undersøisk Hindring. Skruen blev straks koblet fra, og der loddedes 4<sup>1/2</sup> m Vand.

**223.** Ff. **Niels Juul** af Skelskør, 16 Reg. T. Br. Paa Fiskeri.

Forlist d. 9/4 40 i Sundet.

Søforhør i København d. 14/5 40.

Kl. ca. 20<sup>30</sup>, da N. J. befandt sig ca. 1 Sm. SØ. for Ellekilde Hage, tørnede Kutteren med Stb. Bov mod en Hindring, formentlig en Isflage. Da N. J. sank hurtig, sprang Besætningen — 2 Mand — i Vandet. Det lykkedes de paagældende at redde sig op paa en Isflage, hvorfra de senere blev taget om Bord i en Baad.

Anm. Aarsagen til Forliset fremgaar af det ovenfor anførte.

**224.** S/S **Niobe** af Esbjerg, 1153 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal. Paa Rejse fra Dundee til Aarhus med Koks.

Kedelhavari d. 15/1 og 15/1 40 i Skagerak; søgt Nødhavn.

Søforhør i Aarhus d. 6/2 40.

D. 15/1 Kl. ca. 14<sup>15</sup>, da N. under en NØ.-lig Kuling befandt sig udfør Norges S.-Kyst, kunde Damptrykket ikke holdes, da Bb.s Kedel lækkede. Da Vinden friskede til Storm, og der syntes Fare for, at Skibet skulde drive paa Land, udsendtes radiotelegrafisk Nødsignal, som blev opfanget af S/S »Frederikshavn« og S/S »Aun«. Kl. 24<sup>00</sup> kom de 2 Skibe til Stede og forblev i Nærheden af N. D. 16/1 Kl. 2<sup>30</sup> var Kedlen midlertidig repareret, og Kl. ca. 5<sup>50</sup> fortsattes Rejsen. D. 18/1 Kl. 13<sup>00</sup> viste det sig, at begge Kedler lækede, hvorfor det blev besluttet at søge ind til Hellesø.

**225.** Ff. **Nordjylland** af Skagen, 29 Reg. T. Br. Bygget 1918/1922 af Eg og Bøg. Paa Fiskeri i Kattegat.

Havareret ved Eksplosion d. 13/12 40 i Kattegat.

Søforklaring og Søforhør i Skagen d. 5/5 41.

Kl. ca. 16<sup>00</sup>, da N. befandt sig paa en Fiskeplads ca. 20 Sm. Ø.t.N. af Skagen, fik Trawlet Hold. Da Trawlet blev hevet ind, opdagedes en Mine i Trawlet, der straks blev stukket ud igen; men kort efter eksploderede Minen, hvorved N. blev læk.

Anm. Aarsagen til Havariet fremgaar af det ovenfor anførte.

**226.** S/S **Nordkap** af Lybæk, 494 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Stettin til København med Foderstoffer.

Grundstødt d. 12/4 40 ved Fyens Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. 17/4 40.

Kl. 0<sup>40</sup> blev N., der ved en Eksplosion havde faaet Stb.s Side agter revet op og Agterskibet slaet i Stykker og vandfyldt, sat paa Land ud for Flintegaarden paa Langelands Ø.-Kyst. Skibet er senere kommet flot ved fremmed Hjælp, efter at en Del af Ladningen var lægtret.

**227.** Ff. **Nordland** af Esbjerg, 40 Reg. T. Br. Bygget 1931 af Eg, Bøg og Fyr. Paa Fiskeri i Nordsøen.

Havareret d. 23/4 40 i Nordsøen.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. 1/5 40.

Kl. 9<sup>00</sup>, da N. befandt sig ca. 17 Sm. V. af Graadyb Barre, tørnede Skruen noget Vraggods. En Under-søgelse viste, at Skrueakslen var knækket ca. 10 mm foran Metalforingen.

Anm. Aarsagen til Havariet fremgaar af det ovenfor anførte.

**228.** Ff. **Nordland** af Thyborøn, 29 Reg. T. Br. Bygget 1937 af Eg og Fyr. Paa Fiskeri.

Beskudt fra en Flyvemaskine d. 8/7 40 i Nordsøen.

Søforklaring i Lemvig d. 24/7 40.

Kl. 7<sup>15</sup>, da N. befandt sig paa en Fiskeplads ca. 68 Sm. V.t.N. 1/2 N. af Thyborøn, blev Fartøjet angrebet og beskudt med Maskingevær fra en Flyvemaskine af ukendt Nationalitet. Ved Angrebet ramtes N. af en Del Maskingeværkugler, hvorved Skroget blev beskadiget.

**229. Ff. Nordsøen** af Lemvig, 30 Reg. T. Br. Bygget 1931 af Eg. Paa Fiskeri.

Havareret ved Flyverangreb d.  $15/3$  40 i Nordsøen.

Søforklaring og Søforhør i Lemvig d.  $26/3$  40.

Kl.  $13^{20}$ , da N. befandt sig ca. 195 Sm. SV.t.V.  $1/4$  V. for Thyborøn, blev Fartøjet angrebet af 2 Flyvemaskiner, der paa Undersiden af Vingerne var forsynede med et græsk Kors eller et Malteserkors. Den ene Flyvemaskine nedkastede Bomber, som alle faldt i Vandet i Nærheden af Fartøjet. N. stak Fiskegrejerne fra sig og søgte at unddrage sig Angrebet, der varede til Kl.  $14^{30}$ . Ved de ved Eksplosionerne fremkaldte Rystelser i Fartøjet fremkom forskellige Skader paa Instrumenter, og Klyverbommen og en Redningskrans mistedes. Ved et senere Eftersyn viste det sig, at Skroget havde givet sig i alle Naadder.

**230. M/Fg. Nyborg** af Nyborg, 2555 Reg. T. Br. Bygget 1931 af Staal. Paa Rejse fra Korsør til Nyborg.

Havareret ved Eksplosion d.  $14/4$  40 i Storebælt.

Søforklaring i Korsør d.  $16/4$  og  $22/4$  40.

Kl.  $23^{05}$ , da N. befandt sig 200—300 m tværs af Sprogø Lysbøje, indtraf i Nærheden af Agterenden en voldsom udenbords Eksplosion, der gennemrystede hele Skibet. Ved Eksplosionen blev begge Varpe-spil agter og samtlige Bærelejer sprængt og agterste Styremaskine ødelagt. Endvidere blev alle Trapper, mange Radiatorer, Køjer og Døre skubbet ud af Leje. 3 Kompasser, en Mængde Inventar overalt i Skibet blev ødelagt, og nogle Jernstøtter fra Hoveddæk til Promenadedæk blev revet løs. En Redningsbaad med det kvindelige Restaurationspersonale blev firet af og roet over til D/Fg. »Odin«, der var blevet dirigeret til Hjælp. N. blev ved Hjælp af een Maskine manøvreret ind mod Sprogø og Kl.  $23^{30}$  opankret paa 7,5 m Vand. Den  $15/4$  blev N. slæbt ind til Korsør.

Anm. Eksplosionen antages at skyldes Krigsaarsager.

**231. M/S Odense** af Odense, 555 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Staal. Paa Rejse fra Odense til København.

Rørt Grunden d.  $14/4$  40 ved Sjællands N.-Kyst.

Søforhør i København d.  $16/4$  40.

Kl.  $11^{15}$ , da O. passerede den røde 3.-Kost ved Snekkeløbet tæt om Bb., mærkedes det, at Skibet rørte Grunden. Kort efter, da den hvide 1.-Kost passeredes, rørte Skibet atter Grunden uden at blive staaende. Kl.  $11^{30}$  opdagedes det, at Smøreolietanken og Brændselolietankene var blevet læk.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningerne skyldes, at der i det omhandlede Løb ikke har været den i Søkortet angivne Dybde.

**232. D/Fg. Odin** af Korsør, 1581 Reg. T. Br. Bygget 1910 af Staal. Paa Rejse fra Nyborg til Korsør med Passagerer og Jernbanevogne.

Havareret ved Eksplosion d.  $17/4$  40 i Storebælt.

Søforklaring i Korsør d.  $22/4$  40.

Kl.  $17^{25}$ , da O. befandt sig ca.  $1/2$  Sm. V. for Nygrund, indtraf en voldsom Eksplosion tæt agten for Skibet, hvorved Maskinerne gik i Staa, den agterste Styremaskine og Styresøjlen til Forroret samt alt løst Inventar blev stærkt beskadiget, nogle Bærelejer i Tunnelen sprængt i Dækslet, 2 Bundventiler revet løs, Døre, Dørkarne, Trapper og Køjer revet ud af deres Lejer og alle Lamper knust. Da der ikke syntes Fare for, at Færgen skulde synke, og da Maskinerne kunde bruges for langsom Fart, og det forreste Ror kunde drejes fra Forpeak. sejledes mod Korsør, medens der samtidig blev telefoneret efter Bugserhjælp. En Bjergningsdamper blev sendt ud fra Korsør og bugserede O. fra Korsør Vinkelfyr til Havnen.

Anm. Eksplosionen antages at skyldes Krigsaarsager.

**233. S/S Olga** af København. 798 Reg. T. Br. Bygget 1941 af Staal. Paa Rejse fra Skuteskår til Valencia med Cellulose.

Grundstødt og forlist d.  $18/1$  40 ved Norges S.-Kyst.

Søforklaring i Arendal d.  $18/1$  40. Søforhør i København d.  $13/2$  40. Forlisanmeldelse dat. København d.  $29/11$  40.

Kl.  $2^{20}$  lettede O., der havde Lods om Bord, i klart Vejr fra en Ankerplads ved Roligheden i Nærheden af Arendal. Der sejledes ud gennem Galtesand med langsom Fart, og da Sandvigodden Fyr var tværs, blev Maskinen beordret Fuld Kraft Frem. Forude om Stb. saas et Fyr, som blev antaget for Spærholmen Fyr, men som senere viste sig at være nedre Kvalholmen Fyr. Kl. ca.  $3^{30}$  tog O. Grunden paa Halvorsholmen og blev staaende. Skibet er senere blevet Vrag.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Forveksling af Fyrene Kvalholmen og nedre Spærholmen, hvilket Fyr var overiset, saa det ikke kunde ses.

**234. M/Gl. Orion** af Burg i. Oitm, 91 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Flensburg til Masnedsund med Svovlsurt Ammoniak.

Grundstødt d.  $20/11$  40 ved Sjællands S.-Kyst.

Strandingsindberetning dat.  $25/11$  40.

Kl. ca.  $9^{00}$  grundstødte O. paa Stenørgrund paa Masnedflak. Skibet er senere kommet flot ved fremmed Hjælp.

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

**235. S/S Oslo** af København, 1412 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal. Paa Rejse fra København til Methil i Ballast.

Grundstødt d.  $26/1$  40 ved Jyllands NV.-Kyst.

Strandingsindberetning dat.  $28/1$  40. Søforklaring i Frederikshavn d.  $7/2$  40.

D.  $25/1$  Kl.  $12^{00}$  passerede O. under en ØSØ.-lig Brise med Snetykning Helsingør. D.  $26/1$  Kl.  $4^{20}$  loddedes 45 Favne Vand og Kl.  $5^{30}$  33 Favne Vand. Kl.  $5^{37}$  mindskedes Farten. Kl.  $6^{00}$  klarede Vejret noget, og der saas Land ret forude. Maskinen beordredes straks Fuld Kraft Bak, og Roret blev lagt haardt Stb. O. svingede hurtigt 6 Str. Stb. over, men tog derefter Grunden 2 Sm. N.  $24^\circ$  Ø. af Kandestedernes Baake. Skibet er senere kommet flot ved egen Hjælp.

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

**236. M/Gl. Osric** af Nykøbing F., 84 Reg. T. Br. Bygget 1913 af Staal og Jern. Paa Rejse fra Rønne til Næstved med Stykgods

Tørnet en undersøisk Hindring d.  $7/6$  40 ved Sverrigs S.-Kyst.

Søforklaring i Næstved d.  $17/6$  40.

Kl.  $7^{00}$  passerede O. Prikkerne paa Hilda Grund, hvorfra Kursen blev sat til den sidste Prik i det afmærkede Løb over Falsterborev. Ca. 3—4 Minutter efter mærkedes et Stød i Skibet, der krængede haardt Bb. over og blev staaende. Maskinen blev straks stoppet, og ved Pejling af Lastrummet viste det sig, at Skibet var blevet læk. Kl.  $14^{00}$  kom en Bjergningsdamper til Stede, og en Dykkerundersøgelse viste, at O. var tørnet mod et uafmærket Vrag af en Damper, og at et Hjørne af et Dækshus var gaaet igennem O.s Bund. D.  $10/6$  blev O., efter at en Del af Lasten var lægtret, bragt flot og slæbt ind til Trelleborg.

Anm. Aarsagen til Havariet fremgaar af det ovenfor anførte.

**237. Ff. P. Christensen III** af Kolding, 20 Reg. T. Br. Bygget 1902 af Eg. Paa Rejse fra Kolding til Rødvig.

Kollideret d.  $22/10$  40 i Østersøen.

Søforklaring i Store-Heddinge d.  $24/10$  40.

Se Nr. 85.

**238. Ff. P. Diget** af Skagen, 12 Reg. T. Br. Paa Fisken i Kattegat.

Forlist efter Mineeksplosion d.  $16/7$  40 i Kattegat.

Søforklaring og Søforhør i Skagen d.  $22/7$  40.

Kl. ca.  $9^{00}$ , medens P. D. befandt sig paa en Fiskeplads ca. 1 Sm. ØSØ. af Skagens Rev Lysbøje, fik Vaadtovet under Indhivning Hold i en Genstand. Under Arbejdet med at klare Vaaddet viste det sig, at der var en Mine i Tovet, hvorfor dette straks blev firet ud igen; men da Minen naede Bunden eksploderede den. P. D., der ved Eksplosionen var blevet beskadiget, fyldtes hurtigt med Vand, og det forsøgte saavel ved at pumpe med Motorpumpen som ved at øse fra Lukafet at holde Fartøjet flydende, indtil det kunde sættes paa Grund; men i Løbet af ca. 10 Minutter sank P. D. Besætningen sprang i Vandet med Redningsbælter paa og blev efter ca.  $2\frac{1}{2}$  Times Ophold i Vandet bjærget af et norsk Fiskefartøj.

Anm. Aarsagen til Forliset fremgaar af det ovenfor anførte.

**239. M/Gl. Patria** af Marstal. 177 Reg. T. Br. Bygget af Staal. Paa Rejse fra Stettin til Faaborg med Koks.

2 Mand faldet over Bord og druknet d.  $22/8$  40 i Østersøen.

Søforklaring i Swinemünde d.  $23/8$  40. Indberetning fra Vicekonsulatet i Swinemünde dat.  $28/8$  40. Søforklaring og Søforhør i Faaborg d.  $29/8$  40.

Kl. ca.  $19^{00}$ , da P. befandt sig ud for Koserow, ca. 5 Sm. fra Land, krængede Skibet under en Byge stærkt Bb. over, og Kakyt og Maskinrum blev halvt fyldt med Vand. Da der syntes Fare for, at P. skulde kænre, blev Besætningen beordret til at tage Redningsveste paa og til at lempe Dækslast over Bord. Da Skibet kort efter paany krængede voldsomt Bb. over, brækkede 2 Dækslaststøtter, og Smører Emanuel Folmer af Marstal og Ungmand Hans Jørgen Madsen af Mariager, som begge arbejdede paa Dækslasten uden at have iført sig Redningsbælter, faldt over Bord tillige med en Del af Dækslasten. Der blev straks kastet 2 Redningskranse og en Line ud til de overbordfaldne; men de paagældende kom ikke til Syne, og efter ca. 1 Times forgæves Eftersøgning blev P. sejlet ind til Swinemünde.

Anm. 1. Et Medlem af Søretten udtalte at have iagttaget Skibets Dækslast, efter at Skibet var kommet til Faaborg, og at den efter hans Skøn havde været forsvarligt placeret og fastsurret.

Anm. 2. Ministeriet maa antage, at Ulykken skyldes haardt Vejr.

**240. M/S Pioneer** af Bandholm, 95 Reg. T. Br. Bygget 1908 af Staal. Paa Rejse fra København til Aarhus med Øl.

Kollideret d.  $24/4$  40 i Kattegat.

Søforhør i Aarhus d.  $26/4$  40.

Kl. ca.  $3^{45}$ , da P. under en svag Ø.-lig Brise i klart Vejr befandt sig ca. 2 Sm. af Moselgrund Lys- og Fløjtetønde, styrende V.t.S., kom et Skib, der senere viste sig at være et mindre tysk Marinefartøj, og som syntes at styre en Kurs vinkelret paa P.s Kurs, i Sigte om Bb. Da en Kollision syntes uundgaelig, blev Motoren kastet Bak og Roret lagt haardt Stb.; men umiddelbart efter tømte P. med Stævnen mod det andet Skibs Stb.s Side.

Anm. Søforklaring fra Marinefartøjet foreligger ikke.

**241. Ff. Platessa** af Aarhus, 12 Reg. T. Br. Paa Fiskeri i Kattegat.

1 Mand faldet over Bord og druknet d.  $12/7$  40 i Kattegat.

Søforhør i Aarhus d.  $18/7$  40.

Kl. ca.  $12^{30}$ , da P. var i Færd med at løbe Vodlinen ud paa en Fiskeplads ca.  $1/2$  Sm. ud for Sletterhage, fik Føreren, Fiskeskipper Hans Bank af Aarhus, det ene Ben i Voddets Slæbeline. Inden Motoren blev stoppet, var den paagældende trukket over Bord. Det forsøgte at hale Grejerne ind; men da Slæbelinen kom i Skruen, kunde P. ikke manøvreres. Der blev afgivet Nødsignaler, og efter ca. 1 Times Forløb kom en anden Kutter til Assistance, hvorefter Voddet blev bjærget; men den overbordfaldne var forsvundet. D.  $19/7$  blev den overbordfaldne fundet som Lig.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

- 242.** B/B **Pluto** af København, 162 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Staal.  
Grundstødt d.  $10/4$  40 ved Fyns Ø.-Kyst.  
Strandingsindberetning dat.  $11/4$  40.  
Kl. ca.  $9^{00}$  grundstødte P., der bugserede en Pram, ved Rønnerne ud for Indsejlingen til Korshavn.  
Skibet er senere kommet flot ved egen Hjælp.
- 243.** Ff. **Polaris** af Esbjerg, 39 Reg. T. Br. Bygget 1937 af Eg, Bøg og Fyr. Paa Fiskeri i Nordsøen.  
Borteblevet i Nordsøen i Februar 1940; 4 Omkomne.  
Søforhør i Esbjerg d.  $15/5$  og  $30/5$  40. Forlisanmeldelse dat. Esbjerg d.  $8/10$  40.  
D.  $23/2$  befandt P. sig sammen med en Del andre Fiskefartøjer paa en Fiskeplads ca. 150 Sm. Ø.t.N. af Humberen. Kl.  $20^{05}$  var Ff. »Ella« af Esbjerg i Radioforbindelse med P. Da der siden intet er hørt eller set til P., maa Skibet antages at være forlist med Mand og Mus.  
Anm. 1. De omkomne er: Fiskeskipper Alfred Marinus Sylvestersen. Fiskerne Jens Christian Hansen, Aage Nathaniel Gottlibsen og Magnus Sørensen alle af Esbjerg.  
Anm. 2. Forliset antages at skyldes Krigsaarsager.
- 244.** Ff. **Poul Børge** af Esbjerg, 26 Reg. T. Br. Bygget 1898 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Fiskeplads i Nordsøen til Esbjerg med Fisk.  
Sat paa Land og forlist d.  $1/11$  40 paa Jyllands V.-Kyst.  
Strandingsindberetning dat.  $1/11$  40. Søforhør i Esbjerg d.  $8/11$  40. Forlisanmeldelse dat. Esbjerg d.  $4/1$  41.  
D.  $31/10$  Kl.  $19^{30}$  blev P. B. opankret ca. 5 Sm. SV. for Lyngvig Fyr. Det blæste en SSØ.-lig Brise. Ved Midnatstid gik hele Besætningen til Køjs. D.  $1/11$  Kl. ca.  $4^{30}$  opdagedes det. at Vinden var sprunget om til VSV. og frisket til Storm. Motoren blev startet: men Kutteren var imidlertid drevet ind i Brændingen, og da det viste sig umuligt at komme klar af Land, kappedes Ankertovet, hvorefter P. B. blev sejlet paa Land. Kutteren blev Vrag.  
Anm. Ministeriet maa antage, at Forliset skyldes, at der om Bord i P. B. ikke blev holdt effektiv Vagt.
- 245.** S/S **Progres** af København, 244 Reg. T. Br. Bygget 1913/14 af Staal. Paa Rejse fra København til Strøby i Ballast.  
Forlist efter Eksplosion d.  $23/4$  40 i Sundet; 5 Omkomne.  
Søforhør i København d.  $29/4$  40. Forlisanmeldelse dat. København d.  $12/11$  40.  
Kl.  $7^{15}$ , da P. befandt sig ca. 1,5 Sm. misv. V. for Drogden Fyr, indtraf en voldsom Eksplosion i Agterskibet, der hurtigt sank. Ved Eksplosionen slyngedes Redningsbaaden og Flaaden over Bord. P. sank i Løbet af ca. 7 Minutter. En agten for P. værende Motorjagt kom hurtigt til Stede og bjærgede 1 Mand af P.s Besætning.  
Anm. 1. De omkomne er: Skibsfører Theodor Peder Christiansen. Styrmand Hans Kristian Petersen. Maskinmester Johannes Mathiasen, Matros Frode Thorbjørn Brogaard og Fyrbøder Villy Roger Knudsen, alle af København.  
Anm. 2. Eksplosionen antages at skyldes Krigsaarsager.
- 246.** M/Jt. **Prøven** af Ærøskøbing, 20 Reg. T. Br. Bygget 1895 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Ballen til Mosede med Brunkul.  
Grundstødt d.  $19/11$  40 paa Hatter Rev.  
Søforhør i København d.  $23/11$  40.  
Kl. ca.  $4^{30}$  afgik P. fra Ballen Havn. Der styredes misv. Ø.t.N. Kl. ca.  $5^{30}$  saas lidt om Bb. et klart Fyr, der antoges for at være Leveret Lystønde, men som senere viste sig at være en Syd for Hatter Rev udlagt Lystønde. Da Fyret var tværs, ændredes Kursen til NØ., og straks efter tog Skibet Grunden paa Hatter Rev og blev staaende. Kl. ca.  $10^{00}$  kom P. flot ved egen Hjælp, efter at ca. 10 Tons Last var lempet over Bord.  
Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Strømsætning i Forbindelse med Forveksling af Farvandsafmærkningen.
- 247.** Patrouillebaad **R 7**, 25 Reg. T. Br. Bygget 1935 af Træ. Paa Patrouilletjeneste.  
Kollideret d.  $1/8$  40 Østersøen.  
Søforhør i Store-Heddinge d.  $8/11$  40.  
Se Nr. 194.
- 248.** Ff. **Ragna** af Grenaa, 9 Reg. T. Br. Paa Fiskeri i Kattegat.  
Grundstødt d.  $16/1$  40 ved Hjelms S.-Kyst.  
Strandingsindberetning dat.  $20/1$  40. Søforklaring i Grenaa d.  $22/5$  40.  
Kl.  $1^{30}$  blev R. under en haard ØNØ.-lig Storm med Snetykning opankret i Læ af Hjelms. Kort efter sprang Vinden om i N. Søen slog stadig over Fartøjet, der blev overiset og tog en Del Vand ind. Medens Besætningen var ved at pumpe R. læns, brækkede Ankertovet, uden at det blev bemærket, og kort efter— Kl. ca.  $2^{30}$  huggede Fartøjet i Grunden nogle Gange og blev derefter staaende paa Hjelms Sønderhage. Da der kun var ca. 1 m Vand. sprang Besætningen fra Borde og vadede i Land. D.  $3/3$  kom R. flot ved fremmed Hjælp.  
Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Vejrforholdene.
- 249.** S/S **Rhone** af Odense, 1064 Reg. T. Br. Bygget 1915 af Staal. Paa Rejse fra Methil til Esbjerg med Stykgods.  
Forlist efter Eksplosion d.  $15/2$  40 i Nordsøen; 9 Omkomne.  
Indberetning fra Gesandtskabet i London dat.  $16/2$  40. Søforklaring i Edinburgh d.  $20/2$  og  $21/2$  40. Søforhør i København d.  $14/3$  40. Forlisanmeldelse dat. København d.  $30/3$  40.

Kl. 23<sup>45</sup>, da R. sammen med S/S »Slejpner« befandt sig ca. 45 Sm. retv. N. for Rattray Hd. styrende retv. N., hørtes en Eksplosion agten for Tværs om Bb. Kursen ændredes mod S.; men da der fra dette Skib paa Forespørgsel oplystes, at der intet var i Vejen, drejedes atter N. over. Umiddelbart efter, Kl. 23<sup>58</sup>, skete en voldsom Eksplosion udfor Agterpart af Nr. 2 Luge om Bb. R. krængede stærkt Bb. over og sank i Løbet af 2 Minutter. Da Redningsbaadene var blevet beskadiget ved Eksplosionen, sprang Besætningen i Vandet og bjærgede sig op paa Vraggods og Flaader, indtil Redningsbaadene fra S. opsamlede de overlevende. D. 16 $\frac{1}{2}$  ved Daggrø blev de skibbrudne optaget af et Fiskefartøj, der senere landsatte dem i Wick.

Anm. 1. Eksplosionerne antages at skyldes Krigsaarsager.

Anm. 2. De omkomne er: 1. Maskinmester Hans Edvard Teglers af Gentofte, 2. Maskinmester Svend Aage Nørlem af København, Maskinassistent Børge Kærsgaard Larsen af Roskilde, Hovmester P. M. L. Andersen, Kok Poul Carl Eriksen og Matros Herman Peter Clausen Sørensen, alle af København, Letmatros Poul Petersen af Valby, Fyrbøder Ore Fay Boesgaard af København og Fyrbøder Hans Peder Volmer Ferdinand Jensen af Næsby Skov pr. Frederikslund.

**250.** S/S **Rikke** af København, 1432 Reg. T. Br. Bygget 1907 af Staal. Paa Rejse fra Bergen til København i Ballast.

a) Tørnet Undervandshindring d. 14 $\frac{1}{5}$  40 ved Norges V.-Kyst.

Søforklaring i Helsingør d. 29 $\frac{1}{5}$  40.

Kl. 21<sup>00</sup> afsejlede R., der havde Prisemandskab om Bord, i Konvoj med 10 andre Skibe under Ledelse af en Ministryger fra Bergen. Kl. 23<sup>40</sup> da R. var ved at gaa gennem Minespærringen, tørnede Skibet en Undervandshindring uden at blive staaende. Der blev straks pejlet overalt, men Skibet viste sig at være tæt.

Anm. Ministeriet maa antage, at R. har tørnet et uafmærket Vrag.

b) Paasejlet d. 16 $\frac{1}{5}$  40 paa Stavanger Red.

Søforklaring i Helsingør d. 29 $\frac{1}{5}$  40.

Kl. 18<sup>30</sup>, medens R. laa til Ankers paa Stavanger Red, løb S/S »Estland« af København, der havde ligget til Ankers agten for R., med stærk Fart op i R.s Agterende, hvorved Skanseklædningen blev stærkt bulet og Halegattet beskadiget.

Anm. Søforklaring fra E. foreligger ikke.

**251.** M/Gl. **Rio** af Aalborg. 100 Reg. T. Br. Bygget 1899 af Jern. Paa Rejse fra Vejle til København med Træ.

Grundstødt d. 1 $\frac{1}{12}$  40 ved Agersø V.-Kyst.

Søforhør i Korsør d. 6 $\frac{1}{12}$  40.

Kl. 7<sup>00</sup> afgik R. fra en Ankerplads paa Nyborg Fjord. Der styredes ØSØ. Kl. 8<sup>50</sup> kom 2-Kosten paa Omø NV.-Flak i Sigte forude om Stb. Ca. 2 Minutter efter ændredes Kursen 1 Streg sydover og kort efter yderligere 2 Streger sydover. Ca. 2 Minutter efter den sidste Kursændring tog Skibet Grunden paa Agersø Næb og blev staaende. D. 2 $\frac{1}{12}$  Kl. ca. 12<sup>30</sup> kom Skibet, der havde faaet nogen Bundskade, flot ved Hjælp af en Bjergningsdamper.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes uforsigtig Navigering i Forbindelse med den Omstændighed, at Helleholm Fyr ikke var tændt.

**252.** S/S **Rise** af Ærøskøbing, 107 Reg. T. Br. Bygget 1907 af Staal. Paa Rejse fra Svendborg til Ærøskøbing med Stykgods og Passagerer.

Forlist efter Eksplosion d. 30 $\frac{1}{8}$  40; 9 Omkomne.

Søforhør i Ærøskøbing d. 24 $\frac{1}{9}$  40. Forlisanmeldelse dat. 17 $\frac{1}{1}$  41.

Kl. 11<sup>20</sup>, da R. befandt sig i Høje Stene Løbet, indtraf en voldsom Eksplosion under Agterskibet, der blev saa stærkt beskadiget, at R. kort efter sank. Tililende Motorbaade reddede 13 Personer af de ombordværende 21 Personer. Af de reddede var 4 Mand haardt saaret, og heraf er senere en Mand, Repræsentant Benthien af København, afgaaet ved Døden paa Hospitalet.

Anm. 1. De omkomne er: Skibsfører Jokum Hansen Albertsen, Maskinmester Marius Lauritz Hansen og Fyrbøder Søren Christian Andersen, alle af Ærøskøbing, Passagererne Chresten C. Hansen af Frørup med Hustru og 2 Børn, Edv. Benthien af København samt Fru Therkelsen af Tved.

Anm. 2. Eksplosionen antages at skyldes Krigsaarsager.

**253.** Ff. **Ritta** af Ebeltoft, 4 Reg. T. Br. Paa Fiskeri i Kattegat.

Sat paa Land d. 16 $\frac{1}{1}$  40 ved Langelands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. 26 $\frac{1}{1}$  40. Søforhør i Ebeltoft d. 20 $\frac{1}{5}$  40.

D. 15 $\frac{1}{1}$  om Aftenen blev R. opankret ud for Ø.-Siden af Helgenæs. Det blæste en SV.-lig Kuling. Kl. 23<sup>00</sup> sprang Vinden pludselig til ØSØ. og friskede til haard Storm med Snetykning. Motoren blev fyret op og Ankeret lettet, og det forsøgtes at søge Læ under Ahl. Da det imidlertid paa Grund af Overrisning ikke var muligt at holde R. læns, blev Fartøjet d. 16 $\frac{1}{1}$  Kl. ca. 1<sup>00</sup> sat paa Grund ved Borup Strand. R. er senere kommet flot.

Anm. Aarsagen til Strandingen fremgaar af det ovenfor anførte.

**254.** Ff. **Rota** af Frederikshavn, 29 Reg. T. Br. Bygget 1931 af Eg. Paa Rejse fra Anholt til Frederikshavn.

Strandet og forlist d. 15 $\frac{1}{1}$  40 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. 18 $\frac{1}{1}$  40. Søforklaring i Frederikshavn d. 30 $\frac{1}{1}$  40. Forlisanmeldelse dat. Esbjerg d. 23 $\frac{1}{4}$  40.

Kl. ca. 16<sup>48</sup>, da R. under en haard ØNØ.-lig Kuling befandt sig mellem Læsø Hende F.S. og Frederikshavn, havarede Kølevandspumpen, og Motoren maatte stoppes. Sejladsen fortsattes for Sejl alene,



idet der blev afgivet Nødssignal. Senere brækkede Klyverskøderne. og Kl. ca. 20<sup>00</sup> opankredes Skibet ud for Volstrup. Vinden friskede imidlertid, og Kl. 21<sup>15</sup> mistedes Ankeret. Reserveankeret blev stukket i Bund; men Ankeret kunde ikke holde Skibet, og Kl. 24<sup>00</sup> tog R. Grunden paa Volstrup søndre Forstrand og blev staaende. D. 16/1 Kl. 8<sup>30</sup> gik Besætningen i Prammen og roede i Land. R. blev Vrag.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

**255.** M/Gl. **Rota** af Aalborg, 99 Reg. T. Br. Bygget 1885 af Jern og Staal.

2 Mand omkommet ved Ulykkestilfælde d. 13/11 40 i Aalborg Havn.

Rapporter fra Statens Skibstilsyn dat. 13/11 og 16/11 40.

Kl. ca. 8<sup>00</sup>, medens R. stod paa Bedding i Vestre Baadehavn, fandtes Letmatros Egon Charles Christensen og Kok Bruno Bent Christensen livløse i Lukafet. De paagældende blev i en tilkaldt Ambulance kørt til Hospitalet, hvor det konstateredes, at de begge var afgaaet ved Døden som Følge af Kulilteforgiftning.

Anm. Ministeriet maa antage, at Ulykken skyldes Tilsodning af Lukafets Kakkelovnsror i Forbindelse med manglende Ventilation af Lukafet.

**256.** Ff. **Ruth** af Asaa, 5 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Fiskeplads i Kattegat til Asaa.

Sat paa Land d. 16/1 40 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. 16/1 40. Søforklaring og Søforhør i Sæby d. 26/3 40.

Kl. ca. 9<sup>30</sup>, da R., der paa Grund af Snetykning under en haard NØ.-lig Kuling laa til Ankers N. for Hov, var næsten overiset, og der syntes Fare for, at Fartøjet skulde synke, blev R. sat paa Land ca. 2 Sm. N. for Hov By. Besætningen blev bjærget af en Baad fra Land. Fartøjet er senere blevet bjærget.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

**257.** S/S **Rygja** af Bergen, 3534 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal. Paa Rejse fra Aalborg til København med Oliekager og Bønner.

Grundstødt d. 27/1 40 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. 27/1 40. Søforklaring og Søforhør i Aalborg d. 18/3 40.

Kl. 15<sup>45</sup>, da R., der i svær Is blev bugseret af Stats-Isbryderen »Isbjørn«, befandt sig i den gravede Rende over Hals Barre, blev Skibet af Isen sat ind paa Grunden S. for Renden og blev staaende. D. 24/2 Kl. 16<sup>30</sup> kom R. flot ved egen Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af ovenfor anførte.

**258.** 3<sup>m</sup> M/Sk. **Rørø** af Marstal, 144 Reg. T. Br. Bygget 1939 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Burriana til Sète med Appelsiner.

En Mand slaaet over Bord og druknet d. 5/4 40 i Middelhavet.

Indberetning fra Gesandtskabet i Paris.

D. 4/4 Kl. 21<sup>00</sup> befandt R. sig under haard NNV.-lig Kuling 4 Sm. misv. ØNØ. af Port Vendres. Der styredes N.t.Ø. langs Landet for Skonnertsejl og Stagsejl. D. 5/4 Kl. 2<sup>00</sup> friskede Vinden til Storm. Kl. 3<sup>50</sup> opdagedes det, at Skibet var tæt under Land, hvorfor det besluttedes at halse rundt. Da R. laa Ø.t.N., bommede Skonnertsejlet over, men slog straks tilbage igen. Derved blev Skødet slaaet fra Klampen, og Bommen ramte Elev Christian Bundesen af Rømø, der blev slaaet over Bord. Den overbordfaldne saas glide ned langs Skibssiden, og der blev straks kastet 2 Redningskranse ud; men den overbordfaldne kom ikke til Syne. Efter ca. 4 Timers forgæves Eftersøgning fortsattes Rejsen.

**259.** M/S **Rørdal** af Mariager, 189 Reg. T. Br. Bygget 1938 af Staal. Paa Rejse fra Grenaa til København med Cement.

Grundstødt d. 23/12 40 paa Hesselø NV. Rev.

Søforklaring i København d. 30/12 40.

Kl. 3<sup>45</sup> afsejlede R. fra Grenaa. Fra Naveren Lysbøje styredes misv. SØ.t.Ø. 3/4 Kl. 6<sup>45</sup> blev Kursen ændret til misv. Ø.t.S. Fra Kl. 7<sup>00</sup> styredes misv. Ø. Vinden var ØNØ.-lig med Taagebanker. Kl. 7<sup>25</sup> tog R. Grunden paa Hesselø NV. Rev. Kl. 12<sup>30</sup> kom R., efter at ca. 43 Tons Last var blevet lempet udenbords, flot ved egen Hjælp. Ved Grundstødningen fik R. en mindre Læk.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Strømsætning i Forbindelse med den Omstændighed, at Hesselø Fyr var slukket.

**260.** S/S **Samsø** af Aarhus, 168 Reg. T. Br. Bygget 1914 af Staal. Paa Rejse fra Aarhus til Tunø med Stykgods.

Grundstødt d. 18/3 40 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Søforhør i Aarhus d. 27/3 40.

Kl. ca. 13<sup>00</sup> passerede S. Aarhus ydre Havnemole. Der styredes misv. SØ.t.S.. Det blæste en SSØ.-lig Kuling, og Vejret var let diset. Kl. 15<sup>00</sup> blev det Snetykning, og Vinden friskede. Der blev afgivet Taagesignal, og Loddet holdtes gaende. Da et Lodskud Kl. 15<sup>15</sup> ikke gav Bund, antoges det, at Skibet befandt sig i den dybe Rende mellem Tunø og Samsø, og Kursen forandrede til misv. V.t.N. Kl. 15<sup>50</sup> kom Land i Sigte om Stb., som antoges at være Sydspidsen af Tunø. Umiddelbart efter gav et Lodskud 3 Favne Vand. Maskinen blev stoppet, og Skibet svinget rundt til Kurs misv. Ø. Sejladsen fortsattes langsomt paa denne Kurs; men da et Lodskud straks efter viste 5 Favne Vand, og man mente at kunne se Bølgebryderen ved Tunø Havn, forandrede Kursen til misv. N. Kort efter loddedes 3 Favne Vand. Maskinen blev kastet Fuld Kraft Bak og Roret lagt haardt Stb.; men umiddelbart efter tog S. Grunden ved Kyssinghage og blev staaende. Den 20/3 Kl. ca. 16<sup>00</sup> kom S. flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Ministeriet maa antage, at Aarsagen til Grundstødningen er Snetykning i Forbindelse med Strømsætning og Isvanskeligheder.

**261. S/S Scandia** af København, 1709 Reg. T. Br. Bygget 1918 af Staal.

a) Paa Rejse fra København til Kristianssand i Ballast.

Grundstødt d.  $\frac{7}{2}$  40 ved Norges S.-Kyst.

Søforklaring i Esbjerg d.  $\frac{11}{3}$  40.

Kl. 20<sup>15</sup> pejledes et Fyr, der antoges at være Oksø, men som senere viste sig at være Gaasen Fyr, i retv. N.50° V. og Homborsund Fyr i retv. N.33° Ø. Samtidig blev Kursen ændret til retv. N.62° V. Kl. 20<sup>30</sup> blev Maskinen, der gik Fuld /Kraft Frem, beordret Langsom Frem. Kl. 20<sup>35</sup> saas Braad forude om Bb.; Roret blev lagt Stb., og Maskinen beordret Fuld Kraft Frem: men kort efter tog S. Grunden paa Gæslingerne og blev staaende. Kl. 22<sup>40</sup> kom Skibet flot ved egen Hjælp.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Vejrforholdene i Forbindelse med den Omstændighed, at Gaasen Fyr paa Grund af Fejl i Fyrkarakteren forveksledes med Oksø Fyr.

b) Paa Rejse fra Aalborg til Rotterdam i Ballast.

Kollideret d.  $\frac{13}{4}$  40 i Storebælt.

Søforklaring og Søforhør i Svendborg d.  $\frac{18}{4}$  40.

Kl. 22<sup>00</sup> passerede S. i sigtbart Vejr Hov Fyr i en Afstand af 1,8 Sm. Herfra styredes misv. S.t.V. Kl. 22<sup>09</sup> blev Farten mindsket til Langsom, og Kursen ændredes til misv. SV. for at komme ind under Land og ankre til Daggry. Kort efter saas om Bb. et Patruljefartøj uden Lanterner styrende en N.-lig Kurs. Pludselig saas Patruljefartøjet ændre Kurs ned foran S., og da der syntes Fare for en Kollision, kastedes S.s Maskine Kl. 22<sup>14</sup> Fuld Kraft Bak. Kl. 22<sup>16</sup> tørnede Patruljefartøjet haardt med Stb.s Side mod S.s Stævn. Fra Patruljefartøjet, der begyndte at synke, sattes Baade og andre Redningsmidler paa Vandet, og fra S. blev Bb.s Redningsbaad sat paa Vandet og optog 14 Mand fra Patruljefartøjet, der sank i Løbet af 5—10 Minutter Ved Kollisionen fik S. et Hul i Stævnen om Bb.

Anm. Søforklaring fra Patruljefartøjet foreligger ikke.

**262. M/S Sejerø-Havnsø** af Sejerø, 59 Reg. T. Br. Ombygget 1931 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Kalundborg til Sejrø med Stykgods.

Sprunget læk og sat paa Grund d.  $\frac{6}{3}$  40 ved Sjællands V.-Kyst.

Strandingsindberetning dat.  $\frac{7}{3}$  40. Strandingsforretning i Nostrup d.  $\frac{7}{3}$  40. Søforhør i Kalundborg d.  $\frac{12}{3}$  40.

Kl. 10<sup>15</sup>, da S.-H. befandt sig i Isen i Kalundborg Fjord, opdagedes det, at Skibet var læk. En Under-søgelse viste, at der var et Hul i Stævnen, ca. 15 cm i Diameter. Skønt Pumpen holdtes gaaende, steg Vandet i Skibet, og da der syntes Fare for, at S.-H. skulde synke, blev Skibet sat paa Grund ved Røsnæs S.-Kyst ud for Nostrup Grunden. S.-H. er senere kommet flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Ministeriet maa antage, at Skibet er blevet læk som Følge af Sejlads i Is.

**263. S/S Sejrø** af København, 130 Reg. T. Br. Bygget 1913 af Staal.

En Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d.  $\frac{15}{2}$  40 i København.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat.  $\frac{13}{2}$  40.

Kl. ca. 14<sup>00</sup>, da S. med en Olielægter paa Slæb befandt sig i Københavns Frihavn, sprang Slæbetrossen af Krogen og ramte en Matros i Hovedet og paa Skulderen. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt Ambulance bragt til Hospitalet.

Anm. Ministeriet maa antage, at Ulykken skyldes, at Slæbebaaden for at bryde Isen maatte gaa haardt frem, hvorved Slæbekrogen rettede sig ud.

**264. S/S Sejrø** af Helsingør, 1489 Reg. T. Br. Bygget 1929 af Staal. Paa Rejse fra København til Tyne.

a) Kollideret d.  $\frac{6}{4}$  og  $\frac{11}{4}$  40 paa Bergen Red.

Søforklaring i Helsingør d.  $\frac{4}{12}$  40.

D.  $\frac{6}{4}$ , da S. under en haard SØ.-lig Kuling laa opankret paa Bergen Red, gik S/S »London« af København, der laa til Ankers foran for S., i Drift og tørnede med Agterenden mod S.s Stb.s Hov. Ved Kollisionen blev S.s Stævn beskadiget, endvidere fremkom en Bule imellem 3. og 4. Pladerang i Stb.s Bov. D.  $\frac{11}{4}$  Kl. 20<sup>00</sup> tørnede S/S »Arcturus« af Tallinn med Bb.s Bov mod S.s Stb.s Laaring, hvorved Lønningen bøjedes.

Anm. Søforklaring fra L. og A. foreligger ikke.

b) Grundstødt d.  $\frac{14}{5}$  40 ved Norges V.-Kyst.

Søforklaring i Helsingør d.  $\frac{4}{12}$  40.

KL 20<sup>15</sup> lettede S. for i Konvoj at afgaa fra Bergen Red. Kl. 23<sup>15</sup> gik S. ind i Konvojen. Kl. 23<sup>25</sup> mindskede det forangaaende Skib Farten, hvorfor S. maatte stoppe op. Derved mistede Skibet Styret og drev af for Vinden, og Kl. 23<sup>43</sup> tog S. Grunden med Forskibet paa Stenene ved Klippestø og blev staaende. Ved Pejling af Lastrum og Rendestene fandtes Skibet at være tæt. D.  $\frac{15}{5}$  Kl. 16<sup>50</sup> kom S. flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

c) En Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d.  $\frac{11}{10}$  40 i Bremen.

Søforklaring i Helsingør d.  $\frac{4}{12}$  40.

D.  $\frac{11}{10}$ , medens S. lossede i Bremen, tildækkede Havnearbejderne Lugerne paa Grund af Regnvejr. Kl. 13<sup>55</sup> faldt en Skærstok ned i Nr. 2 Last og ramte en Havnearbejder, der fik venstre Fod klippet af. I en Ambulance blev den tilskadekomne kørt til Hospitalet.

Anm. Ministeriet maa antage, at Ulykken skyldes, at Skærstokken ikke har været sikret med Bolte.

**265. M/S Sicilien** af København, 1654 Reg. T. Br. Bygget 1938 af Staal. Paa Rejse fra Oslo til København med Stykgods.

Kollideret d.  $\frac{4}{3}$  40 i Kattegat.

Søforhør i København d.  $\frac{11}{3}$  40.

Kl. 20<sup>52</sup>, da »Sicilien«, der blev bugseret af Stats-Isbryderen »Storebjørn«, i svær Is befandt sig i Nærheden af Orteskærene, løb Isbryderen pludselig fast i Isen. »Sicilien«s Maskine blev kastet Fuld Kraft Bak; men umiddelbart efter tørnede »Sicilien« med Stævnen mod »Storebjørn«s Agterende. Ved Kollisionen fik »Sicilien« Stævnen bøjet og flere Plader i Boven beskadiget.

Anm. Søforklaring fra »Storebjørn« foreligger ikke.

**266.** S/S **Sigrid** af København, 1196 Reg. T. Br. Bygget 1917 af Staal. Paa Rejse fra Emden til Nykøbing F. med Koks.

Grundstødt d. 12/9 40 paa Elben.

Søforklaring og Søforhør i Nykøbing F. d. 17/9 40.

Kl. ca. 21<sup>30</sup>, da S., der efter Ordre fulgte efter et andet Skib. der havde Lods om Bord, skulde opankres mellem Elbe 1 og 2, tog Skibet Grunden paa Scharhørn Banke og blev staaende. D. 13/9 Kl. 9<sup>00</sup> kom S. flot ved Hjælp af en Bjergningsdamper uden at have taget nævneværdig Skade.

**267.** S/S **Sigrun** af Middelfart, 1337 Reg. T. Br. Bygget 1904 af Staal. Paa Rejse fra Oslo til Porsgrund i Ballast.

Forlist efter Eksplosion d. 3/11 40 ved Norges S.-Kyst; 20 Omkomne.

Indberetninger fra Danmarks konsulære Repræsentation i Norge dat. 7/11, 8/11 og 9/11 40. Forlist-anmeldelse dat. København d. 15/11 40. Søforhør i København d. 18/11 40.

Kl. ca. 10<sup>30</sup>, da S., der havde Lods om Bord, befandt sig i Nærheden af Færder, observeredes det fra nogle i Nærheden liggende Fartøjer, at Skibet blev ramt af en Eksplosion og sank i Løbet af 1 Minut. En norsk Damper satte straks Kursen mod Stedet, hvor S. sank. men da den kort efter blev angrebet med Torpedo fra en Undervandsbaad, maatte det opgives at yde Hjælp.

Anm. 1. De omkomne er: Skibsfører Einar August Bang, 1. Styrmand Hans Peter Valentin Olsen, 2. Styrmand Albert Christian Albertsen, 1. Maskinmester Edmund Louis Andersen, 2. Maskinmester Sigert Anton Christian Jensen alle af København, Maskinassistent Leif Aage Johansen af Esbjerg, Hovmester Ejner Mathias Raben Langvard, Kok Carl Knud Olsen begge af København, Matroserne Albert Christian Andersen af Holbæk, Aksel Christian Magnussen, Vilhelm Christensen og Heinrich Sigurd Thomsen, Letmatros Lennart Vilhelm Knudsen Hansen, Ungmand Viggo Karl Clausen, Donkeymand Svend Aage Jacob Pedersen, Fyrbøderne Oskar Viktor Frederiksen og Ronald William Sievers, Kullempere Niels Sørensen samt Messedreng Sven Ejner Vinding alle af København. Endvidere omkom norsk Lods Balsersen af Drøbak.

Anm. 2. Eksplosionen antages at skyldes Krigsaarsager.

**268.** S/S **Silkeborg** af København, 1806 Reg. T. Br. Bygget 1915 af Staal. Paa Rejse fra Nordenham til København med Koks.

Kollideret d. 17/12 40 i Kielerkanalen.

Søforhør i København d. 21/1 41.

Kl. 20<sup>17</sup> da S., der havde Lods og Kanalstyrer om Bord, befandt sig ved 73,8 km, saas begge Toplanter samt den røde Sidelanterne fra en modgaaende Damper, der senere viste sig at være finsk S/S »Inga«, forude paa Bb.s Bov. Kort efter hørtes en lang Tone fra I. Der blev straks slaaet Langsom til Maskinen og givet lidt Stb.s Ror. Umiddelbart efter saas I.s grønne Sidelanterne, og samtidig hørtes 3 korte Toner. S.s Maskine blev straks stoppet og umiddelbart efter kastet Fuld Kraft Bak, hvilket blev tilkendegivet ved 3 korte Toner med Dampfløjten. I. laa da omtrent tværs i Kanalen, og Kl. ca. 20<sup>19</sup> tørnede S. med Stævnen mod I.s Stb.s Side af Bakken, hvorved I. blev saa stærkt beskadiget, at den kort efter sank. Ved Kollisionen fik S. forskellige Skader i Boven, og det viste sig, at Skibet trak Vand i Forpeaken og i Stb.s For-Rendesten.

Anm. Søforklaring fra I. foreligger ikke.

**269.** M/Jt. **Sirene** af Hamburg, 86 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Harburg til København med Jern.

Grundstødt d. 10/11 40 ved Sjællands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. 15/11 40.

Om Morgen, da S. under en SSØ-lig Storm laa opankret i Bøgestrømmen, gik Skibet i Drift og grundstødte udfor Bønsvig Nakke. D. 16/11 kom S. flot ved egen Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Vejrforholdene.

**270.** Ff. **Sita** af Esbjerg, 18 Reg. T. Br. Bygget 1919.

Forlist i August eller September 1940 i Nordsøen; 3 Omkomne.

Søforhør i Esbjerg d. 23/9 40.

D. 23/8 Kl. ca. 16<sup>30</sup> saas S. drivende i S.-lig Retning, antagelig med Ankeret ude, paa Fiskepladsen ca. 50 Sm. VNV. af Graadyb F.S. D. 8/9 fandtes et Vragstykke hidhørende fra S. paa Søren Jessens Sand, og d. 16/9 drev Liget af Føreren i Land paa Holmslands Klit, hvorfor S. maa antages at være forlist med Mand og Mus.

Anm. 1. De omkomne er: Fiskeskipper Edvin Johannes Jørgensen, Fiskerne Ove Jørgensen og Poul Thorvald Gudumlund, alle af Esbjerg.

Anm. 2. Efter det oplyste kan det ikke anses for udelukket, at Forliset skyldes Krigsbegivenheder.

**271.** S/S **Skagen** af København. 900 Reg. T. Br. Bygget 1914 af Staal. Paa Rejse fra Esbjerg til Middlesbrough via Bergen i Ballast.

Mistet Anker og kollideret d. 20/2 40 paa Bergen Red.

Søforhør i København d. 18/3 40.

Kl. ca. 19<sup>00</sup>, da S. under en orkanagtig Storm laa opankret for 2 Ankre paa Bergen Red, gik

Skibet i Drift. Der blev stukket ud paa begge Ankre, og Maskinen blev beordret Frem. Kl. ca. 20<sup>30</sup> brækkede Bb.s Ankerkæde, og Ankeret med 50 Fv. Kæde mistedes. Skønt Maskinen gik Fuld Kraft Frem, og Roret laa i Borde, kunde der ikke faaes Magt over Skibet, der vedblivende drev og kolliderede med norsk S/S »Runa«, estnisk »Mall« og norsk S/S »Hjalmar Wessel«, der alle laa til Ankers. Det lykkedes at faa en Wire fast agter paa H. W., men da dette Skib ogsaa gik i Drift, blev Wiren kappet, og S. drev ned paa norsk S/S »Lysaker 4«, hvorefter Skibet drev tilbage mod H. W. En Slæbebaad kom nu til Stede, og S. blev fortøjet langs Siden af H. W. Ved Kollisionerne fik S. Læhuset og Skanseklædningen paa Broen beskadiget og nogle Spanter trykket ind.

Anm. Aarsagen til Kollisionerne var Vejrforholdene.

**272.** 3<sup>m</sup> M/Sk. **Skandia** af Marstal, 183 Reg. T. Br. Bygget 1902 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Menstad til Randers med Salpeter.

Forlist efter Eksplosion d. <sup>5</sup>/<sub>6</sub> 40 i Kattegat; 6 Omkomne.

Søforklaring og Søforhør i Marstal d. <sup>18</sup>/<sub>6</sub> 40. Forlisanmeldelse dat. Marstal Juni 40.

Kl. ca. 11<sup>00</sup> passerede S. Vinga Fyr. Der styredes ca. 3 Sm af Land mod Nidingen Fyr. Kl. ca. 11<sup>30</sup> indtraf en voldsom Eksplosion midtskibs, hvorved S. brækkede midt over, og Forskibet sank straks, ligesom Styrehuset blev revet bort. Medens Rorsmanden var ved at hjælpe Styrmanden op fra Kahytten, hvortil Trappen var slaaet bort, sank Agterskibet. Det lykkedes Rorsmanden, der 2 Gange blev suget under Vandet, at redde sig op paa Skibets Redningsbaad, som flød med Bunden i Vejret. Den paagældende blev senere bjærget af en Lodsbaad fra Land.

Anm. 1. De omkomne er: Skibsfører Peter Herman Johansen og Styrmand Albert Andersen Hansen begge af Marstal, Letmatros Olaf Petersen af Rønbæk pr. Saksøbing, Ungmændene Ole Carlsen af Bisserup pr. Rude og Leo Folmer Fabricius Hansen af Marstal samt Kok Hans Andersen af Græsvænge, Ronæs.

Anm. 2. Eksplosionen antages at skyldes Krigsaarsager.

**273.** M/S **Skarø** af Skarø.

Brand om Bord d. <sup>18</sup>/<sub>2</sub> 40 i Svendborg.

Politirapport dat. Svendborg d. <sup>18</sup>/<sub>2</sub> 40.

Kl. ca. 10<sup>25</sup> opdagedes det, at der trængte Røg op fra Kahytten paa S., der laa fortøjet i Havnen uden Besætning om Bord. Brandvæsenet, der straks blev tilkaldt, kom til Stede og slukkede Ilden.

Anm. Der er intet oplyst om Aarsagen til Ildens Opkomst.

**274.** 3<sup>m</sup> M/Sk. **Skjoldborg** af Frederikshavn, 195 Reg. T. Br. Bygget 1901 af Eg. Paa Rejse fra Kotka til Vejle med Trælast.

Grundstødt d. <sup>2</sup>/<sub>9</sub> 40 ved Estlands N.-Kyst; kondemneret.

Søforhør i København d. <sup>26</sup>/<sub>11</sub> 40. Forlisanmeldelse dat. København d. <sup>14</sup>/<sub>12</sub> 40.

D. <sup>1</sup>/<sub>9</sub> Kl. 20<sup>45</sup>, da S. under en haard SV.-lig Kuling med høj Sø befandt sig ca. 5 Sm. misv. ØSØ. af St. Roogø, sprang Vinden pludselig om i N. I den voldsomme Sø gjorde Skibet kun ringe Fart, og da det ikke var muligt at sejle klar af Odensholm eller St. Roogø, blev det besluttet at gaa mellem Odensholm og Fastlandet. Da S. nærmede sig Pynten Spitham, varierede Vindretningen indtil 4 Str., hvorfor der stadig maatte ændres Kurs. D. <sup>2</sup>/<sub>9</sub> Kl. ca. 3<sup>40</sup> pejledes Spitham Fyr i misv. SV., Vinden var da NV.-lig, men meget variabel. Kl. 3<sup>40</sup> tog Skibet Grunden paa en 2 m Pulle. I den høje Sø huggede Skibet haardt i Grunden, hvorved Maskinen blev sat ud af Funktion. Forsejl og Skonnertsejl blev straks halet Bak, og efter ca. 15 Minutters Forløb kom S. flot, men var da vandfyldt og flød paa Lasten. Der halsedes rundt og S. blev holdt langs Landet. Kl. 12<sup>30</sup> blev S. opankret paa Baltisk Ports Red. S. blev senere bugseret til Tallinn, hvor Lasten blev opløst. En Undersøgelse viste, at Skibet ved Grundstødningen havde lidt saa betydelig Skade, at det ikke kunde repareres.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Vejrforholdene.

**275.** S/S **Skodsborg** af København, 1450 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Staal. Paa Rejse fra Oslo til Seaham i Ballast.

Kollideret d. <sup>16</sup>/<sub>1</sub> 40 paa Methil Red.

Søforklaring i Esbjerg d. <sup>28</sup>/<sub>2</sub> 40.

Kl. ca. 6<sup>45</sup>, da S. under en NØ.-lig Snestorm laa til Ankers paa Methil Red, gik S/S »Lifland«, der laa til Ankers i Nærheden, i Drift og tørnede haardt imod S.s Bb.s Bov. S. kom i Drift og drev imod S/S »Aktiv«, hvis Stævn tørnede haardt imod S.s Bb.s Side. Ved Kollisionen fik S. en Plade beskadiget, og A. fik beskadiget sin Stb.s Redningsbaad.

Anm. Søforklaring fra L. og A. foreligger ikke.

**276.** S/S **Sleipner** af København, 1066 Reg. Br. T. Bygget 1915 af Staal. Paa Rejse fra Methil til Esbjerg med Kul og Passagerer.

Forlist efter Eksplosion d. <sup>16</sup>/<sub>2</sub> 40 i Nordsøen.

Indberetning fra Gesandtskabet i London dat. <sup>16</sup>/<sub>2</sub> og <sup>19</sup>/<sub>2</sub> 40. Søforklaring i Leith d. <sup>20</sup>/<sub>2</sub> 40. Søforhør i København d. <sup>14</sup>/<sub>3</sub> 40. Forlisanmeldelse dat. København d. <sup>30</sup>/<sub>3</sub> 40.

D. <sup>15</sup>/<sub>2</sub> Kl. 23<sup>45</sup>, da S. sammen med S/S »Rhône« af Odense befandt sig ca. 45 Sm. N. for Rattray Head, hørtes en Eksplosion agten for Skibet. Maskinen blev stoppet, og Skibet faldt af til en vestlig Kurs. Efter ca. 10 Minutters Forløb fortsattes Rejsen; men ca. 2 Minutter senere hørtes en voldsom Eksplosion om Bord i R. Maskinen blev straks stoppet, og Redningsbaadene— ialt 3— blev firet ned i Højde med Lønningen. I Løbet af ca. 2 Minutter var R. forsvundet. Der udsendtes radiotelegrafisk Nødsignal. D. <sup>16</sup>/<sub>12</sub> Kl. ca. 0<sup>05</sup> indtraf en voldsom Eksplosion i Forskibet. Besætningen Og Passagererne gik i Baadene, og ca. 10 Minutter efter sank S. i lodret Stilling. 2 af Redningsbaadene optog 13 Mand af R.s Besætning, men

2 af disse afgik senere ved Døden og blev efterladt paa en Flaade. Kl. ca. 9<sup>00</sup> blev Besætningen i de 2 Baade optaget af en svensk Fiskekutter, medens den 3. Baads Besætning efter ca. 12 Timers Forløb blev optaget af en britisk Torpedojager.

Anm. Eksplosionerne antages at skyldes Krigsaarsager.

**277.** Ff. **Standard** af Thyborøn, 31 Reg. T. Br. Bygget 1918 af Eg. Paa Fiskeri.

Kollideret d. 19/12 40 i Nordsøen.

Søforklaring i Lemvig d. 13/1 41. Søforhør i Lemvig d. 28/3 og 1/4 41.

Se Nr. 109.

**278.** Ff. **Standley** af Læsø, 17 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Fiskeplads i Kattegat til Østerby Havn. 1 Mand faldet over Bord og druknet d. 19/7 40 i Kattegat.

Søforhør i Byrum d. 21/8 40.

Kl. ca. 9<sup>15</sup>, da S. befandt sig 2 Sm. NØ. af Læsø, mellem Sukkerrevet og Staalmanden, tog Skibet pludselig en Overhaling til Stb., hvorved 2 Mand, der opholdt sig paa Dækket, faldt over mod Sidebommen, der gik ud af sit Leje, og de to Mand faldt over Bord. S. blev straks drejet rundt, og det lykkedes at redde den ene af de overbordfaldne, medens den anden først blev fundet efter ca. 1/2 Times Eftersøgning. Skønt der straks blev foretaget Oplivningsforsøg, lykkedes det ikke at kalde den forulykkede til Live.

Anm. 1. Den omkomne er: Fiskeskipper Christian Christensen af Vesterø, Læsø.

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

**279.** M/Gl. **Stella** af Ommel, 116 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal. Paa Rejse fra Haderslev til Flensborg i Ballast.

Paasejlet d. 26/4 40 i Als Fjord.

Søforklaring i Marstal d. 3/5 40.

D. 25/4 Kl. 20<sup>30</sup> blev S. opankret ca. 1—1 1/2 Sm. af Sottrup Fyr i fyrets røde Vinkel ved Arnkils Hage. D. 26/4 Kl. 0<sup>00</sup> saas en Dampers Topplanter og begge Sidelanterer; men kort efter forsvandt dens grønne Sidelanterne, og umiddelbart efter — Kl. 0<sup>05</sup> — tønnede Damperen, der viste sig at være S/S »Albatros« af Flensborg, mod S.s Bb.s Side. Ved Kollisionen blev S. læk ca. 6" under Vandlinien. Endvidere blev S. stærkt beskadiget i Bb.s Side foran paa Halvdækket, ligesom Roret havareredes.

Anm. Søforklaring fra A. foreligger ikke.

**280.** M/Jt. **Stjernen** af Rønne, 55 Reg. T. Br. Bygget 1876 af Eg. Paa Rejse fra Rønne til Køge med Træ.

Tørnet en undersøisk Hindring d. 2/6 40 i Østersøen.

Søforklaring i Køge d. 6/6 40.

D. 2/6 Kl. 7<sup>00</sup> sejlede S. ind i den ved Falsterbo afmærkede 5 m Rende og blev holdt tæt til de Stb.s Koste. Da Skibet ved Udsejlingen af Renden skulde passere et modgaaende Skib, blev der holdt yderligere Stb. over, og umiddelbart efter mærkedes det, at S. tønnede en undersøisk Hindring. En Undersøgelse viste, at Skibet var blevet læk, og da det, skønt Pumpen holdtes gaaende, viste sig umuligt at holde S. læns, og Maskinrummet efter ca. 1 Times Forløb var fyldt med Vand, blev Skibet af to Fartøjer, som befandt sig i Nærheden, slæbt til Rødvig. Det er senere oplyst, at S. har tørnet et Vrag, der ikke var afmærket.

**281.** S/S **Stockholm** af København, 1596 Reg. T. Br. Bygget 1930 af Staal. Paa Rejse fra Ramvig til Bremen med Træ.

Grundstødt d. 27/8 40 ved Sverrigs Ø.-Kyst.

Søforklaring i Stockholm d. 4/9 40. Søforhør i København d. 1/10 40.

Kl. 1<sup>10</sup> passeredes Gran Fyr i 12 Sm.s Afstand, Log 33. Vejret var klart. Der styredes retv. 184<sup>0</sup>. Kl. 4<sup>00</sup>, da Loggen viste 57, ændredes Kursen til retv. 185<sup>0</sup>. Kl. 8<sup>00</sup> saas Västra Bank Fyrskib ca. 4 Str. om Stb., og Kursen ændredes op imod Fyrskibet; men da Lysbøjen paa Västra Bank kort efter kom i Sigte om Stb., blev Maskinen kastet Fuld Kraft Bak; umiddelbart efter tog Skibet Grunden og blev staaende. D. 28/8 blev S. bragt flot ved Hjælp af 2 Bjergningsdampere, efter at en Del af Trædækslasten var kastet over Bord. Ved Grundstødningen havde S. faaet en Del Bundskade.

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

**282.** M/S **Svalen** af Haderslev, 99 Reg. T. Br. Bygget 1904 af Jern. Paa Rejse fra København til Kolding med Stykgods.

Kollideret d. 20/10 40 i Københavns Havn.

Søforklaring i Kalundborg d. 28/10 40 og Søforhør i København d. 2/11 40.

Se Nr. 169.

**283.** S/S **Svava** af København, 1193 Reg. T. Br. Bygget 1904 af Staal.

a) Paa Rejse fra København til Antwerpen i Ballast.

Havareret d. 5/2 og 8/2 40 i Sundet og Kattegat.

Søforhør i København d. 20/3 40.

D. 5/2 Kl. ca. 15<sup>10</sup>, da S. i svær Fastis var for N.-gaaende i Sundet under Bugsering af Isbryder, blev den inderste Pullert i Stb.s Side af Bakken, hvortil Slæberen var gjort fast, revet løs og brækkede. D. 8/2, da C. befandt sig i Isen i Kattegat, opdagedes det, at Rorstammen var vredet ca. 11<sup>0</sup>, samt at der var sket Brud paa Fylde-Lænsrøret til Agterpeak og paa Luftrøret til Nr. 2 Tank.

Anm. Ministeriet maa antage, at Havarierne skyldes Isforholdene.

b) Paa Rejse fra Swansea til København.

Kollideret d.  $17/3$  40 i Sundet.

Søforhør i København d.  $20/3$  40.

Kl. 20<sup>05</sup>, da S. i Nærheden af Lappegrund F.S. i svær Is skulde passere S/S »Freidig« af Haugesund, drejede F., da Skibenes Stævne var tværs af hinanden, pludselig Bb. over og tørnede umiddelbart efter mod S.s Bb.s Hæk, som blev en Del beskadiget.

Anm. Søforklaring fra F. foreligger ikke.

c) Paa Rejse fra Swansea til København.

Kollideret d.  $18/3$  40 i Sundet.

Søforhør i København d.  $20/3$  40.

Kl. 6<sup>45</sup>, da S. skulde have Lods om Bord fra Isbryderen »Væderen«, tørnede V. med Stævnen mod S.s Bb.s Side, hvorved S.s Skanseklædning, Lønning og Vinkel blev trykket ind ud for Nr. 2 Lugen.

Anm. Søforklaring fra V. foreligger ikke.

**284.** M/S **Sven Clausen** af Haderslev, 188 Reg. T. Br. Bygget 1915 af Staal.

a) Paa Rejse fra Hamburg til Horsens.

Tørnet Undervandshindring d.  $17/4$  40 i Lillebælt.

Søforklaring og Søforhør i Svendborg d.  $9/5$  40.

Kl. 15<sup>55</sup>, da S. C. befandt sig i Farvandet mellem Fredericia og Strib, hvor der efter Kortet skulde være 16 m Vand, mærkedes et Stød i Skibet. En senere Undersøgelse viste, at der i Skibets Bund var fremkommet flere Buler.

b) Kollideret d.  $18/10$  40 paa Kielerfjord.

Søforklaring og Søforhør i Svendborg d.  $24/10$  40.

Kl. 8<sup>00</sup>, da S. C., der havde Lods om Bord, holdtes gaaende for ganske langsom Fart udfor Labö, tørnede tysk B/B »Hermann«, der skulde langs Siden af S. C., mod Stb.s Side, hvorved et Stykke af Lønningen, 2 Lænseporte og Spuleledningerne blev bøjet og 5 Lønningsstøtter brækkede.

Anm. Søforklaring fra H. foreligger ikke.

**285.** Ff. **Sylvia** af Esbjerg, 42 Reg. T. Br. Bygget 1931 af Eg, Fyr og Bøg.

Kollideret d.  $25/1$  40 i Nordsøen.

Søforklaring i Amsterdam d.  $6/3$  40.

Kl. 7<sup>00</sup>, da S. under en V.-lig Kuling med moderat Sigtbarhed laa opankret ca. 125 Sm. NV.t.N. for Ijmuiden, saas i en Afstand af ca. 500 m en Travler — Nr. 946 af Grimsby — med Kurs mod S. Dens Travl hørtes gaa hen over Kutterens Ankergrejer, og kort efter tørnede Travleren mod S.s Stævn, som knustes. Efter at S. havde stukket Ankergrejerne fra sig, kom Skibene klar af hinanden.

Anm. Søforklaring fra Travleren foreligger ikke.

**286.** M/S **Tacoma** af København, 5905 Reg. T. Br. Bygget 1926 af Staal.

Skudt i Brand og sænket d.  $24/9$  40 i Dakar; 4 Omkomne.

Søforhør i København d.  $30/12$  40. Forlisanmeldelse dat. København d.  $14/1$  41.

Kl. ca. 13<sup>30</sup>, da en Del af T.s Besætning under et Bombardement havde søgt Tilflugt i Tunnelen, eksploderede en Granat i Maskinrummet, hvorved 2 Mand, 2. Maskinmester Knud Albert Tørgren og Kok Albert Nielsen, begge af København, blev dræbt, og Skibet kom i Brand. Ved Branden blev 2 Mand af Besætningen stærkt forbrændt. De paagældende blev indlagt paa Hospitalet i Dakar, hvor den ene, Tømmermand B. C. K. Månsson af København, senere afgik ved Døden som Følge af sine Brandsaar. Efter Brandens Opstaaen savnedes engelsk Kammerdreng W. Spouge, der maa anses for omkommet. T. blev samme Dag slæbt ud paa Reden og sænket ved Beskydning i Nærheden af Gorée-Øen.

Anm. Aarsagen til Branden fremgaar af det ovenfor anførte.

**287.** M/S **Taurus** af Middelfart, 75 Reg. T. Br. Bygget 1897 af Staal. Paa Rejse fra Flensborg til Nykøbing S. med Briketter.

Grundstødt d.  $4/4$  40 ved Sjællands V.-Kyst.

Strandingsindberetning dat.  $12/4$  40. Søforklaring og Søforhør i Kalundborg  $16/4$  40.

Kl. 9<sup>20</sup>, da T. under en stiv SØ.-lig Kuling med Dis befandt sig ud for Asnæs, forsøgtes det at passere imellem Kysten og en stor Isflage. Derved kom T. for nær Land og tog Grunden paa Asnæs SV.-Rev. D.  $8/4$  Kl. ca. 23<sup>30</sup> kom T. flot ved Hjælp af en Bjergningsdamper, efter at en Del af Ladningen var opløst.

Anm. Ved Kalundborg Sørets Dom af  $20/9$  40 er T.s Fører blevet frikendt for Anklagemyndighedens Tiltale for ved skødesløs Navigering at have foranlediget Grundstødningen. Dommens Præmisser udtaler bl. a., at Retten maa antage, at det er den voldsomme Isdrift og Strøm, der har sat Skibet ind mod Land, saa at Grundstødningen, selv om Tiltalte havde brugt Loddet umiddelbart forinden, ikke kunde være undgaet.

**288.** S/S **Tekla** af København, 1469 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal. Paa Rejse fra Burntisland til Aarhus med Kul og Koks.

Forlist efter Eksplosion d.  $21/1$  40 i Nordsøen; 9 Omkomne.

Søforhør i København d.  $25/1$  og  $1/2$  40. Forlisanmeldelse dat. København d.  $15/2$  40.

Kl. ca. 6<sup>30</sup> GMT., da T. befandt sig paa ca. 58<sup>0</sup>18'N. Brd. 2<sup>0</sup> 25'V. Lgd., indtraf en voldsom Eksplosion. Skibet fik straks Stb.s Slagside, som hurtig tiltog, og begyndte at synke. Stb.s Redningsbaad blev sat paa Vandet, og 10 Mand af Besætningen kom i Baaden. Umiddelbart efter sank T., idet Agterskibet løftede sig i Vejret, og Skibet kæntrede, hvorved Stormasten ramte Redningsbaaden, der blev knust. 5 af de i Baaden ombordværende Personer bjærgede sig op paa en af Skibets Flaader, og paa en anden Flaade befandt sig yderligere 4 Mand af T.s Besætning. Kl. ca. 8<sup>30</sup> blev de 4 Mand optaget af et engelsk Orlogs-

skib og overført til et norsk Skib, der samtidig optog de paa den anden Flaade værende 5 Mand. De reddede blev landsat i Bergen.

Anm. 1. De omkomne er: Skibsfører Aage Jensen af Gedser, 1. Styrmand Christian Nikolaj Jacobsen og 1. Maskinmester Poul Husland Poulsen begge af København, 2. Maskinmester Emil Hartvig Christian- sen af Aarhus, Hovmester Verner Sørensen af Fredericia, Kok Carl Rasmussen af Esbjerg, Matros Knud Henning Svart, Letmatros Joen Hilbert Johansen samt Fyrbøder Erik Emil Forsberg alle af København.

Anm. 2. Eksplosionen antages at skyldes Krigsaarsager.

**289.** S/S **Themis** af Hammerhavnen, 253 Reg. T. Br. Bygget 1916 af Staal. Paa Rejse fra Hammer- havnen til København med Skærver.

Grundstødt d.  $17/_{11}$  40 ved Sveriges S.-Kyst.

Søforhør i København d.  $2/_{12}$  40.

Kl.  $5^{15}$  passerede T. i klart Vejr Smygehuk Fyr i 4,2 Sm.s Afstand. Der styredes NV.t.V.<sup>3</sup>/<sub>4</sub>V. Kl. ca. 7 saas ca. 4 Streger om Bb. en grøn Lystønde, hvorefter Kursen ændredes til V.t.S. Lystønden pas- seredes om Stb. ca. en halv Time efter, hvorefter Kursen ændredes til Ø.t.N. for Afventning af Daggry. Ca. et Kvarter efter ændredes Kursen paany til V.t.S., og Kl. ca.  $7^{55}$  passeredes Lystønden atter. Kl.  $8^{00}$  saas en sort Bøje forude om Bb. Roret blev straks lagt Bb., men umiddelbart efter tog Skibet Grunden paa Blinda Segelskär og blev staaende. D.  $20/_{11}$  Kl.  $4^{22}$  Kom T. flot efter at have kastet ca. 305 Ts. af Lad- ningen over Bord.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes, at der ikke er navigeret med tilstræk- kelig Forsigtighed.

**290.** S/S **Thyra** af Odense, 1088 Reg. T. Br. Bygget 1923 af Staal. Paa Rejse fra Frederikshavn til Leith med Stykgods.

Kollideret og havareret d.  $10/_{2}$  40 i Kattegat.

Søforhør i København d.  $20/_{3}$  40.

Kl.  $6^{30}$ , da T. under Bugsering af Stats-Isbryderen »Storebjørn« var for N.-gaaende i Kattegat, løb S. fast i Isen. Skønt T.s Maskine straks blev beordret Fuld Kraft Bak, tørnede T. let med Bb.s Bob mod Isbryderens Agterende, uden at der tilsyneladende skete nogen Skade. Kl.  $8^{30}$  forøgedes Isbryderens Fart pludselig, hvorved Bb.s Pullert paa Bakken, hvortil Slæberen var fastgjort, brækkede. Kl.  $10^{00}$  hørtes fra S. 3 korte Toner. T.s Maskine blev straks kastet Fuld Kraft Bak; men umiddelbart efter tørnede T. med Stb.s Bov mod S.s Bb.s Laaring. Ved Kollisionen knustes T.s Stb.s Ankerklyds.

Anm. Søforklaring fra S. foreligger ikke.

**291.** Ff. **Tinna** af Skærbæk. 7 Reg. T. Br. Paa Fiskeri i Østersøen. Tørnet Undervandshindring, sunket og forlist d.  $19/_{4}$  40 i Østersøen. Søforklaring og Søforhør i Fredericia d.  $8/_{5}$  40.

Kl. ca.  $11^{00}$ , da T. i diset Vejr befandt sig ca. 4 Sm. ØSØ. af den røde 3-Kost paa Tranesand og ca.  $1\frac{1}{2}$  Sm. fra Tranerodde Fyr, tørnede Fartøjet en Undervandshindring. Motoren gik straks i Staa, og Fartøjet, der var blevet læk, sank i Løbet af 5 Minutter. Besætningen blev optaget af et Fiskefartøj, der befandt sig i Nærheden.

Anm. Ministeriet maa antage, at Aarsagen til Forliset var, at Forvandsafmærkningen paa Grund af Isdrift ikke har været i Orden.

**292.** Ff. **Tinne** af Esbjerg, 35 Reg. T. Br. Bygget 1939 af Eg. Paa Rejse fra Fiskeplads i Nordsøen til Esbjerg.

Kollideret d.  $13/_{2}$  40 ved Jyllands V.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Esbjerg d.  $16/_{2}$  og  $21/_{2}$  40.

Se Nr. 111.

**293.** M/S **Torgun** af Thisted, 98 Reg. T. Br. Bygget 1917 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Aalborg til Halmstad med Gl. Jern.

Sprunget læk og sat paa Land d.  $30/_{3}$  40 i Limfjorden.

Strandingsindberetning dat.  $1/_{4}$  40. Søforklaring og Søforhør i Nørresundby  $3/_{4}$  40.

Kl. ca.  $10^{15}$ , da T. var tværs af Skroldgaard, mærkedes under Passage af et modgaaende Skib et kraf- tigt Stød paa T.s Bb.s Side, og Skibet drejede S.-over. Da T. var tværs af Blødens Pæle, opdagedes det, at der trængte Vand ind i Lukafet, og da T. var ca. 1 Sm. uden for Hals Havn, viste en Undersøgelse, at Van- det stod op i Maskinrummet, hvor Svinghjulet gik i Vand. T. blev straks lagt paa modsat Kurs, og der blev pumpet med saavel Maskinens Lænsepumpe som Haandpumpen. Vandet vedblev imidlertid at stige i Skibet, Og da der Kl.  $11^{45}$  syntes Fare for, at Skibet skulde synke, blev T. sat paa Grund ca. 1000 m ØSØ. for Hals Havn. Med Assistance af Besætningen fra et Par Fiskekuttere, der var kommet til Stede, forsøgte det forgæves at forhindre Vandet i at stige yderligere i T. Kl.  $15^{40}$  var T. fuld af Vand, og Besætningen for- lod Skibet. T. blev senere bragt flot og indbragt til Aalborg.

Anm. Ministeriet maa antage, at Skibet er blevet læk ved at tørne imod en Isflage.

**294.** Ff. **Tove II** af Hvide Sande, 8 Reg. T. Br. Bygget 1915.

Grundstødt d.  $1/_{10}$  40 ved Jyllands V.-Kyst.

Strandingsindberetning dat.  $2/_{10}$  40. Strandingsforretning d.  $2/_{10}$  40 i Hvide Sande. Søforhør i Ring- købing d.  $24/_{10}$  40.

Kl. ca. 20 afsejlede T. II fra en Fiskeplads ca. 5 Sm. V.t.S. af Hvide Sande. Der styredes Ø., indtil Land kom i Sigte, og derefter ændredes Kursen til N. Lidt senere saas noget, der blev antaget for Havne- molerne ved Hvide Sande, men som senere viste sig at være nogle Klitter, og Kursen ændredes paany til

Ø. Umiddelbart efter, Kl. ca. 21, tog T. II Grunden ud for Aargab Baake, ca. 10 m fra Land, og blev staaende. D.  $\frac{3}{10}$  Kl. 17<sup>00</sup> kom Fartøjet flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes den Omstændighed, at Fyrene paa Land ikke var tændt.

**295.** S/S **Trafik** af København, 332 Reg. T. Br. Bygget 1925 af Staal.

Tørnet Undervandshindring d.  $\frac{9}{11}$  40 i Kalundborg Havn.

Søforhør i København d.  $\frac{16}{11}$  40.

Kl. 10<sup>35</sup>, da T. for langsom Maskine var for indgaaende til Østre Havn, tørnede Skibet en i Sejllobet sunket Pram, hvorved fremkom en mindre Læk mellem Forpeak og Lastskoddet.

Anm. Ministeriet maa antage, at Vragafmærkningen ikke har været paa Plads.

**296.** M/S **Troma** af Bergen, 5029 Reg. T. Br. Bygget 1937 af Staal. Paa Rejse fra Gotenhafen til Horten med Kul.

Grundstødt d.  $\frac{28}{10}$  40 i Samsø Bælt,

Strandingsindberetning dat  $\frac{2}{11}$  40.

Kl. 10<sup>25</sup> grundstødte T. paa Hatter Rev. Skibet er senere kommet flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være, at Baaken paa Revet var væltet.

**297.** S/S **Tula** af København, 1251 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Staal. Paa Rejse fra Esbjerg til London.

Grundstødt d.  $\frac{1}{2}$  40 ved Jyllands V.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Frederikshavn d.  $\frac{27}{2}$  40.

Kl. 9<sup>34</sup> passerede T. under Assistance af Lods og Slæbebaad Vintersømærket for Graadyb Lys- og Fløjtetønde, og Kursen blev sat mod Cancer Isbøje. Vejret var klart, og det blæste en ØSØ.-lig Kuling. Da Cancer Isbøje ikke kom i Sigte, pejledes Blaavand Fyr. Medens Pejlingen blev sat ud i Kortet, kom en Isvager i Sigte om Bb. Kursen ændredes mod Vageren, der blev antaget for Cancer Isvager, men som senere viste sig at være Vintersømærket paa »Ulven SV.« Lys- og Fløjtetøndes Plads. Umiddelbart efter tog Skibet Grunden 0,3 Sm. Ø. for »Ulven SV.« Lys- og Fløjtetøndes Plads og blev staaende. Kl. 21<sup>30</sup> kom T. flot ved fremmed Hjælp. Ved Flotbringelsen mistedes Stb.s Anker samt 30 Fv. Kæde.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Forveksling af Cancer Isvager og Vintersømærket paa Lys- og Fløjtetønde »Ulven SV.«s Plads.

**298.** Ff. **Tumleren** af Lundeberg, 11 Reg. T. Br. Bygget 1927 af Eg. Paa Fiskeri.

Forlist efter Eksplosion d.  $\frac{22}{4}$  40 i Farvandet mellem Fyn og Langeland.

Søforhør i Svendborg d.  $\frac{3}{5}$  40.

Kl. ca. 13, da T. befandt sig ca. 2 Sm. SØ. for Lundeberg, fik Voddet Hold i en Undervandshindring. Ved at hale ind paa Slæbelinen forsøgtes det at faa Voddet klart. Herunder indtraf en voldsom Eksplosion ca. 40 Fod fra Baaden, hvorved en af de ombordværende Fiskere blev kastet over Bord. Den overbord-faldne blev bjerget om Bord i T., der var begyndt at synke. Der signaleredes til en i Nærheden værende Kutter, der hurtigt kom til Stede og bjærgede Besætningen.

Anm. Eksplosionen antages at skyldes Krigsaarsager.

**299.** Stats-Isbryderen **Tyr** af København, 527 Reg. T. Br. Bygget 1894 af Staal.

Kollideret d.  $\frac{8}{2}$  40 i Graasten Havn.

Søforklaring i Graasten d.  $\frac{14}{2}$  40.

Se Nr. 42.

**300.** S/S **Uffe** af Middelfart, 1889 Reg. T. Br. Bygget 1906 af Staal.

Kollideret d.  $\frac{27}{7}$  40 i Bremen Havn.

Søforklaring i Køge d.  $\frac{6}{8}$  40.

Kl. 9<sup>45</sup> forhalede U. med Assistance af Lods og en Slæbebaad fra Überseehafen til Industriehafen, hvor Skibet blev svajet rundt af Slæbebaaden, der havde Trosser fra U.s Agterende. Efter at være svajet blev Bb.s Anker stukket i Bund, og Slæbebaaden trak agterover. Da der syntes Fare for, at U. skulde fiske et Par Davider paa en langs Kajen liggende Damper — S/S »Gimheim« af Bremen — blev der varskoet til G. om at svinge Daviderne ind samtidig med, at Maskinen blev beordret »Fuld Kraft Frem« og Roret lagt Stb.; men inden Farten var taget af U. fiskede G.s Davider U.s Bb.s Gelænder paa Bakken, hvorved Gelænderet blev revet af i en Udstrækning af ca. 12 Fod.

Anm. Søforklaring fra G. foreligger ikke.

**301.** S/S **Valkyrien** af København, 343 Reg. T. Br. Bygget 1907 af Staal. Paa Rejse med en Havarist til Lissabon.

3 Mand dræbt og 1 Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d.  $\frac{7}{2}$  40 i Atlanterhavet.

Forhør i Lissabon d.  $\frac{15}{2}$  40.

Kl. 8<sup>10</sup>, da V. med en Havarist paa Slæb efter Bestikket befandt sig paa 40° 44' N. Brd. og 9° 49' V. Lgd., og en Del af Besætningen var beskæftiget med at efterse Slæberen for Skamfiling, giredede Havaristen Stb. ud, hvorved Hagen paa Bb.s Talje, som holdt Slæberen midtskibs, sprængtes. Slæberen slog derved 3—4 Fod ud til Siden og ramte 2. Styrmand Poul Nielsen af Aarhus og Matroserne Jose dos Reis (Portugiser) og Genero Bouzen (Spanier), der alle blev dræbt paa Stedet, samt Hovmesteren, der blev haardt saaret.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.



**302. Ff. Valkyrien** af Esbjerg, 28 Reg. T. Br. Bygget 1890 af Eg.

Tørnet Kaj d.  $\frac{30}{7}$  40 i Esbjerg.

Søforhør i Esbjerg d.  $\frac{10}{9}$  40.

Kl. ca. 8, da V., der skulde lægge til Kajen ud for Havnevagten, befandt sig ca. 20 m fra Kajen sejlene med langsom Fart, blev Motoren indstillet til langsomst mulig Fart, og Skruens Blade blev vendt til Midtstilling og derefter til Bakstilling. Da Kutteren var ca. 90 m fra Kajen, blev Motoren sat paa fuld Fart for at tage Farten af Skibet; men da Motoren, medens den gik med langsom Fart, havde skiftet Omdrejningsretning, uden at det var bemærket, løb V. med Stævnen ind i Kajen. Ved Kollisionen knækkede Stævnen, og Fordækket blev en Del beskadiget.

Anm. Aarsagen til Kollisionen fremgaar af det ovenfor anførte.

**303. M/S Veritas 3** af København, 33 Reg. T. Br. Bygget 1904 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Grenaa til Skagen med Solarolie.

Grundstødt d.  $\frac{8}{5}$  40 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Søforklaring i Grenaa d.  $\frac{10}{5}$  40.

Kl. 5<sup>00</sup> afsejlede V. i klart Vejr fra Grenaa Havn. Der styredes NØ. Da Skibet befandt sig ud for Fornæs, blev det Taage. Farten mindskedes, og Loddet, der holdtes gaaende, viste ca. 10 m Vand. Da Taagen blev tættere, blev det besluttet at søge ind til Grenaa, og Kursen ændredes til SV. Loddet holdtes gaaende, og da Vanddybden aftog, blev Maskinen kastet Bak; men umiddelbart efter tog Skibet Grunden ved Sønder Hage og blev staaende. Ved Grundstødningen knustes Roret, og Forstævnen blev beskadiget. V. kom senere flot ved fremmed Hjælp og blev slæbt til Grenaa.

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

**304. M/S Veritas XXVII** af København, 41 Reg. T. Br. Bygget 1893 af Staal.

Havareret ved Eksplosion d.  $\frac{16}{7}$  40 i Benzinhavnen; 1 Mand kommet til Skade.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat.  $\frac{17}{7}$  og  $\frac{28}{8}$  40.

Kl. ca. 23<sup>30</sup>, medens V. XXVII laa fortøjet i Benzinhavnen (Prøvestenen), strøg en Mand af Besætningen en Tændstik i Lukafet, hvor der lugtede svagt af Benzindampe. I det samme skete en Eksplosion, ved hvilken Træskillerum, Døre og Køjer i Mandskabslukafet sprængtes, og en Del Løsoere blev svedet; endvidere blev den paagældende Sømand en Del forbrændt. Brandvæsen og Ambulance blev alarmeret, og den tilskadekomne blev kørt paa Hospitalet.

Anm. Ministeriet maa antage, at Eksplosionen skyldes den paagældendes Uforsigtighed.

**305. M/Gl. Vesta** af Svendborg, 99 Reg. T. Br. Bygget 1916 af Staal.

Brand om Bord d.  $\frac{28}{4}$  40 i Svendborg Havn.

Søforklaring og Søforhør i Odense d.  $\frac{3}{5}$  40.

Kl. 14<sup>20</sup> opdagedes det, at der steg Røg op fra Lukafet, hvor der umiddelbart forinden var blevet svovlet for Væggetøj. Brandvæsenet blev alarmeret og Kappen til Lukafet lukket. Efter 1—2 Timers Forløb havde Brandvæsenet slukket Ilden. Ved Branden blev Bb.s Køje, et Skod og noget Tovværk beskadiget.

Anm. 1. Ministeriet maa antage, at Branden er opstaaet som Følge af, at der ved Svovlingen ikke blev udvist fornøden Agtpaagivenhed.

Anm. 2. Skibets Fører har for Overtrædelse af § 5 i Lov om Brandvæsenet i Købstæderne af  $\frac{21}{3}$  1873 vedtaget en Bøde paa 20 Kr.

**306. M/Jt. Victoria** af Aarhus, 177 Reg. T. Br. Bygget 1930 af Jern.

a) Paa Rejse fra Fuur til Lübeck med Moler.

Grundstødt d.  $\frac{15}{9}$  40 i Limfjorden.

Strandingsindberetning dat.  $\frac{16}{9}$  40. Søforhør i København d.  $\frac{14}{10}$  40.

Kl. 6<sup>30</sup> afsejlede V. under en frisk SØ.-lig Kuling fra Løgstør. Da Skibet Kl. 10<sup>30</sup> skulde dreje ind i Draget, blændede Solen, saaledes at Farvandsafmærkningen vanskelig kunde ses. Som Følge deraf blev en rød Kost taget om Stb., og umiddelbart efter tog V. Grunden paa N.-Siden af Draget ved Gjøll og blev staaende. D.  $\frac{16}{9}$  Kl. 17<sup>30</sup> kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjergningsdamper.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

b) Paa Rejse fra Hammerhavnen til Eckernförde med Granitsplit.

Grundstødt d.  $\frac{20}{12}$  40 ved Møens N.-Kyst.

Strandingsindberetning dat.  $\frac{23}{12}$  40. Søforhør i Korsør d.  $\frac{29}{1}$  41.

D.  $\frac{19}{12}$  Kl. 12<sup>20</sup> afsejlede V. fra Hammerhavnen. Kl. 12<sup>25</sup> blev Kursen sat VSV., og samtidig sattes Loggen. Vinden var ØNØ., flov. Da Loggen viste 56, blev Maskinen stoppet, og Sejlladsen fortsattes for Sejl alene. D.  $\frac{20}{1}$  Kl. 2<sup>30</sup>, da Loggen viste 62, saas Land i misv. S. i en Afstand af 2 Sm. Da V. antoges at være ved Arkona, blev Motoren startet og Kursen ændret til misv. V.; men Kl. 4<sup>30</sup> tog Skibet Grunden og blev staaende paa Sække Sand. D.  $\frac{22}{1}$  Kl. 22<sup>00</sup> kom Skibet, efter at ca. 100 Tons af Ladningen var lempet over Bord, flot ved Hjælp af en Bjergningsdamper.

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

**307. Ff. Victoria** af Strandby, 8 Reg. T. Br. Paa Fiskeri i Kattegat.

Forlist efter Eksplosion d.  $\frac{30}{11}$  40 i Kattegat; 2 Omkomne.

Søforklaring og Søforhør i Frederikshavn d.  $\frac{14}{11}$  40.

Kl. ca. 14<sup>00</sup>, da V. befandt sig ca. 6 Sm. NNØ. af Hirsholmene, opfiskedes en sort. bøjeformet Genstand, der var ca.  $\frac{3}{4}$  m lang og tykkest paa Midten, og som blev antaget for at være en Ankerbøje. Bøjen blev anbragt paa Dækket agter. Umiddelbart efter skete en Eksplosion, hvorved to Mand af Besætningen,

der opholdt sig agter, blev dræbt, og Skibet blev saa stærkt beskadiget, at det umiddelbart efter sank. Den 3. Mand af Besætningen, der i Eksplosionsøjeblikket opholdt sig forude, og som holdt sig flydende ved Hjælp af en Blære, blev kort efter optaget af en tililende Kutter.

Ann. 1. De omkomne er: Fiskeskipper Anker Thomsen og Fisker Niels Jørgen Thomsen begge af Strandby.

Ann. 2. Ministeriet maa antage, at den opfiskede Genstand har været en Sprængbøje, og at det var denne der eksploderede.

**308.** S/S **Vidar** af Esbjerg, 1353 Reg. T. Br. Bygget 1915 af Staal. Paa Rejse fra Grimsby til Esbjerg med Stykgods.

Forlist efter Eksplosion d.  $31/1$  40 i Nordsøen; 15 Omkomne.

Søforhør i København d.  $6/2$  40. Forlisanmeldelse dat. København d.  $9/2$  40.

Kl. 19<sup>50</sup>, da V. under en SØ.-lig Storm sammen med S/S »Hroar« laa underdrejet med Stævnen mod SØ. paa ca. 58°40' N. Brd. 0°40' Ø. Lgd., indtraf en Eksplosion tilsyneladende lige foran Stævnen. Maskinen blev straks stoppet, og der blev morset til H., der befandt sig ca.  $1/2$  Sm. lidt agten for tværs om Bb., at V. var minesprængt. En Undersøgelse syntes imidlertid at vise, at Skibet var ubeskadiget. Ca. 10 Minutter senere indtraf en ny Eksplosion midtskibs, som bortrev alle Luger og Skærstokke fra Nr. 4 Luge og knuste Stb.s Side af Baaddækket samt Stb.s Redningsbaad. En Undersøgelse viste, at der var Vand i Nr. 4 Lastrum. Umiddelbart før den anden Eksplosion blev den agterste Baad om Bb. sat paa Vandet; men den blev knust mod Skibssiden. Den forreste Baad om Bb. blev nu sat paa Vandet, og alle ombordværende kom i Baaden, der imidlertid kændrede ud for Nr. 4 Luge. Det lykkedes 15 af de 23 i Baaden værende Personer paany at komme om Bord i V. Da en Undersøgelse viste, at der kun var mindre Lækager i Maskinrummet, blev der pumpet fra Maskinlasten og Nr. 4 Lastrum. Radiostationen var ude af Funktion. Skibet havde faaet stærk Bb.s Slagside; men efter at Nr. 2 og 3 Tanke om Bb. var lænsat, rettede V. sig noget. Trods stadig Pumpning steg Vandet i Skibet, og d.  $1/2$  Kl. 3 var Nr. 4 Lastrum næsten fuld af Vand, samtidig med at Vandet løb langs Hoveddækket og fyldte Kulkasserne, saaledes at der stod  $1/2$  m Vand paa Fyrpladsen. Da det kunde ses, at Skibet ikke kunde holdes flydende, opfordrede 2. Styrmand, der var den eneste overlevende af Skibets Officerer, den tilbageblevne Del af Besætningen til at anbringe sig paa Flaaden paa Agterdækket, hvilket de fleste efterkom. Samtidig blev der morset til H., at V. var ved at synke, samt at de overlevende gik om Bord i Flaaden. Kl. ca. 3<sup>30</sup> skyllede en svær Sø Flaaden med 8 Mand over Bord. Der blev ved Hjælp af en Haandlampe opretholdt Forbindelse med H., og Kl. 6<sup>30</sup> lykkedes det dette Skib at bjærge de paa Flaaden værende 8 Mand. Kl. 7 sank V.

Ann. 1. De omkomne er: Skibsfører Hans Nielsen Fischer og 1. Styrmand Morten Nielsen begge af Esbjerg, 1. Maskinmester Herman Gustav Pallesen og 2. Maskinmester Willy Henry Christian Kyllsbeck begge af København, 3. Maskinmester Ejler Pedersen, Hovmester Carl Jan Mathias Larsen, Telegrafist Charles Petersen Baad, Matroserne Henry Leonhardt Boel, Johannes Christensen Trab, Letmatros Hans Jønsson, Ungmand Anders Johannes Buchter Jensen, Donkeymand Niels Hugo Andersen og Fyrbøderne Carl Wilhelm Kirketerp Madsen samt Rudolf Christian Meinertz alle af Esbjerg og Hovmestermath John Aalkjær af Aalborg.

Ann. 2. Eksplosionen antages at skyldes Krigsaarsager.

**309.** Ff. **Viking** af Esbjerg, 40 Reg. T. Br. Bygget 1935 af Kg. Bøg og Fyr. Paa Rejse fra Esbjerg til Thyborøn i Ballast.

Havareret d.  $9/2$  40 i Nordsøen.

Søforhør d.  $26/2$  40 i Esbjerg.

D.  $8/2$  Kl. 22<sup>30</sup> blev V., der laa opankret i Nærheden af Cancer Lys- og Fløjtetønde, opbragt af et tysk Marinefartøj og ført til Cuxhaven. Under Sejladsen kom Skibet ind i Is, hvorved 7 Bovplanker i hver Side blev beskadiget.

Ann. Aarsagen til Havariet fremgaar af det ovenfor anførte.

**310.** S/S **Viking** af Aabenraa, 1153 Reg. T. Br. Bygget 1893 af Staal. Paa Rejse fra Frederikshavn til Burntisland i Ballast.

Forlist efter Eksplosion d.  $20/3$  40 i Nordsøen; 14 Omkomne.

Søforklaring i Leith d.  $23/3$  40. Søforhør i København d.  $9/4$  40. Forlisanmeldelse dat. Aabenraa d.  $20/4$  40.

Kl. ca. 4<sup>10</sup>, da V. i diset Vejr befandt sig ca. 30 Sm. NØ. for Wick, indtraf en voldsom Eksplosion i Forskibet. Et Minut senere skete en ny Eksplosion midtskibs, hvorefter Skibet stillede sig lodret i Vandet med Agterenden opad. Efter  $1/2$  Times Forløb sank V. Det lykkedes 2 Mand af Besætningen at redde sig op paa en Redningsflaade. D.  $21/3$  Kl. 1<sup>30</sup> blev de paagældende optaget af en Redningsbaad og landsat i Wick.

Ann. 1. De omkomne er: Skibsfører Johannes Nielsen af Aabenraa, 1. Styrmand Sofus Andersen af Færøerne, 2. Styrmand Nis Hansen Krap af Løjt Kirkeby, 1. Maskinmester Oscar Heinrich Jørgen Büssen og 2. Maskinmester August Bjerring begge af Aabenraa, Kok Arthur Carl Holst af Taastrup, Messedreng Rasmus Lindgaard Christensen af Jetsmark, Matroserne Alfred Ermates af Estland og Verner Bach Nielsen af Lime, Letmatros Arthur Olsen af Frederikshavn, Ungmand Vitoft Veinrich Eskildsen af Hirtshals, Fyrbøderne Eduard Nielsen af Aarhus, Erik Hartvig Christiansen og Villy Ejnar Christoffer Brøchner begge af København.

Ann. 2. Eksplosionen antages at skyldes Krigsaarsager.

**311.** Ff. **Vilhelmine** af Esbjerg. 30 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Kg. Paa Fiskeri i Nordsøen. Bortblevet i Marts 1940 i Nordsøen; 4 Omkomne.

Søforhør i Esbjerg d.  $8/5$  og  $15/5$  40. Forlisanmeldelse dat. Esbjerg d.  $19/5$  40.

D.  $\frac{4}{3}$  Kl. ca. 12<sup>00</sup> blev V. set paa en Fiskeplads ca. 210 Sm. V.t.N. af Graadyb Barre. Kl. 14<sup>15</sup> var Føreren af et Fiskefartøj i radiotelefonisk Forbindelse med Føreren af V., der oplyste, at alt var vel om Bord. I Løbet af Dagen friskede Vinden til Storm, og da der siden intet er hørt eller set til V., maa Fartøjet antages at være forlist med Mand og Mus.

Anm. 1. Besætningen bestod af Fiskeskipper Peder Andreas Jensen Skelmose, Bedstemand Niels Rønn Pedersen og Fisker Jens Ole Rubin, alle af Esbjerg samt Fisker Harry Svend Nielsen af Jerne.

Anm. 2. Efter det oplyste kan det ikke anses for udelukket, at Forliset skyldes Krigsaarsager.

**312.** S/S **Virginia** af København, 5343 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal. Paa Rejse fra Kirkwall til København med Oliekager og Stykgods.

a) Grundstødt d.  $\frac{3}{3}$  40 ved Læsøs SØ.-Kyst.

Søforhør i Aarhus d.  $\frac{11}{3}$  40.

Kl. 14<sup>25</sup> radiopejledes Kullen Fyr i 151° og Hals Barre Fyr i 255°5, samtidig loddedes 42 m Vand. Vejret var diset. Kl. 15<sup>25</sup> radiopejledes de samme Fyr i henholdsvis 140°5 og 253°5. Kort efter meddelte den vagthavende Styrmand Føreren, at Pejlingerne var rettet forkert, samt at den sidste Pejling gav Skibets Plads tæt inde under Læsø. Maskinen blev straks stoppet og umiddelbart efter beordret Fuld Kraft Bak; men Skibet havde taget Gunden paa 6,3 m Pullen SØ. for Læsø og blev staaende. D.  $\frac{4}{2}$  Kl. 12<sup>30</sup> kom V. flod ved Hjælp af en Bjergningsdamper.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

b) Mistet Anker d.  $\frac{4}{3}$  40 i Kattegat.

Søforhør i Aarhus d.  $\frac{11}{3}$  40.

Kl. 22<sup>30</sup>, medens V. under NNV.-lig Storm laa opankret retv. S. 29° Ø. af Syr Odde, forsøgtes det at lette. Herunder brækkede Kæden, og Ankeret mistedes.

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

c) Brand om Bord d.  $\frac{5}{3}$  40 i Kattegat.

Søforhør i Aarhus d.  $\frac{11}{3}$  40.

Kl. ca. 1<sup>00</sup> opdagedes Ild i Nr. 4 Lastrum. Der blev sprøjtet Vand ned i Rummet gennem Luftventilerne; men da Røgdudviklingen tiltog, blev alle Aabningerne til Lastrummet lukket, og Rummet blev fyldt med Damp. Kl. ca. 8<sup>00</sup> var Ilden slukket.

Anm. Ministeriet maa antage, at Branden er opstaaet som Følge af Selvantændelse i Ladningen.

d) Paa Rejse fra Königsberg til Hamburg med Korn (Byg).

Grundstødt d.  $\frac{13}{8}$  40 ved Pillau.

Tysk Strandingsindberetning udateret. Søforklaring i Königsberg d.  $\frac{16}{8}$  40. Søforhør i København d.  $\frac{5}{12}$  40.

Kl. ca. 23<sup>00</sup>, da V., der blev assisteret af Lods og Slæbebaad, under en haard NNØ.-lig Kuling med langsom Fart nærmede sig Udsejlingen af Königsberg—Pillau Kanalen, drejede Skibet pludselig Bb. over. Roret blev straks lagt haardt Stb. og Maskinen beordret Fuld Kraft Frem. Da Skibet imidlertid fortsat drejede Bb. over, blev Maskinen kastet Fuld Kraft Bak samtidig med, at Stb.s Anker blev stukket i Bund; men kort efter, Kl. 23<sup>15</sup>, tog V. Grunden og blev staaende. D.  $\frac{18}{8}$  Kl. 18<sup>00</sup> kom Skibet, efter at en Del af Ladningen var lægtret, flod ved fremmed Hjælp.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Strømforholdene.

**313.** M/S **Virgo** af Rotterdam, 397 Reg. T. Br. Paa Rejse fra København til Aarhus med Stykgods.

Grundstødt d.  $\frac{16}{1}$  40 ved Sjællands N.-Kyst.

Strandingsindberetning dat.  $\frac{18}{1}$  40.

Kl. 3<sup>00</sup> grundstødte V. under en Ø.-lig Snestorm paa N.-Siden af Sjællands Odde ud for Yderby Lyng. D.  $\frac{4}{3}$  kom Skibet flod ved Hjælp af en Bjergningsdamper.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Vejrforholdene.

**314.** Uddybningsmaskine **Vulcanus** af København, 104 Reg. T. Br. Bygget 1914 af Staal.

Sunket d.  $\frac{3}{11}$  40 i Kallundborg Havn.

Søforklaring og Søforhør i Kallundborg d.  $\frac{11}{11}$  40.

Kl. 13<sup>30</sup>, medens V. under en V.-lig Kuling laa fortøjet langs Kajen i Kallundborg Havn, opdagedes det, at Fartøjet trak Vand. Da Kedlen var under Rensning, gik man straks igang med at lænse med Pøse, og samtidig blev Falck og Brandvæsenet alarmeret. Vandet steg imidlertid hurtigt, og da der syntes Fare for, at Fartøjet skulde kæntre, gik alle Mand fra Borde. Kl. ca. 14<sup>35</sup> kæntrede V. ind mod Kajen, hvorved Masten og Bb.s Remskivekasse knækkede, og Fartøjet sank paa 9 m Vand. V. er senere blevet bjærget.

**315.** S/S **Væring** af Aabenraa, 1154 Reg. T. Br. Bygget 1893 af Staal.

En Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d.  $\frac{17}{10}$  40 i København.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat.  $\frac{18}{10}$  40.

Kl. 7<sup>15</sup>, da V. laa ved Islands Brygge og lossede Træ, gled en Havnearbejder paa den vaade Dækslast og faldt ned paa Kajen, hvor han slog Brystet imod en Træbuk. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt Ambulance kørt til Hospitalet.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

**316.** 3<sup>m</sup> M/Sk. **Westa** af København, 369 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Fyr. Paa Rejse fra Stettin til Nakskov med Koks.

a) Paasejlet d.  $\frac{4}{12}$  40 i Stettiner Haff.

Søforklaring i Swinemünde d.  $\frac{7}{12}$  40. Søforhør i Nakskov d.  $\frac{21}{4}$  41.

Kl. 4<sup>15</sup>, da W. i klart Vejr laa til Ankers mellem Bøje C. og D, blev Skibet paasejlet af S/S »Thetis« af Flensborg, der med Bb.s Bov tørnede mod W.s Hæk. Ved Kollisionen fik W. Hækken og Hækjollen stærkt beskadiget og blev læk. W. Søgte ind til Swinemünde for Reparation.

Anm. Søforklaring fra T. foreligger ikke.

b) Kollideret d.  $\frac{4}{12}$  40 i Swinemünde Havn.

Søforhør i Nakskov d.  $\frac{21}{4}$  41.

Kl. ca. 12<sup>30</sup>, da W., der havde Lods om Bord, var ved at svaje rundt for at lægge til ved Kajen i Østswine, mistede Skibet Styret og tørnede med Bb.s Side mod M/S »Karl« af Wollin. Ved Kollisionen fik K. et Stykke af Lønningen og Stb.s Vant lettere beskadiget, medens W. ikke tog nogen Skade.

Anm. Søforklaring fra K. foreligger ikke.

**317.** S/S **Wilh. Colding** af København, 1510 Reg. T. Br. Bygget 1905 af Staal. Paa Rejse fra Casablanca til Lysaker med Fosfat.

Grundstødt d.  $\frac{16}{3}$  40 ved Norges V.-Kyst.

Søforklaring i Frederikshavn d.  $\frac{2}{4}$  40.

Kl. 4<sup>28</sup>, da W. C., der havde Lods om Bord, befandt sig i Moldøsund, mistede Skibet Styret. Maskinen, der gik Halv Kraft Frem, blev straks beordret Fuld Kraft Frem; men umiddelbart efter tog W. G. Grunden uden at blive staaende. Ved Grundstødningen fik Skibet en Del Bundskade.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Strømforholdene.

**318.** S/S **Wilhelm und Maria** af Wesermünde, 242 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Fiskeplads i Kattegat til Wesermünde med Fisk.

Grundstødt d.  $\frac{26}{3}$  40 i Limfjorden.

Strandingsindberetning dat.  $\frac{2}{4}$  40.

Kl. 21<sup>00</sup> grundstødte W. u. M. under en haard NØ.-lig Kuling med Snetykning paa Febbersted Strand.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Snetykning.

**319.** S/S **Yrsa** af Aarhus, 455 Reg. T. Br. Bygget 1889/98 af Staal. Paa Rejse fra Thisted til Struer.

Grundstødt d.  $\frac{13}{8}$  40 i Limfjorden.

Søforklaring og Søforhør i Aalborg d.  $\frac{16}{8}$  40.

Kl. 21<sup>25</sup>, da Y. befandt sig i Drejningen rundt Munkeholm Odde, bemærkedes, at den hvide Halmprík ud for Odden var drevet over i den østlige Side af Farvandet. Maskinen blev straks stoppet og Roret lagt haardt Stb. Da Skibet hurtigt drejede Stb. over, blev der slaaet Langsom Frem til Maskinen, men umiddelbart efter — Kl. 21<sup>30</sup> — tog Y. Grunden ud for Assel Hage og blev staaende. Kl. 22<sup>30</sup> kom Skibet flot ved egen Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

**320.** Ff. **Zela** af Esbjerg, 42 Reg. T. Br. Bygget 1905 af Eg. Paa Rejse fra Fiskeplads i Nordsøen til Esbjerg.

Grundstødt d.  $\frac{26}{4}$  40 ved Jyllands V.-Kyst.

Søforhør i Esbjerg d.  $\frac{8}{5}$  40.

Kl. ca. 16<sup>00</sup> afsejlede Z. i diset Vejr fra en Fiskeplads ca. 15 Sm. VSV. af Graadyb Barre. Der styredes ØNØ. Kl. ca. 19<sup>00</sup> kom Land i Sigte, og da et Lodskud samtidig gav ca. 4 m Vand, ændredes Kursen til VNV., og Farten mindskedes til Halv Kraft. Loddet holdtes gaaende, og der loddedes stadig ca. 4 m Vand. Ca. 10 Minutter senere tog Z. Grunden og blev staaende. Kl. 23 viste det sig, at Skibet var læk, og da Vandet trods ihærdig Lænsning stadig steg, gik Besætningen — 3 Mand — d.  $\frac{27}{4}$  Kl. 1<sup>30</sup> i Prammen og blev optaget af et andet Fiskefartøj, som befandt sig i Nærheden. Fartøjet er senere blevet bjærget.

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

**321.** S/S **Østpreussen** af Königsberg, 3030 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Nordenham til Göteborg med Koks.

Grundstødt d.  $\frac{24}{3}$  40 ved Jyllands V.-Kyst.

Strandingsindberetning dat.  $\frac{24}{3}$  40.

Kl. 12<sup>17</sup> grundstødte Ø. i diset Vejr paa Stengrund ved Rubjerg. Ø. kom senere flot ved egen Hjælp; men da det viste sig, at Skibet var læk, blev det Kl. 13<sup>20</sup> sat paa Grund ved Skallerup. D.  $\frac{27}{3}$  40 Kl. 7<sup>00</sup> kom Ø. flot ved Hjælp af en Bjergningsdamper.

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

**322.** Ubekendt tysk Ff. af Wesermünde.

Grundstødt d.  $\frac{30}{3}$  40 ved Læsøs Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat.  $\frac{31}{3}$  40.

Kl. 15<sup>00</sup> grundstødte et tysk Ff. i stille Vejr med god Sigbarhed ved Knotterne 1 Sm. N. for Østerby. Kl. ca. 16<sup>30</sup> kom Skibet flot ved egen Hjælp.

**323.** Lystkutter uden Navn af Nørresundby. Paa Rejse fra Helgenæs til Saxkøbing.

Strandet d.  $\frac{28}{7}$  40 ved Sjællands N.-Kyst.

Strandingsindberetning dat.  $\frac{29}{7}$  40.

Kl. ca. 21<sup>30</sup> strandede L. under en SV.-lig Kuling ved Rørvig Nordstrand. Kutteren er senere blevet bjærget. Anm. Aarsagen til Strandingen angives at være Ukendskab til Position i Forbindelse med Vejrforholdene.

**324.** Pram uden Navn. Paa Rejse fra Ærøskøbing til Grenaa med Stykgods.

Sunket d.  $\frac{13}{9}$  40 i Lillebælt.

Søforhør i Aarhus d.  $\frac{21}{9}$  40.

Kl. ca. 10<sup>30</sup>, da P., der uden Besætningen om Bord var under Bugsering, befandt sig ca. 3 Sm. NV. af Skjoldnæs Fyr, bemærkedes det fra Bugserbaaden, at P.s Forende begyndte at løfte sig. Det blæste en SV.-lig Brise. Kursen blev straks ændret for at gaa i Læ af Skjoldnæs; men i Løbet af ca. 1 $\frac{1}{2}$  Minut sank Prammen.

## Tabel A.

Art og Antal af de for Aaret 1940 opførte Søulykker eller Søskader.

Søulykkens Art	Danske		Nor-ske		Sven-ske		Fin-ske		Tyske		Hol-land-ske		Engel-ske		Andre		Ialt	
	Sejl	Damp	Sejl	Damp	Sejl	Damp	Sejl	Damp	Sejl	Damp	Sejl	Damp	Sejl	Damp	Sejl	Damp	Sejl	Damp
Stranding med Forlis . . . . .	9	2	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	9	3
Grundstødning . . . . .	42	51	—	2	2	1	—	—	4	9	1	1	—	—	—	—	49	64
Kæntring . . . . .	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—
Sprunget læk i Søen . . . . .	6	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	2
Forladt synkefærdig . . . . .	2	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	1
Forskellig Søskade . . . . .	16	25	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	16	26
Kollision . . . . .	25	40	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	25	40
Brand . . . . .	6	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Borteblevet . . . . .	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—
Overbordfald m. m . . . . .	12	16	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	13	16
Krigsforlis . . . . .	24	35	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	24	36
Krigshavari . . . . .	8	16	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8	16
I alt . . .	156	194	—	2	2	2	—	—	5	10	1	1	—	—	—	1	164	210

374

## Tabel B.

Art og Antal af de i Aaret 1940 indtrufne Forlis af danske Skibe.

Forlisets Art	Sejlskibe		Dampskibe		Tilsammen	
	Antal Skibe	Brutto Register Tonnage	Skibe	Brutto Register	Antal skibe	Brutto Register
Stranding, Grundstødning m. m . . . . .	9	298	2	2005	11	2303
Kæntring . . . . .	3	131	—	—	3	131
Forladt synkefærdig . . . . .	2	30	11	16	3	46
Kollision . . . . .	1	13	—	—	1	13
Krigsskade . . . . .	24	770	35	73551	59	74321
Brand . . . . .	1	331	1	871	2	1202
Borteblevet . . . . .	3	85	—	—	3	85
I alt . . .	43	1658	39	76443	82	78101

## Tabel C.

Tab af Menneskeliv ved de for danske Skibe for Aaret 1940 opførte Søulykker og Søskader.

Ulykkestilfældets Art	Antal omkomne		
	Sejlskibe	Dampskibe	Ialt
Stranding, Forlis eller anden Søskade . . . . .	16	—	16
Overbordfald . . . . .	8	2	10
Krigsaarsager . . . . .	54	337	391
Andre Ulykkestilfælde . . . . .	2	9	11
I alt . . .	80	348	428

## Tabel D.

Danske og fremmede Skibes Strandinger m. m. i Aaret 1940 paa danske Kyststrækninger og i Inderfarvande.

Kyststrækninger og Inderfarvande	Danske Skibe					Fremmede Skibe					Ialt	Tab af Menneskeliv			
	Strandinger m. m.				Til- sam- men	Strandinger m. m.				Til- sam- men		Ialt	Danske	Fremmede	Ialt
	uden Forlis		med Forlis			uden Forlis		med Forlis							
	Sejl	Dp.	Sejl	Dp.		Sejl	Dp.	Sejl	Dp.						
Jyllands Vestkyst (til Hanstholm) . . . . .	3	1	2	—	6	—	4	—	—	4	10	—	—	—	
Jyllands Nordvestkyst (Skagen indbefattet) . . . . .	1	1	—	—	2	—	—	—	—	—	2	—	—	—	
Jyllands Østkyst . . . . .	7	6	4	—	17	—	1	—	—	1	18	—	—	—	
Limfjorden . . . . .	1	4	—	—	5	—	1	—	—	1	6	—	—	—	
Læsø . . . . .	—	3	—	—	3	—	1	—	—	1	4	—	—	—	
Anholt . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Fyns Nordkyst (med Samsø) . .	4	2	1	—	7	—	1	—	—	1	8	—	—	—	
Fyns Vest- og Sydkyst (med Ærø) . . . . .	5	3	—	—	8	—	—	—	—	—	8	—	—	—	
Fyns Østkyst (med Langeland)	4	2	—	—	6	—	1	—	—	1	7	1	—	1	
Sjællands Nordkyst (med Hesselø) . . . . .	1	4	1	—	6	1	1	—	—	2	8	—	—	—	
Sjællands Vestkyst (m. Sprogø)	1	2	—	—	3	—	—	—	—	—	3	—	—	—	
Smaalandsfarvandet (Grønsund og Ulvsund indbefattet) . . . . .	6	2	1	—	9	1	1	—	—	2	11	—	—	—	
Lollands og Falsters Syd- og Vestkyst . . . . .	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1	1	—	—	—	
Møens Øst- og Sydkyst	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Sjællands Østkyst (Syd fra til Amager) . . . . .	1	—	1	—	2	3	2	—	—	5	7	—	—	—	
Amager . . . . .	1	1	—	—	2	—	—	—	—	—	2	—	—	—	
Saltholm . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Middelgrund . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Øresundskysten (fra Københavns Frihavn) . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Bornholms Vestkyst . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Bornholms Østkyst . . . . .	—	—	—	—	—	1	1	—	—	2	2	—	—	—	
I alt . . . . .	35	31	10	—	76	6	15	—	—	21	97	1	—	1	

## 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 — 374 — større end i Aaret 1939, hvor Antallet var 348, men mindre end i Aaret 1938, hvor Antallet var 378. *Paa Grund af Krigsforhold har Forbindelsen med et betydeligt Antal danske Skibe været afbrudt siden den 9. April 1940; Ministeriet er derfor uden Oplysning om de Søulykker, der maatte, være overgaaet disse Skibe, bortset fra de Tilfælde, hvor Skibet er krigsforlist, og det faktiske Antal af indtrufne Søulykker i 1940 maa derfor antages at være større end det i Tabel A anførte.*

### Forlis af danske Skibe.

Af danske Damp- og Motorskibe er i 1940 gaaet tabt 39 med en samlet Tonnage af 76443 Reg. Tons Brutto. I 1939 og 1938 var Tabet henholdsvis 16 Skibe med 29597 Reg. Tons Brutto og 5 Skibe med 8044 Reg. Tons Brutto. Tabet af Sejlskibe og Sejlskibe med Hjælpemaskinkraft udgør i 1940 43 Skibe med 1658 Reg. Tons Brutto mod i 1939 22 Skibe med 889 Reg. Tons Brutto og i 1938 28 Skibe med 966 Reg. Tons Brutto.

Af de i Tabel B opførte 43 Sejlskibe og Sejlskibe med Hjælpemaskinkraft var 1 Skib paa 331 Reg. Tons Brutto; af de øvrige 42 Skibe var intet Skib over 100 Reg. Tons Brutto.

*Af de fornævnte forliste danske Skibe er i alt 59 Skibe gaaet tabt som Følge af Krigsaarsager, nemlig 21 Fiskefartøjer og 3 Sejlskibe med Hjælpemaskinkraft paa tilsammen ialt 770 Reg. Tons Brutto (se Nr. 23, 70, 75, 86, 108, 113, 114, 122, 137, 150, 173, 183, 197, 200, 206, 211, 215, 238, 243, 270, 272, 298, 307 og 311) samt 35 Damp- og Motorskibe paa i alt 74321 Reg. Tons Brutto (se Nr. 1, 6, 7, 18 b, 19, 25, 33, 34, 39, 44, 45, 48, 57, 81, 84, 102, 112, 116, 120, 130, 151, 166 d, 181, 212 b, 213, 217, 245, 249, 252, 267, 276, 286, 288, 308 og 310). Skibe, der er sunket som Felge af Krigsaarsager, men som senere er hævet uden at blive kondemneret, er ikke medregnet som krigsforliste.*

### Brand.

I Aaret 1940 har der været i alt 12 Tilfælde af Brand i danske Skibe, nemlig 3 Tilfælde i Dampskibe, 3 Tilfælde i Motorskibe, 2 Tilfælde i Sejlskibe med Hjælpemotor og 4 Tilfælde i Fiskefartøjer. Aarsagen til Brandene var følgende: I Dampskibene i 2 Tilfælde Selvantændelse i Ladningen og i det 3. Tilfælde Uagtsomhed ved Paafyldning af en Petroleumstank; i Motorskibene i 2 Tilfælde uoplyst og i det 3. Tilfælde Overophedning af Træværk fra Donkeykedlens Optræk; i Sejlskibene med Hjælpemotor henholdsvis Eksplosion opstaaet ved, at Motorens Luftkedler ved en Fejltagelse var paafyldt Ilt og Uforsigtighed ved Svovling af et Lukaf for Væggetøj; i Fiskefartøjerne var Aarsagen i 1 Tilfælde Uforsigtighed ved Anvendelsen af en Blæselampe, i 2 Tilfælde Overhedning af en Kakkellovn og i 1 Tilfælde uoplyst.

### Tab af Menneskeliv.

Ifølge Tabel C er Tab af Menneskeliv ved Overbordfald i 1940 indtruffet i 10 Tilfælde; i 1939 og 1938 var det tilsvarende Antal henholdsvis 10 og 26. *Som Følge af Krigsbegivenheder er i 1940 ialt 391 Menneskeliv gaaet tabt; af disse var 15 Udlændinge.*

Af de ifølge Tabel C omkomne 428 Personer var 420 Søfolk.

Danske Søretters Domme eller Udtalelser om Søulykker, overgaaet danske Skibe i 1940, er afgivet i 7 Tilfælde.