

DANSK
SØULYKKE-STATISTIK

1941

UDGIVET AF

MINISTERIET FOR HANDEL, INDUSTRI OG SØFART

AUGUST 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 dels af de i Henhold til nævnte Lov indsendte Udskrifter af Søforhør og Søforklaringer m. m. dels af foreliggende officielle Meddelelser og Oplysninger.

Indholdsfortegnelse.

Søulykker i 1941	5
Tabeller indeholdende statistiske Oplysninger vedrørende Søulykker i 1941	65

BIANCO LUNOS BOGTRYKKERI A/S
KØBENHAVN

1941.

- 1. Ff. Aage** af Frederikshavn, 29 Reg. T. Br. Bygget 1911 af Eg.
Paasejlet d. $\frac{27}{4}$ 41 i Frederikshavn.
Søforhør i Thyborøn d. $\frac{9}{7}$ 41.
D. $\frac{28}{4}$ om Morgenen, da Føreren af Aa., der siden d. $\frac{26}{4}$ om Aftenen uden Besætning havde ligget fortøjet langs Kaj i Frederikshavns Havn, kom om Bord, viste det sig, at Kutteren var blevet paasejlet midtskibs om Bb., hvor den havde lidt en Del Skade, ligesom den mod Kajen vendende Stb.s Side ogsaa var blevet beskadiget. Det blev senere oplyst, at Kutteren var blevet paasejlet af en tysk Trawler.
Anm. Søforklaring fra Trawleren foreligger ikke.
- 2. S/S Agnete** af København, 1458 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal. Paa Rejse fra Herøen til Haderslev med Salpeter.
Grundstødt d. $\frac{18}{9}$ 41 ved Jyllands Ø.-Kyst.
Søforklaring i Haderslev d. $\frac{22}{9}$ 41.
Kl. 11⁴⁵, da A., der havde Lods om Bord, befandt sig i Nærheden af Stagodde i Haderslev Fjord, mistede Skibet Styret og grundstødte i Løbets Bb.s Side. Kl. 14³⁵ kom Skibet flot ved egen Hjælp.
Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.
- 3. S/S Agnete Mærsk** af Aalborg, 2088 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal.
Krigsforlist; 21 Omkomne.
Indberetning fra det danske Gesandtskab i London dat. $\frac{13}{6}$ 41. Forlisanmeldelse dat. København d. $\frac{9}{12}$ 41.
Ifølge Indberetning fra Gesandtskabet i London er A. M. forsvundet og maa antages at være krigsforlist med Mand og Mus.
Anm. Besætningen bestod af: Skibsfører R. P. Parkholm af København, 1. Styrmand F. A. Ibsen af Vestermark, 2. Styrmand A. R. Jakobsen af Fredericia, 3. Styrmand S. Hansen af Lille Rise, 1. Maskinmester H. C. V. Jørgensen af Gentoft, 2. Maskinmester J. P. M. Hansen, 3. Maskinmester M. H. Bunde, Hovmester K. P. L. Petersen af Assens, Matroserne E. L. Jørgensen af Aarhus, P. C. Andersen af Slagelse og H. P. Nielsen af Hobro, Letmatroserne K. P. Christensen af Nakskov, N. Hansen af Hals og E. U. Pedersen af Rønnebæk, Donkeymand E. A. Jensen af Kolding, Fyrbøderne J. P. Solgaard af Aarhus, Jens Nielsen af Hjørring, I. Buch og M. U. Sørensen, begge af København og Søren Larsen af Glyngøre samt Kullemp F. Løvsted af København.
- 4. 3^m M/Sk. Agnethe** af Køge, 99 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Eg. Paa Rejse fra Aalborg til København med Cement.
Kollideret d. $\frac{29}{10}$ 41 paa Randers Fjord.
Søforhør i København d. $\frac{8}{11}$ 41.
Kl. ca. 17³⁰, da A. under en haard NØ.-lig Kuling laa til Ankers for 2 Ankre lidt Ø. for Lodsbroen ved Udbyhøj i Farvandets N.-lige Side, saas S/S »Benedikt« af Hobro for Indgaaende i Farvandet. B., der syntes at være for nær Farvandets S.-lige Kant, saas pludselig dreje Stb. over og tørnede umiddelbart efter mod A.s Stb.s Bov. Begge Skibe drev derefter ned paa M/S »Hove« af Hamborg, der laa til Ankers. Ved Kollisionen blev A. læk.
Af den af B.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at da dette Skib befandt sig i Nærheden af 9 til Ankers liggende Skibe ud for Udbyhøj, mistede Skibet Styret. Maskinen blev straks kastet Fuld Kraft Bak og Bb.s Anker stukket i Bund; men umiddelbart efter skete Kollisionen som ovenfor anført.
Anm. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes Vejrforholdene.
- 5. M/Gl. Albatros** af Svendborg, 73 Reg. T. Br. Bygget 1935 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Svendborg til Middelfart med Jerntraad.
Kollideret d. $\frac{9}{9}$ 41 i Svendborg Havn; søgt Nødhavn.
Søforklaring og Søforhør i Svendborg d. $\frac{10}{9}$ 41.
Kl. ca. 16³⁰, da A. befandt sig ca. $1\frac{1}{2}$ Skibslængde inden for Frederikshøens Ø.-lige Kajhjørne gaaende for langsom Fart, saas et Skib, der senere viste sig at være M/Gl. »Fortuna« af Hamburg, nærme sig fra Stb. Side tæt ved Kajen. Roret blev straks lagt Bb., hvilket tilkendegaves ved 2 korte Toner med Luftfløjten; men umiddelbart efter tørnede F. med Stævnen mod A.s Stb. Side ud for Agterkant af Storlugen. Ved Kollisionen fik A. en Del af Lønningen og flere Støtter knust, Mesanmasten brækket og Kabysen beskadiget. A. Søgte ind til Svendborg for Reparation.
Anm. Søforklaring fra F. foreligger ikke.

6. 3^m M/Sk. **Albert** af Marstal, 153 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Eg. Paa Rejse fra Lübeck til Hudiksvall med Stalt.

Tørnet Undervandshindring og forlist d. $\frac{7}{6}$ 41 ved Sveriges Ø.-Kyst.

Søforklaring i Söderhamn d. $\frac{17}{6}$ 41. Forlisanmeldelse dat. Marstal d. $\frac{8}{7}$ 41. Søforklaring og Søforhør i Marstal d. $\frac{11}{8}$ 41.

Kl. 17⁴⁵, da A. under en ØNØ-lig Brise befandt sig ca. 7 Sm. misv. Ø.t.S. $\frac{1}{2}$ S. af Størdungfrun, hvor der efter Søkortet skulde være ca. 40 m Vand, styrende misv. N.t.Ø., mærkedes et Stød i Skibet. En Undersøgelse viste, at Skibet var læk, hvorfor der blev pumpet med begge Pumper. Da Vandet vedblev at stige i Skibet, blev det sejlet mod Land, samtidig med at der blev afgivet Nødssignal. Kl. 19¹⁵ tog A. Grunden ca. 300 m fra Land, men fortsatte derefter yderligere ca. 100 m mod Land, hvor Skibet blev staaende. Senere krængede A. stærkt over til Stb., og Besætningen gik i Redningsbaaden og roede i Land. Kort efter sank Skibet.

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

7. S/S **Alex** af Odense, 303 Reg. T. Br. Bygget 1905 af Staal. Paa Rejse fra København til Horsens i Ballast.

Grundstødt d. $\frac{26}{3}$ 41 ved Sjællands N.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{26}{3}$ 41. Søforhør i København d. $\frac{15}{5}$ 41.

D. $\frac{25}{3}$ Kl. 20⁵⁰, da A. laa opankret ca. $\frac{1}{2}$ Sm. NNV. af Sjællands Odde nordlige Ladebro, sprang Vinden fra V. til NV. med orkanagtige Byger, og Skibet gik i Drift med Ankeret. Maskinen blev straks beordret Fuld Kraft Frem, og der blev hevet ind paa Ankerkæden indtil 15 Favne. Der styredes nu misv. NNØ. med Ankeret slæbende i Bund for at holde Forskibet op imod Vind og Sø. Kl. 22³⁰ pejledes Odden Havnefyri i mv. SSV., giss. Afst. 3 Sm. Kl. 23⁴⁰ var Vinden N.-lig. Der loddedes gentagne Gange 18—20 m Vand. D. $\frac{26}{3}$ Kl. 0⁴⁵ saas Brænding agten for tværs om Stb. Kæden blev straks stukket ud til Tamp, samtidig med at Maskinen arbejdede forceret Frem; men Kl. 1¹⁰ tog Skibet Grunden med. Agterenden ud for Overby Lyng. Det forsøgtes at kappe Ankerkæden for at bringe A. til at staa fastere i Grunden; men forinden dette lykkedes brækkede Kæden ca. 15 Favne fra Tampen, og Skibet svingede rundt og blev staaende. A. er senere kommet flot.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Vejrforholdene.

8. S/S **Algarve** af København, 1355 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal.

Krigsforlist d. $\frac{19}{2}$ 41; 19 Omkomne.

Indberetning fra Gesandtskabet i London dat. $\frac{8}{3}$ 41. Søforhør i København d. $\frac{15}{3}$ 41. Forlisanmeldelse dat. København d. $\frac{12}{3}$ 41.

Ifølge Meddelelse fra det danske Gesandtskab i London er A. forlist som Følge af Krigsaarsager, hvorved hele Besætningen omkom.

Anm. De omkomne er: Skibsfører Jes Nielsen Mikkelsen af Esbjerg, 1. Styrmand Hans Hejde af Valby, 2. Styrmand Ejvind Jørgen Peter Jespersen af Birkerød, 1. Maskinmester Thorvald Elb, 2. Maskinmester Adolf Harald Strange, 3. Maskinmester Mogens Albert Weber Hansen og Hovmester Erling Rønberg, alle af København, Kok Jens Arne Øron af Lemvig, Matroserne Johannes Martin Sofus Frederik Hansen af København, Samuel Olsen af Frederikshavn, Robert Nielsen af Lihme og Viktor Pedersen af Skive, Letmatroserne Edmund Sørensen af Agger og Carl Andersen af Lihme, Fyrbøderne Hartvig Andersen af Holbæk, Hardi Christensen og Paul Hoth Frederiksen, begge af Frederikshavn, Jens Ove Hansen af Nakskov og Ejner Johansen af København.

9. M/Gl. **Alice** af Rudkøbing, 35 Reg. T. Br. Bygget 1892 af Eg. Paa Rejse fra Rudkøbing til Aarhus med Sennepsfrø.

Grundstødt d. $\frac{27}{3}$ 41 ved Fyns S.-Kyst.

Søforhør og Søforklaring i Rudkøbing d. $\frac{31}{3}$ 41.

Kl. 10 afsejlede A. under en frisk Ø.-lig Kuling fra Rudkøbing. Da Skibet var kommet uden for Havnen, saas et modgaende Skib forude i den gravede Rende over Bagergrund. A. sejlede over i den V.-lige Side af Farvandet for at give Plads for det andet Skib. Da den hvide 2-Kost var passeret, saas ikke flere Prikker, hvorfor Motoren blev koblet fra, men umiddelbart efter tog A. Grunden S. for den røde 2-Kost paa Siø Hage og blev staaende. D. $\frac{28}{3}$ Kl. ca. 16 kom Skibet flot ved fremmed Hjælp, efter at en Del af Ladningen var lægtret.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes, at Farvandsafmærkningen var mangelfuld.

10. Ff. **Alice** af Esbjerg, 31 Reg. T. Br. Bygget 1926 af Eg og Bøg. Paa Fiskeri.

a) Havareret ved Flyverangreb d. $\frac{6}{7}$ 41 i Nordsøen.

Indberetning fra Overfiskeribetjenten i Esbjerg dat. $\frac{8}{7}$ 41.

Kl. 8³⁰, da A. befandt sig 38 Sm. VNV. af Vyl, blev Fartøjet angrebet af en Flyvemaskine, der fra lav Højde nedkastede en Bombe, som faldt i Vandet 15—20 m agten for A. Ved Passage af A. tømmede Flyvemaskinen mod Fartøjets Mast, der brækkede ca. 1 m over Godset, medens Flyvemaskinen styrtede i Søen og sank.

b) Havareret ved Flyverangreb d. $\frac{20}{8}$ 41 i Nordsøen.

Indberetning fra Overfiskeribetjenten i Esbjerg dat. $\frac{23}{8}$ 41.

Kl. 16⁰⁰, da A. befandt sig ca. 48 Sm. VSV. af Graadyb Barre, blev Fartøjet angrebet af Flyvemaskiner, der nedkastede 4—5 Bomber, hvoraf 1 ramte Masten, der brækkede lige over Godset, medens Resten faldt i Søen 15—20 m fra A.

11. S/S **Alice** af København, 1196 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Staal. Paa Rejse fra Gotenhafen til Nykøbing F. med Kul.

Grundstødt d. $\frac{6}{12}$ 41 i Smaalandsfarvandet.

Søforklaring og Søforhør i Nykøbing F. d. $\frac{9}{12}$ 41.

Kl. 16¹⁰ passerede A., der havde Lods om Bord, under en SV.-lig Brise med diset Vejr Skansepynt. Kl. 16⁴⁵ saas Kosten paa Bredmandshage, som pejledes. Kl. 16⁵⁰ tog Skibet Grunden og blev staaende. Det forsøgt ved Varpanker og Manøvrer med Maskinen at bringe Skibet flot. D. $\frac{7}{12}$ Kl. 2¹⁵ kom A. af Grunden.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Vejrforholdene.

12. S/S **Alessund** af Frederikshavn, 3222 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal. Paa Rejse fra New York med Bomuld, Staal, Kobber og Stykgods.

Torpederet d. $\frac{16}{10}$ 41 i Atlanterhavet; 3 Danske omkommet.

Indberetninger fra Gesandtskabet i Stockholm dat. $\frac{23}{10}$ og $\frac{31}{10}$ 41.

Forlisanmeldelse dat. København d. $\frac{29}{10}$ 41.

Da A., der var rekvisitioneret af de amerikanske Myndigheder, og som sejlede under Panamas Flag og førte Navnet »Bold Venture«, befandt sig ca. 500 Sm. SV. for Island, blev Skibet torpederet. 17 Mand af Besætningen, der bestod af 32 Mand, indbragtes til Reykjavik. Blandt de savnede befandt sig 3 Danske, Hovmester Karl Klausen af Holbæk, Dæksdreng Jens Christian Albæk Petersen og Messedreng Niels Jørgen Laulund, begge af Sæby.

13. M/Sk. **Amelia** af Skærhamn, 100 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Skelskør til Helsingborg i Ballast. Grundstødt d. $\frac{7}{11}$ 41 ved Samsøs V.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{8}{11}$ og $\frac{28}{11}$ 41. Søforhør i Tranebjerg d. $\frac{13}{11}$ 41.

Kl. ca. 2⁰⁰, da A. under en stiv SV.-lig Kuling laa opankret ved Tunø, begyndte Skibet at drive med Ankrene. Kl. 3⁰⁰ blev Motoren sat til, men da der Kl. ca. 5⁰⁰ ikke fandtes mere Olie om Bord, gik Motoren i Staa, og der forsøgtes for Sejl alene at komme klar af Samsø. Kl. ca. 8⁰⁰ tog Ankrene atter Hold ca. 1,5 Sm. N. for Maarups Havn. Kl. ca. 19⁰⁰, da Kulingen var tiltaget til Storm, knækkede den ene Ankerkæde, hvorefter Besætningen forlod Skibet i Jollen. Kort efter drev Skibet op paa Strandbredden. D. $\frac{26}{11}$ 41 kom A. flot ved Hjælp af en Bjergningsdamper.

Anm. Ministeriet maa antage, at Strandingen skyldes Vejrforholdene.

14. Ff. **Andrea** af Skagen, 20 Reg. T. Br.

Brand om Bord d. $\frac{25}{4}$ 41 i Skagen.

Søforklaring og Søforhør i Skagen d. $\frac{5}{5}$ 41.

D. $\frac{24}{4}$ Kl. ca. 9⁰⁰ blev der tændt op i Kakkelovnen i Lukafet om Bord i A., der stod paa Bedding. Kakkelovnen var derefter uden Tilsyn. Kl. 13⁰⁰ var en Mand af Besætningen nede i Lukafet; Ilden var da gaaet ud, og Kakkelovnen var kold. Kl. 17⁰⁰ forlod Besætningen Fartøjet efter først at have forvissat sig om, at alt var i Orden i Lukafet. D. $\frac{25}{4}$ Kl. ca. 3³⁰ saa forbipasserende, at der trængte Røg og Ild op fra Lukafet. Brandvæsenet, der straks blev tilkaldt, kom kort efter til Stede og blev i Løbet af en Times Tid Herre over Ilden. Ved Branden blev hele Lukafet raseret af Ilden, ligesom Besætningens Tøj, Køjetøj m. m. blev ødelagt.

15. Ff. **Andrea** af Thyborøn, 30 Reg. T. Br. Bygget 1936 af Eg. Paa Fiskeri.

Havareret ved Flyverangreb d. $\frac{7}{5}$ 41 i Nordsøen.

Søforklaring i Lemvig d. $\frac{13}{5}$ 41.

Kl. ca. 20⁰⁰, da A. befandt sig 120 Sm. SV.t.V. af Thyborøn, blev Fartøjet angrebet af en Flyvemaskine, der var mærket med et sort Kors. Flyvemaskinen beskød Fartøjet med Maskingevær og nedkastede 2 Bomber, der eksploderede tæt ved A., hvorved Fartøjet blev læk og Motoren beskadiget. A. søgte — assisteret af en anden Fiskekutter — ind til Thyborøn for Reparation.

16. Ff. **Ane Wester** af Harboøre, 21 Reg. T. Br. Bygget 1907 af Eg. Paa Fiskeri.

Havareret ved Flyverangreb d. $\frac{8}{7}$ 41 i Nordsøen; 1 Mand tilskadekommet; søgt Nødhavn.

Søforhør i Lemvig d. $\frac{21}{7}$ 41.

Kl. ca. 18⁰⁰, da A. W. befandt sig ca. 15 Sm. V.t.N. af Thyborøn Kanal, blev Fartøjet angrebet af 2 Flyvemaskiner, der nedkastede 3 Bomber, hvoraf 1 uden at eksplodere gik gennem Dækket ned i Maskinrummet og beskadigede Motoren. Fartøjet blev desuden beskudt med Maskingevær, hvorved Fisker Laurits Gregersen blev ramt i venstre Arm. Det lykkedes at faa Motoren i Gang paany, hvorefter A. W. søgte ind til Thyborøn for Reparation.

17. M/Gl **Anna** af Aalborg, 44 Reg. T. Br. Bygget 1856 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Grenaa til Aalborg i Ballast.

Kollideret d. $\frac{6}{9}$ 41 i Kattegat.

Søforklaring og Søforhør i Frederikshavn d. $\frac{17}{9}$ 41. Søforhør i Aalborg d. $\frac{28}{1}$ 42.

Kl. ca. 5³⁰ passerede A., der ikke førte Lanterner. Fornæs Fyr under en frisk V.-lig Kuling. Kort efter saas et Skib, der senere viste sig at vare M/Sk. »Carla« af Nyborg, forude, styrende en N.-lig Kurs. A. blev løbet i Vinden for at bjerge Storsejlet, og Farten mindsket til langsom. Da der syntes Fare for Sammenstød, blev der fra A. afgivet Opmærksomhedssignal med Taagehovnet. Da C.s Kurs syntes bibeholdt, og en Kollision syntes uundgaelig, blev Roret lagt haardt Stb. og Maskinen Kastet Fuld Kraft Bak; men umiddelbart efter tørnede C. med Stævnen imod A.s Bb. Side lidt foran for Storrigningen.

Af den af C.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at da dette Skib, der ikke førte Lanterner, befandt sig lidt N. for Kalkgrunden med Kurs mod Fornæs, saas A., der antoges for et medgaaende Skib, ca. 2 Streger om Stb. Føreren af C. forlod derpaa Roret for at hjælpe med ved Sætning af Skonnertsejlet. Under Arbejdet hermed hørtes Opmærksomhedssignal fra A., og da der syntes Fare for Sammenstød,

løb C.s Fører agterud og kastede Maskinen Fuld Kraft Bak; men umiddelbart efter skete Kollisionen som ovenfor anført. Ved Kollisionen fik A. en Del af Lønningen knust og Skandæk og Skanseklædning beskadiget, og C. fik Vaterstaget og Sprydbardunerne brækket. Begge Skibe søgte ind til Grenaa Havn for Reparation.

Anm. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes, dels at A.s Kurs ikke blev bibeholdt, da C. var i Sigte, dels af Skibene førte Lanterner.

18. M/Jt. **Anna** af Svendborg, 27 Reg. T. Br. Bygget 1886/15 af Eg.

a) Paa Rejse fra Hasle til Odense med Lervarer.

Grundstødt d. $^{25}/_6$ 41 ved Fyns N.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $^{27}/_6$ 41. Søforklaring og Søforhør i Odense d. $^{28}/_6$ 41.

D. $^{24}/_6$ Kl. 12 passerede A. Netspærringen ved Sjællands Rev. Herfra styredes mod Lystønden paa Lillegrund. Kl. 16⁰⁰ blev Vejret diset, hvorfor der blev sejlet med mindsket Fart, og Loddet holdtes gaaende. Kl. 24⁰⁰ antoges Skibet at være ved Lystønden, der dog ikke kunde ses. Da Dybden efter Lodskuddene aftog fra 13 m til 8 m, besluttedes det at ankre; men d. $^{25}/_6$ Kl. 0³⁰ tog A. Grunden paa Lillegrund og blev staaende. Kl. 23³⁰ kom Skibet flot ved fremmed Hjælp.

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

b) Paa Rejse fra Horsens til Allinge med Brunkul.

Grundstødt d. $^{5}/_8$ 41 ved Sveriges S.-Kyst.

Søforhør i København d. $^{7}/_2$ 42.

D. $^{4}/_8$ Kl. 16⁴⁵ passerede A. under en V.-lig Kuling Trelleborg med Kurs mod Ystad. Da Vinden senere friskede, og Vejret blev diset, blev Skibet opankret for Stb.s Anker ca. 2 Sm. V. for Ystad i 9 Favne Vand. D. $^{5}/_8$ Kl. 7⁰⁰ blev Motoren sat paa Fuld Kraft Frem, og det forsøgtes at lette for at søge ind til Ystad; men paa Grund af Vejr og Sø kunde Ankeret ikke hives ind. Kl. 13³⁰ under en kraftig Byge fra SV. gik Skibet i Drift mod Land. Bb.s Anker blev stukket i Bund; men kort efter brækkede begge Ankerkæder. Det forsøgtes nu ved Hjælp af Sejlene at sejle A. klar af Land samtidig med, at Motoren blev varmet op; men kort efter sprængtes Skonnertskødet og Sejlet blev slaaet i Stykker. A. drev derefter mod Land og tog Grunden paa ca. 2 m Vand og blev staaende. A. er senere kommet flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

19. M/Gl. **Anna** af Søby, 79 Reg. T. Br. Bygget 1915 af Eg og Bøg.

Kollideret d. $^{25}/_{10}$ 41 i Lübeck.

Søforklaring i Thisted d. $^{14}/_{11}$ 41. Søforhør i Ærøskøbing d. $^{22}/_{12}$ 41.

Kl. 14⁴⁸, da A., der havde Lods om Bord, for Indgaaende befandt sig i Nærheden af Struck Færgested, saas en modgaaende Bugserbaad med en Pram paa Slæb forude. Fra A. blev der afgivet 1 kort Tone med Luftfløjten, hvilket fra Bugserbaaden besvaredes med 2 korte Toner. Om Bord i A. blev Roret straks lagt Bb. samtidig med, at Maskinen blev kastet Fuld Kraft Bak; men kort efter tørnede A. med Stævnen imod Prammens Stb.s Bov. Ved Kollisionen fik A. Vaterstaget brækket.

Anm. Søforklaring fra Bugserbaaden foreligger ikke.

20. S/S **Anna-Katrin-Fritzen** af Stettin. Paa Rejse fra Hamburg til Hobro med Kali.

Grundstødt d. $^{17}/_7$ 41 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Søforklaring i Hobro d. $^{21}/_7$ 41.

Kl. 6²⁰ tog A.-K.-F. Grunden midt i den gravede Rende i Mariager Fjord ved den 5. Prik regnet fra Ø. og blev staaende. Kl. 7⁵⁰ kom Skibet flot ved egen Hjælp.

21. Ff. **Anna Viola** af Esbjerg, 19 Reg. T. Br. Paa Fiskeri.

Grundstødt d. $^{3}/_3$ 41 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $^{10}/_3$ 41. Søforklaring i Grenaa d. $^{7}/_3$ 41.

Kl. 16⁰⁰ afsøjede A. V. fra en Fiskeplads udfor Jernhatten paa Vej til Grenaa. Vejret var usigtbart, og Farvandet var isfyldt. Loddet holdtes gaaende. Kl. ca. 18⁰⁰ loddedes 10 m, og kort efter tog A. V. Grunden paa Kalkgrunden og blev staaende. Kl. ca. 22⁰⁰ blev A. V. af Isen skubbet over Grunden, hvorefter Fartøjet der var i synkefærdig Tilstand blev sejlet ind til Grenaa.

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

22. S/S **Anne** af København, 1593 Reg. T. Br. Bygget 1928 af Staal. Paa Rejse fra Rotterdam til Esbjerg med Koks.

Grundstødt d. $^{26}/_{12}$ 41 ved Tysklands NV.-Kyst.

Søforklaring i Esbjerg d. $^{30}/_{12}$ 41.

Kl. 14²⁶ passerede A., der havde tysk Kontrolofficer om Bord, Elbe I Lysbøje. Det blæste en haard SØ.-lig Kuling med Snebyger. Der styredes retv. N. 3° V., idet der regnedes med $^{1}/_2$ Str. Afdrift. Kl. 17⁴⁰ loddedes 10 Favne Vand. Kl. 18³⁰ tog Skibet Grunden ved Schmal Deep. Maskinen blev straks kastet Fuld Kraft Bak, hvorefter A. gled af Grunden.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Strømsætning.

23. M/Gl. **Anne** af Marstal, 58 Reg. T. Br. Bygget 1900 af Eg. Paa Rejse fra Kolding til Flensborg i Ballast.

Strandet d. $^{13}/_{11}$ 41 i Flensborg Fjord.

Strandingsindberetning dat. $^{14}/_{11}$ 41. Søforklaring i Graasten d. $^{17}/_{11}$ 41.

Kl. 12³⁰, da A. under en Ø.-lig Storm laa opankret for begge Ankre ud for Alnor, brækkede begge Ankerkæder, hvorefter Skibet drev paa Land i Trappe Bugt.

Anm. Aarsagen til Strandingen fremgaar af det ovenfor anførte.

- 24.** Lystfartøj **Annia** af Aarhus, ca. 5 Reg. T. Br. Paa Rejse fra København til Aarhus.
Grundstødt d. $^{11}/_5$ 41 ved Jyllands Ø.-Kyst.
Strandingsindberetning dat. $^{14}/_5$ 41.
Kl. 15⁰⁰ grundstødte A. ret S. for Jernhatten. Samme Dag Kl. ca. 18⁰⁰ kom Fartøjet flot ved fremmed Hjælp.
Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Strømsætning.
- 25.** Ff. **Arnhil** af Sønderborg, 8 Reg. T. Br. Bygget 1909 af Eg og Bøg. Paa Fiskeri i Østersøen.
En Mand faldet over Bord og druknet d. $^{12}/_1$ 41 i Østersøen.
Søforklaring og Søforhør i Sønderborg d. $^{20}/_1$ 41.
Om Formiddagen, da A. under en V.-lig Kuling var i Færd med at udsætte Skovlvaad paa Kalkgrunden S. for Kegnæs, faldt Fisker Mathias Eckhaus over Bord og saas liggende i Vandet agterude i Nærheden af Linen til Vaadde. Motoren blev straks kastet Bak, samtidig med at der blev halet ind paa Linen. Da den overbordfaldne forsvandt og ikke mere kom til Syne, blev Besætningen fra Flensborg F.S. tilkaldt med en Baad, og efter ca. 20 Minutters Eftersøgning blev den overbordfaldne fundet som Lig.
Anm. Der er intet oplyst om Aarsagen til Ulykken.
- 26.** S/S **Axel Carl** af København, 2170 Reg. T. Br. Bygget 1940 af Staal.
Sænket ved Flyverangreb d. $^{18}/_8$ 41 i Leningrad.
Forlisanmeldelse dat. København d. $^{27}/_4$ 42.
Ifølge Indberetning fra det danske Gesandtskab i Stockholm er A. C. den $^{18}/_8$ 41 sænket af Bomber fra Luftfartøjer, medens Skibet laa i Leningrads Havn. Hele Besætningen blev reddet.
- 27.** M/Sk. **Baltia** af Råå, 150 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Aalborg til Neustadt i Ballast.
Grundstødt d. $^{27}/_{10}$ 41 ved Langelands Ø.-Kyst.
Strandingsindberetning dat. $^{28}/_{10}$ 41. Søforhør i Nakskov d. $^4/_11$ 41.
Kl. 19³⁰ da B., der med Vinden Bb. ind gik for fulde Undersejl og havde Motoren igang, under en haard S.t. V.-lig Kuling befandt sig ca. $2^{1}/_2$ Sm. S.t.Ø. af Tranekjær Fyr, blev Skibet stagvendt og lagt for Stb.s Halse. Efterhaanden som Vinden tiltog i Styrke, mindsledes Sejl. Kl. 21⁰⁰ blæste det en Storm med Regntykning, og da det ikke var muligt at holde Skibet til Vinden, blev det opankret Kl. 22⁰⁰ for Stb.s Anker i ca. 16 m Vand. Motoren holdtes gaaende. Kl. 22¹⁵ tog Skibet Grunden ud for Tranekjær Fyr og blev staaende. D. $^{28}/_{10}$ kom B. flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.
Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Vejrforholdene.
- 28.** M/Sk. **Beda** af Näset, 123 Reg. T. Br. Paa Rejse fra København til Odesund i Ballast.
Grundstødt og forlist d. $^2/_6$ 41 ved Anholt.
Strandingsindberetning dat. $^2/_6$ 41.
Kl. 3³⁰, da B. under en stiv SØ.-lig Kuling laa til Ankers i Pakhusbugten ved Anholt, brækkede Ankerkæden, og Skibet drev paa Grund. Besætningen blev bjerget af Redningsbaaden fra Anholt Havn. B. er senere blevet Vrag.
- 29.** S/S **Benedikt** af Hobro, 365 Reg. T. Br. Bygget 1901 af Staal. Paa Rejse fra København til Randers med Stykgods.
Kollideret d. $^{29}/_{10}$ 41 paa Randers Fjord.
Søforhør i København d. $^3/_11$ 41.
Se Nr. 4.
- 30.** M/Gl. **Bente** af Holbæk, 105 Reg. T. Br. Bygget 1931 af Staal. Paa Rejse fra Kastrop til Middelfart med Svovlsyre.
Grundstødt d. $^{27}/_3$ 41 ved Fyns N.-Kyst.
Strandingsindberetning dat. $^{28}/_3$ 41. Søforhør i Tranebjærg d. $^{25}/_4$ 41.
Kl. 10⁵⁰ passerede B. under en SØ.-lig Kuling med Snebyger Moselgrund Vintersømærke om Bb. Der styredes misv. N. 89° V. Kl. 12³⁰ grundstødte B. paa Issehoved Flak ca. $1^{1}/_2$ Sm. fra Issehoved. D. $^{10}/_4$ kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper, efter at Ladningen var lægtret.
Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes, at Loddet ikke blev benyttet som Kontrol for Bestikket.
- 31.** M/B **Bente III** af Hellerup, 8 Reg. T. Br. Bygget af Mahogni.
Brændt d. $^{10}/_7$ 41 i Sundet.
Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. $^{14}/_7$ 41.
Kl. ca. 17⁰⁰, da B. befandt sig ud for Hellerup Lystbaadehavn, indtraf der en Eksplosion i Motoren, hvorved denne kom i Brand og Motorkassen blev løftet i Vejret og ødelagt. Det forsøgte at slukke Ilden ved Hjælp af en Ildslukker; men da Ilden hurtigt bredte sig, maatte dette opgives, hvorefter Besætningen — 7 Mand — blev reddet af tililende Baade. B. brændte ned til Vandlinien.
Anm. Der er ikke oplyst noget om Aarsagen til Branden.
- 32.** S/S **Bertha** af København, 766 Reg. T. Br. Bygget 1915 af Staal. Paa Rejse fra Delfzyl til Mariager med Kul.
Kollideret d. $^{11}/_7$ 41 i Storebælt.
Søforklaring i Mariager d. $^{14}/_7$ 41. Søforklaring og Søforhør i Svendborg d. $^{23}/_7$ 41.
Kl. 7²⁰ da B. i klart Vejr med svag Ø.-lig Brise befandt sig i Langelandsbæltet styrende NØ., saas S/S »Betty Mærsk« af Aalborg, der styrede en sydlig Kurs, forude om Bb., og Kursen ændredes lidt til Stb.

Pludselig hørtes fra B. M. to korte Toner med Dampfløjten, og B. M. syntes at dreje Bb. over. I B. blev Roret lagt haardt Bb. og Manøvren tilkendegivet med to korte Toner med Dampfløjten. Da en Kollision syntes uundgaaelig, blev Maskinen stoppet og kort efter beordret paa Fuld Kraft Bak, men umiddelbart efter tørnede B. med Stævnen mod B. M.s Hæk, hvorved B.s Stævn brækkede og det opstaaende paa Forkant af Bakken trykket ind.

Af den af B. M.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at da B. M. Kl. 7²⁰ befandt sig i Langelandsbæltet styrende en S.-lig Kurs, saas B. forude om Stb. styrende en Ø.-lig Kurs. Kort efter syntes B. at dreje Stb. over. Da B. M. paa Grund af et i Nærheden værende Sømærke ikke kunde dreje Stb. over, blev Roret lagt haardt Bb., hvilket blev tilkendegivet med to korte Toner med Dampfløjten. B. syntes nu at dreje Bb. over, og da en Kollision syntes uundgaaelig, blev Roret lagt haardt Stb., men umiddelbart efter skete Kollisionen som ovenfor anført. Ved Kollisionen blev B. M.s Ror og Skrue samt en Del Opstaaende beskadiget.

Anm. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes, at B. M., da B. saas at dreje Stb. over, drejede Bb. over i Stedet for at mindske Fart.

33. S/S Bes af København, 542 Reg. T. Br. Bygget 1917 af Staal. Paa Rejse fra Lemvig til Svendborg i Ballast.

Grundstødt d. 14/11 41 i Limfjorden.

Søforklaring og Søforhør i Svendborg d. 21/11 41.

Kl. 17¹⁵ afgang B. under en haard S Ø.-lig Kuling fra Lemvig. Kl. 17⁴⁰, da Skibet med langsom Fart befandt sig i Lemvig Ledefyrline i Nærheden af de to Bøjer, der afmærker Begyndelsen af den gravede Rende, mistede Skibet Styret og faldt, skønt Roret laa haardt Stb., Bb. over. Det blev forgæves forsøgt ved at slaa Halv Kraft Frem til Maskinen at faa Styr over Skibet. B. tog imidlertid Grunden og blev staaende. D. 16/11 kom Skibet flot ved egen Hjælp.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Vejrforholdene i Forbindelse med særlig lav Vandstand.

34. Ff. Betty af Frederikshavn, 29 Reg. T. Br. Bygget 1900 af Eg. Paa Fiskeri i Kattegat.

Strandet d. 25/3 41 ved Læsøs N.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. 26/3 41. Søforklaring i Frederikshavn d. 25/4 41.

Kl. ca. 15⁰⁰, da B. i Snetykning befandt sig ca. 2 Sm. V. for Engelskmands Rev, blev det besluttet at søge ind til Østerby Havn. Kursen ændredes til S.t.V., og der loddedes jævnlgt. Da Landet kom i Sigte forude, ændredes Kursen Ø. over. Det viste sig imidlertid, at Skibet havde anduvet Land mellem Østerby Havn og Syr Odde, hvorfor Kursen ændredes udefter, og der fortsattes for langsom Maskine; men Kl. ca. 17⁰⁰ tog B. Grunden og blev staaende, som det senere viste sig paa V.-siden af Syr Odde. Da Vinden friskede til Storm af NØ., drev B. af Grunden. Det viste sig imidlertid umuligt at styre B., og kort efter tog Skibet atter Grunden og blev staaende. Da Vinden stadig friskede, gik Besætningen — 3 Mand — i Prammen og roede i Land. D. 10/4 41 kom B. flot ved fremmed Hjælp.

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

35. S/S Betty Mærsk af Aalborg, 2357 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Staal.

a) Paa Rejse fra Riga til Fredericia med Apatit.

Kollideret d. 17/1 41 i Riga Bugt.

Søforklaring og Søforhør i Fredericia d. 18/3 41.

Kl. 16¹⁵ medens B. M., der var under Assistance af Isbryderen »Krisjanis Valdemars«, laa stoppet i Isen i Riga Bugt, tørnede Isbryderen under Passage af B. M. mod dennes Bb.s Bov. B. M.s Lønning og Minesikringskabel blev beskadiget. En Køjjeramme og 3 Køjje glas sprængtes, og der fremkom en Bule i den Bovplade, hvori Køjjerne sad. Kl. 17⁰⁰, medens B. M. gik fremover i Isbryderens Køl vand, løb tysk S/S »Jupiter« op i B. M.s Agterende. Ved Kollisionen blev B. M.s Lønning bøjet i en Længde af ca. 10 Fod, ligesom den halvrunde Liste brækkede flere Steder, og Varpklampen forskubbedes ind over Poop-dækket.

Anm. Søforklaring fra K. V. og J. foreligger ikke.

b) Paa Rejse fra København til Rotterdam i Ballast.

Kollideret d. 11/7 41 i Storebælt.

Søforklaring og Søforhør i Nakskov d. 18/7 41.

Se Nr. 32.

c) Paa Rejse fra Vlaardingen til Aalborg med Kul.

Grundstødt d. 25/12 41 i Limfjorden.

Søforklaring i Aalborg d. 27/12 41.

Kl. ca. 13¹⁰, da B. M., der havde Lods om Bord, under en N.-lig Storm med Snebyger befandt sig i Indløbet til Hals Barre, tog Skibet Grunden et Par Gange uden at blive staaende. En Undersøgelse viste, at Nr. VII Tank var blevet læk.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Vejrforholdene.

36. M/Gl. Birte af København, 143 Reg. T. Br. Bygget 1906 af Staal. Paa Rejse fra Hundested til København med Stykgods.

Grundstødt d. 8/3 41 ved Sjællands N.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. 9/3 41. Søforhør i København d. 25/3 41.

Kl. 17⁴⁵ under Indsejling i Helsingør Nordhavn tog Skibet Grunden tværs af den S.-lige Havnemole og blev staaende. Kl. 20⁰⁰ kom Skibet flot ved egen Hjælp. Da Motoren skulde skiftes fra Bak til Frem, stoppede den, og under Forsøg paa at starte paany opbrugtes Startluften, hvorefter B. af Is og Strøm blev ført paa Grund ca. 300 m N. for Havnen og blev staaende. D. 10/3 kom Skibet flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Lavvande og Isvanskeligheder.

37. S/S Birte af København, 1741 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal.

a) Paa Rejse fra Oslo til Holtenau i Ballast.

Havareret ved Eksplosion d. $19/5$ 41 i Storebælt; søgt Nødhavn.

Søforklaring og Søforhør i Frederikshavn d. $4/6$ 41. Søforhør i Frederikshavn d. $19/6$ og $13/8$ 41, i Aalborg d. $9/7$ og i Rudkøbing d. $30/7$ 41.

Kl. ca. 16^{00} passerede B. under en stiv Ø.-lig Kuling den røde Spirtønde paa $55^{\circ}00'$ N. Brd. $11^{\circ}01'7$ Ø. Lgd. tæt om Stb. Der styredes retv. 233° . Kl. ca. 16^{10} indtraf en voldsom Eksplosion tæt agten for Skibet, hvorved Skrueakslens Mellemløjer, Ballastpumpens Fundament og Lænsrørene fra Agtertankene sprængtes, Stævnrøret blev læk og Roret blev løftet af. B. drejede straks 3—4 Streger til Stb., og Maskinen, der gik Fuld Kraft Frem, blev Kl. ca. 16^{15} sat paa Halv Kraft Frem og Kl. ca. 16^{20} stoppet, hvorefter Skibet opankredes ud for Tranekær Fyr ca. $1\frac{3}{4}$ Sm. fra Land. D. $20/5$ Kl. 3^{00} ankom B. assisteret af en Bjergningsdamper til Korsør for Reparation.

Anm. Ministeriet maa antage, at Eksplosionen skyldes Krigsaarsager.

b) Paa Rejse fra Emden til København med Koks.

Paasejlet d. $19/11$ 41 i Østersøen.

Søforhør i København d. $23/12$ 41.

Kl. 11^{45} passerede B. under en S.-lig Brise Fehmarnbælt F.S. Kl. 12^{00} blev det Taage, hvorfor Farten blev mindsket og forskriftsmæssigt Taagesignal afgivet. Kl. 13^{50} var Taagen blevet meget tæt, hvorfor Skibet blev sejlet ud til den Stb.s Kant af den minestrøgne Rute og opankret for Stb.s Anker med 30 Favne Kæde i 15 Favne Vand. Der blev derefter afgivet forskriftsmæssigt Taagesignal med Klokker. Kl. ca. 17^{03} hørtes Taagesignal fra en Damper, der syntes at komme fra en Ø.-lig Retning. Kl. 17^{05} kom Damperen i Sigte om Stb., og Kl. 17^{07} tørnede Damperen, der senere viste sig at være S/S »Helgoland« af Lübeck, med Stævnen mod B.s Stb.s Side ud for Agterkant af Nr. 1 Luge.

Anm. Søforklaring fra H. foreligger ikke.

38. M/Sk. Birthe af København, 43 Reg. T. Br. Bygget 1875 af Eg. Paa Rejse fra Halmstad til Helsingborg i Ballast.

Strandet og forlist d. $4/7$ 41 ved Sveriges V.-Kyst.

Søforklaring i Halmstad d. $14/7$ 41. Søforhør i København d. $25/9$ 41. Forlisanmeldelse dat. København $29/7$ 41.

Kl. ca. 22^{00} , da B. under en haard V.-lig Kuling laa opankret for Bb.s Anker i $2\frac{1}{2}$ m Vand i Laholms Bugt, brækkede Ankerkæden, hvorefter Skibet drev paa Land udfor Halmstads østre Strand. B. er senere blevet kondemneret.

39. Ff. Bodil Rasmussen af Frederikshavn, 18 Reg. T. Br. Bygget 1930 af Fyr og Eg.

Havareret og sunket d. $7/4$ 41 i Sæby.

Søforhør i Sæby d. $10/7$ 41 og i København d. $15/8$ 41.

Kl. ca. 6^{00} , da Motoren lige var startet, og der blev pumpet Trykluft paa Startluftbeholderen, eksploderede denne. Et Stykke af Beholderen gik igennem en af Sideplankerne under Vandet, og Fartøjet begyndte straks at synke. Besætningen reddede sig op paa Kajen.

Anm. Der er intet oplyst om Aarsagen til Sprængningen.

40. M/S Bonita af Vejle, 3198 Reg. T. Br. Bygget 1930 af Staal. Paa Rejse fra Luleå til Holtenau med Malm.

Kollideret og forlist d. $14/10$ 41 i Østersøen; 21 Omkomne.

Indberetning fra Konsulatet i Malmø dat. $14/10$ 41. Søforklaring i Trelleborg d. $20/10$ 41. Søforhør i København d. $31/10$ 41.

Kl. 3^{48} , da M/S »Bonita« befandt sig ca. 9 Sm. S.t.Ø. af Trelleborg, blev Skibet paasejlet af S/S »Bojan« af Cimrishamn. Ved Kollisionen fik M/S »Bonita« Bb. Side revet op og sank i Løbet af ca. 1 Minut med Agterskibet først. Føreren, der befandt sig i sit Kammer, reddede sig ud igennem et Vindue og holdt sig flydende ved en Luge, til han ca. $\frac{1}{2}$ Time senere blev optaget af S/S »Bojan«s Redningsbaad. 2 Matroser, der befandt sig i Lukafet agter, reddede sig op paa en Redningsflaade anbragt paa Huset agter og blev kort efter optaget af S/S »Bojan«. Messedrengen, der befandt sig midtskibs, løb straks til Baadene, men blev, idet Skibet sank, skyllet forefter ud igennem et Vindue paa Forkant af Underbroen, hvorefter han holdt sig flydende ved en Luge, til han ca. $\frac{1}{2}$ Time senere blev optaget af S/S »Bojan«.

Af den af S/S »Bojan«s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at da dette Skib Kl. 2^{45} befandt sig paa $55^{\circ}13'$ N. Brd. $13^{\circ}15'$ Ø. Lgd., saas paa Stb.s Bov i en Afstand af ca. 150 m Toplanterne og Bb. Sidelanterne fra et Skib. Roret blev straks lagt Stb. og Maskinen kastet Fuld Kraft Bak, hvilket tilkendegaves ved 3 korte Toner med Dampfløjten; men knap 1 Minut senere tørnede S/S »Bojan« med Stævnen imod M/S »Bonita«s Bb. Side agten for midtskibs. Ved Kollisionen fik S/S »Bojan« Stævnen knust.

Anm. 1. De omkomne er: 1. Styrmand Hans C. Nørholm Hansen af Nordby, Fanø, 2. Styrmand Kristen P. Andersen af Marstal, 3. Styrmand Magnus Jensen af Næsvaag, 1. Maskinmester Viggo B. Brendov og 2. Maskinmester Adolf Schmidt Holm, begge af København, 3. Maskinmester Kaj G. Hein af Aarhus, Maskinassistenterne Verner Olsen og Børge J. J. Raagaard, begge af København, Elektriker John Harry Olsson af Helsingør, Telegrafist Victor C. Hjerting af Charlottenlund, Hovmester Oluf Worm af København, Kok Aage E. Jørgensen af Aalborg, Matrosen Poul Grundsted og Andreas J. F. J. Skou, begge af Vejle, og Aage V. Nielsen af Aalborg, Letmatros Carl B. Jørgensen af København, Ungmand Erik H. Christensen af Blands, Dæksdreng Karl O. Hansen af Aarhus, Kammerdreng Svend Aage Simonsen af Korsør, samt Smørerne Elis C. Svensson og Alfred Andersen, begge af København.

Anm. 2. Ministeriet maa efter det oplyste antage, at den Omstændighed, at »Bonita« i Overensstemmelse med Forskrifterne i Bek. af 18. April 1941 angaaende Mørklægningsforanstaltninger i Skibe og

Fartøjer førte afskærmede Lanterner, muligt har været medvirkende Aarsag til Kollisionen. Skibets Lanterner maa efter det foreliggende antages at have været synlige i de foreskrevne Vinkler og at have haft den foreskrevne Synsvidde. Paa Grund af Afskærmningen har de imidlertid næppe været saa let synlige som Lanterner uden Afskærmning, og den Omstændighed har muligt været medvirkende Aarsag til, at de ikke i Tide er blevet observeret fra »Bojan«.

41. S/S Borgsten af Oslo, 1569 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Staal. Paa Rejse fra Porsgrund til Delfzijl med Cellulose.

Paasejlet d. $26/9$ 41 i Storebælt.

Strandingsindberetning dat. $27/9$ 41.

Søforklaring og Søforhør i Nakskov d. $21/10$ 41.

Kl. 23^{00} , da B. i overskyet Vejr under en frisk Ø-lig Brise laa opankret i Nærheden af Vagtskibet paa $54^{\circ}41'2$ N. Brd. $10^{\circ}44'7$ Ø. Lgd., blev Skibet paasejlet af M/S »Luossa« af Stockholm. B.s Forskib begyndte straks at synke. Besætningen gik i Bb.s Redningsbaad og blev optaget af L. B. er senere blevet hævet.

Anm. Søforklaring fra L. foreligger ikke.

42. S/S Bryderen af København, 436 Reg. T. Br. Bygget 1884 af Jern.

Kollideret d. $28/1$ 41 i Tuborg Havn.

Søforhør i København d. $9/6$ 41.

Kl. ca. 17^{00} , da B. var ved at bryde Isen langs Nordkajen i Tuborg Havn og laa med Stævnen Ø. efter, blev der fra Boven ført en Wire over paa S/S »N. J. Ohlsen« af Marstal, der laa fortøjet ved Østkajen, hvorefter der blev hevet paa Wiren samtidigt med, at B.s Maskine gik frem. Under denne Manøvre tørnede B. med Bb.s Bov mod N. J. O.s Bb. Side midtskibs. Ved Kollisionen fik N. J. O. Skanseklædningen beskadiget.

Af den af N. J. O.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at Kollisionen skete som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes Isforholdene.

43. M/S Brynje af Porsgrunn, 3916 Reg. T. Br. Bygget 1926 af Staal. Paa Rejse fra Rotterdam til Harstad med Koks.

Sunket efter Eksplosion d. $20/7$ 41 i Kalundborg Fjord.

Strandingsindberetning dat. $20/7$ 41.

Søforklaring og Søforhør i Kalundborg d. $22/7$ 41.

Kl. 9^{00} , da B. befandt sig paa $55^{\circ}42'3$ N. Brd. $10^{\circ}56'3$ Ø. Lgd., indtraf en voldsom Eksplosion. Skibet begyndte straks at synke, hvorfor Maskinen blev stoppet. Redningsbaadene blev sat paa Vandet, og Besætningen gik i Baadene. Kl. ca. 9^{30} var B. sunket.

Anm. Ministeriet maa antage, at Eksplosionen skyldes Krigsaarsager.

44. Ff. Brødrene af Hirshals, 16 Reg. T. Br. Paa Fiskeri.

Kollideret d. $4/3$ 41 i Nordsøen.

Søforklaring i Hjørring d. $6/3$ 41. Søforhør i Hjørring d. $5/6$ 41.

Kl. ca. 14^{00} , da B. i tæt Taage ca. 6 Sm. NNV. af Hirshals var ved at løbe Liner ud, saas ca. 2 Streger om Bb. i ca. 2 Baadlængders Afstand et modgaaende Fiskerfartøj, som senere viste sig at være Ff. »Molly« af Tjørne-Kalv. Roret blev straks lagt Stb.; men umiddelbart efter tørnede M. mod B.s Bb.s Bov. Ved Kollisionen fik B. 6 Planker knust og Ruffet forskubbet.

Af den af M.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at da dette Fartøj Kl. 13^{55} var paa Vej til Hirshals, saas forude i en Afstand af ca. 15 m et Fiskerfartøj. Skruen blev straks slaaet fra og Roret lagt Bb.; men umiddelbart efter skete Kollisionen som ovenfor anført.

Anm. 1. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes, at der om Bord i B. ikke blev afgivet Taage-signaler og holdt behørigt Udkig.

Anm. 2. B.s Fører er under $24/11$ 41 ved Søretten i Hjørring idømt en Statskassen tilfaldende Bøde af 50 Kr. for Overtrædelse af Art. 9. i, i Internationale Søvejsregler, men frifandtes for Overtrædelse af samme Reglers Art. 29.

45. Ff. Brødrene af Nordenhuse, 10 Reg. T. Br. Paa Fiskeri.

Forlist efter Eksplosion d. $8/8$ 41 i Storebælt; 1 Mand omkommet.

Indberetning fra Fiskerikontrolløren i Nyborg dat. $9/8$ 41. Søforhør i Nyborg d. $21/8$ 41.

Kl. ca. 11^{45} , da B. befandt sig mellem Kløverhage og Vresen, indtraf under Indhivning af Voddet en voldsom Eksplosion, hvorved den agterste Del af Fartøjet bortsprængtes. Den ene af de to ombordværende Personer blev optaget af et tililende Fartøj, medens den anden — Fisker Peter Petersen af Nyborg — omkom.

Anm. Ministeriet maa antage, at Eksplosionen skyldes Krigsaarsager.

46. Ff. C. F. Tietgen af Esbjerg, 36 Reg. T. Br. Bygget 1929 af Eg, Bøg og Fyr. Paa Fiskeri i Nordsøen.

Havareret ved Eksplosion d. $28/4$ 41 i Nordsøen.

Søforhør i Esbjerg d. $16/5$ 41.

Kl. ca. 18^{30} , da T. befandt sig paa en Fiskeplads ca. 4 Sm. N. for Slugen, fik Voddet under Indhivning Hold. Under Arbejdet med at frigøre Voddet indtraf en voldsom Eksplosion ca. 20 Fv. agten for Kutteren. Ved Eksplosionen led Kutteren en Del Skade og blev slaaet læk. Ved Assistance fra tililende Kuttere lykkedes det at holde T. flydende og bugsere Fartøjet ind til Esbjerg.

Anm. Ministeriet maa antage, at Eksplosionen skyldes Krigsaarsager.

47. Df. Capduen af København, 20 Reg. T. Br. Bygget 1904 af Eg. Paa Rejse fra Københavns Havn til Flakfortet med Vand.

Kollideret d. $\frac{19}{8}$ 41 i Sundet.

Søforhør i København d. $\frac{6}{10}$ 41.

Kl. ca. 12⁰⁰, da C. under en V.-lig Kuling i klart Vejr befandt sig tæt N. for den nordligste grønne Bøje paa Middelgrunden, saas Ff. »Poul« af København ca. 1 Sm. borte 3 Str. om Bb. Da Bøjen var passeret om Stb., blev Kursen ændret Stb. over mod Flakfortet, hvilket blev tilkendegivet ved 1 kort Tone med Hornet. Da P. befandt sig 4 Str. om Bb. i ca. 100 m.s Afstand, syntes Kutteren at dreje Bb. over ned mod C. Roret blev lagt haardt Stb.; men umiddelbart efter tørnede P. mod C.s Bb.s Side.

Af den af P.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at Fartøjet befandt sig mellem Flakfort og Middelgrund med den nordligste grønne Bøje paa Middelgrund om Bb., da Føreren gik under Dæk efter at have overladt Styringen til sin Søn. C. var da i Sigte, tilsyneladende med Kurs mod Middelgrundsfort. Rorsmanden bøjede sig derefter uden at slippe Rattet ned for at smøre Motoren. Da Motoren var smurt, opdagedes det, at C. havde ændret Kurs mod Flakfort, uden at Kursændringen hørtes tilkendegivet ved Lydsignal. Roret blev straks lagt haardt Stb.; men umiddelbart efter skete Kollisionen som ovenfor anført. Efter Kollisionen blev P., der var blevet læk, af C. slæbt ind til Middelgrundsfort.

Anm. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes manglende Agtpaaivenhed fra P.s Side.

48. M/Jtsk. **Carla** af Nyborg, 51 Reg. T. Br. Bygget 1900 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Grenaa til Frederikshavn.

Kollideret d. $\frac{6}{9}$ 41 i Kattegat; søgt Nødhavn.

Søforklaring og Søforhør i Frederikshavn d. $\frac{17}{9}$ 41. Søforhør i Aalborg d. $\frac{28}{1}$ 42.

Se Nr. 17.

49. S/S **Carmen** af Esbjerg, 1206 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal. Paa Rejse fra København til Aalborg med Træ.

Kollideret d. $\frac{19}{1}$ 41 i Sundet.

Søforklaring i Helsingør d. $\frac{28}{1}$ 41.

Kl. ca. 9⁰⁰, da C., der sejlede i Isbryderkonvoj, sad fast i Isen ca. $\frac{1}{2}$ Sm. udenfor Københavns Havns Bølgebrydere, blev det agten for liggende S/S »Henny« af Stettin paasejlet af et tysk Marinefartøj. Ved Paasejlingen fik H. saa megen Fremdrift, at Skibet tørnede mod C.s Agterende, hvorved C. fik Halekæbe og flere Plader i Bb. Side sprængt, Dækket beskadiget og Gelænder og Loddedavit bøjet.

Anm. Søforklaring fra H. foreligger ikke.

50. S/S **Caroline** af Leer, 146 Reg. T. Br. Paa Rejse fra København til Ørhage i Ballast.

Grundstødt d. $\frac{13}{11}$ 41 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{27}{11}$ 41.

Kl. 15³⁰, da C. under en SØ.-lig Storm laa til Ankers i Æbeltoft Vig ud for Molskroen, brækkede Ankerkæden, og Skibet drev paa Land. D. $\frac{27}{11}$ kom C. flot ved Hjælp af en Bjergningsdamper.

Anm. Ministeriet maa antage, at Ankerkæden er brækket som Følge af haardt Vejr.

51. M/Gl. **Cathrine** af Svendborg, 71 Reg. T. Br. Bygget 1930 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Vang til Skovshoved med Skærver.

Kollideret d. $\frac{31}{7}$ 41 i Østersøen.

Søforklaring og Søforhør i Neksø d. $\frac{2}{8}$ og i Rønne d. $\frac{9}{8}$ 41.

Kl. 0³⁰, da C. var ca. 13 Sm. S. for Ystad, fik Rorsmanden en rød Lanterne i Sigte om Stb. Roret blev lagt Bb., men umiddelbart efter tørnede det andet Skib, der viste sig at være 3^m M/Sk. »Johanne« af Marstal, mod C.s Stb.s Side ud for Mesanvantet. Da Skibene var kommet klar af hinanden, og en Undersøgelse viste, at C. kun havde lidt en Del ovenbords Skade, fortsattes Rejsen.

Af den af J.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at da dette Skib, der gaar paa Rute fra Aalborg til Neksø, og som gik for Sejl alene, under en ØNØ.-lig Brise med klart Vejr Kl. ca. 1⁰⁰ befandt sig paa ca. 55°18' N. Brd. 14°00' Ø. Lgd. styrende bidevind misv. SØ.t.Ø. kom pludselig et klart og et grønt Lys i Sigte i kort Afstand ca. 3 Str. om Bb. Da der syntes Fare for en Kollision, blev der ved Hjælp af Taagehornet givet Advarselssignal. Det andet Skib saas at dreje haardt Bb. over, men umiddelbart efter tørnede J. med Stævnen mod C.s Stb.s Side. Ved Kollisionen blev J.s Forgrejer og Stævn beskadiget.

Anm.1. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes, at der om Bord i C. ikke blev holdt behørigt Udkig.

Anm.2. Føreren af C. har den $\frac{23}{5}$ 41 ved Rønne Købstads m. v. Ret vedtaget en Statskassen tilfaldende Bøde af 50 Kr. for ved Pligtforsømmelse at have foranlediget Kollisionen.

52. M/Gl. **Ceres** af Aarhus, 138 Reg. T. Br. Bygget 1911 af Staal. Paa Rejse fra Saksøbing til Frederikshavn med Byg.

Grundstødt d. $\frac{29}{10}$ 41 ved Fyns S.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{29}{10}$ 41.

Kl. 8³⁰ grundstødte C. i diset Vejr paa Avernakke Hage. Skibet er senere kommet flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Regndis.

53. M/S **Chilean Reefer** af Esbjerg 1831 Reg. T. Br. Bygget 1936 af Staal. Paa Rejse fra Newcastle o. T. til St. John N. B. med Stykgods.

Sænket d. $\frac{16}{3}$ 41 i Atlanterhavet; 1 Mand omkommet.

Indberetning fra Gesandtskabet i Berlin d. $\frac{16}{6}$ 41. Søforhør i København d. $\frac{13}{8}$ 41. Forlisansmeldelse dat. København d. $\frac{13}{8}$ 41.

Kl. ca. 17⁰⁰, da C. R. befandt sig ca. 200 Sm. Ø. for Cape Race, saas et Krigsskib ret forude. C. R. blev straks lagt paa modsat Kurs. Kl. 17¹⁰ aabnede Krigsskibet, der senere viste sig at være den tyske Krydser »Gneisenau«, Ild mod C. R., hvorefter Baadene blev sat paa Vandet. Under Udsætning af Stb.

Redningsbaad kæntrede denne, og de ombordværende faldt i Søen. 1 Mand reddede sig atter op i Baaden sammen med 2 Mand, der havde været beskæftiget med Affiring af Baaden, og blev ca. $\frac{1}{2}$ Time senere optaget af Krigsskibet. De øvrige reddede sig op paa Redningsflaaderne og blev sammen med Bb. Redningsbaadsbesætning senere optaget af et andet Skib. 1 Mand — Ungmand Peter Ryberg Hjorth af Brørup — savnedes. C. R. sank senere, efter at der var affyret ca. 80 Kanonskud mod Skibet.

Anm. Aarsagen til Forliset fremgaar af det ovenfor anførte.

54. M/Gl. **Christian** af Aalborg, 80 Reg. T. Br. Bygget 1910 af Eg.

a) Paa Rejse fra Aalborg til Faaborg med Cement.

Grundstødt d. $\frac{5}{4}$ 41 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Søforklaring i Faaborg d. $\frac{12}{4}$ 41.

Kl. 13⁰⁰ passerede C. i stille, klart Vejr Hals Barre. Herfra styredes misv. SØ.t.S. $\frac{1}{2}$ S. Vejret blev efterhaanden diset. Kl. ca. 18⁰⁰ fik man Kending af Stavns Hoved og Kl. 19⁰⁰ af Gjerrild. Loddet holdtes gaaende. Da C. var passeret Gjerrild Flak, blev det tæt Taage. Kursen ændredes til misv. SØ. $\frac{1}{2}$ S. Lodskud taget med 4—5 Minutters Mellemrum gav $7\frac{1}{2}$ —8 m Vand. Kl. 19⁴⁵ grundstødte C. ud for Sangstrup Klint og blev staaende. D. $\frac{6}{4}$ kom C., efter at ca. 650 Sække Cement var lempet over Bord, flot ved fremmed Hjælp.

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

b) Paa Rejse fra Grenaa Havn til København med Cement.

Kollideret d. $\frac{2}{10}$ 41 i Kattegat.

Søforhør i København d. $\frac{8}{10}$ 41.

Kl. ca. 4³⁰, da C. befandt sig ca. 10 Sm. NV. af Hesselø styrende misv. SØ.t.Ø., saas en grøn Lanterne ca. 2 Streger foran for tværs om Bb. Kort efter kom ogsaa det andet Skibs røde Lanterne i Sigte, men forsvandt umiddelbart efter, og da en Kollision syntes uundgaaelig, blev Roret lagt Bb.; men umiddelbart efter tørnede C. med Stævnen imod det andet Skib, der viste sig at være en tysk U-baad. Ved Kollisionen fik C. Bovsprødet brækket og fik en mindre Læk.

Anm. Søforklaring fra den tyske U-Baad foreligger ikke.

55. 3^m M/Sk. **Christian** af Svendborg, 230 Reg. T. Br. Bygget 1900 af Eg. Paa Rejse fra Menstad til Saksøbing med Kalksalpeter.

Havareret d. $\frac{20}{10}$ 41 i Kattegat.

Søforhør i Saksøbing d. $\frac{29}{10}$ 41.

Kl. ca. 13⁰⁰, da C. under en orkanagtig S.-lig Storm befandt sig S. for Pater Noster Fyr, knustes Kilerne ved Stormasten og Mastekraven sprængtes, hvorefter der trængte Vand ned i Lasten. Senere knækkede Storgaflen og Stagfokken havarede.

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

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

a) Paa Rejse fra Hamborg til Esbjerg med Koks.

Grundstødt d. $\frac{17}{2}$ 41 ved Horns Rev.

Søforklaring i Esbjerg d. $\frac{20}{2}$ 41.

KL 0³⁰, da C. i diset Vejr efter Bestikket befandt sig paa ca. 54°57' N. Brd. 8°07'5 Ø. Lgd., loddedes 14 m, Log 52.5. Der styredes retv. N. 2° V. Følgende Lodskud blev taget: Kl. 1³⁰ 16 m, Log 61, Kl. 2⁰⁰ 19 m, Log 65, Kl. 2¹⁵ 20 m, Log 67, og Kl. 2⁵⁰ 19 m, Log 73, hvorefter Kursen ændredes til retv. N. 18° Ø. Kl. 3³⁰ opankredes C. Kl. 8⁴⁵ lettedes, og der styredes derefter retv. N. 61° Ø. til Kl. 9⁰⁰, da der loddedes 18,5 m, hvorefter Kursen ændredes til retv. N. 55° Ø. Kl. 9¹⁵ loddedes 15 m og Kl. 9³⁰ 12 m. Kl. 9³⁵ tog Skibet Grunden paa S.-Siden af Cancer og blev staaende. Kl. 17²⁵ kom C. flot ved egen Hjælp, efter at ca. 8 Tons af Dækslasten var kastet over Bord.

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

b) Havareret ved Flyverangreb d. $\frac{16}{7}$ 41 i Rotterdam.

Søforklaring i Rotterdam d. $\frac{28}{7}$ 41. Søforhør i København d. $\frac{23}{10}$ 41.

Kl. 17⁰⁰, da C. med Assistance af Lods, 2 Slæbebaade og Baadmænd var under Forhaling fra Waalhaven til Maashaven, passerede 6 Flyvemaskiner hen over Skibet og nedkastede Bomber. En af disse ramte C. og eksploderede i Bb.s Underbunker. Skibet blev straks fortøjet langs Kaj i Maashaven, og da det viste sig, at der trængte Vand ind i Maskinrum, Fyrplads og Nr. 3 og 4 Last, tilkaldtes 3 Slæbebaade, der straks gik igang med at pumpe fra Maskinrum og Agterlast. D. $\frac{17}{7}$ blev Søforbindelserne til Maskinen blændet af en Dykker. Kl. 19³⁰ blev Skibet forhalet til Maashaven Flydedok. Da Skibet stod tørt, viste det sig, at der i Skibssiden var fremkommet et Hul 12" i Diameter. Ved Eksplosionen blev endvidere Bunkerskoddet ind til Maskine og Fyrplads sprængt, Bb.s Kedel svært beskadiget, Forvarmerens Ventil og Rør, Luftpumpen, Lastpumpens Vindkedler, Dampør og Fødeledninger paa Bagdør, Kedlens Støvskod, Luftsugereren samt Hanen paa Fødebrønden og forreste Fødepumpes Spildedampsventil sprængt. Cirkulationspumpens Trykrør til Kondensatoren samt Oliebeholderen blev gennemhullet, og Lysmaskinens Dynamo og elektriske Installation blev havareret af Vand. Desuden fremkom Havarier paa Køleledning, Gelænder, Ristværk, Dørklader, Smørekopper og mindre Rør.

Anm. Aarsagen til Havariene fremgaar af det ovenfor anførte.

c) Paa Rejse fra Bremen til Nørre Sundby med Koks.

Maskinhavari d. $\frac{21}{12}$ 41 paa Floden Weser.

Søforklaring i Esbjerg d. $\frac{24}{2}$ 42.

Kl. ca. 7⁰⁰, da C. laa til Ankers ved Fyrskib E., hørtes en kraftig Eksplosion i Maskinrummet. En Undersøgelse viste, at Højtrykcylinderens Dæksel var sprængt. Der viste sig senere at være gammelt Brud paa en Fjerdedel af det ved Eksplosionen opstaaede Brud.

57. M/Sk. **Cito** af Marstal, 53 Reg. T. Br. Bygget 1897 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Flensburg til Nibe med Ammoniak.

Kollideret d. $\frac{24}{4}$ 41 i Kattegat.

Søforklaring og Søforhør i Odense d. $\frac{12}{5}$ 41.

Kl ca. 9¹⁵, da C., der sejlede for Sejl og Motor med ca. 4 Knobs Fart, under en NØ.lig Kuling befandt sig ca. 1 $\frac{1}{2}$ Sm. S.t.V. af Æbelø, styrende Ø. $\frac{1}{2}$ N., kom M/Gl. »Mira« af Aarhus i Sigte agten for tværs om Bb. i en Afstand af ca. 2 Sm. med Kurs mod C. Kurs og Fart blev bibeholdt, og Kl. ca. 9⁴⁵ tørnede M.s Vaterstag mod C.s Finkenet agter om Bb., ligesom M.s Klyverskøde fiskede Jollen og beskadigede denne.

M.s Besætning har forklaret, at dette Skib, der var paa Rejse fra Vejle til København, Kl. ca. 9³⁰ befandt sig ud for 2-Kosten ved Bjørnsknude Rev sejlede bidevind for Bb.s Halse, med ca. 2 Knobs Fart. Ca. 1 Str. agten for tværs om Stb. i ca. 2 Sm.s Afstand saas C., der sejlede for Sejl og Motor, styrende samme Kurs som M. Da C. netop havde passeret M., saas C. dreje 2—3 Str. Bb. over, hvorved dette Skib kom ret for Boven af M. Roret blev straks lagt haardt Bb.; men inden M. lystrede Roret, tørnede C. Mod M.s Klyverbom.

Anm. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes, at C. ikke gik af Vejen for M. saaledes som forskrevet i Søvejsreglernes Art. 20.

58. Ff. **Conny** af Thyborøn, 20 Reg. T. Br. Paa Fiskeri.

Havareret ved Flyverangreb d. $\frac{6}{7}$ 41 i Nordsøen.

Indberetning fra Overfiskeribetjenten i Esbjerg dat. $\frac{8}{7}$ 41.

Kl. 8³⁰, da C. befandt sig 38 Sm. VNV. af Vyl, blev Fartøjet angrebet af en Flyvemaskine, der nedkastede en Bombe, som ramte Toplanternen, der blev knust.

59. S/S **Cornelia Mærsk** af Kalundborg, 1892 Reg. T. Br. Bygget 1925 af Staal.

Havareret ved Flyverangreb d. $\frac{20}{9}$ 41 i Nordsøen.

Indberetning fra Danmarks konsulære Repræsentation for Nederlandene dat. $\frac{30}{9}$ 41.

D. $\frac{20}{9}$, da C. M. befandt sig ud for den hollandske Kyst, blev Skibet angrebet fra Flyvemaskiner. Ved Angrebet fik Skibet kun mindre Skader.

60. 3^m M/Sk. **Cornwall** af Korsør, 214 Reg. T. Br. Bygget 1906 af Eg.

a) Paa Rejse fra Skive til Moss med Rug.

Grundstødt d. $\frac{21}{10}$ 41 i Limfjorden.

Strandingsindberetning dat. $\frac{25}{10}$ 41. Søforklaring i Moss d. $\frac{7}{11}$ 41. Søforklaring og Søforhør i Kerteminde d. $\frac{19}{1}$ 42.

Kl. 11³⁰ afsejlede C. fra Skive. Det blæste en haard VNV.-lig Kuling med Regnbyger. Der styredes forskellige Kurser med Landkending. Kl. ca. 16²⁵ kom Kosten paa Livø Tap i Sigte forude. Umiddelbart efter forsvandt Kosten i en Regnbyge, og Kursen ændredes fra misv. NNØ. til misv. NØ. Kl. 16³⁰ tog C. Grunden 400—500 m inden for Kosten og blev staaende efter at have hugget i Grunden et Par Gange. D. $\frac{25}{10}$ Kl. 19³⁰ kom Skibet flot ved fremmed Hjælp, efter at en Del af Ladningen var lægtret.

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

b) Kollideret d. $\frac{25}{12}$ 41 i Kristiansand.

Søforklaring og Søforhør i Kerteminde d. $\frac{19}{1}$ 42.

Kl. ca. 19⁰⁰, da C., der havde Lods om Bord, skulde gaa langs Kaj i Kristiansand, tørnede Skibet med Forskibet mod S/S »Pasajes« af Oldenburg, der laa fortøjet langs Kajen. Ved Kollisionen blev begge Vaterstag brækket.

Anm. 1. Søforklaring fra P. foreligger ikke.

Anm. 2. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes, at Havnen og Skibene var mørklagt.

61. S/S **Dagmar** af Esbjerg, 844 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Staal.

Krigsforlist d. $\frac{9}{6}$ 41; 3 Omkomne.

Indberetning gennem Udenrigsministeriet dat. $\frac{16}{6}$ 41. Indberetning fra Gesandtskabet i London dat. $\frac{12}{8}$ 41. Forlisanmeldelse dat. København d. $\frac{15}{8}$ 41.

Ifølge Meddelelse fra Rederiets Repræsentant i New York er D. forlist og 3 Mand af Skibets Besætning omkommet.

Anm. De omkomne er: 1. Maskinmester Frode Emil Pedersen af København, 2. Maskinmester Theodor Bendiks Pedersen af Lunde og Donkeymand Daniel Conrad Christiansen af Helsingør.

62. S/S **Dagmar Clausen** af Svendborg, 717 Reg. T. Br. Bygget 1909 af Staal.

Havareret ved Eksplosion d. $\frac{7}{10}$ 41 i Storebælt.

Strandingsindberetning dat. $\frac{7}{10}$ 41. Søforklaring og Søforhør i Svendborg d. $\frac{10}{10}$ 41.

Kl. 14⁴⁵, da D. C. under Undersøgelse af Skibets Afmagnetiseringsanlæg, befandt sig ca. 300 m fra en med Bøjer afmærket Rute, som skulde gennemsejles, indtraf en voldsom Eksplosion ca. 5—10 m agten for Skibet. Maskinen blev straks stoppet. Vandet strømmede ind i Maskinrummet gennem sprængte Søventiler i Bb.s Side. Men da Skibet vedblev at flyde, blev Skibet sejlet paa Grund ud for Slipshavn. D. C. er senere kommet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

Anm. Ministeriet maa antage, at Eksplosionen skyldes Krigsarsager.

63. S/S **Dagny** af Lemvig, 494 Reg. T. Br. Bygget 1895 af Staal. Paa Rejse fra Bremen til Skive.

Grundstødt d. $\frac{4}{7}$ 41 i Limfjorden.

Søforklaring og Søforhør i Frederikshavn d. $\frac{10}{7}$ 41.

KJ. 7⁰⁶ passerede D. i diset Vejr med stiv V.-lig Kuling Kosten ved Bregnedal Hage om Bb. Der styredes retv. S.23°V. Kl. 7¹⁷ observeredes Kosten paa N.-Pynten af Jelse Odde tæt om Bb., Roret blev lagt haardt

Stb., men kort efter tog Skibet Grunden og blev staaende. En Undersøgelse viste, at Skibet var tæt. Kl. ca. 18³⁰ kom Skibet flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Vejrforholdene.

64. M/Gl. **Danø** af Marstal, 60 Reg. T. Br. Bygget 1908 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Holbæk til Vasa. Grundstødt d. $\frac{14}{8}$ 41 ved Finlands V.-Kyst.

Søforklaring i Vasa d. $\frac{16}{8}$ 41. Søforhør i Ærøskøbing d. $\frac{20}{11}$ 41.

Kl. 13³⁰ passerede D., der havde Motorhavari og ikke kunde bakke, Korsø. Da D. befandt sig i Nærheden af Ryssgrund, saas en Kost om Bb. Roret blev lagt haardt Bb. og Motoren stoppet, men umiddelbart efter tog Skibet Grunden og blev staaende. Et Varpanker førtes ud, og det forsøgtes at hive Skibet af Grunden, men Ankeret dræggede. D. $\frac{15}{8}$ kom D. flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper, efter at en Del af Ladingen var blevet losset.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes den Omstændighed, at Føreren ved Passagen af Sømærkerne har undladt at raadføre sig med Søkortet.

65. Ff. **Dania** af Esbjerg, 38 Reg. T. Br. Bygget 1900 af Eg. Paa Fiskeri i Nordsøen.

Havareret ved Eksplosion d. $\frac{17}{3}$ 41 i Nordsøen.

Indberetning fra Fiskerikontrollen dat. $\frac{18}{3}$ 41. Søforhør i Esbjerg d. $\frac{2}{4}$ 41.

Kl. ca. 14⁰⁰, da D. befandt sig paa en Fiskeplads ca. 14 Sm. V. $\frac{1}{2}$ N. af Graadyb Barre, fik Voddet under Indhivning Hold. Under Arbejdet med at frigøre Voddet indtraf en voldsom Eksplosion ca. 10 m agten for Kutteren. Ved Eksplosionen blev Styrehusdøren revet af, Kompas og Skibsur slaaet i Stykker, Brændstoftankene beskadiget og Kutteren slaaet læk.

Anm. Ministeriet maa antage, at Eksplosionen skyldes Krigsaarsager.

66. S/S **Delaware** af København, 2280 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Staal. Paa Rejse fra Rotterdam til København med Koks.

Havareret ved Flyverangreb d. $\frac{7}{7}$ 41 i Nordsøen; 4 Omkomne.

Indberetning gennem Udenrigsministeriet dat. $\frac{9}{7}$ 41. Søforklaring i Rotterdam d. $\frac{9}{7}$ 41. Søforhør i København d. $\frac{13}{8}$ 41.

Kl. 8⁰⁰ afgik D. fra Rotterdam. Kl. ca. 12⁴⁵ blev Konvojen, hvori D. befandt sig, angrebet af 8 engelske Flyvemaskiner, som nedkastede Bomber mod Skibene. 1 eller 2 Bomber ramte D.s Salonhus, som kom i Brand. Ved Eksplosionen blev 2 Mand af Besætningen samt 2 tyske Krigsmarineledsagere dræbt og 1 Mand saaret. Endvidere blev 1 Mand af Besætningen, som opholdt sig paa Underbroen, af Luftrykket slynget over Bord; men Bb.s Redningsbaad, som straks blev sat paa Vandet, reddede den overbordfaldne. 2 af de tyske Ledsagerskibe lagde sig langs Siden af D. og var behjælpelige med Slukningsarbejdet, og efter ca. 3 Timers Forløb var man Herre over Ilden. Det blev besluttet at gaa tilbage til Rotterdam, og et af Ledsagerskibene begyndte at bugsere D., der havde en Del Bb.s Slagside og hvis Maskine ikke kunde bruges. Efter et Par Timers Forløb lykkedes det at reparere D.s Maskine saa meget, at den kunde gaa Langsamt Frem. Efter nogen Tids Bugsering kom en Slæbebaad til Stede og overtog Bugseringen, og Kl. 23³⁰ passeredes Hook of Holland, hvor den saarede blev landsat. D. $\frac{8}{7}$ Kl. 3⁰⁰ blev D. fortøjet i Rotterdam, og en Undersøgelse viste, at Salonhuset, Førerens Kammer, begge Baaddæk og Bestiklukafet samt begge Jollerne og den ene Redningsflaade var fuldstændig ødelagt og Bb.s Redningsbaad mistet. Endvidere var der slaaet et Hul igennem Skibssiden om Stb. ind til Bunkernes Mellemdæk, et Hul om Bb. ind til Nr. 2 Mellemdæk og en Bule paa Stb.s Laaring. Paa Bb. Side af Poopen var den ene Pullert knækket, og i Maskinen var Trykrøret fra Cirkulationspumpen til Hovedkondensatoren og Indsprøjtningssventilen til Pumpen paa Overdæk knækket samt Olierøret til Maskinagregatet revnet som Følge af Rystelserne fra Eksplosionen.

Anm. 1. De omkomne er: Styrmand Povl Larsen af Glostrup, Hovmester Anders Brix Andersen af Esbjerg samt 2 tyske Krigsmarineledsagere.

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

67. Ff. **Doris** af Hurup, 6 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Grenaa til Øster Hurup.

Strandet d. $\frac{25}{3}$ 41 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{28}{3}$ 41. Søforhør i Terndrup d. $\frac{22}{7}$ 41.

Kl. ca. 18³⁰, da D. under en stormende NNØ.-lig Kuling med Snetykning befandt sig ud for Mariager

Fjord, blev det besluttet at søge ind til Bønderup Havn. Noget senere stoppede Motoren paa Grund af Vand i Motorrummet, hvorefter Fartøjet drev ind mod Kysten. Kl. ca. 21³⁰ begyndte D. at hugge i Grunden ud for Mejlgaard Strand, og Besætningen — 2 Mand — reddede sig i Land ved Hjælp af et Hyttefad. Fartøjet er senere blevet bjerget.

Anm. Ministeriet maa antage, at Strandingen skyldes Vejrforholdene.

68. M/Sk. **Dorthea** af Dragør, 109 Reg. T. Br. Bygget 1893 af Eg. Paa Rejse fra Raumo til Aabenraa med Træ.

Sprunget læk d. $\frac{12}{11}$ 41 i Østersøen; søgt Nødhavn.

Søforklaring i Oskarshamn d. $\frac{24}{11}$ 41. Søforhør i Korsør d. $\frac{13}{12}$ 41.

Kl. 11³⁰ passerede D. under en NØ.-lig Brise Bredgrund Lystønde. Der styredes retv. S.11⁰Ø. Kl. 16⁰⁰, da Vinden var frisket, blev Storsejlet rebet. Da Dækslasten havde forskubbet sig, blev Skibet Kl. 19²⁰ drejet til for Stb.s Halse. Det opdagedes, at Skibet var blevet læk, og Pumpen holdtes gaaende. Det forsøgtes at styre Kurs igen; men Kl. 22³⁰ blev D. atter drejet til paa Kurs NØ. Da Vandet stadig steg i Skibet, blev Motoren stoppet. D. $\frac{13}{11}$ Kl. 7³⁰ var det lykkedes at faa en Del Vand lænset ud, men da Vinden stadig friskede og Dækslasten arbejdede stærkt, besluttedes det at holde af for Vejret. Skibet lod sig imidlertid ikke styre, og da Vandet i Motorrummet stadig steg, blev D. atter drejet til. Efter afholdt Skibs-

raad, blev det besluttet at kaste noget af Dækslasten over Bord. Kl. ca. 10⁰⁰ udsendtes Nødsignaler, og et Dampskib kom til Hjælp og begyndte at bugserer D. Motoren gik nu i Staa. D. 14¹¹ Kl. ca. 8⁰⁰ brækkede Slæberen, hvorved Ankerspillet havareredes. Kl. ca. 11³⁰ blev en anden Slæber fastgjort. D. 15¹¹ Kl. 14⁴⁵ ankom D. til Oskarshamn.

Anm. Aarsagen til Havariet fremgaar af det ovenfor anførte.

69. M/Tjk. **Duen** af København, 96 Reg.T. Br. Bygget 1906 af Staal. Paa Rejse fra Aarhus til Aalborg med Jern.

Kollideret d. 18¹¹ 41 i Aarhus Bugt.

Søforhør i København d. 4¹² 42.

Kl. 10⁰⁰ afsejlede D. fra Aarhus. Der styredes misv. SØ.t.Ø. Kl. ca. 11⁰⁰ blev det Taage, hvorfor Farten blev mindsket og forskriftsmæssigt Taagesignal afgivet. Endvidere blev en Mand sat paa Udkig. Kl. ca. 13³⁰ hørtes Taagesignal fra en Damper forude. Motoren blev straks stoppet, og da det andet Skib, der senere viste sig at være tysk S/S »Versailles«, lidt senere kom i Sigte forude styrende ret mod D., blev der afgivet 1 kort Tone, samtidig med at Roret blev lagt Stb. og Motoren sat paa Langsomt Frem. Ca. 3 Minutter senere hørtes fra V. 3 korte Toner; men umiddelbart efter tørnede V. mod D.s Bb.s Laaring, der blev lettere beskadiget.

Anm. Søforklaring fra V. foreligger ikke.

70. S/S **Edith** af København, 953 Reg. T. Br. Bygget 1925 af Staal. Paa Rejse fra Emden til Kongsdal.

Kollideret d. 11¹⁶ 41 i Holtenau Sluse.

Søforhør i København d. 24¹⁶ 41.

Kl. 5⁰⁹, da E. var for Indgaaende i Holtenau Sluse, blev Maskinen beordret Fuld Kraft Bak. Ved en Fejltagelse blev Maskinen sat paa Fuld Kraft Frem og E. tørnede med Bb.s Bov mod Stb.s Laaring af den i Slusen liggende S/S »Viktoria« af Bremen. Ved Kollisionen fremkom en mindre Bule paa E.s Bb.s Side; endvidere blev V.s Stb.s Lønning og en Støtte bøjet samt Flagspillet beskadiget.

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

Anm. 2. Søforklaring fra V. foreligger ikke.

71. 3^m M/Sk. **Edith** af Ommel, 81 Reg. T. Br. Bygget 1906 af Eg.

Paasejlet d. 27¹¹ 41 i Grenaa Havn.

Søforklaring og Søforhør i Vejle d. 2¹² 41. Søforhør i Marstal d. 13¹³ 42.

Medens E. laa fortøjet uden paa 2 Skibe og inden for et tredie Skib ved Østmolen, blev E. Paasejlet agterfra af Motorgalease »Vitus Bering« af Horsens.

Af den af V. B.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at da dette Skib Kl. ca. 16⁰⁰ under en S.-lig Kuling for langsomt Fart var under Drejning Bb. over ud for Østmolen i den gamle Havn, syntes der Fare for Kollision med 4 ved Molen, uden paa hverandre fortøjede Skibe. Maskinen blev straks kastet Fuld Kraft Bak; men umiddelbart efter tørnede V. B. med Bb.s Bov imod E.s Hækjolle, der hang i Davider under Agterenden. Ved Kollisionen blev Jollen ødelagt, og V. B. fik en Sprydbardun brækket og en Plade i Boven lettere beskadiget.

Anm. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes, at V. B. paa Grund af den friske, agterlige Kuling og langsomme Fart har mistet Styret.

72. M/Gl. **Egen** af Nekso, 47 Reg. T. Br. Bygget 1876 af Eg. Paa Rejse fra Nekso til Karlskrona med Sand.

Grundstødt og forlist d. 15¹⁶ 41 ved Sveriges S.-Kyst.

Forlisanmeldelse dat. Nekso d. 23¹⁶ 41. Søforklaring og Søforhør i Nekso d. 26¹⁶ 41.

D. 14¹⁶ Kl. 23⁰⁰ passerede E. ca. 2 Sm. Ø. om Christiansø, Log 0, hvorefter Kursen ændredes til NNV. Det blæste en SV.-lig Kuling, og E. gik for Sejl alene. D. 15¹⁶ Kl. 5⁰⁰ ændredes Kursen til NØ., Log 24. I Løbet af Formiddagen blev det Regntykning. Da E. efter Bestikket skulde befinde sig ca. 5 Sm. af Kysten, saas nogle Skær ret forude. Roret blev straks lagt om; men umiddelbart efter tog Skibet Grunden ved Lindø og blev staaende. Besætningen reddede sig i Land i Redningsbaaden. E. er senere blevet Vrag.

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

73. Ff. **Ejlif** af Esbjerg, 31 Reg. T. Br. Bygget 1902 af Eg.

Sænket ved Flyverangreb d. 15¹⁰ 41 i Esbjerg Havn.

Søforhør i Esbjerg d. 27¹¹ 41.

Kl. 15¹⁷, da E. uden Besætning om Bord laa fortøjet i Esbjerg Fiskerihavn, blev Havnen angrebet af en Flyvemaskine, der paa Siden var mærket med farvede Ringe. Flyvemaskinen nedkastede 4 Bomber, hvoraf 1 ramte E., der hurtigt sank. Fartøjet er senere efter at være blevet hævet kondemneret paa Grund af de opstaaede Skader.

74. S/S **Electra** af Bremen, 654 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Göteborg til Bremen med Stykgods.

Grundstødt d. 26¹² 41 ved Sjællands N.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. 26¹² 41.

Kl. 3⁵⁰ grundstødte E. i klart Vejr paa Hesselø SØ.-Rev. Kl. 15³⁰ kom Skibet flot ved egen Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være, at Hesselø Fyr var slukket.

75. M/S **Eleonora Mærsk** af København, 10694 Reg. T. Br. Bygget 1936 af Staal.

Krigsforlist d. 16¹⁵ 41 i Middelhavet.

Søforhør i København. d. 9¹⁷ 41.

Kl. 15³⁰, da E. M., der var taget som Prise og sejlede under engelsk Flag, laa som Depotskib i Souda Bugten ved Kreta med ca. 4000 t Olie i Agterskibet og 1000 t i Forskibet, blev Skibet under et Luftangreb ramt af 3—4 Bomber paa Agterdækket, omtrent i Nr. 7 og 8 Centertank. Ved Eksplosionen blev Olien i Tankene antændt, og en voldsom Brand udvikledes. Ca. $\frac{1}{2}$ Time efter Angrebet gik nogle af Besætningen, der alle opholdt sig i Land, om Bord, og det viste sig, at Skibets Slukkemidler alle var uvirksomme, og at Branden havde et Omfang, saa det var ugørligt at forsøge at slukke Ilden. Branden varede 16—17 Døgn, hvorefter Skibet var Vrag.

76. Ff. **Eline** af Frederikshavn, 27 Reg. T. Br. Bygget 1930 af Eg. Paa Fiskeri i Nordsøen.

Kollideret d. $\frac{18}{8}$ 41 i Nordsøen.

Søforhør i Esbjerg d. $\frac{24}{9}$ 41.

Kl. ca. 0²⁰, da E. under en SSV.-lig Kuling med klart Vejr befandt sig ca. 40 Sm. VSV. af Graadyb Barre, styrende en ØNØ.-lig Kurs, saas pludselig forude en Kutter, hvis Storsejl kunde ses i Lyset fra E.s Lanterner. Roret blev straks lagt haardt Stb.; men inden E. begyndte at dreje, tørnede Kutteren mod den anden Kutter, der viste sig at være Ff. »Ulla« af Esbjerg.

Af den af U.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at Kutteren d. $\frac{17}{8}$ Kl. ca. 23⁰⁰ blev ankret op ca. 40 Sm. VSV. af Graadyb Barre. Ankerlanterner blev sat, hvorefter Besætningen gik til Køjs. D. $\frac{18}{8}$ Kl. ca. 0²⁰ mærkedes et voldsomt Stød, og da Besætningen kom paa Dækket, viste det sig, at Kutteren var blevet paasejlet forude om Stb.

Anm. 1. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes, at der om Bord i U. ikke blev holdt behørig Udkig.

Anm. 2. U.s Vagtmand er under $\frac{16}{5}$ 42 ved Søretten i Esbjerg idømt en Statskassen tilfaldende Bøde af 80 Kr. for Overtrædelse af Sømandslovens § 84.

77. S/S **Elisabeth** af København, 945 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal.

Krigsforlist i April 1941; 8 Danske omkommet.

Indberetning fra det danske Gesandtskab i London dat. $\frac{4}{7}$ 41. Forlisanmeldelse dat. København d. $\frac{23}{12}$ 41.

Ifølge Indberetning fra Gesandtskabet i London er E. krigsforlist og følgende Danske omkommet: Skibsfører Valdemar Anders Karlsen af København, 2. Styrmand Carlo Lindwall af Aarhus, Matroserne Christian Andersen af København, Bernhard Nielsen af Nr. Borup og Eigil Nielsen af Oxbøl, Letmatros Søren Svensson af Vorbasse, Donkeymand Karl Hansen af Valby og Fyrbøder Svend Ankerstjerne af Fredericia.

78. M/Sk. **Elisabeth** af Aarhus, 69 Reg. T. Br. Bygget 1913 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Svendborg til Aarhus i Ballast.

Grundstødt d. $\frac{10}{8}$ 41 ved Romsø.

Strandingsindberetning dat. $\frac{11}{8}$ 41. Søforklaring og Søforhør i Odense d. $\frac{14}{8}$ 41.

Kl. ca. 6³⁰, da Klæpen Lys- og Fløjtetønde var i Sigte forude, forlod Føreren af E. Dækket efter at have givet Rorsmanden Ordre til at holde Lystønden om Stb. 5—10 Minutter senere grundstødte E. ca. 50 m Ø. for Lystønden og blev staaende. Skibet kom samme Dag flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes, at Føreren har overladt Navigeringen til Rorsmanden.

79. S/S **Elisabeth Mærsk** af Kalundborg, 1893 Reg. T. Br. Bygget 1925 af Staal.

En Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. $\frac{26}{3}$ 41 i København.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. $\frac{27}{3}$ 41.

Kl. 20⁰⁰, medens E. M. laa i Frihavnen og lossede Kul, faldt en Havnearbejder under Nedstigning i Nr. 4 Last bagover fra Lastlejderen paa Bb. Side af Tunnellen og ned i Lasten. Den Tilskadekomne, der ved Faldet havde slaaet Ryggen og brækket 2 Ribben, blev i en tilkaldt Ambulance kørt til Hospitalet.

Anm. Ministeriet maa antage, at Ulykken skyldes, at Tilskadekomne har mistet sit Tag i Lejderen og derved er faldet bagover.

80. S/S **Ellensborg** af København, 1259 Reg. T. Br. Bygget 1918 af Staal. Paa Rejse fra Pateniemi til København med Træ.

Grundstødt d. $\frac{7}{7}$ 41 ved Sveriges Ø.-Kyst; søgt Nødhavn.

Søforhør i København d. $\frac{14}{7}$ 41.

Kl. 7⁴⁵ passeredes Skäggnas Fyr i 1 Sm.s Afst. Kl. 8²² blev Maskinen sat paa Langsomt Frem for at passere en i Løbet liggende Muddermaskine. Kl. 8³² tog Skibet Grunden paa Østsiden af Sejløbet og blev staaende. En Undersøgelse viste, at Skibet var tæt. Det forsøgtes at bakke E. af Grunden, og ved Højvande Kl. 15³⁰ kom Skibet flot. Kl. 18⁴⁰ ankom E. til Kalmar.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes, at der ved Navigeringen blev benyttet et Søkort i for lille Maalestok.

81. M/Jt. **Elli** af Haderslev, ca. 15 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Fredericia til Tunø Røn.

Strandet og forlist d. $\frac{13}{5}$ 41 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Søforhør i Esbjerg d. $\frac{9}{2}$ 42.

Om Aftenen blev E. under en VSV.-lig Kuling opankret i Læ af Tunø Røn, hvorefter Besætningen gik til Køjs. Senere sprang Vinden om i N. og friskede, og da Besætningen kom paa Dækket, var Anker-

spillet revet op af Dækket og Ankerwiren revet af Spillet. Fartøjet drev derefter mod Land. Det forsøgtes forgæves at starte Motoren, ligesom det forsøgtes at sætte Sejl og sejle E. klar af Land; men Fartøjet, der var blevet læk, tog kort efter Grunden og sank. E. er senere blevet Vrag.

Anm. Ministeriet maa antage, at Strandingen skyldes Vejrforholdene.

82. M/B Elm af København.

Strandet og forlist d. $12/11$ 41 i Københavns Havn.

Søforhør i København d. $19/12$ 41.

Natten mellem d. $11/11$ og $12/11$, da E. under en Ø.-lig Storm var under Indsejling til Skaktøens Havn, stoppede Motoren, og Baaden drev paa Grund paa Øens Kalkopfyldning. E. blev Vrag.

Anm. Aarsagen til Forliset fremgaar af det ovenfor anførte.

83. Ff. Elsa af Esbjerg, 20 Reg. T. Br. Paa Fiskeri.

Havareret ved Flyverangreb d. $7/4$ 41 i Nordsøen; søgt Nødhavn.

Søforhør i Esbjerg d. $12/7$ 41.

Kl. ca. 11^{00} , da E. befandt sig ca. 15 Sm. V. for Graadyb Barre, blev Fartøjet angrebet af 1 Flyve-maskine. Fra Flyvemaskinen, der var mærket med farvede Ringe, blev der nedkastet 3 Bomber, hvoraf 1 ramte Bb.s Rigning, gik gennem Dækket og ud gennem Skibssiden uden at eksplodere. E. søgte ind til Esbjerg for Reparation.

84. M/Gl. Else af København, 42 Reg. T. Br. Bygget af Eg. Paa Rejse fra Fredericia til København med Brunkul.

Grundstødt og forlist d. $9/12$ 41 ved Sjællands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $13/12$ 41. Søforhør i København d. $19/12$ 41. Forlisanmeldelse dat. København d. $27/1$ 42.

Kl. ca. 6^{00} lettede E. fra en Ankerplads ud for Jungshoved og styrede for Motor alene under en VSV.-lig Kuling ud mod Bøgestrømmens gravede Rende. Da Stenhage Fyrbaake var passeret, blev det Regntykning, og det besluttedes at ankre i Nærheden af Stenhage 2-Kost. Skruen blev koblet fra; men straks efter tog Skibet Grunden med Agterskibet ved Sandhage Fyrbaake og blev staaende. E. er senere blevet Vrag.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Lavvande.

85. M/Gl. Else af Rødvig, 53 Reg. T. Br. Bygget 1894 af Eg. Paa Rejse fra Vang til Vejle med Brosten.

Grundstødt d. $20/4$ 41 paa Romsø's N.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $20/4$ 41. Søforklaring og Søforhør i Vejle d. $25/4$ 41.

Kl. 6^{30} passerede E. Halskov Rev, hvorfra der styredes retv. N. 31° V. Umiddelbart efter blev det tæt Taage. Kl. 9^{10} pejledes Romsø's Taagesignal tværs om Bb., og Afstanden blev gisset til 1 Sm. Kursen blev ændret til retv. N. 45° V., og Farten mindskedes. Kl. 9^{30} blev Motoren stoppet, og der loddedes 20 m Vand, hvorefter der atter blev gaaet Frem med langsom Fart. Kl. 9^{35} loddedes $6\frac{1}{2}$ m Vand, og da Loddet Kl. 9^{45} gav 6 m Vand, blev Maskinen straks stoppet; men umiddelbart efter tog Skibet Grunden og blev staaende. Kl. 18^{45} kom E. flot ved Hjælp af en Bjergningsdamper.

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

86. S/S Emanuel af Marstal, 1290 Reg. T. Br. Bygget 1907 af Staal.

En Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. $28/12$ 41 i Aarhus Havn.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. $31/12$ 41.

Kl. ca. 8^{30} , medens E. laa ved 10-m-Kajen, skulde Skibets Donkeymand aabne en Dampventil paa Dampprøret til Kedelpumpen. Herunder løsnedes Ventilens Skruedæksel, saaledes at Ventilen sprang ud af Ventilhuset og Dampen strømmede ud og skoldede den paagældende paa Hals og Bryst. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt Ambulance kørt til Hospitalet.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

87. Tysk S/S Emden.

1 Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. $16/4$ 41 i København.

Indberetning fra Statens Skibstilsyn dat. $19/4$ 41.

Kl. ca. 10^{00} , da E. laa i Frihavnen og lossede Farvetromler, gled under Ophivning af et Slæng en Tromle ud af Stroppen og faldt ned i Lastrummet og ramte en Havnearbejder i Hovedet. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt Ambulance kørt paa Hospitalet.

88. S/S Emilie Mærsk af Aalborg, 2212 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Staal. Paa Rejse fra Svendborg til Delfzijl med Papir.

Grundstødt og forlist d. $14/1$ 41 ved Hollands N.-Kyst.

Søforhør i København d. $30/1$ og $31/1$ 41. Forlisanmeldelse dat. København d. $4/9$ 41.

Kl. 13^{30} passerede E. M. i diset Vejr tæt forbi Hubert Gat Bøjen. Der styredes retv. 91° . Kl. 14^{00} passeredes en Vragbøje, hvorefter Kursen forandredes til retv. 98° . Ca. 10 Min. efter ændredes Kursen til retv. 95° og ca. 5 Min. efter til retv. 91° . Kl. 14^{25} saas forude om Stb. en stærk Strømskæring paa Kanten af Grunden. Roret blev straks lagt haardt Bb., men umiddelbart efter tog Skibet Grunden paa Lauwers Grunde og blev staaende. D. $18/1$ gik Besætningen fra Borde og blev landsat i Borkum. E. M. er senere blevet Vrag.

Anm. E. M. havde tysk Navigationsofficer om Bord, der navigerede Skibet.

89. M/Gl. **Emma** af Kerteminde, 64 Reg. T. Br. Bygget 1863 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Aalborg til Svendborg med Cement.

Tørnet Undervandshindring d. $\frac{8}{5}$ 41 i Kattegat.

Søforklaring i Grenaa d. $\frac{13}{5}$ 41.

Kl. ca. 11³⁰, da E. befandt sig 2—3 Sm. misv. NØ. af Fornæs Fyr, mærkedes et Stød i Skibet. Da Pejlinger af Lastrummet viste, at Skibet lækkede stærkt, sejledes E. ind til Grenaa, hvor Lasten blev opløst. En senere Undersøgelse viste, at et Spuns i Kølplanken var slaaet ud, ligesom Naadderne var utætte.

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

90. S/S **Emmy** af København, 143 Reg. T. Br. Bygget 1903 af Staal. Paa Rejse fra Lübeck til København med Brunkulskoks.

Grundstødt d. $\frac{30}{7}$ 41 ved Sjællands S.-Kyst.

Søforhør i København d. $\frac{3}{9}$ 41.

Kl. 7⁴⁰ passerede E. i byget Vejr Storstrømsbroen. Den røde 3-Kost paa Middelgrund var i Sigte forude. Senere forsvandt Kosten i en Byge, og Kl. 8²⁰ tog E. Grunden tæt N. for Kosten og blev staaende. Kl. 16³⁰ kom Skibet flot, efter at en Del af Dækslasten var lægtret.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Vejrforholdene.

91. S/S **Energi** af Marstal, 990 Reg. T. Br. Bygget 1898 af Staal.

a) Paa Rejse fra Svendborg til Gotenhafen i Ballast.

Grundstødt d. $\frac{5}{1}$ 41 ved Langelands N.-Kyst; søgt Nødhavn.

Søforklaring og Søforhør i Svendborg d. $\frac{8}{1}$ 41.

Kl. 13³⁰ passerede E. i diset Vejr 2-Kosten paa Stokkebæk Flak. Der styredes N.t.Ø. Kl. 13⁴⁵, da Kobberdyb Baake havde tværs, ændredes Kursen til Ø.t.S. Da E. nærmede sig Kobberdyb, skelnedes den røde og den hvide Kost, og Kursen sattes imellem dem; men Kl. 13⁵⁵ tog Skibet Grunden og blev staaende. Efter Grundstødningen saas den hvide 2-Kost nediset ca. 100 m N.t.Ø. for E. Kl. 15⁰⁴ kom Skibet flot ved egen Hjælp og gik tilbage til Svendborg for Reparation.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes, at den hvide 1-Kost i Kobberdybet paa Grund af Overisning blev forvekslet med 2-Kosten.

b) Paa Rejse fra Gotenhafen til København med Kulstøv.

Kollideret og havareret d. $\frac{31}{1}$ 41 i Sundet.

Søforhør i København d. $\frac{7}{2}$ 41.

Kl. ca. 11⁰⁰, da E. under Bugsering af Isbryderen »Isbjørn« befandt sig ud for Stevns, løb I. fast i Isen. Fra Isbryderen blev der givet Signal til at stoppe, og E.s Maskine blev straks beordret Fuld Kraft Bak; men umiddelbart efter tørnede E. med Stævnen mod I. Kl. 13¹⁰ løb E. fast i Isen, og den Stb.s Tamp af Slæberen, der med Hanefod var fastgjort paa begge Sider af Bakken, brækkede. Derved kom der saa stærkt Træk i Bb.s Tamp, at den Bb.s Pullert paa Bakken blev revet op.

Anm. Søforklaring fra I. foreligger ikke.

92. M/Gl. **Energi** af Svendborg, 93 Reg. T. Br. Bygget 1906 af Staal. Paa Rejse fra Tissinghus til København med Hvede.

Grundstødt d. $\frac{26}{5}$ 41 paa Limfjorden.

Søforhør i København d. $\frac{7}{6}$ 41.

Kl. 5³⁰ afgik E. i regntykt og diset Vejr fra Tissinghus. Kl. 6⁰⁰ tog Skibet Grunden ud for Glomstrup Vig og blev staaende. D. $\frac{28}{5}$ Kl. ca. 21³⁰ kom E., efter en Del af Lasten var blevet lægtret, flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Vejrforholdene.

93. S/S **Erindring** af Marstal, 747 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal. Paa Rejse fra Stocka, Sverige, til Odense med Træ.

Grundstødt og forlist d. $\frac{25}{12}$ 41 ved Sveriges Ø.-Kyst.

Søforklaring i Stockholm d. $\frac{31}{12}$ 41; Søforhør i Marstal d. $\frac{23}{1}$ 42.

Kl. ca. 15³⁰ under en NV.-lig Brise med Snebyger skiftedes Lods i Furusund. Der fortsattes med skiftende Fart. Kl. 17⁰⁰ under en tæt Snebyge blev Maskinen sat paa Langsomt. Der styredes VSV. Kl. 17⁰⁴ blev Maskinen sat paa Fuld Kraft Bak og Roret lagt haardt Bb. for at modvirke Bakmanøvren. Der gjordes klar til Ankring; men umiddelbart efter tog Skibet Grunden og blev staaende. En Undersøgelse viste, at Skibet var læk. Da E. krængede over til Bb. med Lønningen under Vand, forlod Besætningen, ialt 17 Mand og Lods, Skibet i Baadene.

Anm. Ministeriet maa antage, at Forliset skyldes Vejrforholdene.

94. 3^m M/Sk. **Erna** af Odense, 215 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal. Paa Rejse fra Gøta til Aalborg med Svovlkis.

Kollideret d. $\frac{30}{5}$ 41 paa Gøtaelven.

Søforklaring og Søforhør i Aalborg d. $\frac{4}{6}$ og i Svendborg d. $\frac{11}{9}$ 41.

Kl. 18²⁵, da E. befandt sig i Snævringen S. for Tjuvholm, søgte S/S »Lynæs« af København at overhale E. Da L. var udfør E., blev E.s Maskine beordret Langsomt Frem. Kort efter mistede E. Styret og tørnede med Bb.s Bov mod L.s Stb.s Laaring. Ved Kollisionen fik E. Dækket og Skandækslisten udfør Bb.s Fokkevante lettere beskadiget.

Af den af L.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at da dette Skib, der havde Lods om Bord, Kl. ca. 18²⁵ befandt sig ud for Tjuvholm, blev der afgivet 2 korte Toner med Dampfløjten som Signal for, at

L. vilde overhale E. Da L. var ud for E.s Bb. Side, syntes E. at holde Bb. over, og umiddelbart efter tørnede E. med Bb.s Bov mod L.s Stb. Side lidt agten for Broen. Ved Kollisionen fik L. en Plade i Skibssiden lettere beskadiget.

Anm. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes, at E. under L.s Overhaling mistede Styret.

95. M/GI. **Erna** af Vejle, 65 Reg. T. Br. Bygget 1912 af Eg, Bøg og Fyr. Paa Rejse fra Vejle til Nakskov med Brunkul.

Grundstødt d. $^{25}/_6$ 41 paa Sprogø Rev.

Strandingsindberetning dat. $^{26}/_6$ 41. Søforklaring og Søforhør i Nakskov d. $^{30}/_6$ 41.

Da E. d. $^{25}/_6$ passerede Kosten paa Elefantgrunden, ændredes Kursen til misv. S.t.Ø. Kl. 12³⁰ overtog Skibets Bedstemand Roret og fik Ordre til at styre efter Halskov Rev. Kl. 14⁰⁰ grundstødte E. paa Sprogø Rev og blev staaende. D. $^{26}/_6$ Kl. 3⁰⁰ kom Skibet flot ved egen Hjælp, efter at en Del af Lasten var blevet lempet over Bord.

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

96. M/S **Essodan** af København, 350 Reg. T. Br. Bygget 1938 af Staal. Paa Rejse fra København til Hamburg.

Kollideret d. $^{30}/_{11}$ 41 i Kielerfjord.

Søforhør i København d. $^{4}/_2$ 42.

Kl. 19¹² fik E. Lods ved Kiel F.S. Der styredes forskellige Kurser. Kl. 19³⁸ saas en rød Lanterne, der senere viste sig at være fra en tysk Undervandsbaad, ret forude. Roret blev lagt haardt Bb., Maskinen stoppet og kort efter sat paa Fuld Kraft Bak samtidig med, at der blev afgivet tre korte Toner med Dampfløjten; men umiddelbart efter tørnede E. med Stævnen mod U-Baaden midtskibs.

Anm. Søforklaring fra U-Baaden foreligger ikke.

97. S/S **Ester** af København, 1250 Reg. T. Br. Bygget 1917 af Staal. Paa Rejse fra København til Rotterdam i Ballast.

Sænket ved Flyverangreb d. $^{30}/_{11}$ 41 i Nordsøen.

Søforhør i København d. $^{6}/_{12}$ 41.

Kl. 19³⁰, da E., der havde tysk Ledsageofficer og Lods om Bord og sejlede i Konvoj, befandt sig paa 53°36' N. Brd. 5°48' Ø. Lgd., blev Skibet angrebet af et Luftfartøj, der udløste 2 Bomber eller Torpedoer mod Skibet. Den ene af disse eksploderede ud for Nr. 2 Luge under Vandoverfladen. E., der var blevet læk, fik Stb.s Slagside og begyndte at synke. Da Vandet trods Pumpning i Løbet af 10 Minutter steg 3 Fod i Forlasten, forlod Besætningen Kl. 19⁵⁰ Skibet i 2 Redningsbaade og blev optaget af et tysk Forpostskib. Kl. 20⁵⁰ sank E.

98. M/S **Estred** af København, 99 Reg. T. Br. Bygget 1939 af Staal.

Kollideret d. $^{4}/_4$ 41 i Frederikshavn Havn.

Søforklaring i Frederikshavn d. $^{9}/_4$ 41.

Kl. ca. 12³⁰, medens E. var ved at bugsere M/S »Wollin« ud fra Kulkajen efter Agterenden, kom B/B »Odin« af København til Stede for at overtage Bugseringen. Efter at E. havde ladet Slæberen gaa, gik O. agten om E. op paa dennes Stb. Side. E. gik nu frem med Stb.s Ror, men umiddelbart efter tørnede O. med Stævnen mod E.s Stb. Side ud for Nr. 3-Tank. Ved Kollisionen fik E. en Plade i Skibssiden og Skandækket beskadiget, og Tanken blev læk.

Af den af O.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at dette Fartøj Kl. ca. 12³⁰ løb op paa Stb. Side af E. for at overtage Bugseringen af M/S »Wollin«. Da O. var udfør W.s Agterende, begyndte W. at bakke, hvorfor O.s Maskine blev beordret Halv Kraft Frem. Umiddelbart efter saas E. ret forude, og da en Kollision syntes uundgaelig, blev O.s Maskine beordret Fuld Kraft Bak; men umiddelbart efter tørnede O. med Stævnen mod E.s Stb. Side lidt agten for midtskibs. O. led ingen Skade ved Kollisionen.

Anm. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes, at Førerne af E. og O. ikke har udvist tilstrækkelig Agtpaagivenhed.

99. M/S **Europa** af København, 10224 Reg. T. Br. Bygget 1931 af Staal.

Brændt i Maj 1941; kondemneret.

Indberetning fra Gesandtskabet i Lissabon dat. $^{7}/_6$ 41. Forlisanmeldelse dat. $^{22}/_{12}$ 41.

Ifølge Meddelelse fra Gesandtskabet i Lissabon er E. brændt og kondemneret. Besætningen blev reddet.

100. M/GI. **Eva** af Rønne, 40 Reg. T. Br. Bygget 1909 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Sassnitz til Rønne i Ballast.

Havareret d. $^{14}/_{12}$ 41 i Østersøen.

Søforhør i Rønne d. $^{30}/_5$ 42. Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. $^{23}/_6$ 42.

Kl. 6⁰⁰ afsjæpede E. under en SV.-lig Brise med høj Dønning fra Sassnitz. Kl. 7²⁸, da Loggen viste 11, brækkede Fokkestaget, hvorefter Stormasten knækkede lige over Dækket og faldt agterover ned paa Redningsbaaden, der blev knust.

Anm. Ministeriet maa antage, at Havariet skyldes, at Fokkestaget var skamfilet, hvor det laa an i Stævnens Skivgat.

101. Tysk B/B **Fairplay**.

Grundstødt d. $^{17}/_1$ 41 ved Sprogø.

Strandingsindberetning dat. $21/1$ 41.

Kl. ca. 10^{30} grundstødte F. paa Sprogø Østerrev. D. $18/1$ kom Fartøjet flot ved Hjælp af 2 Bjergningsdampere.

102. Ff. **Falken** af Esbjerg, 34 Reg. T. Br. Bygget 1925 af Eg og Bøg. Paa Fiskeri i Nordsøen.

Kollideret d. $29/7$ 41 i Nordsøen.

Søforhør i Esbjerg d. $19/9$ 41.

Kl. ca. 20^{00} , da F. sammen med 3 andre Kuttere laa stoppede ca. 61 Sm. SV. $1/2$ V. af Graadyb Barre, blev Maskinen sat paa Halv Kraft Frem. Kort efter saas Ff. »Orion« af Skagen, der havde ligget ca. 50 m om Bb. fra F., gaa frem, idet O. drejede haardt Stb. over ind foran F. Da der syntes Fare for en Kollision, blev Motoren kastet Bak; men umiddelbart efter tørnede O. med Stb.s Bov mod F.s Stævn, der blev beskadiget.

Af den af O.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at da O. begyndte at gaa frem, blev Roret lagt haardt Stb. Da der kort efter syntes Fare for en Kollision med F., blev Roret lagt haardt Bb. og Skruen skiftet om til Bak; men umiddelbart efter skete Kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes, at der fra O.s Side ikke blev udvist tilstrækkelig Agtpaaagivenhed under Manøvreringen.

103. M/B **Falken** af Femø, ca. 20 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Saksøbing til Femø i Ballast.

Kollideret d. $20/11$ 41 i Smaalandsfarvandet; 1 Mand kommet til Skade.

Søforklaring og Søforhør i Maribo d. $25/11$ 41 og $10/1$ 42.

KL 9^{45} afsejlede »Falken« i diset Vejr fra Saksøbing. Da Oreby var passeret blev det tæt Taage, hvorfor der blev sejlet med mindsket Fart, og forskriftsmæssigt Taagesignal blev afgivet. Da »Falken« befandt sig i Nærheden af Skelprikken mellem Bandholm Løb og Saksøbing Løb, saas forude i ca. 2 Skibslængders Afstand M/S »Femø Sund« af Bandholm med Kurs mod »Falken«. Da der syntes Fare for en Kollision, blev Roret lagt Stb.; men umiddelbart efter tørnede »Femø Sund« mod »Falken«s Bb.s Bov, der blev knust. Ved Kollisionen faldt Føreren, der stod paa Dækket, ned i Lastrummet og slog Hovedet.

Af den af »Femø Sund«s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at Skibet Kl. 11^{15} afsejlede fra Askø. Det var tæt Taage, og der blev afgivet forskriftsmæssigt Taagesignal. Farten var ca. $7\frac{1}{2}$ Knob. Kort efter at Skelprikken mellem Bandholm Løb og Saksøbing Løb var passeret, kom »Falken« i Sigte forude om Stb. i ca. 2 Skibslængders Afstand. Roret blev straks lagt haardt Bb., samtidig med at Motoren blev beordret Fuld Kraft Bak; men umiddelbart efter skete Kollisionen som ovenfor anført. Efter Kollisionen blev »Falken« af »Femø Sund« bugseret ind til Bandholm.

Anm. 1. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes, at »Femø Sund« i Modstrid med Bestemmelserne i Art. 18 og 19 i de internationale Søvejsregler drejede Bb. over.

Anm. 2. M/S »Femø Sund«s Fører er under $2/5$ 42 ved Maribo Købstad m. v. Ret idømt en Statskassen tilfaldende Bøde af 100 Kr. for ved Pligtforsømmelse at have foranlediget Kollisionen.

104. 3^m M/Sk. **Fanø** af Marstal, 142 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Eg, Bøg og Fyr. Paa Rejse fra Höganäs til Mantyluoto med Lervarer.

Grundstødt d. $10/11$ 41 ved Ålandsøerne.

Søforhør i Aarhus d. $11/12$ 41.

Kl. 7^{30} lettede F., der havde Lods om Bord, fra en Ankerplads paa Degerby Red. Kl. 12^{20} skiftedes Lods ved Enkellingen. Der styredes mod Lypertø Lodsstation, idet et Par Ledefyr lidt N. for Lodsstationen ventedes at komme i Sigte; men Kl. 17^{30} grundstødte F. paa Isaksons Grund og blev staaende. Efter Grundstødningen viste det sig, at Ledefyrene N. for Lypertø Lodsstation var nedlagt. D. $11/11$ Kl. 16^{50} kom F. flot ved Hjælp af en Bjergningsdamper.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

105. Fiskekvasse **Fauna** af Fredericia, 19 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Fredericia til Lohals i Ballast.

Grundstødt d. $21/12$ 41 ved Fyns V.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $21/12$ 41. Søforklaring og Søforhør i Fredericia d. $16/2$ 42.

Kl. ca. 19^{30} passerede F. Baagø. Fra Torø Rev Et-Kost sattes Kursen imod Tre-Kosten ud for Helnæs Fyr. Det blæste en stiv, SV.-lig Kuling. Kl. ca. 21^{40} tog Fartøjet Grunden paa Landgrunden ca. 1 km N. for Helnæs Fyr og blev staaende. D. $22/12$ Kl. ca. 18^{00} kom F. flot ved Hjælp af 3 Fiskefartøjer.

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

106. M/S **Femø Sund** af Bandholm, 82 Reg. T. Br. Bygget 1931 af Staal. Paa Rejse fra Askø til Bandholm med Passagerer og Stykgods.

Kollideret d. $20/11$ 41 i Smaalandsfarvandet.

Søforklaring og Søforhør i Maribo d. $25/11$ 41.

Se Nr. 103.

107. S/S **Finland** af København, 2302 Reg. T. Br. Bygget 1930 af Staal. Paa Rejse fra Rotterdam til Aalborg med Kul.

Grundstødt d. $4/11$ 41 i Kielerkanalen.

Søforhør i København d. $17/1$ 42.

Kl. 2^{34} , da F., der havde Lods om Bord, befandt sig lidt Ø. for Nübbel Lodsstation, saas et medgaende Skib lægge sig tværs i Kanalen ca. 6 Skibslængder foran for F. Maskinen, der gik Fuld Kraft Frem, blev straks kastet Fuld Kraft Bak samtidigt med, at Roret blev lagt haardt Bb. og Stb.s Anker stukket i Bund;

men kort efter tog F. Grunden paa den N.-lige Kanalside. F. kom kort efter flot ved egen Hjælp uden at have taget nogen Skade.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

108. Freden af Frederikshavn, 17 Reg. T. Br.

Grundstødt og forlist d. $\frac{6}{3}$ 41 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Søforklaring i Søby d. $\frac{19}{3}$ 41. Forlisanmeldelse dat. Frederikshavn d. $\frac{23}{5}$ 41.

Natten mellem d. $\frac{4}{3}$ og $\frac{5}{3}$, da F. laa opankret ca. 6 Sm. S.t.Ø. for Læsø Rende F.S., opdagedes det, at Isen satte op S. fra mod Fartøjet. Efter forgæves at have forsøgt at starte Motoren, blev der sat Sejl for at sejle klar af Isen. Det blæste en haard ØSØ.-lig Kuling med Sne, og det viste sig umuligt at sejle Fartøjet, der blev sat fast i Isen ca. 3 Sm. fra Land og blev ført mod Land af Isen. Kl. ca. 16⁰⁰ sattes Nødfalg. Senere blev F. læk, men kunde dog holdes læns med Pumperne. Kl. ca. 21³⁰ og senere blev der flere Gange afbrændt Nødblus. Om Morgenen d. $\frac{6}{3}$ var Fartøjet saa læk, at der var Fare for, at det skulde synke, og Kl. ca. 10⁰⁰, da F. var ca. $1\frac{1}{2}$ Sm. fra Land ud for Lyngsaa, forlod Besætningen Fartøjet og gik i Land over Isen, efter at Ankeret var stukket i Bund. F. er senere grundstødt og sunket ud for Bangsbostrand.

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

109 Ff. Frederikshavn af Esbjerg, 28 Reg. T. Br. Paa Fiskeri i Nordsøen.

Forlist efter Eksplosion d. $\frac{26}{2}$ 41 i Nordsøen; 3 Omkomne.

Søforhør i Esbjerg d. $\frac{26}{3}$ 41. Forlisanmeldelse dat. Esbjerg d. $\frac{31}{5}$ 41.

Kl. 17⁴⁰, da F. befandt sig paa Fiskeri ca. 28 Sm. V.t.S. $\frac{1}{2}$ S. af Graadyb Barre, saa Besætningen paa et tysk Forpostskib, som befandt sig ca. 5 Sm. borte, en Eksplosion ca. 30 m agten for F., der derefter sank i Løbet af 2 Minutter. Forpostskibet blev straks sejlet hen til Ulykkesstedet, hvor F.s Besætning — 3 Mand — fandtes liggende i Vandet, den ene fastsurret til en Bøje og de øvrige i hver sin Redningskrans. De paagældende blev bjærget om Bord i Forpostskibet, men den ene var død, og de to andre afgik umiddelbart efter ved Døden.

Anm. 1. De omkomne er: Fiskeskipper Søren Mathiasen Heide samt Fiskerne Harry Nielsen Muff og Jens Jensen Kodahl alle af Esbjerg.

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

110. M/Sk. Freir af Køge, 53 Reg. T. Br. Bygget 1899 af Eg. Paa Rejse fra København til Allinge i Ballast.

Sprunget læk d. $\frac{4}{5}$ 41 i Østersøen; søgt Nødhavn.

Søforhør i København d. $\frac{21}{7}$ 41.

Kl. ca. 1⁰⁰, da F. under en frisk NNØ.-lig Kuling befandt sig SØ. for Sandhammeren, opdagedes det, at der stod Vand op til Svinghjulet i Motorrummet. Trods stadig Pumpning med baade Maskin- og Haandpumpe steg Vandet, og da Vinden friskede af NØ. med Byger, sattes Kursen mod Rønne, hvor Skibet kom paa Bedding. En Undersøgelse viste, at Værket var slaadet ud flere Steder i Bunden.

Anm. Aarsagen til Lækagen fremgaar af det ovenfor anførte.

111. Ff. Frem af Skagen, 24 Reg. T. Br. Bygget 1915 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Skagen til Fiskeri.

Kollideret d. $\frac{29}{11}$ 41 i Kattegat.

Søforklaring og Søforhør i Skagen d. $\frac{8}{12}$ 41.

Kl. ca. 8⁰⁰, da F., der ikke førte Sidelanterner og Toplanterne, men havde en tændt Ankerlanterne anbragt paa Ruffet ca. 2 Fod over Dækket, var for Udgaende fra Skagens Havn, saas en klar Lanterne ret forude. Roret blev straks lagt Bb.; men kort efter tørnede F. med Stb.s Bov imod et andet Fartøj, der viste sig at være Ff. »Kristine« af Frederikshavn. Ved Kollisionen fik K. Stævnen knust, medens F. ikke tog nogen Skade.

Af den af K.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at da dette Fartøj, der førte en afskærmet, sammensat Lanterne ca. 6 Fod over Dækket, holdt gaaende for langsomt for Skagens Havn, kolliderede K. med F., uden at man i Forvejen havde iagttaget det andet Fartøj.

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

112. M/G1. Fyen af Nørresundby, 31 Reg. T. Br. Bygget 1888 af Eg. Paa Rejse fra Kolby Kaas til København med Rug.

Strandet d. $\frac{7}{11}$ 41 ved Sjællands N.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{8}{11}$ 41. Søforklaring og Søforhør i Tisvildeleje d. $\frac{13}{11}$ 41.

D. $\frac{6}{11}$ Kl. ca. 10⁰⁰, da F. under en opfriskende SV.-lig Kuling befandt sig ved Netspærringen ved Sjællands Rev, bommede Storsejlet, hvorved Bommen brækkede, og Sejlet maatte bjærges. Kort efter gik Motoren i Staa som Følge af, at der gennem Olietankens Luftrør var trængt Vand ned i Tanken. Kl. 17⁰⁰ lykkedes det at starte Motoren, og det besluttedes at søge Læ i Isefjorden, hvorfor Kursen ændredes til SØ. Kl. 22⁰⁰ stoppede Motoren paany, hvorefter Kursen ændredes til Ø. D. $\frac{7}{11}$ Kl. ca. 2⁰⁰ var Vinden frisket til en stormende VNV.-lig Kuling med usigtbart Vejr, og da det var umuligt at holde Styr paa Skibet, blev Skibet drejet til Vinden, Forsejlene bjærget og ca. 30 Fv. af Stb.s Ankerkæde stukket ud for at holde Skibet til Vinden. Kl. ca. 5⁰⁰ saas Land i Læ i ca. 2 Sm.s Afstand. Kl. ca. 8³⁰, da F. var drevet over 1. Revle, blev Skibet opankret ca. 150 m fra Kysten ud for Holløselund. Fra Land blev det forgæves forsøgt ved Hjælp af Raketter at faa Forbindelse med F., og Kl. ca. 10⁰⁰ sank Skibet, hvorefter Besætningen, der bestod af 2 Mand, sprang i Søen iført Redningsbælter. Ca. $\frac{1}{2}$ Time senere blev de begge reddet ved Hjælp af en Mand, der fra Land var svømmet ud og bragte dem ind til Stranden.

Anm. 1. Ministeriet maa antage, at Strandingen skyldes Vejrforholdene.

Anm. 2. Sørretten udtalte over for Redningsmanden, Kunstmaler Kaj Walther Mortensen, sin Paa-skønnelse af hans behjertede og modige Daad.

113. Ff. Fønix af Frederikshavn, 23 Reg. T. Br. Bygget 1907 af Eg.Kollideret d. $\frac{24}{10}$ 41 i Frederikshavns Havn.Søforhør i Frederikshavn d. $\frac{29}{1}$ 42.

Kl. ca. 10³⁰, da F. var ved at løbe i Vandet fra Havnens Bedding, saas Tankfartøj »Shell 4« af Frederikshavn nærme sig fra Inderhavnen. Der blev gentagne Gange prajet advarende til S., der syntes at bibeholde sin Kurs, og umiddelbart efter tømmede S. med Stævnen imod F.

Af den af S.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at da dette Fartøj var paa Vej fra Inderhavnen til Gammelhavn, hørtes et advarende Raab. Maskinen blev straks kastet Fuld Kraft Bak, men umiddelbart efter skete Kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes, at man om Bord paa S. paa Grund af Støj fra Motoren for sent har hørt Advarselsraabene.

114. Ff. Gamma af Østerby, 14 Reg. T. Br. Paa Fiskeri i Kattegat.En Mand faldet over Bord og druknet d. $\frac{14}{3}$ 41 i Kattegat.Søforhør i Byrum d. $\frac{4}{4}$ 41.

Kl. 6³³, da G. i klart, næsten stille Vejr befandt sig ca. 3 Sm. NØ. af Læsø, saas Bedstemand Niels Kristian Larsen falde over Bord. Fartøjet blev straks vendt til modsat Kurs og sejlet hen mod den overbordfaldne, der saas liggende i Vandet. Umiddelbart efter forsvandt den paagældende og kom ikke mere til Syne. Efter ca. 12 Timers forgæves Voddragning blev Eftersøgningen indstillet.

Anm. Ministeriet maa antage, at den forulykkede er snublet over noget Tovværk paa Dækket.

115. S/S Garm af Frederikshavn, 430 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal. Paa Rejse fra Korsør til Korshavn.Grundstødt d. $\frac{20}{4}$ 41 i Kattegat.Søforklaring i Kalundborg d. $\frac{23}{4}$ 41.

Kl. 15⁵⁰, da G. i tæt Taage befandt sig i den afmærkede Sejlroute, pejledes Taagesignalet fra Romsø i retv. V., og Kursen ændredes til retv. 340°, Log 14,7. Kl. 16³⁰ ændredes Kursen til retv. 319°5, Log 22. Kl. 16⁴⁵ ændredes Kursen til retv. 296°5, Log 24,5. Kl. 16⁵⁰ observeredes et Strømskær for om Stb. Roret blev lagt Bb., samtidigt med at Maskinen blev kastet Fuld Kraft Bak; men Kl. 16⁵¹ tog Skibet Grunden paa Bolsax og blev staaende. Kl. 21¹⁵ kom G. flot ved egen Hjælp.

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

116. 3^m M/Sk. Geheimraat Königs af Hamburg. Paa Rejse fra København til Vejle i Ballast.Grundstødt d. $\frac{15}{9}$ 41 ved Sjællands N.-Kyst.Strandingsindberetning dat. $\frac{17}{9}$ 41.

Om Morgen grundstødte G. K. under en NØ.-lig Storm paa Sjællands Rev ved Redningsbaaken. D. $\frac{17}{9}$ kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Vejrforholdene i Forbindelse med den Omstændighed, at Fyrene ikke var tændt.

117. M/Jt. Gerda af København. Paa Rejse fra Horsens til København med Brunkul.En Mand faldet over Bord og druknet d. $\frac{28}{3}$ 41 i Kattegat.Søforhør i Tranebjerg d. $\frac{2}{4}$ 41.

Kl. ca. 7⁰⁰, da G. under en Storm befandt sig 10—15 Sm. SV. af Sjællands Odde, bommede Storsejlet, hvorved Rorsmanden, der var alene paa Dækket, blev slaet over Bord. Føreren, der straks kom paa Dækket, kastede en Redningskrans ud til den overbordfaldne, der laa i Vandet ca. 20—30 m agten for Skibet. Redningskransen faldt nogle faa Meter agten for G., og inden det lykkedes at faa Fartøjet, hvis Storsejl var revnet, manøvreret tilbage, var den overbordfaldne forsvundet, og al videre Eftersøgning viste sig forgæves. Ved Middagstid fortsatte G. Rejsen.

Anm. 1. Den omkomne er Murer Hans Jørgen Oksen af Frederiksberg.

Anm. 2. Ministeriet maa antage, at Ulykken skyldes Vejrforholdene.

118. M/Sk. Gerda af Svendborg, 334 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Eg og Bøg.

a) Paa Rejse fra København til Menstad i Ballast.

Mistet et Anker d. $\frac{26}{3}$ 41 og grundstødt d. $\frac{27}{3}$ 41 ved Læsøs Ø.-Kyst.Søforklaring og Søforhør i Svendborg d. $\frac{4}{4}$ 41.

D. $\frac{25}{3}$ blev G. under en haard NØ.-lig Snestorm opankret i $6\frac{1}{2}$ Fv. Vand S. for Læsø. Begge Ankre blev stukket i Bund med 180 Fv. Kæde paa hver. D. $\frac{26}{3}$ Kl. ca. 2⁰⁰ brækkede Stb. Ankerkæde, hvorved Ankeret med 60 Fv. Kæde gik tabt. D. $\frac{27}{3}$ Kl. 5⁰⁰ lettede G. fra Ankerpladsen. Vejret var diset. Kl. 11⁴⁰ saas Land, der fejlagtig antoges at være Sverrig, om Bb. Roret blev lagt om, men umiddelbart efter tog G. Grunden og blev staaende ved Syr Odde paa Læsø. Skibet kom samme Dag flot ved egen Hjælp.

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

b.) Paa Rejse fra Aabenraa til Oslo med Rug.

Kollideret d. $\frac{6}{11}$ 41 i Kattegat.Søforklaring og Søforhør i Svendborg d. $\frac{23}{12}$ 41.

Kl. 5³⁰, da G. under en haard SSV.-lig Kuling befandt sig paa ca. 58°22' N. Brd. 10°29' Ø. Lgd., saas Morsesignaler fra et Skib, der ikke førte Lanterner. Signalerne kunde ikke aflæses; men da der kort efter blev affyret Varselskud, blev Motoren stoppet, ligesom nogle af Sejlene blev halet ned og Skibet drejet til Vinden for Bb.s Halse. Der saas nu et tysk Patrouilleskib uden Lanterner til Luvart. Da Patrouilleskibet befandt sig ca. 2 Skibslængder foran for tværs af G., drev det ned paa G. og tømmede mod Sprydet, der blev brækket. Da Sprydet paa Grund af Vejrforholdene ikke kunde bjærges om Bord, blev det kappet.

Anm. Søforklaring fra Patrouilleskibet foreligger ikke.

c) Paa Rejse fra Langesund til Svendborg med Salpeter.

Grundstødt d. ²⁰/₁₁ 41 ved Sjællands N.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. ²⁰/₁₁ 41; Søforklaring og Søforhør i Svendborg d. ²³/₁₂ 41.

D. ¹⁹/₁₁ KL 19³⁰ pejledes Morup Tånge i NØ.t.Ø¹/₂ Ø., giss. Afst. 4 Sm., Log 54. Der styredes retv. S. 34° V. D. ²⁰/₁₁ KL 1³⁵ blev Vejret diset. Motoren blev sat paa Halv Kraft. Kl. 4⁴⁰ loddedes 17 m Vand, Log 1,5, og Kursen ændredes til retv. V. Kl. 6⁰⁰ loddes 21 m Vand, Log 8, og Kl. 7¹⁵ loddes 21 m Vand. Kl. 8⁰⁰ blev Motoren sat paa Langsomt og Kursen ændret til retv. N. 86° V. Kl. 8¹⁵ loddedes 22 m Vand, og samtidig saas en Netspærring, der blev antaget for at være Netspærring V. for Sjællands Rev, ret for. Roret blev lagt haardt Stb. og Motoren sat paa Fuld Kraft Frem, hvorefter der styredes NNV. Kl. 9⁰⁰ tog Skibet Grunden og blev staaende, som det senere viste sig paa Ø.-siden af Sjællands Rev. Der tilkaldtes Hjælp, og det besluttedes at lægtre Skibet, men da Vinden var frisket til Kuling, blev dette opgivet. D. ²/₁₁ Kl. 23³⁰ drev Skibet, der havde hugget haardt i Grund, flot, og Skibet sejledes ind til Odden Havn.

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

119. S/S **Gisela** af Hamburg, 256 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Hamburg til Fiskeplads i Østersøen.

Grundstødt d. ¹⁷/₁₁ 41 ved Bornholms Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. ¹⁸/₁₁ og ²¹/₁₁ 41.

Kt. 23³⁰ grundstødte G. ca. 300 m NØ. for Svaneke Fyr. D. ²⁰/₁₁ kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Fejlvisning af Kompasset i Forbindelse med Fyrenes Mørklægning.

120. M/S **Godfred Hansen** af København, 394 Reg. T. Br. Bygget 1931 af Eg. Paa Rejse fra Bodø til Hamborg med Fisk.

Kollideret d. ⁵/₇ 41 i Østersøen.

Søforhør i Aarhus d. ²²/₁₀ 41.

Kl. 8²⁰, da G. H., der havde Lods om Bord, befandt sig ca. 500 m SV. for Kiel F. S. styrende en SV.-lig Kurs, saas en Damper — S/S »Ludwig Friedrich« af Bremen — nærme sig fra en Retning 3 Streger agten for tværs om Stb. Da der syntes Fare for en Kollision, blev Roret lagt haardt Bb. og Maskinen kastet Fuld Kraft Bak; men kort efter tørnede Skibene sammen langskibs. Ved Kollisionen fik G. H. Skanseklædningen og flere Støtter beskadiget, og Hovedmotorens Stivere blev bøjet.

Anm. Søforklaring fra L. F. foreligger ikke.

b) Paa Rejse fra Hammerfest til Hamborg med Fisk.

Tørnet Kajen d. ¹/₁₀ 41 i Egersund.

Søforhør i Aarhus d. ²²/₁₀ 41.

Kl. 6⁴¹ lettede G. H., der havde Lods om Bord, fra en Ankerplads ud for Egersund Havnekaj, hvorefter Maskinen blev beordret Fuld Kraft Frem samtidigt med, at Roret blev lagt haardt Stb. Kl. 6⁴³ blev Maskinen beordret Langsomt Frem og Kl. 6⁴⁴ Fuld Kraft Bak. Maskinen nægtede imidlertid at bakke, og kort efter tørnede Skibet, der havde Kurs mod Kajen, med Stævnen imod denne. Ved Kollisionen fik G. H. Stævnskinnen bøjet. En Undersøgelse viste, at Olien i Bakgearet, der var olietrykstyret, som Følge af Indtrængningen af Vand var blevet for tyk.

Anm. Aarsagen til Havariet fremgaar af det ovenfor anførte.

121. M/Sk. **Gniben** af København, 77 Reg. T. Br. Bygget 1914 af Eg. Paa Rejse fra Aalborg til Horsens med Cement.

Havareret d. ⁷/₅ 41 i Kattegat; søgt Nødhavn.

Søforklaring i Grenaa d. ¹⁵/₅ 41.

Kl. ca. 4³⁰, da G. under en stormende Ø.-lig Kuling med Regn og Snetykning laa underdrejet for Bb.s Halse med Motoren gaaende langsomt Frem ca. 2 Sm. misv. NØ. for Fornæs, mærkedes flere stærke Stød i Skibet. Der loddedes 16 m Vand. Da Skibet trak Vand, blev Pumpen startet; men da Vandet vedblev at stige, blev G. sejlet ind til Grenaa for Reparation.

Anm. Ministeriet maa antage, at Skibet har tørnet noget Vraggoods.

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

Kollideret d. ²⁰/₁ 41 i Københavns Havn.

Søforklaring og Søforhør i København d. ¹³/₃ 41.

Kl. ca. 10⁵⁰, da G. i svær Is var ved at flytte tysk S/S »Ellen Larsen«, der laa fortøjet med Stævnen til Langeliniemolen, saaledes, at Skibet kom til at ligge vinkelret paa Kajen, tørnede G. med Stævnen mod E. L.s Bb. Side udfor 4-Lugen. Ved Kollisionen fik E. L. Skanseklædningen og 5 Lønningsstøtter brækket eller bøjet.

Anm. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes Isforholdene.

123. Ff. **Grethe** af Skagen, 20 Reg. T. Br. Paa Fiskeri.

Havareret ved Eksplosion d. ²⁷/₂ 41 i Kattegat.

Indberetning gennem Marineministeriet dat. ¹/₃ 41.

Da G. befandt sig ca. 0,5 Sm. ØSØ. for Skagens Rev røde To-Kost, fik Voddet Hold i Bunden. Under Indhivning af Voddet indtraf en voldsom Eksplosion, hvorved G. blev læk. Fartøjet søgte ind til Skagen for Reparation.

Anm. Ministeriet maa antage, at Eksplosionen skyldes Krigsaarsager.

124. S/S **Gudrun** af København, 1498 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Staal. Paa Rejse fra Gotenhafen til Masnedø med Kul.

Grundstødt d. $13/5$ 41 i Grønsund.

Søforklaring og Søforhør i Vordingborg d. $15/5$ 41.

Kl. 8⁵⁰, da G., der havde Lods om Bord, befandt sig i den gravede Rende over Tolkebarren, tog Skibet Grunden og blev staaende. D. $14/5$ Kl. 4²⁰ kom G. flot ved egen Hjælp.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes en nydannet Sandpulle i Farvandet.

125. M/Gl. **Guldborg** af Vejle, 96 Reg. T. Br. Bygget 1887 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Rørdal til København med Cement.

Kollideret d. $4/7$ 41 i Rørdal.

Søforhør i København d. $11/7$ 41.

Kl. ca. 11³⁰, da G. under en V.-lig Kuling manøvrerede for at komme fra Kaj, blev Skibet af Vind og Strøm ført hen mod M/Gl. »Laura«, der laa ved Kajen. G.s Agterende tørnede mod L.s Bb.s Laaring, hvorved L.s Agterfortøjninger sprængtes og Skibet svajede rundt og tørnede mod M/Gl. »Assistent«, som ogsaa laa ved Kajen. Ved Kollisionen knækkede G.s Mesanmast, og de to andre Skibe led lettere ovenbords Skade.

Anm. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes Vejrforholdene.

126. S/S **H. H. Petersen** af Marstal, 975 Reg. T. Br. Bygget 1927 af Staal.

Krigsforlist d. $7/1$ 41.

Indberetning fra Gesandtskabet i London dat. $18/1$ 41. Forlisanmeldelse dat. $10/2$ 41. Søforhør i Marstal d. $20/2$ 41.

H. H. P. er oplyst at være forlist, antagelig som Følge af Krigsaarsager.

127. S/S **H. P. Hanssen** af Aabenraa, 1597 Reg. T. Br. Bygget 1899 af Staal. Paa Rejse fra København til Rotterdam i Ballast.

Sænket ved Flyverangreb d. $25/5$ 41 i Nordsøen.

Indberetning fra Konsulatet i Rotterdam dat. $26/5$ 41. Søforklaring i Rotterdam d. $27/5$ 41. Søforhør i Aabenraa d. $4/6$ 41. Forlisanmeldelse dat. Aabenraa d. $26/7$ 41.

Kl. 16⁰⁰, da H. P. H. befandt sig i en Konvoj 6 Sm. retv. 323° af Schiermonnikoog Fyr, blev Konvojen angrebet af 3 Flyvemaskiner, der nedkastede Bomber og beskød Skibene med Maskingeværer. Da en af Flyvemaskinerne befandt sig over H. P. H., blev der nedkastet 8 Bomber, hvoraf 3 ramte Skibets Agterdæk og 4-Luge. H. P. H. begyndte straks at synke, hvorfor en Redningsbaad blev sat paa Vandet, og Besætningen gik i Baaden. Ca. 5 Minutter efter Eksplosionen sank Skibet. Besætningen blev optaget af et andet Skib og landsat i Rotterdam.

Anm. Aarsagen til Forliset fremgaar af det ovenfor anførte.

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

a) Paa Rejse fra Emden til København med Kul.

Havareret ved Flyverangreb d. $15/4$ 41 ved Tysklands Nordsøkyst; søgt Nødhavn.

Søforhør i København d. $26/4$ 41.

Kl. ca. 21³⁰, da H. laa opankret paa Borkum Red, blev Skibet angrebet af en Flyvemaskine, der fra lav Højde nedkastede 1 eller 2 Bomber, som ramte Stb.s Side af Underbroen. Ved Eksplosionen blev Bestiklukaf, Radium, Maskintelegraf- og Telemotorledning delvis ødelagt, Stb. Side af Underbroen, Agterkant af Dækshuset og Dækket derunder om Stb. samt et Stykke af Skanseklædningen bortrevet, 2 Huller — ca. $1\frac{1}{2}$ og 3 Fod i Diameter — slaaet i Bunden af Højtanken og Forkant af 3-Lugen samt Yderklædningen ud for Højtanken beskadiget. Endvidere blev H. ramt af 2 Granater fra Antiluftslystet paa Borkum, hvorved Broklæde og Styrehus blev beskadiget, Telemotorsøjlen bortrevet og Nathuset samt Dækshuset med alle Rum og Inventar fuldstændigt ødelagt. H. søgte tilbage til Emden for Reparation.

Anm. Aarsagen til Havariet fremgaar af det ovenfor anførte.

b) Havareret ved Flyverangreb d. $16/7$ 41 i Rotterdams Havn; 1 Mand tilskadekommet.

Søforklaring i Rotterdam d. $22/7$ 41. Søforhør i Aabenraa d. $29/7$ 41.

Kl. 16³⁰, da H. laa i Waalhaven, blev Skibet angrebet af Flyvemaskiner, der nedkastede flere Bomber, hvoraf 1 gik gennem Yderklædningen om Bb. ind i Forlasten og 1 ramte 1-Lugen om Bb. Ved Eksplosionerne blev 2 Mand slynget over Bord og 1 Mand kvæstet i Hovedet. Endvidere blev Skærstokke og Lugeværter fra 1-Lugen slynget op i Luften og delvis ødelagt, 5 Lugesurringer sprængt, Lugekarmen med Støtter, Spilledningen med Skærme, Jerntappe og 1 Wirerulle stærkt beskadiget og Baaden slaaet læk. Efter Angrebet, der varede et Par Minutter, blev de overbordfaldne reddet og den tilskadekomne kørt paa Hospitalet.

Anm. Aarsagen til Havariet fremgaar af det ovenfor anførte.

129. S/S **Hans** af København, 277 Reg. T. Br. Bygget 1918 af Staal.

a) Paa Rejse fra Vejle til København med Brunkul.

Kollideret d. $4/9$ 41 i Kattegat.

Søforhør i København d. $8/9$ 41.

Kl. 20⁴⁵ pejledes Schultz Grund F. S. i misv. N. i en Afstand af 2 Sm. Der styredes retv. N.85 Ø. Kl. 22³⁰ saas forude en modgaaende Dampers Topplanterne og grønne Sidelanterne. Kl. 22⁴⁵ var Hesselø tværs i en Afst. af 2,5 Sm. Den modgaaende Dampers Topplanterne saas da ca. $\frac{1}{2}$ Str. om Stb. Da der nu ingen Sidelanterne saas, formodedes det, at den modgaaende Dampers, der senere viste sig at være S/S »Ydun« af Horsens, var gaaet til Ankers, hvorfor der blev givet lidt Bb. Ror for at gaa klar af den formodede Ankerligger. Kort efter saas Skroget af det andet Skib dreje Stb. over. Der blev straks givet haardt Bb. Ror;

men da en Kollision syntes uundgaaelig, blev H.s Maskine kastet Fuld Kraft Bak. Kl. 23⁰⁰ tørnede H. med sin Stb.s Side mod Y.s Bb.s Side. Ved Kollisionen blev H.s Lønning ud for Nr. 1 Lugen trykket ind, ligesom 2 Stk. Lønningsstøtter blev bøjet.

Af den af Y.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at da Y. Kl. 22⁵² befandt sig S. for Hesselø, saas ca. $\frac{1}{2}$ Str. om Bb. en modgaaende Dampers Toplanterne samt af og til skiftevis dennes røde og grønne Sidelanterer. Der blev givet Stb.s Ror, og da den modgaaende Damper samtidig drejede Bb. over, blev Roret lagt haardt Stb. for at undgaa en Kollision. Den modgaaende Damper blev imidlertid ved at dreje Bb. over, og kort efter skete Kollisionen. Ved denne blev Y.s Bb.s Redningsbaad beskadiget og Skanseklædningslisten midtskibs trykket ind.

Anm. Der kan intet anføres om Aarsagen til Kollisionen, da Sagens Behandling endnu ikke er afsluttet.

b) Paa Rejse fra København til Horsens i Ballast.

Kollideret d. $\frac{3}{11}$ 41 i Kattegat.

Søforklaring i Horsens d. $\frac{5}{11}$ 41.

Kl. 7¹⁰ passerede H. under en NØ.-lig Brise i klart Vejr Hjarnø Bro. Kl. 7³⁰ ændredes Kursen Bb. over N. om Sælgrunden. Umiddelbart efter hørte Rorsmanden en lang Tone fra et Skib forude, og samtidig saas M/Gl. »Ydun« af Marstal forude i ca. 50 m.s Afstand. Maskinen blev straks beordret Fuld Kraft Bak; men umiddelbart efter tørnede H. med Boven mod Y.s Bb.s Side agter. Da Y. begyndte at synke, blev Maskinen beordret Langsomt Frem og Y. skubbet ind paa lægere Vand. Kl. 7⁵⁰ sank Y., efter at Besætningen var bjerget om Bord i H.

Af den af Y.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at dette Skib, der ikke førte Lanterner, Kl. 7⁴⁵ lettede fra en Ankerplads mellem Alrø og Vaarsø. Der styredes i Sejt Mark grønne Fyrlinie, indtil de røde Ledefyr ved Haldrup Mark saas overet. H. var i Sigte forude styrende ret paa Y., hvorfor der blev fgivet 1 lang Tone med Taagehornet, og samtidig blev Roret lagt haardt Stb. Umiddelbart efter skete Kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes, at der ikke blev holdt behørig Udkig i H., hvorhos det ikke kan anses for udelukket, at Kollisionen kunde være undgaaet, for saa vidt Y. havde ført Lanterner.

130. M/S **Hansine** af Hamburg, 113 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Wismar til Trelleborg med Kul.

Grundstødt d. $\frac{16}{3}$ 41 ved Møens S.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. Stege $\frac{18}{3}$ 41.

Kl. 14³⁰ grundstødte H., der var havareret efter at have tørnet en Isflage, i klart Vejr ud for Haarbølle Bro. D. $\frac{18}{3}$ Kl. 16⁵⁰ kom Skibet flot efter at en Del af Ladningen var lægtret.

131. S/S **Hans Broge** af København, 2095 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Staal. Paa Rejse fra København til Rotterdam i Ballast.

Sænket ved Flyverangreb d. $\frac{15}{6}$ 41 i Nordsøen.

Indberetning fra Generalkonsulatet i Rotterdam dat. $\frac{16}{6}$ og $\frac{20}{6}$ 41. Søforhør i København d. $\frac{28}{6}$ og $\frac{2}{7}$ 41. Forlisanmeldelse dat. København d. $\frac{28}{7}$ 41.

Kl. ca. 12³⁰, da H. B. befandt sig i en Konvoj ca. 15 Sm. VSV. af Texel Fyr, blev Skibet angrebet af en Flyvemaskine, der fra lav Højde nedkastede 5 Bomber, hvoraf 2 ramte i Bb. Side udfor 3-Lugen. Ved Eksplosionerne blev H. B. læk, og da Skibet begyndte at synke, blev Redningsbaadene sat paa Vandet, og Besætningen gik i Baadene. Besætningen blev senere optaget af et tysk Forpostskib og landsat i Helder.

Anm. Aarsagen til Forliset fremgaar af det ovenfor anførte.

132. M/Gl. **Hans Juul** af Gaabense, 54 Reg. T. Br. Bygget 1902 af Eg og Fyr.

Brand om Bord d. $\frac{3}{2}$ - $\frac{4}{2}$ 41 ved Gaabense Færgebro.

Søforklaring og Søforhør i Nykøbing F. d. $\frac{13}{2}$ 41.

Kl. ca. 18⁰⁰, medens H. J. laa oplagt ved Gaabense Færgebro, blev der tændt op i Kakkelovnen i Kahytten, hvorefter Besætningen gik i Land. Da Besætningen Kl. ca. 22³⁰ atter kom om Bord, saas Røg trænge op fra Lukafet, og det viste sig, at der var opstaaet Ild i Træværket omkring Kakkelovnsrøret samt i en af Køjerne. Ilden blev tilsyneladende hurtigt slukket ved Hjælp af et Par Pøse Vand, og Kl. ca. 24⁰⁰ gik Besætningen atter i Land. Den $\frac{4}{2}$ Kl. ca. 9⁰⁰ kom Besætningen atter om Bord. Da der kom Røg op af Skorstensrøret fra Lukafet, blev Brandvæsenet tilkaldt. Dette kom straks til Stede, og det viste sig, at der atter var Ild i Lukafet. Ilden blev hurtigt slukket; men forinden var saavel Køjer som Skufferne med Tøj blevet raseret af Ilden. Endvidere var en Del Lanternemateriale og Reservedele til Motoren gaet tabt.

Anm. Ministeriet maa antage, at Aarsagen til Ildens Opstaaen er, at Kakkelovnsrøret er blevet overhedet og har antændt Træværket rundt dette.

133. S/S **Hans Mærsk** af Kalundborg, 1937 Reg. T. Br. Bygget 1916 af Staal. Paa Rejse fra Rotterdam til Esbjerg med Koks.

Grundstødt d. $\frac{7}{2}$ 41 ved Jyllands V.-Kyst.

Søforklaring i Esbjerg d. $\frac{13}{2}$ 41.

D. $\frac{7}{2}$ Kl. ca. 7³⁶ lettede H. M. fra en Ankerplads i Nærheden af Amrum Bank og fortsatte Rejsen sammen med S/S »Viborg« af København. Der styredes retv. N3° Ø. Det blæste en SSØ.-lig Kuling, og der var svær Drivis. Isen blev efterhaanden sværere og sværere, og da Skibet ofte sad fast i store Isflager, styredes efter Revnerne i Isen. Kurs og Distance blev for hver halve Time gisset og nedskrevet. Efterhaanden blev det Taage, forskriftsmæssigt Taagesignal blev afgivet, og Lodskud blev taget hver halve Time. Kl. 13⁰⁰ loddedes 10 Fv., Kl. 13³⁰ 10 Fv., Kl. 14⁰⁰ 11 Fv. Kl. 14⁵⁵ loddedes 10 Fv. og Kursen ændredes til retv. N46° Ø. Vejret var nu diset med Snebyger. Kl. 15¹⁰ loddedes 10 Fv. og da der Kl. 15²⁰ fra V. raabtes en uforstaaelig Oplysning om Dybden, blev Maskinen kastet Fuld Kraft Bak. Der loddedes $4\frac{1}{2}$ Fv. kort efter 4 Fv., og Kl. 15²⁵ tog H. M. Grunden. Kl. 18⁰⁰ kom Skibet, efter at Nr. 2 Ballasttank var lænsat,

flot ved egen Hjælp og bakkede ca. $\frac{1}{2}$ Sm. S. over, hvor der Kl. 18²⁶ ankredes i 8 Fv. Vand. Kl. 19²⁰ gik H. M. i Drift med en stor Isflage. Ankeret blev straks hevet hjem; men skønt der blev bakked for Fuld Kraft med Maskinen, lykkedes det ikke at komme fri af Isen, og Kl. 19⁴⁰ tog Skibet atter Grunden og blev staaende. Lodskud rundt Skibet viste, at der agter var 16 $\frac{1}{2}$ Fod og forude 18—19 Fod Vand. Kl. 4⁰⁰ blev Nr. 2 Tank og Nr. 4 Center Tank lænset, hvorefter Nr. 1 Tank blev fyldt, og Kl. 5²⁷ blev Maskinen beordret Fuld Kraft Frem. Skibet drejede langsomt Stb. rundt gennem Øst til Syd og var Kl. 7⁴⁰ flot. Da det blev lyst, konstateredes det, at H. M. havde taget Grunden paa Cancer Grund.

Anm. Ministeriet maa antage, at Aarsagen til Grundstødningen skyldes Isforholdene.

134. S/S **Harriet** af Esbjerg, 1144 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Staal. Paa Rejse fra Rotterdam til Gedser med Kul.

Havareret d. 12/10 41 i Nordsøen.

Søforklaring og Søforhør i Nakskov d. 21/10 41.

Kl. 14⁰⁰ blev en Konvoj, hvori H. befandt sig, angrebet af engelske Flyvemaskiner ud for Ymuiden.

Der blev nedkastet Bomber fra lav Højde. En af disse ramte H. i Bb.s Side i Agterkant af Poopen tæt ved Skoddet til Storesrummet og i Flugt med Hoveddækket. Bomben, der sandsynligvis var en Blindgænger, slog Hul i Skibssiden ca. 1' over Vandet, hvorefter den fortsatte mod Skoddet til Storesrummet, hvor der fremkom en Bule. Derefter gik den gennem Jernskoddet i Kasingen til Nedgangen til Stores- og Proviantsrummet, beskadigede Trappen i Nedgangen og Døren til Storesrummet, fortsatte derefter op mod Lugekarmen, der blev sprængt og stærkt havareret i Stb.s Side, bortrev og sprængte Luggedækslerne, hvorefter den forsvandt over Bord.

Anm. Aarsagen til Havariet fremgaar af det ovenfor anførte.

135. Ff. **Hebe** af Bagenkop, 20 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Eg. Paa Rejse fra Kiel til Bagenkop i Ballast.

Forladt synkefærdig d. 28/1 41 i Østersøen.

Søforklaring og Søforhør i Ærøskøbing d. 5/2 41.

D. 27/1 Kl. ca. 9³⁰ passerede H. Kiel Fyrskib, hvorfra styredes NØ.t.Ø. Efter at have udløbet en Dist. paa ca. 13 Sm. kom Skibet ind i Is, og Kl. 13³⁰ gik Skibet fast i Isen. Vinden var opfriskende SSØ. I Løbet af Natten blev H. af Isen ført NV. over, og d. 28/1 Kl. ca. 8⁰⁰ begyndte Isen at skruer. Kl. ca. 11³⁰ skruede Isen stærkt, H. krængede haardt Stb. over, og en Planke i Stb. Side lige over Kobberforhudningen blev presset ind paa en Længde af 2 m. Kl. 13³⁰ forlod Besætningen Skibet medtagende Proviand og naaede i god Behold i Land paa Ærø.

136. S/S **Hedda** af Esbjerg, 1144 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Staal. Paa Rejse fra Stralsund til Delfzijl med Raasukker.

Kollideret d. 20/11 41 paa Elben.

Søforklaring i Delfzijl d. 25/11 41. Søforhør i Holbæk d. 12/12 41.

Kl. ca. 21⁰⁰, da H. befandt sig i Fyrlinien fra Brunsbüttel ud af Elben styrende misv. VSV., saas en klar Lanterne ca. 2 Str. om Stb. Kursen blev straks ændret til misv. SV., hvorved Lanteren kom godt fri om Stb. Kort efter hørtes Opmærksomhedssignal afgivet med Dampfløjte og Klokke, og samtidig saas en anden Lanterne om Stb. og straks derefter Skroget af en Ankerligger, der senere viste sig at være S/S »Neuwerk« af Bremerhafen. Roret blev lagt haardt Bb., men umiddelbart efter tørnede H. med Stævn og Stb.s Bov mod N.s Bov. Ved Kollisionen led begge Skibe en Del ovenbords Skade.

Af den af N.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at da dette Skib Kl. ca. 21⁰⁰ laa til Ankers for Taage i Fyrlinien fra Brunsbüttel, saas forude ca. en Streg om Bb. en Toplanterne og en rød Sidelanterne. Kort efter forsvandt den røde Lanterne, og en grøn Lanterne kom i Sigte. Der blev straks afgivet Opmærksomhedssignal med Klokke og Dampfløjte, og samtidig blev der givet Ordre til at stikke paa Ankerkæden og sætte Maskinen paa Fuld Kraft Bak, men umiddelbart efter skete Kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes den Omstændighed, at N.s Ankerlanterne, der var afblandet, lyste meget svagt.

137. M/Gl. **Hela** af Svendborg, 84 Reg. T. Br. Bygget 1909 af Staal. Paa Rejse fra Haderslev til Svendborg i Ballast.

a) Tørnet Undervandshindring d. 19/8 41 i Lillebælt.

Søforklaring og Søforhør i Svendborg d. 21/8 41.

Kl. 19⁰⁰ passerede H. under en flov SV.-lig Brise med Byger Helnæs Fyr. Kort Tid efter mærkedes et Stød i Skibet. Skruen blev straks koblet fra; men da intet syntes at være beskadiget, fortsattes Rejsen.

Anm. Ministeriet maa antage, at Skibet har tørnet noget Drivgoods.

b) Kollideret d. 19/8 41 i Svendborg Havn.

Søforklaring og Søforhør i Svendborg d. 21/8 41.

Kl. 23⁰⁰, da H. blev manøvreret til Kaj, tørnede Skibet mod M/B »Kvik« af Marstal, der laa fortojet langs Kajen. Ved Kollisionen blev K. lettere beskadiget.

Anm. Søforklaring fra K. foreligger ikke.

138. S/S **Helene** af Esbjerg, 2414 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Staal.

a) En Mand faldet over Bord og druknet d. 13/8 41 i Le Havre.

Søforhør i København d. 30/9 41.

Kl. ca. 23⁰⁰, medens H. laa fortojet langs Kaj i Le Havre og Skibet var mørklagt, faldt Fyrbøder Nils Kilpinen af Helsingfors efter at være kommet om Bord ad Landgangen, der fra Kajen førte over til Skibets Baaddæk, ned mellem Skibet og Kajen. Der blev straks kastet 3 Redningsbælter over Bord paa det Sted, hvor Fyrbøderen var forsvundet, ligesom Tampen af en Taljeløber blev kastet ned langs Skibs-

siden. Den paagældende blev forgæves eftersøgt med Haandlamper. D. $20/8$ Kl. 16^{30} fandtes den forulykkede flydende langs Siden af Skibet.

Anm. Ministeriet maa antage, at den forulykkede efter at være kommet om Bord, har mistet Balancen og er faldet over Bord.

b) Paa Rejse fra Le Havre til Rotterdam med Erts.

Grundstødt, kollideret og havareret d. $6/9$ 41 i Nordsøen.

Søforhør i København d. $27/9$ 41.

Kl. 5^{50} lettede H., der havde tysk Marineofficer om Bord, i diset Vejr og afsejlede i Konvoj fra Vlissingen Red. Efter at Vlissingen var passeret, tiltog Usigtbarheden. Kl. 6^{30} tog Skibet Grunden og blev staaende. Kl. Ca. 14^{00} kom to Forpostbaade til Stede og fik hver sin Wire fra H.s Agterende. H.s Maskine blev samtidig beordret Fuld Kraft Bak, hvorefter det lykkedes at bringe Skibet flot. Umiddelbart efter at H. Var kommet flot, brækkede den ene af Slæbewirene, og inden H.s Maskine kunde stoppes, kom Wiren i Skruen. Samtidig mistede begge Forpostskibene, der var fortøjet langs Siden af hinanden, Styret og tørnede imod H.s Stb.s Side. Ved Kollisionen blev H. En Del beskadiget. H., der paa Grund af Wiren i Skruen var umanøvredygtig, blev af den haarde Strøm hurtigt ført mod Land. En større Slæbebaad, der i Mellemtiden var kommet til Stede, fik en Wire fra H.s Agterende og slæbte Skibet klar af Land. Kl. 14^{45} blev der fra Slæbebaaden givet Ordre til H. Om at lade Bb.s Anker gaa og kort efter Stb.s H. Drev med en Fart af ca. 4 Sm. Til Trods for at der stadig blev slækket forsigtigt paa Kæderne, brækkede Bb.s Ankerkæde lige foran for 90 Fv. Sjøklen. Det lykkedes imidlertid at bremse H. Op i Stb.s Anker. Skibet blev senere slæbt ind til Vlissingen, hvor Wiren blev frigjort fra Skruen, ligesom det mistede Anker, der var blevet bjerget af en hollandsk Fiskerbaad, blev taget om Bord.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen og Havarierne fremgaar af det ovenfor anførte.

139. Ff. **Helene** af Esbjerg, 37 Reg. T. Br. Bygget 1939 af Eg, Bøg og Fyr. Paa Fiskeri.

Havareret ved Flyverangreb d. $20/8$ 41 i Nordsøen.

Indberetning fra Overfiskeribetjenten i Esbjerg dat. $23/8$ 41.

Kl. 16^{00} , da H. Befandt sig ca. 48 Sm. VSV. Af Graadyb Barre, blev Fartøjet angrebet af Flyvemaskiner, der nedkastede flere Bomber, hvoraf 1 ramte Ruffet og gik gennem Skanseklædningen ud i Søen, 1 ramte Mesanbommen, der brækkede, medens Resten faldt i Søen 10—15 m fra Kutteren.

140. M/Gl. **Helene** af Graasten, 39 Reg. T. Br. Bygget 1904 af Eg.

Brand om Bord d. $14/11$ 41 i Saksøbing Havn.

Søforklaring og Søforhør i Saksøbing d. $15/11$ 41.

Kl. Ca. 2^{00} , da H. Under en Ø.-lig Storm laa langs Kaj i Saksøbing Havn, opdagedes Ild i Ruffet. I Løbet af ca. $1/2$ Time havde Besætningen Ilden under Kontrol.

Anm. Ministeriet maa antage, at Ilden er opstaaet som Følge af, at Gløder fra et i Ruffet opstillet Komfur er faldet ud paa Dørken og har antændt denne.

141. M/Sk. **Helga** af Saksøbing, 86 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Saksøbing til Aalborg med Byg.

Grundstødt d. $20/9$ 41 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $23/9$ 41. Søforklaring og Søforhør i Aalborg d. $24/9$ 41.

Kl. 20^{30} , da H. For Sejl alene under en V.-lig Kuling i usigtbart Vejr sejlede bidevind mod Land N. For Grenaa for at ankre, mistede Skibet Styret og blev af Strømmen ført N.-paa langs Kysten. Loddet holdtes gaaende, og da Dybden aftog fra 5 til 2 Favne, blev Ankeret stukket i Bund. Umiddelbart efter tog H. Grunden med Forskibet og blev staaende. D. $21/9$ Kl. 4^{30} kom Skibet flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

142. M/S **Herbert** af Harburg-Wilhelmsburg. Paa Rejse fra Grenaa til Berlin med Zinkaske.

Grundstødt d. $17/5$ 41 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Søforklaring i Grenaa d. $23/5$ 41.

Kl. 12^{00} afsejlede H. fra Grenaa. Der sejledes N. om Kalkgrunden, og efter at den hvide 1-Kost var passeret, fortsattes ca. 400 m N.-over, før Kursen ændredes Ø. om den røde 2-Kost paa Kalkgrund. Kort efter tog Skibet Grunden og blev staaende. Kl. ca. 15^{00} kom H. flot ved fremmed Hjælp, efter at en Del af Ladningen var lægtret.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes, at Kursen for tidligt blev ændret mod den røde 2-Kost.

143. M/Tjk. **Hercules** af Korsør, 95 Reg. T. Br. Bygget 1907 af Staal.

2 Mand kulosforgiftede d. $16/10$ 41 i Tuborg Havn.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. $16/10$ 41.

Kl. 6^{30} , medens H. laa fortøjet langs Kajen i Tuborg Havn, vaagnede en Mand af Besætningen og følte sig utilpas, hvorfor han gik en Tur op paa Dækket. Da han kort efter gik ned i Lukafet for at purre ud, viste det sig, at de 2 Mand, der sov der, var bevidstløse. De paagældende blev i en tilkaldt Ambulance kørt til Hospitalet, men kunde dog efter ca. 1 Times Forløb atter vende tilbage til Skibet.

Anm. Ministeriet maa antage, at de paagældende er blevet kulosforgiftede, fordi Kakkelovnsrøret paa den i Lukafet værende Kakkelovn, hvori der var Ild, var utæt.

144. Ff. **Herdis** af Rødvig, 16 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Træ. Paa Rejse fra Laboe til Bagenkop i Ballast.

Sprunget læk og sunket d. $28/1$ 41 i Østersøen.

Strandingsindberetning dat. $28/1$ 41. Søforklaring og Søforhør i Ærøskøbing d. $5/2$ 41.

Kl. ca. 11³⁰, da H. i svær Is befandt sig ca. 5 Sm. VSV. af Vejnæs Nakke, blev Fartøjet trykket læk af Isen. Da der var Fare for, at H. skulde synke, blev Fartøjet Kl. 13³⁰ forladt af Besætningen, der søgte til Land over Isen. D. ²⁹/₁ Kl. 9 var H. forsvundet, og det maa antages, at Fartøjet er sunket.

Anm. Aarsagen til Forliset fremgaar af det ovenfor anførte.

145. M/Jt. **Hertha** af Hamburg, 102 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Hamburg til Fakse Ladeplads med Kul.

Grundstødt d. ⁹/₅ 41 ved Sjællands S.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. Vordingborg d. ¹³/₅ 41.

Kl. 15⁰⁰ grundstødte H. under en stiv ØSØ.-lig Kuling paa Langø Flak. Skibet kom senere flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være meget lav Vandstand.

146. Ff. **Hjelman** af Grenaa, 14 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Fiskeri i Nordsøen til Hvide Sande med Fisk.

Havareret og grundstødt d. ¹¹/₆ 41 ved Jyllands V.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. ¹¹/₆ 41. Søforhør i Ringkøbing d. ¹⁹/₆ 41.

Kl. 7⁰⁰, da H. under en frisk NNV.-lig Kuling med haard sydgaaende Strøm var for Indgaaende til Hvide Sande, blev Kutteren, der nægtede at lystre Roret, af Strømmen ført ind mod den S.-lige Havnemole, som den tørnede med Stb. Side. Da der herved fremkom et Hul i Siden paa Kutteren, sprang Besætningen — 2 Mand — i Land. H. blev af Strømmen ført rundt Havnemolen, hvorefter den drev paa Land og blev slaet til Vrag.

Anm. Aarsagen til Strandningen fremgaar af det ovenfor anførte.

147. S/P **Holger** af København, 310 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Jern.

En Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. ¹/₇ 41 i København.

Indberetning fra Statens Skibstilsyn dat. ²/₇ 41.

Kl. 11³⁰, medens H. laa fortøjet i Redhavnen, fik Skibets 1. Maskinmester under Overføling af Lysmaskinens Ekscentrik højre Haands Ringfinger i Klemme mellem Ekscentrikken og Beskyttelseskærmen. I en tilkaldt Ambulance blev den tilskadekomne kørt paa Hospitalet.

148. M/Gl. **Immanuel** af Svendborg, 52 Reg. T. Br. Bygget 1897 af Eg og Fyr.

a) Paa Rejse fra Mommærk til København med Hvede.

Grundstødt d. ¹¹/₅ 41 i Bøgestrømmen.

Søforhør i København d. ²⁰/₅ 41.

Kl. 11⁰⁰ afsejlede I. fra Kallehave Færgebro. Da Skibet var kommet ind i Bøgestrømmen, tog det Grunden og blev staaende midt i Farvandet i Nærheden af »Forkerte Borre«. D. ¹⁷/₅ kom I. flot ved egen Hjælp.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Lavvande.

b) Paa Rejse fra Holbæk til Svendborg med Korn.

Grundstødt den ²¹/₉ 41 i Smaalandsfarvandet.

Søforklaring og Søforhør i Svendborg d. ²⁷/₉ 41.

Kl. ca. 15³⁰ grundstødte I., der under en V.-lig Kuling gik for Sejl alene, paa NØ.-Siden af en uden for Orehoved Havn beliggende Pulle og blev staaende. D. ²³/₉ kom Skibet flot ved fremmed Hjælp. Ved Grundstødningen led I. tilsyneladende ingen Skade.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være, at Afmærkningen af Pullen ikke var paa Plads.

149. M/Jt. **Inge** af Egersund, 20 Reg. T. Br. Bygget 1906 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Egersund til Nakskov med Mursten.

Forladt synkefærdig og forlist d. ⁹/₁₁ 41 i Lillebælt.

Søforklaring i Graasten d. ¹⁷/₁₁ 41.

Kl. 12³⁰ passerede I., der efter et Motorhavari sejlede for Sejl alene, under en svag V.-lig Brise med haard sydgaaende Strøm Pøl. Kl. 16 opdagedes det, at Skibet var læk. Det forsøgtes at holde Skibet læns med Pumpen, og da dette ikke lykkedes, blev Kursen sat mod Pøl. Kl. 18⁰⁰ forlod Besætningen Skibet i Jollen, og Kl. 18³⁰ sank I.

Anm. Der er intet oplyst om Aarsagen til, at I. er blevet læk.

150. M/Sk. **Ingrid** af Nyborg, 52 Reg. T. Br. Bygget 1898 af Eg. Paa Rejse fra Horsens til Præstø med Rug.

Grundstødt d. ¹³/₈ 41 ved Sjællands Ø.-Kyst.

Søforklaring i Horsens d. ²²/₈ 41.

Kl. ca. 19³⁰, da I. for Indgaaende i Præstø Fjord befandt sig ud for Holmetunge, tog Skibet Grunden i Stb. Side af Sejlrenden og blev staaende. D. ¹⁵/₈ Kl. 11⁰⁰ kom I. flot, efter at en Del af Ladningen var blevet lægtret.

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

151. Ff. **Iris** af Odense, 8 Reg. T. Br. Paa Fiskeri i Kattegat.

Drevet paa Land d. ²⁵/₃ 41 ved Fyns N.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. Kerteminde ²⁸/₃ 41. Søforklaring i Kerteminde d. ⁴/₄ 41.

Kl. ca. 18¹⁵, medens I. under en SV.-lig Storm paa Grund af Maskinskade laa opankret ved Tornen,

Fyns Hoved, sprang Vinden pludselig om i NV. Ankertovet brækkede og Fartøjet drev paa Land. I. er senere bragt flot.

Anm. Ministeriet maa antage, at Strandingen skyldes Vejrforholdene.

152. Ff. **Irma** af Esbjerg, 17 Reg. T. Br. Bygget 1913.

Paasejlet og sunket d. $\frac{1}{8}$ 41 i Nordsøen.

Søforhør i Esbjerg d. $\frac{30}{8}$ 41.

Kl. Ca. 2³⁰, da I. i klart Vejr laa opankret ca. 14 Sm. af Graadyb Barre med en tændt Flagermuslampe ophængt i Styrehuset som Ankerlanterne, blev Fartøjet paasejlet af Ff. »West Bound« af Esbjerg. I. begyndte straks at synke. Besætningen, der i Kollisionsøjeblikket var til Køjs, sprang om Bord i W. B., der kom langs Siden af I., og umiddelbart efter forsvandt I.

Ifølge den af W. B.s Besætning afgivne Forklaring var dette Skib paa Vej mod Esbjerg fra en Fiskeplads ca. 50 Sm. SV.t.V. af Graadyb Barre, da der forude i lille Afstand kom en Mast i Sigte. Motoren blev straks kastet Bak; men umiddelbart efter tørnede W. B. med Stævnen mod I.s Bb.s Side ud for Motorrummet.

Anm. 1. Ministeriet maa antage, at Paasejlingen skyldes ufyldstgørende Lanterneføring paa og mangelfuld Vagt i I.

Anm. 2. I.s Fører er under $\frac{22}{1}$ 42 ved Esbjerg Købstads m. v. Ret idømt en Statskassen tilfaldende Bøde af 100 Kr. for ved Pligtforsømmelse at have foranlediget Kollisionen.

153. Stats-Isbryderen **Isbjørn** af København, 979 Reg. T. Br. Bygget 1923 af Staal.

a) Paa Isbrydning i Sundet.

Kollideret d. $\frac{19}{1}$ 41 i Sundet.

Søforhør i København d. $\frac{2}{5}$ 41.

Kl. 13³⁰, da I. under en NØ-lig Kuling i svær Skruis ca. 2 Sm. SV. for Drogden Fyr skulde sætte Lods om Bord i tysk S/S »Palermo«, tørnede I. mod P.s Bb.s Bov, der blev en Del beskadiget.

Anm. 1. Søforklaring fra P. foreligger ikke.

Anm. 2. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes Isforholdene.

b) Paa Isbrydning i Sundet.

Kollideret d. $\frac{22}{1}$ 41 i Sundet.

Søforhør i København d. $\frac{2}{5}$ og $\frac{5}{5}$ 41.

Da I. i svær Is sammen med S/S »Væderen« befandt sig tæt S. for Nordre Røse, besluttedes det at gaa til Assistance for et Skib — M/S »Frem« — der befandt sig ca. 300 m sydligere. I., der laa med Stævnen i NØ., havde da V., der laa paa modsat Kurs, i 200—300 m Afstand ca. 4 Streger om Stb. fra ret for. Kl. 16³⁰, medens I. var under Bakning ned imod F., kom V. Nord fra og tørnede med Stb. Side imod I.s Stb.s Laaring.

Af den af V.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at V. langsomt manøvrerede ned imod F. paa en SSV-lig Kurs. Da V. laa omtrent stille ca. 200 m Ø. for F., saas I. nærme sig under Bakning fra en Retning 2—4 Streger agten for tværs om Stb., og umiddelbart efter tørnede I. med Fenderlisten agter mod V.s Overbygning midtskibs om Stb. Ved Kollisionen fik V. flere Plader trykket ind, flere Dæksbjælker bøjet og Dækket, Messen samt flere Kamre med Inventar beskadiget, medens I. ikke led nogen Skade.

Anm. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes Isforholdene i Forbindelse med, at der fra begge Skibes Side ikke er vist fornøden Agtpaaagivenhed.

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

Grundstødt d. $\frac{16}{6}$ 41 ved Sveriges Ø.-Kyst; søgt Nødhavn.

Søforklaring i Stockholm d. $\frac{30}{6}$ 41. Søforhør i København d. $\frac{8}{8}$ 41.

D. $\frac{15}{6}$ Kl. 9⁵⁴ passeredes Ølandsrev F.S. tæt om Bb., Log 141. Kl. 12⁰⁰ loddedes 73 m Vand, Kl. 16²² 80 m og St. Karlsø radiopejledes samtidig i rv. 92°, Log 17. Kl. 22⁰⁸ radiopejledes Landsort i rv. 328° og Gotska Sandøn i rv. 92°, Log 85, 162 m Vand. D. $\frac{16}{6}$ Kl. 0⁰⁸, da det var blevet Taage med svage S.-lige Vinde, radiopejledes Landsort i rv. 96°, Gotska Sandøn i rv. 148°, Log 10, 152 m Vand. Kl. 3⁰⁰ afgaves Taagesignal. Kl. 3¹⁸ loddedes 93 m Vand, Log 47. Kl. 3¹⁹ blev Maskinen sat paa Halv Kraft Frem, og Kl. 3²¹ paa Langsamt Frem. Kl. 4⁰⁰ radiopejledes Utø i rv. 52°, Log 53, Kl. 5⁰⁰ i rv. 56°, Log 61 og Kl. 6⁰⁰ i rv. 60°, Log 61, 73 m Vand. Kl. 6⁴⁵, da I. K. efter Bestikket befandt sig ca. 7 Sm. fra Bogskär, saas Brænding ret forude. Maskinen blev straks sat paa Fuld Kraft Bak, men kort efter stødte Skibet paa en Klippe, der viste sig at være Bogskär. Nr. I og II Bundtank samt Dækstanken lænsedes, og ved Manøvren med Skruen forsøgte det at bakke Skibet af Grunden. Kl. 7³⁵ kom I. K. flot. D. $\frac{17}{6}$ Kl. 23⁵⁰ ankom Skibet til Stockholm.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Vejrforholdene.

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

Grundstødt d. $\frac{25}{11}$ 41 ved Norges S.-Kyst.

Søforhør i København d. $\frac{1}{12}$ 41.

Kl. 18²⁸ passerede J. C. J., der havde Lods om Bord, Tresten Fyr om Bb., hvorefter Kursen forandredes fra Ø.t.S. $\frac{1}{2}$ S. til SØ.t.Ø. Kl. 18⁵³ saas Brod forude; Maskinen blev straks kastet Fuld Kraft Bak; men umiddelbart efter tog Skibet Grunden med Forskibet ud for Herføl uden at blive staaende. Ved Grundstødningen fik J. C. J. en mindre Læk i Nr. 2 Tank.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Strømsætning.

156. Ff. **Jakob Mogensen** af Hirtshals, 19 Reg. T. Br. Bygget 1935 af Eg. Paa Fiskeri.

Sprunget læk Og sunket d. $\frac{25}{8}$ 41 i Nordsøen.

Søforklaring i Hjørring d. $\frac{30}{8}$ 41.

Kl. ca. 16³⁰, da J. M. under Letning befandt sig ud for Skallerup, sprang Drivremmen mellem Motoren og Ankerspillet af. Motoren blev straks stoppet. Da det viste sig, at der strømmede Vand ind i Motorrummet, forsøgtes det ved Pumpning at holde Fartøjet læns; men da Vandet i Motorrummet hurtigt steg, gik Besætningen — 4 Mand — i Prammen. J. M. sank ca. 5 Minutter senere. D. $\frac{26}{8}$ blev Fartøjet hævet og indbragt til Hirtshals. Ved Bundsynet viste det sig, at en Planke under Svinghjulet var slaaet ud og en Tørnestang var bøjet.

Anm. Ministeriet maa antage, at Drivremmen har fisket Tørnestangen, som derefter er kommet i Bekneb mellem Svinghjulet og Skibsbunden.

157. M/S **Jan** af Aarhus, 100 Reg. T. Br. Bygget 1914 af Staal. Paa Rejse fra Aarhus til Rungsted med Brunkul.

Strandet d. $\frac{27}{12}$ 41 ved Sjællands N.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{28}{12}$ 41; Søforhør i Nykøbing S. d. $\frac{29}{12}$ 41.

D. $\frac{26}{12}$ Kl. ca. 15³⁰ opankredes J., der havde Motorhavari, under en SSV.-lig Kuling for begge Ankre i Nærheden af Odden Havn. D. $\frac{27}{12}$ Kl. 4³⁰, da Vinden var sprunget om i NNØ., forsøgtes det forgæves at lette. Kl. ca. 9²⁰ begyndte J. at drive, og Motoren sattes i Gang for at holde Skibet op mod Søen. Der sattes Nødflag, og Kl. ca. 11³⁰, da Vinden var steget til Storm og J. befandt sig ca. 75 Favne fra Land, blev Besætningen, ialt 4 Mand, bjærget af et Lods fartøj.

Anm. Ministeriet maa antage, at Strandingen skyldes Vejrforholdene.

158. M/Jt. **Jane** af Hasle, 74 Reg. T. Br. Bygget 1884 af Eg. Paa Rejse fra Mariager til Rønne med Cement.

Forladt synkefærdig og forlist d. $\frac{28}{11}$ 41 i Kattegat.

Søforhør i København d. $\frac{6}{12}$ 41; Forlisanmeldelse dat. Hasle d. $\frac{28}{1}$ 42.

D. $\frac{27}{11}$ Kl. ca. 23³⁰ under en SSV.-lig Kuling opdagedes det, at Vandet stod højt op i Maskinrummet. Det forsøgtes at holde Skibet læns med Pumpen, men Vandet steg stadig. D. $\frac{28}{11}$ Kl. ca. 2⁰⁰ stoppede Motoren. Kl. ca. 8³⁰ tilkaldtes Hjælp fra et i Nærheden værende Motorskib, som tog J. paa Slæb, medens Pumpen holdtes gaaende. Kl. ca. 14³⁰ blev Bugseringen opgivet paa Grund af Oliemangel, og der sattes Nødflag. Et Dampskib kom til Assistance, og det forsøgtes atter at bugsere J. samtidig med, at der kastedes Last over Bord; men Kl. ca. 17⁰⁰ da Skibene var 3 Sm. retv. 197° af Hallands Væderø Fyr, sank J., efter at Besætningen, ialt 3 Mand, var taget om Bord i Dampskibet.

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

159. M/S **Japos** af København, 480 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal. Paa Rejse fra Danzig til Nykøbing M. med Kul.

Mistet Anker d. $\frac{23}{12}$ 41 i Kattegat.

Søforklaring i Aalborg d. $\frac{7}{1}$ 42.

Kl. 6¹⁰, da J. laa opankret for Bb.s Anker i 12 m Vand ca. 10 Sm. SØ. for Hals Barre Fyr, sprang Vinden fra VSV. om i N. med tiltagende Kuling og Sø, hvorefter Fartøjet begyndte at drive for Ankeret. Der blev straks gjort klar til Letning, men inden Maskinen var klar, brød Ankerspillet sammen, hvorved Stb.s Anker gik i Bund. Det besluttedes at stikke Bb.s Anker og Kæde fra sig, og efter at Stb.s Anker Kl. 8²⁰ var hevet hjem, fortsattes Rejsen.

Anm. Aarsagen til Havariet fremgaar af det ovenfor anførte.

160. S/S **Johanne** af Esbjerg, 2257 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Staal. Paa Rejse fra Svendborg til Norrköping.

En Mand forsvundet d. $\frac{6}{5}$ 41 i Østersøen.

Søforhør i København d. $\frac{30}{5}$ 41.

Kl. 4⁰⁹, da J. efter Bestikket befandt sig ca. 18 Sm. retv. S. 30° V. af Sandhammeren, savnedes Fyrbøder Hans Preben Hansen af København, der sidst var set Kl. 3³⁰. Skibet blev straks lagt paa modsat Kurs, men da al Eftersøgning viste sig forgæves, blev det Kl. 6³⁰ besluttet at fortsætte Rejsen.

161. 3^m M/Sk. **Johanne** af Marstal, 109 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Eg og Bøg.

a) Paa Rejse fra Grenaa til Mullerup med Cement.

Grundstødt d. $\frac{23}{5}$ 41 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{28}{5}$ 41. Søforklaring og Søforhør i Næstved d. $\frac{28}{5}$ 41.

Kl. ca. 4⁰⁰ afsejlede J. fra Grenaa Havn. Vejret var diset. Der styredes S. paa langs med Landet. Da Halmprikken paa Naveren efter nogen Tids Forløb endnu ikke var kommet i Sigte, ændredes Kursen til SØ. Kl. 4³⁰ saas en rød Spidsbøje om Bb., hvorefter Kursen ændredes til S. $\frac{1}{2}$ Ø. Kl. ca. 4⁴⁰ tog J. Grunden paa Naveren og blev staaende. Skibet kom samme Dag flot ved fremmed Hjælp.

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

b) Paa Rejse fra Aalborg til Neksø med Cement.

Kollideret d. $\frac{31}{7}$ 41 i Østersøen.

Søforklaring og Søforhør i Neksø d. $\frac{2}{8}$ og i Rønne d. $\frac{9}{8}$ 41.

Se Nr. 51.

162. Ff. **Johanne Madsen** af Frederikshavn, 30 Reg. T. Br.

a) Paa Rejse fra Fiskeplads i Kattegat til Frederikshavn.

Grundstødt d. $\frac{25}{11}$ 41 ved Læsø.

Strandingsindberetning dat. $\frac{27}{11}$ 41. Søforklaring og Søforhør i Frederikshavn d. $\frac{11}{12}$ 41. Kl. 18⁰⁰ afsejlede J. M. fra en Fiskeplads paa Koppergrunden. Det blæste en S.-lig Kuling med usigtbart Vejr. Indtil Kl. ca. 20³⁰ styredes misv. N.t.V., og Loddet holdtes gaaende fra Kl. 19³⁰. Kl. 20³⁰ gav

et Lodskud 9 Favne Vand, og Kursen ændredes til misv. VNV. Kl. ca. 19⁵⁵ tog J. M. Grunden paa Syrodde og blev staaende. D. ²⁶/₁₁ Kl. 16⁰⁰ kom Skibet flot ved fremmed Hjælp.

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

b) Brand om Bord d. ²⁸/₁₁ 41 i Frederikshavn.

Søforklaring og Søforhør i Frederikshavn d. ¹¹/₁₂ 41.

Kl. 17³⁰, da J. M. laa fortøjet langs Kaj, opdagedes Ild i Lukafet. Brandvæsen fra Land blev straks tilkaldt; men Ilden var ved Brandvæsenets Ankomst slukket af Mangel paa Ilt.

Anm. Ministeriet maa antage, at Branden er opstaaet som Følge af, at Petroleum i en oven paa Kakkelovnen i Lukafet henstillet Kande er blevet antændt af Varme fra Kakkelovnen.

163. M/Gl. **John** af Marstal, 39 Reg. T. Br. Bygget 1893 af Eg. Paa Rejse fra Lübeck til Nykøbing F. med Salt.

Tørnet Bolværk d. ⁸/₆ 41 i Nykøbing F.

Søforklaring i Marstal d. ²⁶/₆ 41.

Kl. ca. 10⁰⁰, da J. befandt sig ud for Nykøbing F. Havneindløb, blev Skibet af Strømmen sat ned imod nordre Molehoved. Skruen, der var slaaet fra, blev straks koblet til for Frem; men umiddelbart efter tørnede J. med Bb. Side mod Molehovedet. Da der syntes Fare for en Kollision med søndre Molehovede, blev det forsøgt at koble Skruen til for Bak; men Omstyringen svigtede, og umiddelbart efter tørnede J. med Stb. Side mod Molehovedet og fortsatte ind i Havnen. Inden Ankeret var stukket i Bund, tørnede Skibet med Stævnen imod Østkajen, der blev beskadiget. Ved Kollisionerne fik J. Skanddækket om Bb., Skanseklædningen og flere Støtter i begge Sider samt Stævnen beskadiget.

Anm. Kollisionerne skyldes Strømsætning og den Omstændighed, at en Split i Omstyringsmekanismen var faldet ud, saaledes at Skruen ikke kunde gaa Bak.

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

a) Paa Rejse fra Fineidet til Kalundborg med Magnetkis.

Brand om Bord d. ¹²/₆ 41 i Bodø.

Søforklaring i Kalundborg d. ²⁴/₆ 41.

Kl. 5⁰⁰ saas Svovldampe stige op fra Luftventilerne til For- og Agterlasten. Da det paa Grund af Dampene ikke var muligt at komme ned i Lasterne, anløb Skibet Bodø, hvor det Kl. 13³⁰ blev fortøjet ved Bunkerstationen. Da Lugerne blev aabnet, viste det sig, at Svovldampene kom fra Agterkant af Nr. 2 Luge. Ved Hjælp af Bunkerstationens Kran skiftedes Lasten fra Agterkant af Nr. 2 Luge til Forkant. Forsynede med Gasmasker gik nogle af Besætningen ned i Lastrummet, hvor det viste sig, at der var Ild i Træskoddet op til Kedelrummet. En Del af Træskoddet blev brækket fra og en Brandslange ført ned mellem Træskoddet og Jernskoddet, hvorefter Ilden hurtig blev slukket. Ca. 15 Tons forbrændt Svovlkis blev opløst. I Agterlasten stammede Svovldampene fra en Del ophedede Klumper Magnetkis. Da disse var blevet fjernet fra Lasten ophørte Dampene. D. ¹³/₆ Kl. 12⁴⁵ fortsatte J. Rejsen.

Adskillige Gange senere paa Rejsen saas Svovldampe stige op fra Lastrummene. Hver Gang blev de ophedede Klumper Magnetkis fjernet og Stedet oversprøjtet med Vand.

Anm. Ministeriet maa antage, at Ildens Opstaaen skyldes Selvantændelse.

b) Paa Rejse fra Luleå til Bremen med Erts.

Kollideret d. ⁵/₁₀ 41 paa Elben.

Søforklaring i Bremen d. ⁹/₁₀ 41. Søforhør i Fredericia d. ²⁰/₁₂ 41.

Kl. ca. 7⁴⁵, da J. med Lods om Bord befandt sig i Nærheden af »Elbe« 4 Fsk. blev det Taage, hvorfor forskriftsmæssigt Taagesignal blev afgivet og Maskinen beordret Halv Kraft, senere Langsomt Frem. Kort efter passeredes Elbe 4 Fsk. tæt om Stb. Kl. 8⁰⁰, da J. befandt sig ved Tønde L., blev Maskinen stoppet for at gaa til Ankers. I det samme saas ret forude en Damper, som blev antaget for at være medgaaende, da der intet Taagesignal hørtes fra den. Roret blev lagt haardt Stb. samtidig med, at der med Dampfløjten blev afgivet et kort Stød. Dette Signal blev kort efter gentaget, men der hørtes stadig intet Signal fra den anden Damper. Det saas nu, at denne laa til Ankers, og skønt J.s Maskine straks blev kastet Fuld Kraft Bak, tørnede J. med Bb.s Side af Bakken mod Stævnen af Ankerliggeren, der viste sig at være svensk S/S »Storfors«. Ved Kollisionen fremkom et Hul paa ca. 8' i Højden paa J.s Bb.s Side af Bakken, ligesom Bakdækket blev trykket ca. 4' ind.

Af den af S.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at da dette Skib Kl. ca. 8⁰⁰ laa til Ankers ved Tønde L., hørtes forude Taagesignal fra et Dampskib, der senere viste sig at være J. Der blev afgivet Taagesignal med Klokken, og kort efter kom J. i Sigte. Fra J. hørtes en kort Tone og straks efter tre korte Toner med Dampfløjten. I S. blev der straks stukket paa Ankerkæden og Maskinen beordret Fuld Kraft Bak, men umiddelbart efter skete Kollisionen som ovenfor omtalt. Ved Kollisionen brækkede S.s Ankerkæde og Ankeret med 105 Fv. Kæde mistedes, ligesom Skibet fik forskellige ovenbords Skader.

Anm. 1. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes Taage.

Anm. 2. Hamburg Seeamt har under ¹²/₃ 42 afsagt en Kendelse, hvorefter de to Skibes Førere er uden Skyld i Kollisionen, der skyldes Taage.

165. M/S **Jylland** af Kalundborg, 1434 Reg. T. Br. Bygget 1933 af Staal. Paa Rejse fra Aarhus til Kalundborg med Passagerer og Stykgods.

Grundstødt d. ¹⁰/₁ 41 ved Sjællands V.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Kalundborg d. ¹⁵/₁ 41.

Kl. ca. 17⁰⁰ befandt J. sig i tæt Taage ved Refsnæs. Herfra styredes SØ.t.Ø. ³/₄ Ø. til Asnæs, hvorefter Kursen ændredes til SØ.t.Ø. ¹/₄ Ø. Ekkoloddet holdtes gaende. Den dybe N.-S.-gaaende Rende i Storebælt blev passeret paa 43 m.s Vanddybde. Da et Lodskud pludselig viste mindre Vand, blev Maskinen kastet Fuld Kraft Bak, og umiddelbart efter kom en Halm prik paa Landgrunden i Fjordens N.-lige Side i Sigte forude om Bb. Maskinen beordredes Langsomt Frem, og der drejedes ud fra Land med haardt Stb.s

Ror. Da Skibet laa SØ.t.S., saas endnu en Halmprík om Bb., og umiddelbart efter tog Skibet Grunden ud for Gisseløre og blev staaende. Kl. 20⁴³ kom J. flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

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

166. M/Tj. **Jytte** af Næstved, 99 Reg. T. Br. Bygget 1910 af Staal. Paa Rejse fra Næstved til Lübeck i Ballast.

Grundstødt d. ²⁶/₁₀ 41 i Smaalandsfarvandet.

Strandingsindberetning dat. ²⁸/₁₀ 41.

Kl. 22⁰⁰ drev J., der under en VSV.-lig Storm laa til Ankers, paa Grund NV. for Skalø. Skibet er senere kommet flot ved egen Hjælp.

167. M/Sk. **Jørga** af Haderslev, 66 Reg. T. Br. Bygget 1908 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Flensborg til Thisted med Ammoniak.

Grundstødt d. ¹⁶/₁₀ 41 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Odder d. ²⁷/₁₀ 41.

Kl. ca. 16³⁰, da J. under en haard SSV.-lig Kuling med haard N.-gaaende Strøm befandt sig ud for Hou, bjergedes Sejlene, og der styredes for Motoren ind mod Hou Havn. Kort efter tog Skibet Grunden midt i den afmærkede Rende og blev staaende. D. ¹⁸/₁₁ Kl. 17⁰⁰ kom J. flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Lavvande.

168. S/S **Kai** af København, 1746 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal.

a) Paa Rejse fra Rotterdam til Aarhus med Koks.

Grundstødt d. ²⁵/₉ 41 i Storebælt; søgt Nødhavn.

Søforhør i Aarhus d. ⁹/₁₀ 41 og i København d. ¹²/₅ 42.

Kl. ca. 12¹⁵ lettede K. fra en Ankerplads ca. 2 Sm. S. for Hatter-Rev Lystønde paa 55°53'5 N. Brd. 10°48'7 Ø. Lgd. Vejret var usigtbart. Der styredes for langsom Fart NØ., idet Lyden af en Fløjtetønde, der antoges for Hatter-Rev Fløjtetønde, holdtes l Streg om Bb. Noget senere kom Fløjtetønden i Sigte i en gisset Afstand af ³/₄ Sm., og det viste sig at være Hatter-Barn Lystønde. Roret blev lagt haardt Bb. og Kursen sat mod Hatter-Rev Fløjtetønde, der samtidigt kom i Sigte i NNV. Da Lystønden var tværs om Stb. i en gisset Afstand af ¹/₂ Sm., blev Maskinen beordret Fuld Kraft Frem, og 1¹/₂ Minut senere blev Roret lagt Stb.; men ganske kort efter tog K. Grunden paa Hatter-Barn ca. ¹/₄ Sm. SV. for Lystønden og blev staaende. D. ²/₁₀ Kl. 22¹⁵ kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper, efter at ca. 780 Ts. af Ladningen var blevet lægtret. K. blev indslæbt til Kalundborg for Tætning af de opstaaede Bundskader.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes dels den Omstændighed, at Loddet ikke blev benyttet som Kontrol for Bestikket, og dels Sammentræf af uheldige Omstændigheder, herunder Taage og Strømsætning, Undladelse af at sammenholde den observerede Pejling af den Fløjtetone, der hørtes, med den fra Søkortet udtagne Pejling af Lystønden »Hatterbarn N.« og endelig den Omstændighed, at nævnte Lystønde gav Lyd.

b) Paa Rejse fra Rotterdam til Aarhus med Kul.

Strandet og forlist d. ⁵/₁₂ 41. ved Hollands N.-Kyst.

Søforhør i København d. ¹³/₁₂ 41. Forlisanmeldelse dat. København d. ⁶/₁ 42.

D. ⁴/₁₂ Kl. 15²⁵ passerede K., der sejlede i Konvoj, Hook van Holland. D. ⁵/₁₂ Kl. 4³⁵ passeredes en Bøje, og Kursen ændredes til dev. Ø.t.S. ¹/₄ S., Log 8. Kl. 7⁴⁰ passeredes en anden Bøje, og Kursen ændredes til dev. ØNØ. Det blæste en NV.-lig Kuling. Kl. 7⁵³ tog K. Grunden ud for Schiermonnikoog og blev staaende. Skibet er senere blevet Vrag.

Anm. K. havde tysk Ledsageofficer, der navigerede Skibet, om Bord.

169. Ff. **Kaj** af Esbjerg, 27 Reg. T. Br. Bygget 1916 af Eg og Fyr.

Strandet og forlist ved Belgiens N.-Kyst.

Forlisanmeldelse dat. Esbjerg d. ²⁶/₂ 41. Søforhør i Esbjerg d. ³¹/₃ 42.

K., der var udlejet til den tyske Værnemagt, blev i November Maaned opgivet at være strandet og forlist ca. 3 Sm. Ø. for Ostende.

Anm. Der er intet oplyst om Aarsagen til Forliset.

170. M/Gl. **Kalifen** af Masnedsund, 44 Reg. T. Br. Bygget 1882 af Eg.

a) Paa Rejse fra Bandholm til København med Raasukker.

Havareret d. ¹⁹/₁₀ 41 i Fakse Bugt; søgt Nødhavn.

Søforhør i København d. ²³/₁₀ 41.

Kl. 7³⁰ lettede K. fra en Ankerplads i Bøgestrømmen og styrede under en frisk VNV.-lig, tiltagende Brise ud af Bøgestrømmen. Kl. 8³⁰ knækkede Stormasten. Skibet fortsatte for Motor alene og ankom til Fakse Kl. 10³⁰.

Anm. Ministeriet maa antage, at Havariet skyldes Vejrforholdene.

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

Grundstødt d. ³¹/₁₀ 41 ved Fyens S.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Svendborg d. ⁵/₁₁ 41.

Kl. ca. 18³⁰ befandt K. sig under en frisk ØNØ.-lig Kuling i Nærheden af Turø Rev. Paa Grund af Mørke kunde Afmærkningen ikke ses, og kort efter tog Skibet Grunden paa N.-Siden af Revet og blev staaende. Kl. ca. 21⁰⁰ kom K. flot ved egen Hjælp, og Rejsen fortsattes. Ved Grundstødningen var Skibet blevet læk, og da Motoren senere stoppede, blev K. for Sejl alene sejlet ind i Turø Bund og sat paa Grund Kl. 22⁰⁰. D. ⁴/₁₁ kom Skibet flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes, at Kursen var sat for tæt til Revet, særlig i Betragtning af at Elsehoved Fyr var slukket.

171. M/Gl. **Kama** af Svendborg, 99 Reg. T. Br. Bygget 1935 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Libau til København med Brunsten.

Motoren havareret d. $\frac{20}{6}$ 41 i Østersøen.

Søforhør i København d. $\frac{20}{9}$ 41.

Kl. 14³⁰, da K. befandt sig paa 55°52' N. Brd. 17°42' Ø. Lgd. begyndte det at banke i Motoren, der straks blev standset. En Undersøgelse viste, at 8 Støttebolte i Bundrammen var knækket. Anm. Der er intet oplyst om Aarsagen til Havariet.

172. Ff. **Karen** af Hvide Sande, 18 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Fiskeri i Nordsøen.

Havareret og sat paa Grund d. $\frac{18}{6}$ 41 ved Jyllands V.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{19}{6}$ 41. Søforhør i Ringkøbing d. $\frac{24}{7}$ 41.

Kl. ca. 9⁰⁰, da K. var under Udsejling fra Hvide Sande, kom noget Tovværk i Skruen, hvorefter Fartøjet tørnede mod søndre Mole og blev læk. For at afværge yderligere Havari blev Fartøjet sat paa Land. Kl. 16⁰⁰ kom K. flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

173. Ff. **Karen** af Hornbæk, 12 Reg. T. Br. Paa Fiskeri.

Kollideret og sunket d. $\frac{25}{11}$ 41 i Sundet.

Søforklaring og Søforhør i Helsingør d. $\frac{27}{11}$ 41.

Da K. under Udsætning af Snurrevaad befandt sig ud for Munkerup og netop var gaaet fra Bøjen, saas i en Afstand af ca. 800 m Minestrygeren »Søløven« nærme sig Vest fra med stor Fart. Da S. var ud for K., blev der fra S. præjet advarende, og det saas nu, at S. bugserede en aflang Cylinder. Ca. 10 Sekunder senere tørnede Cylinderen imod K.s Bb. Side ud for Vantet, hvorved Fartøjet blev læk og sank. Besætningen — 2 Mand — blev reddet om Bord i S.

Af den af S.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at da dette Skib Kl. 10³² under Bugsering af en Minestrygningsmagnet befandt sig ud for Nakkehoved styrende retv. 121°, saas K. liggende opankret for NV.-gaaende Strøm ret forude i ca. 1 Sm.s Afstand, hvorefter Kursen ændredes til retv. 90°. Kl. 10³⁵ saas K. gaa fra sin Ankerbøje og svaje rundt til modsat Kurs. S.s Maskine blev straks stoppet, og da S. var ud for K. i en Afstand af ca. 50 m, blev K.s Besætning ved Tilraab advaret mod Magneten; men umiddelbart efter skete Kollisionen som ovenfor anført 1,9 Sm. retv. 58° af Nakkehoved Fyr.

Anm. Der er ikke oplyst noget om Aarsagen til Kollisionen, da Sagen endnu ikke er afsluttet.

174. S/S **Karen Toft** af København, 2220 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal. Paa Rejse fra Nakskov til Rotterdam i Ballast.

Havareret ved Flyverangreb d. $\frac{19}{7}$ 41 i Nordsøen.

Søforklaring i Rotterdam d. $\frac{22}{7}$ 41. Søforhør i Vejle d. $\frac{31}{7}$ 41.

Kl. 15⁴⁰, da K. T. befandt sig i en Konvoj mellem Weser og Borkum, blev Konvojen angrebet af 6 Flyvemaskiner. Under Angrebet blev K. T. ramt af 2 Lufttorpedoer, hvoraf den ene gik gennem Skanseklædningen, ramte Dækket ud for 3-Lugen, prellede af paa Lugekarmen og gik over Bord, medens den anden gik igennem Skibssiden tæt under Hoveddækket ind i Agterpeaktanken, derefter igennem Center-skottet og faldt ned i Agterskarpen. Skibet blev desuden beskudt med Maskingevær, hvorved begge Redningsbaade, Kahytten og Lønningen midtskibs blev lettere beskadiget.

Anm. Aarsagen til Havariet fremgaar af det ovenfor anførte.

175. S/S **Karla** af Esbjerg, 941 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal.

a) Paa Rejse fra Nordenham til Esbjerg med Koks.

Grundstødt d. $\frac{7}{3}$ 41 ved Jyllands V.-Kyst.

Søforklaring i Esbjerg d. $\frac{12}{3}$ 41.

Kl. 18⁵⁰ passerede K., der havde tysk Ledsageofficer om Bord, i diset Vejr en Bøje V. for Hørnum Odde tæt om Stb., Log 52. Der styredes dev. N.t.Ø., og Loddet holdtes gaaende. Kl. 22³⁰, da Loggen viste 84,5, ændredes Kursen til dev. NØ.t.N. $\frac{1}{2}$ N. Kl. 22⁵⁵ loddedes 9 Favne Vand, Log 88, og Kl. 23²⁰, da et Lodskud viste 4 Favne Vand, ændredes Kursen til dev. V.t.N. $\frac{1}{2}$ N. for at komme ud paa dybere Vand og ankre. Umiddelbart efter hørtes Graadyb Lys- og Fløjtetønde ret forude. Kl. 23³² stoppedes Maskinen, og et viste sig, at Skibet havde taget Grunden. D. $\frac{9}{3}$ Kl. 22⁵² kom K. flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

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

b) Paa Rejse fra København til Delfzijl i Ballast.

Kollideret d. $\frac{29}{9}$ 41 i Nordsøen.

Søforklaring og Søforhør i Vejle d. $\frac{8}{10}$ 41.

Kl. 4. da K., der havde Ledsageofficer om Bord, sejlede i Konvoj mellem Brunsbüttel og Emsmunden, trak S/S »Tenerife« af Oldenburg, der havde sejlet ca. 1 Skibslængde om Bb. agten for K., om paa K.s Stb.s Side for at overhale dette Skib. Da der befandt sig andre Skibe om Bb., kunde K. ikke dreje til Bb., og Kl. 4¹⁰ tørnede T. mod K.s Stb.s Side, hvorved Redningsbaaden blev knust og nogle Støtter og Plader bøjet.

Anm. Søforklaring fra T. foreligger ikke.

176. Ff. **Karla** af Sæby, 8 Reg. T. Br. Bygget 1917 af Eg. Paa Rejse fra Fiskeri i Kattegat til Sæby med Fisk.

Strandet d. $\frac{3}{3}$ 41 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Søforhør i Frederikshavn d. $\frac{22}{3}$ 41.

Kl. ca. 13⁰⁰, da K. befandt sig paa en Fiskeplads ca. 3 Sm. SØ. af Læsø Rende Fyrskib, saas Is, der var i Drift vestover. Under Arbejdet med at bjerge Ankergrejer og Bøjer m. v. tørnede en Isflage Roret, hvorved dette blev beskadiget, og Rorpinden, der var surret fast, brækkede. Kl. 19⁰⁰ afgik K. i tæt Taage ira Fiskepladsen; der styredes misv. NV. Efter ca. 1/2 Times Sejls mødtes atter Is; der styredes syd om denne, hvorefter der atter styredes misv. NV. Ca. 1/2 Time senere ændredes Kursen til misv. VNV.; Loddet holdtes gaaende, og da Lodskud viste 1 Fv. Vand, ændredes Kursen til misv. N., samtidig med at K.s Fart blev mindsket saa meget som muligt. Kort efter tørnede Kutteren mod Sten, og samtidig hørtes et Taagesignal, der antoges for at være Sæby Havn, men som senere viste sig at være Frederikshavn Havn. Det lykkedes at bringe K. flot, hvorefter der blev holdt ud i 1 Fv. Vand og styret N. efter, men kort efter tog K. atter Grunden og blev staaende, som det senere viste sig ud for Bangsbostrand. Alle Forsøg paa at bringe Kutteren flot mislykkedes, og Kl. 22³⁰ blev Besætningen — 2 Mand — afhentet af en Jolle fra Land.

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

177. M/Gl. **Kastor** af Aalborg, 74 Reg. T. Br. Bygget 1906 af Eg. Paa Rejse fra København til Aalborg i Ballast.

Kollideret d. 28/11 41 i Kattegat.

Søforklaring og Søforhør i Aalborg d. 8/12 og 9/12 41.

Kl. 0³⁰, da K. under en SSØ.-lig Kuling med let Dis befandt sig ca. 30 Sm. NV. af Gilleleje F. S., sejlede for Sejl alene, gik Føreren under Dæk for at se i Kortet. Ca. 10 Minutter senere varskoede Rorsmanden, der var alene paa Dækket, at der var en Lanterne i Læ, og lagde samtidig Roret haardt Bb. Umiddelbart efter tørnede K. mod Ankergrejerne fra det andet Skib, der viste sig at være et Fiskefartøj. Fiskefartøjet tørnede derefter med Stævnen mod K.s Stb.s Side, og Ankerrossen fiskede K.s Ror, der blev løftet af og sank.

Anm. 1. Fiskefartøjets Navn er ikke oplyst.

Anm. 2. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes, at der om Bord i K. ikke blev holdt effektiv Udkig.

178. M/Sk. **Kastor** af Rønne, 66 Reg. T. Br. Bygget 1904 af Eg. Paa Rejse fra Vejle til København med Brunkul.

Strandet og forlist d. 22/12 41 ved Sjællands N.-Kyst; 2 Omkomne.

Strandingsindberetning dat. 22/12 41. Søforklaring og Søforhør i Helsingø d. 3/1 42. Forlisansmeldelse dat. Rønne d. 6/2 42.

D. 21/12 Kl. 19¹⁵ passerede K. under en haard VSV.-lig Kuling Netspærringen ved Sjællands Rev, hvor Loggen blev sat. Der styredes misv. Ø.t.N. 5 Sm., hvorefter Kursen blev ændret til misv. Ø. 1/2 S. Kl. 19³⁰ blev Motoren stoppet, og der sejlede for 3 Forsejl, Skonnertsejl og Topsejl. Kl. 24⁰⁰ viste Loggen 22, og Kursen forandredes til misv. ØNØ. samtidig med, at Topsejlet blev bjerget, og der blev loddet 3 Gange 15 Favne uden Bund. D. 22/12 Kl. 1¹⁵ rørte K. Grunden haardt uden at blive staaende. Roret blev lagt haardt Bb., og der blev halset rundt til Kurs misv. N. Umiddelbart efter tog K. paany Grunden ud for Orebjerg Hage ved Raageleje og blev staaende. Da Skibet var blevet læk og ikke kunde holdes læns, blev der afgivet Nødssignal. Efterhaanden blev Lønning og Luger knust af Søerne, som brød over Skibet, og Jollen, som det forsøgtes at sætte i Vandet, blev slaaet bort. Kl. 9⁰⁰ blev K. observeret fra Land. I Mellemtiden var Styrehuset revet løs, og Besætningen maatte surre sig fast i Rigningen. Kort efter brækkede Agterskibet af og forsvandt. Kl. 10⁰⁰ forsøgte en Mand fra en Fiskekutter i en Jolle at ro hen til K.; men Jollen blev kæntrret af en Sø, og den ombordværende, Fisker Niels Peter Nielsen af Lynæs, omkom. Fra en anden Baad, der af 3 Mænd blev roet til 50 m fra K., sprang en Mand med en Line om Livet i Vandet og svømmede hen til K., hvorefter han forsøgte at bjerge Kokken, Eli Hansen Ipsen af Klemensker. Denne blev imidlertid af Søen slaaet bort og druknede. Noget senere blev der fra Land udskudt 3 Raketliner. To af Linerne faldt paa Vraget; men Besætningen var for udmattet til at tage dem. Kl. ca. 12⁰⁰ kom en Motorbaad, der efter to mislykkede Forsøg kom saa nær Vraget, at de 3 ombordværende kunde lade sig falde ned i den, og Motorbaaden sejlede derefter de paagældende til Gilleleje Havn.

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

179. S/S **Kejserinde Dagmar** af København, 1597 Reg. T. Br. Bygget 1905 af Staal. Paa Rejse fra Rotterdam til Esbjerg med Koks.

Grundstødt d. 6/3 41 ved Jyllands V.-Kyst.

Søforklaring i Esbjerg d. 25/3 41.

Kl. 14³⁰ befandt K. D., der havde tysk Kontrolloffer om Bord, sig paa ca. 54° N. Brd. 7°51' Ø. Lgd. Herfra styredes misv. NØ.t.N 1/2 N., idet der regnedes med 1/2 Stregs Strømsætning Ø.-over. Vejret var diset. Kl. 16⁰⁰ loddedes 11 1/2 Favne Vand, og Kursen ændredes til misv. N.t.Ø., Log 27. Kl. 16³⁰ loddedes 8 1/2 Favne Vand, Log 31, og Kursen ændredes til misv. N. 1/2 Ø. Kl. 17³⁵, da Loggen viste 39, loddedes 10 Favne Vand, og da der samtidig konstateredes 5° Ø.-lig Deviation paa begge Kompasser, ændredes Kursen til misv. N. Kl. 18⁰⁵ loddedes 8 Favne Vand, Kl. 18³⁰ 5 1/2 Favne Vand, og umiddelbart efter mærkedes et svagt Stød i Skibet. Maskinen blev kastet Fuld Kraft Bak og Roret lagt haardt Bb.; men K. D. havde taget Grunden SSV. for Amrum og blev staaende. D. 9/3 Kl. 21¹⁰ kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjergningsdamper.

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

180. S/S **Kentucky** af København, 2136 Reg. T. Br. Bygget 1905 af Staal. Paa Rejse fra Hamborg til Esbjerg.

Grundstødt d. 7/2 41 paa Elben.

Søforhør i København d. $\frac{9}{4}$ 41.

Kl. 15⁰², da K., der havde Lods om Bord, under en SSØ.-lig Kuling med Dis befandt sig ca. 10 Sm. fra Brunsbüttel, tog Skibet Grunden med Stb.s Side og blev staaende. Efter Grundstødningen pejledes Glückstadt Fyr i retv. 109° og Hallenwet Fyr i retv. 344°. Kl. 20¹⁷ kom K. flot ved egen Hjælp.

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

181. S/S **Kiel** af Hamburg, 3703 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Thamshavn til Holtenu med Svovlkis. Grundstødt d. $\frac{2}{5}$ 41 ved Sjællands V.-Kyst,

Strandingsindberetning dat. $\frac{5}{5}$ 41.

Kl. 11²⁷ grundstødte K. under en haard NNØ.-lig Kuling paa Halskov Rev. D. $\frac{4}{5}$ Kl. 19¹⁰ kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper, efter at en Del af Ladningen var oplosset.

182. Ff. **Klevia** af Esbjerg, 40 Reg. T. Br. Bygget 1936 af Eg, Bøg og Fyr. Paa Fiskeri i Nordsøen.

En Mand faldet over Bord og druknet d. $\frac{8}{3}$ 41 i Nordsøen.

Søforhør i Esbjerg d. $\frac{4}{4}$ 41.

Kl. ca. 11⁰⁰, da K. under en haard Ø.-lig Kuling befandt sig ca. 125 Sm. V.t.S. af Graadyb Barre, brød en Sø ind over Agterenden, hvorved to Fiskere, der opholdt sig paa Dækket, blev slaaet over Bord tilligemed 2 Vod, af hvilke det ene kom i Bekneb i Rorkæden. De overbordfaldne holdt sig fast i hver sit Vod. Medens den ene af de overbordfaldne blev bjerget om Bord, saas den anden række Armene i Vejret og forsvinde under Vandet. Der blev straks sat en Talje paa Voddet, der sad fast i Rorkæden, og den Del, der sad fast, blev kappet. Det lykkedes at faa den overbordfaldne i Voddet, men da Voddet omtrent var i Vandoverfladen ca. $1\frac{1}{2}$ Fv. fra Kutteren, faldt han ud af Voddet og forsvandt og kom ikke mere til Syne. Efter ca. 3 Timers forgæves Eftersøgning sejledes til Esbjerg.

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

Anm. 2. Den forulykkede er Fisker Anders Christian Ferdinand Schmidt af Esbjerg.

183. S/S **Klio** af Bremen, 1623 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Oslo til Hamborg med Stykgods.

Grundstødt d. $\frac{5}{12}$ 41 ved Sjællands N.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{8}{12}$ 41.

Kl. ca. 8⁰⁰ grundstødte K. i taaget Vejr paa Sjællands Rev ca. 200 m fra Redningsbaaken. D. $\frac{7}{12}$ kom Skibet flot ved fremmed Hjælp.

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

184. S/S **Knud Villemoes** af Esbjerg, 1582 Reg. T. Br. Bygget 1905 af Staal. Paa Rejse fra Brake til Esbjerg med Kul.

Forlist efter Eksplosion d. $\frac{27}{7}$ 41 i Nordsøen.

Søforhør i Esbjerg d. $\frac{31}{7}$ 41. Forlisansmeldelse dat. Esbjerg d. $\frac{28}{8}$ 41.

Kl. ca. 1³⁰, da K. V., der havde tysk Ledsageofficer om Bord, befandt sig 3,3 Sm. NNØ. for Steingrund Prik, blev Skibet ramt af en Eksplosion, hvorved Skibet blev manøvreudygtigt og læk. Besætningen gik i Baadene og blev optaget af tysk M/S »Hakaland«. Da K. V. syntes at holde sig flydende, afsejlede H. Kl. 5⁰⁰ mod Helgoland efter Bjærgningshjælp. Kl. ca. 15⁰⁰ ankom H. sammen med en Bjærgningsdamper til Ulykkesstedet; men K. V. var da forsvundet. Det er senere oplyst, at en Trawler havde forsøgt at bugsere K. V. mod Cuxhafen; men Skibet sank Kl. 14³⁰ paa 54°17' N. Bid. 8°00' Ø. Lgd.

Anm. Ministeriet maa antage, at Eksplosionen skyldes Krigsaarsager.

185. S/S **Kong Oscar II** af Arendal, 914 Reg. T. Br. Bygget 1904 af Staal.

Grundstødt d. $\frac{14}{8}$ 41 ved Hesselø.

Strandingsindberetning dat. $\frac{14}{8}$ 41.

Kl. 4⁰⁰ grundstødte K. O. II under en SSØ.-lig Kuling paa Hesselø SØ.-Rev. Kl. 10³⁰ kom Skibet flot ved egen Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Fyrets Mørklægning.

186. Ff. **Korea** af Skagen. Paa Fiskeri.

Havareret ved Flyverangreb d. $\frac{5}{8}$ 41 i Nordsøen.

Indberetning fra Overfiskeribetjenten i Esbjerg dat. $\frac{9}{8}$ 41.

Kl. 16⁰⁰, da K. befandt sig ca. 40 Sm. SV. af Graadyb Barre, blev Fartøjet angrebet af en Flyvemaskine, der fra lav Højde nedkastede 2 Bomber. Den ene Bombe ramte Bb.s Skanseklædning, gik gennem Stb.s Skanseklædning og derefter udenbords uden at eksplodere; den anden faldt paa Dækket uden at eksplodere, hvorefter den blev kastet over Bord.

187. M/F **Korsør** af Korsør, 2398 Reg. T. Br. Bygget 1927 af Staal. Paa Rejse fra Nyborg til Korsør.

Kollideret d. $\frac{28}{5}$ 41 i Storebælt.

Søforhør i Korsør d. $\frac{29}{5}$ 41.

Kl. 7⁰⁰ passerede K. i tæt Taage med langsom Fart Slipshavn. Der hørtes Taasesignal fra en modgaende Færge. D/F »Christian IX« af Korsør. Kl. 7⁰⁶ blev K.s Maskiner stoppet, og da K. laa stoppet uden at gøre Fart, blev der afgivet 2 lange Toner med Fløjten. Kort efter passeredes C. IX, og Kl. 7⁰⁹ beordredes Maskinerne Langsom Frem og Kursen ændredes fra SØ. $\frac{1}{2}$ S. til SØ. Der hørtes nu gentagne Gange fra M F »Nyborg« af Nyborg 1 lang Tone ca. 4—5 Str. om Bb., og Kl. 7¹¹ kom N. i Sigte om Bb. Der blev straks slaaet Stop og kort efter forceret Bak i ca. 1 Minut. Fra N. hørtes 3 korte Toner med Fløjten, hvilket fra K. blev besvaret med samme Signal, men umiddelbart efter tømmede K. mod N.s Stb.s Bov. Ved Kollisionen led K. en Del Skade paa Konsollen om Stb., hvor bl. a. 2 Bærevinkler blev bøjet.

Af den af N.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at da N. med stoppede Maskiner afgivende

forskriftsmæssig Taagesignal passerede Kosten ved Knudshoved, hørtes 2 lange Toner fra K. om Stb., N.s Maskiner blev beordret Langsom Frem. Pludselig hørtes 1 lang Tone om Stb. N.s Maskiner blev straks stoppet, og kort efter kom K. i Sigte. N.s Maskiner blev kastet Fuld Kraft Bak samtidig med, at der blev givet 3 korte Toner med Fløjten. Fra K. hørtes samme Signal, men umiddelbart efter tørnede K. mod N.s Stb.s Bov. Ved Kollisionen blev N.s Stb.s Fenderliste knust i en Længde af ca. 5—6 m, Stb.s Skanseklædning ødelagt og Dækket løftet. Endvidere fremkom en Bule i Skibssiden om Stb. under Fenderlisten. Anm. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes Taagen.

188. Ff. **Kristine** af Frederikshavn, 12 Reg. T. Br. Bygget 1917. Paa Fiskeri.

Kollideret d. $29/_{11}$ 41 i Kattegat.

Søforklaring og Søforhør i Skagen d. $8/_{12}$ 41.

Se Nr. 111.

189. Ff. **Kristine** af Thyborøn, 29 Reg. T. Br. Bygget 1928 af Eg og Bøg. Paa Fiskeri.

Havareret ved Flyverangreb d. $5/_{8}$ 41 i Nordsøen.

Indberetning fra Fiskeribetjenten i Thyborøn dat. $7/_{8}$ 41.

Da K. befandt sig 90 Sm. SV.t.V. af Thyborøn Kanal, blev Fartøjet angrebet af 3 Flyvemaskiner, der beskød Fartøjet med Maskingeværer og nedkastede Bomber, hvoraf 1 strejfedes K. Herved blev 1 Fod af Skandækket og en Lønningsstøtte i Forstævnen om Bb. stærkt beskadiget.

190. M/Gl. **Kronen** af Struer. Paa Rejse fra Thyborøn til Helligsø i Ballast.

Grundstødt d. $28/_{10}$ 41 og $8/_{11}$ 41 i Limfjorden.

Strandingsindberetning dat. $7/_{12}$ 41.

D. $28/_{11}$ grundstødte K. paa Aggertangerne. Under en NV.-lig Storm rev Skibet sig løs af Grunden, og d. $8/_{11}$ Kl. ca. 13⁰⁰ grundstødte K. atter ved Odbye. Ved Grundstødningen blev Roret beskadiget.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes, at de ombordværende ikke havde tilstrækkeligt Kendskab til Sejlads og Navigering.

191. S/S **Lapponia** af Helsingfors, 1172 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Nørresundby til Helsingfors i Ballast.

Sunket efter Eksplosion d. $26/_{4}$ 41 i Limfjorden.

Strandingsindberetning dat. $28/_{4}$ 41.

Kl. 7⁴⁸, da L. befandt sig i Langrækken, indtraf en Eksplosion under Forskibet, hvorefter Skibet sank. L. er senere blevet bjerget.

Anm. Ministeriet maa antage, at Eksplosionen skyldes Krigsaarsager.

192. Ff. **Laura** af København, 4 Reg. T. Br.

Kollideret; en Mand kommet til Skade d. $16/_{3}$ 41 i Københavns Havn.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. $16/_{3}$ 41.

Søforhør i København d. $18/_{3}$ 41.

Kl. 12²⁵, da L. laa stoppet ved Nyhavn, kom S/S »Sejro« bakkende ud fra Nyhavn. Inden der fra L. blev givet Advarselssignal, tørnede S. mod L.s Stb.s Laaring, hvor en Del Bord blev trykket ind og en Dæksplanke i Stb.s Side samt Lønningen i begge Sider blev knust. Ved Kollisionen blev L. trykket mod den i Havnen værende Is, hvorved en Del Bord i L.s Bb.s Side blev trykket ind, og Damdækket blev læk. Endvidere blev L.s Fører der stod i Styrehuset, slynget i Vandet, og fik det ene Ben klemt mellem en Isflage og Baaden, hvorved venstre Skinneben og Fodrodsben brækkede. Den overbordfaldne blev reddet om Bord i S. og kort efter i en Ambulance kørt til Hospitalet.

Af den af S.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at da S. Kl. ca. 12¹⁵ bakkede ud fra Nyhavn, saas en hvidmalet Fiskerbaad, der laa midt i Sejløbet og forsøgte at forcere Isen. Maskinen blev straks beordret Fuld Kraft Frem; men umiddelbart efter tørnede S. med Agterenden Fiskerbaadens Stb.s Side. Ved Kollisionen led S. ingen Skade.

Anm. Ministeriet maa antage, at Aarsagen til Kollisionen var Ishindringer.

193. M/Sk. **Laura** af Lohals, 56 Reg. T. Br. Bygget 1908 af Eg. Paa Rejse fra Horsens til Nakskov med Brunkul.

Grundstødt d. $19/_{11}$ 41 ved Lollands V.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Nakskov d. $24/_{11}$ 41. Strandingsindberetning dat. $25/_{11}$ 41.

Kl. 11⁰⁰ havde L. Tranekær Fyr tv. i 1,5 Sm.s Afstand. Der styredes S.t.V. Vejret var diset. Kl. 12³⁰ blev det tæt Taage, hvorefter Maskinen stoppedes og der loddedes. Under jævnlige Lodskud fortsattes Sejladsen paa Kurser mellem SØ. og SSV. til Kl. 14¹⁵, da Skibets Position ved Prajning af en Fiskekutter oplystes at være ca. 4 Sm. S. for Albuen, hvorfor Kursen ændredes til N. Med Landet i Sigte, og idet Loddet holdtes gaaende, fortsattes paa denne Kurs til Kl. ca. 14⁵⁰, da et Lodskud gav 4 m Vand. og umiddelbart efter tog L. Grunden paa Albu Triller og blev staaende. Kl. 23³⁰ kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper tilsyneladende uden at have taget Skade.

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

194. M/Gl. **Laura** af Rønne, 62 Reg. T. Br. Bygget 1848 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra København til Holtug i Ballast.

Grundstødt d. $8/_{11}$ 41 ved Sjællands Ø.-Kyst.

Søforhør i Rønne d. $22/_{4}$ 42.

Kl. 11³⁰, da L. under en VNV.-lig Kuling skulde lægge til ved Holtug Bro, tog Skibet Grunden og blev

staaende. Det forsøgtes med Manøvrer med Motoren at faa Skibet af Grunden, og da dette ikke lykkedes, kastedes en Trosse ind paa Broen. Nogle Arbejdere kom til Assistance, og Kl. ca. 12³⁰ kom L. flot.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Vejrforholdene.

195. S/S **Leo** af Helsingfors, 1395 Reg. T. Br.

a) Paa Rejse fra Menstad til Danzig med Stykgods.

Grundstødt d. 10/4 41 i Sundet.

Strandingsindberetning dat. 10/4 41.

Kl. 9⁰⁵ grundstødte L. i diset Vejr paa Middelgrunden. Skibet kom senere flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være usigtbart Vejr.

b) En Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. 5/6 41 i København.

Indberetning fra Statens Skibstilsyn dat. 12/6 41.

Kl. ca. 8⁰⁰, da L. laa ved Banekajen i Frihavnen og lossede Finertræ i Baller, tørnede et Slæng under Ophivning mod Lugekarmen, hvorved Ballerne faldt ud af Stroppen og ned i Lasten, hvor en Balle ramte en Havnearbejder over det ene Ben. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt Ambulance kørt til Hospitalet.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

196. S/S **Lica Mærsk** af Aalborg, 2480 Reg. T. Br. Bygget 1927 af Staal. Paa Rejse fra Skien til Bremen.

Paasejlet d. 21/1 41 ved Tysklands N.-Kyst.

Søforhør i København d. 13/3 41.

Kl. 21²⁰, da L. M. laa til Ankers paa anvist Ankerplads paa Holtenau Red, blev Skibet paasejlet af S/S »Europa« af Emden, der tørnede med Stævnen mod L. M.s Stævn. Ved Paasejlingen blev flere Plader i L. M.s Bov beskadiget, ligesom Ankerkæden brækkede, og Stb.s Anker med 30 Favne Kæde mistedes.

Anm. Søforklaring fra E. foreligger ikke.

197. S/S **Lilleborg** af København, 1452 Reg. T. Br. Bygget 1916 af Staal.

a) Paa Rejse fra Rotterdam til København med Koks.

Grundstødt d. 7/10 41 i Kielerkanalen.

Søforhør i København d. 13/10 41.

Kl. 3³³, da L., der havde Lods om Bord, befandt sig i en Drejning i Kanalen ved 52,3 km Mærket, mistede Skibet Styret og tog Grunden i Kanalens N.-lige Side. Kl. 11¹⁰ kom L. flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

Anm. Ministeriet maa antage, at Skibet mistede Styret paa Grund af det læge Vand ved Kanalbredden.

b) Paa Rejse fra Hamburg til Aarhus med Koks.

Kollideret d. 25/10 41 paa Elben.

Søforhør i Aarhus d. 30/10 41.

Kl. 22⁵⁰, da L., der havde Lods om Bord, befandt sig ud for Brunsbüttel Sluse, saas en Dampers grønne Sidelanterne. Det andet Skib syntes at dreje Bb. over ind mod Slusen, og da der syntes Fare for en Kollision, blev Maskinen Kl. 22⁵¹ kastet Fuld Kraft Bak og derefter stoppet. Derved mistede L. Farten og blev af Strømmen ført ned mod en Ankerligger, og da der derefter syntes Fare for en Kollision med denne, blev Maskinen Kl. 22⁵² beordret Fuld Kraft Frem og Roret lagt haardt Bb. Umiddelbart efter tørnede L. med Bb.s Side haardt mod Ankerliggeren, der viste sig at være S/S »Consul Bratt« af Göteborg.

Anm. Søforhør fra C. B. foreligger ikke.

c) Paa Rejse fra Danzig til Masnedø med Kul.

Grundstødt d. 26/12 41 i Smaalandsfarvandet.

Søforklaring i Vordingborg d. 2/1 42. Strandingsindberetning dat. 6/1 42.

Kl. 9³⁰ grundstødte L. under en NNØ.-lig frisk Kuling paa Tolken i Grønsund. L. kom senere flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

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

198. S/S **Limfjorden** af Aalborg, 488 Reg. T. Br. Bygget 1904 af Staal.

En Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. 5/12 41 i Københavns Havn.

Indberetning fra Statens Skibstilsyn dat. 5/12 41.

Kl. ca. 8²⁰, da nogle Havnearbejdere ved Hjælp af Skibets Spil var i Færd med at oplukke et Lønningsstykke, slog dette mod en paa Forkant af Lugen anbragt Gelænderstang, der løftedes ud af Sporet og faldt ned paa Kajen, hvor den ramte en Havnearbejder i Hovedet. Den tilskadekomne blev bragt paa Hospitalet.

Anm. Ministeriet maa antage, at Ulykken skyldes, at der ikke var sat Split i Gelænderstangen.

199. Ff. **Lisbeth** af Kerteminde. 14 Reg. T. Br. Paa Fiskeri.

Kollideret og sunket d. 14/7 41 i Storebælt.

Søforklaring i Kerteminde d. 21/7 41.

Kl. ca. 10⁰⁰, da Ff. Lisbeth, der havde Vod ude, befandt sig 3—4 Sm. NØ. af Romsø Fyr med N.-lig Kurs saas et Dampskib, som senere viste sig at være S/S »Orlanda« af Bremen. nærme sig agterfra med Kurs mod L. Det forsøgtes ved Raab og Vinken at henlede O.s Opmærksomhed paa L. Da O. imidlertid stadig holdt sin Kurs og en Kollision syntes uundgaaelig, sprang den ene af L.s Besætning, der bestod af 2 Mand, over Bord, og umiddelbart efter tørnede O. mod L.s Stb.s Laaring. Ved Kollisionen blev L. læk og sank i Løbet af 2—3 Minutter. Besætningen blev optaget af O. og landsat i Kalundborg.

Anm. Søforklaring fra O. foreligger ikke.

200. M/Sk. **Lisbeth** af Vejle, 58 Reg. T. Br. Bygget 1906 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Horsens til København med Brunkul.

Sprunget læk og sunket d. $12/6$ 41 ved Sjællands N.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $30/6$ 41. Søforhør i København d. $14/6$ 41.

Kl. 7^{30} passeredes Schultz Grund F. S. under en VNV.-lig Kuling. Kl. 8^{46} mærkedes det, at Skibet blev dødt i Søen. En Undersøgelse viste, at Vandet stod op midt paa Cylindren i Motorrummet. Skibet bragtes til Vinden, men herunder lagde det sig haardt over med Bb.s Lønning under Vand. Da det viste sig, at Vandet stadig steg i Lasten, blev Jollen sat paa Vandet, og Besætningen forlod Skibet. Kort efter blev Besætningen optaget af et andet Skib. Det forsøgte at bugsere L., men Trossen sprængtes, og umiddelbart efter sank L. paa $56^{\circ}05'5$ N. Brd. $11^{\circ}22'4$ Ø. Lgd. Skibet er senere blevet hævet.

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

201. S/S **Lise** af København. 1247 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal.

a) Paa Rejse fra Stettin til Aalborg med Koks.

Havareret d. $27/1$ 41 i Kattegat.

Søforklaring og Søforhør i Helsingør d. $5/3$ 41.

Kl. 20^{45} medens L. var under Assistance af Stats-Isbryderen »Storebjørn«, stoppede S. pludselig op. L.s Maskine blev straks kastet Fuld Kraft Bak. men umiddelbart efter tørnede L. med Stævnen og Stb.s Bov mod S., hvorved Stævnen blev bøjet, det ene Ankerklyds revnede, og en Del Nagler i Klydspladen blev sprængt. Kort efter bakkede S. ned mod L. Herunder tørnede S. med Agterenden mod L.s Stb.s Bov, hvorved Ankerklydset knustes. Ankerstokken bøjedes og Ankerfligen flækkede. Ankeret blev presset ind i Pladen, hvorved Dækket paa Forkant af Bakken blev bulet. Endvidere blev en Del Træværk i forreste Matroskammer om Stb. ødelagt. Under Arbejdet med at bryde L. løs af Isen tørnede S. endvidere mod L.s Stb.s Side agten for Forrigen, hvorved der fremkom en Bule i Skibssiden.

Anm. Søforklaring fra S. foreligger ikke.

b) Paa Rejse fra Gotenhafen til København.

Kollideret d. $27/7$ 41 paa Swinemünde Red.

Søforhør i København d. $29/7$ 41.

Kl. ca. 8^{10} , da L. var under Manøvre efter at have lettet Anker, saas tysk S/S »Wanda« ca. 4 Str. foran for tværs om Stb. i ca. 300 m.s Afstand med Kurs vinkelret paa L.s Kurs. Maskinen, der gik Fuld Kraft Frem, blev sat paa Halv Kraft Frem, og Roret lagt haardt Bb., hvilket tilkendegaves med to korte Toner med Dampfløjten. Da W. var ca. 4 Str. agten for tværs, i 50—100 m.s Afstand, styrende ret mod L., hørtes fra W. to korte Toner med Dampfløjten og kort efter tre korte Toner, men umiddelbart efter tørnede W. med Stævnen mod L.s Midtskibs om Stb. Ved Kollisionen led L. lettere ovenbords Skade.

Anm. Søforklaring fra W. foreligger ikke.

c) En Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. $13/9$ 41 i København.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. $13/9$ 41.

Kl. ca. 11^{00} , medens L. laa ved Islands Brygge og lossede Kul med Vipjoller, brækkede en omkring Masten over Godset fastgjort Wirestrop, hvori var hugget en Blok gennem hvilken Vipjollen var skaaret. Herved faldt en Tønde, der var under Ophivning, ned i Lasten og ramte en Havnearbejder i Nakken. Den tilskadekomne blev i bevidstløs Tilstand i en tilkaldt Ambulance kørt til Hospitalet.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

d) Paa Rejse fra Horsens til København.

Grundstødt d. $22/12$ 41 ved Sjællands N.-Kyst.

Søforhør i København d. $3/1$ 42.

Kl. 18^{52} pejledes Schultz Grund F. S. i retv. V. i 2,5 Sm.s Afstand, Log 58. Herfra styredes retv. Ø. Kl. 20^{63} ændredes Kursen til retv. $N.71^{\circ}$ Ø., Log 74. Det blæste en V.-lig Kuling med Regndis. Kl. 23^{10} , da Loggen viste 91, ændredes Kursen til retv. $S.45^{\circ}$ Ø. Kl. 23^{54} tog L. Grunden Ø. for Nakkehoved Fyr, Log 98. D. $23/12$ Kl. 3^{30} kom Skibet flot ved egen Hjælp.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Strømsætning i Forbindelse med den Omstændighed, at Fyrene var slukket.

202. S/S **London** af København, 1260 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Staal.

Krigsforlist; 4 Omkomne.

Indberetning fra Gesandtskabet i London dat. $24/5$ 41. Forlisanmeldelse dat. København d. $28/7$ 41.

Ifølge Indberetning fra Gesandtskabet i London er Skibet krigsforlist.

Anm. De omkomne er: Skibsfører H. J. Hansen af København, 1. Styrmand Poul Hinsch af Marstal, 1. Maskinmester Carl Carlsson og Matros Troels Nielsen.

203. Lystkutter **Lone** af Fredericia.

Kollideret d. $29/7$ 41 paa Kolding Fjord; 1 Mand dræbt.

Politirapport dat. $29/7$ 41.

Kl. ca. 12^{00} , da L., der deltog i en Kapsejlad, og som laa Bidevind med Vinden Stb. ind og Kurs mod Skærbæk, befandt sig ud for Skarreodde, blev Kutteren paasejlet at Lystkutter »Uddi« af Svendborg, hvis Stævn ramte L.s Bb.s Side agten for tværs. Efter Kollisionen opdagedes det, at Hans Henning Madsen af Fredericia, der var beskæftiget med at finde en Spand under Agterdækket, laa bevidstløs i Bunden af Baaden med Blodet strømmende fra et Saar i Hovedet. L. satte straks Kurs mod Drejens, hvorfra den tilskadekomne i en tilkaldt Ambulance blev kørt til Hospitalet. Ved Ankomsten hertil viste det sig, at tilskadekomne var afgaaet ved Døden. Ved Kollisionen led L. ubetydelig Skade.

Af den af U.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at man om Bord i dette Fartøj, der ligeledes deltog i Kapsejlad, og som laa Bidevind med Vinden Bb. ind og havde Kurs mod Skarreodde, pludselig forude i kort Afstand fik Øje paa L., der styrede en Kurs. skærende U.s Kurs. Det forsøgte at afværge

en Kollision; men umiddelbart efter tørnede U. med Stævnen mod L.s Bb.s Side. Ved Kollisionen led U. ingen Skade.

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

204. M/Gl. **Lopra** af København, 134 Reg. T. Br. Bygget 1913 af Staal. Paa Rejse fra Haderslev til Drøbak med Sand.

Grundstødt d. $^{26}/_{11}$ 41 ved Norges S.-Kyst.

Søforklaring i Onsøy d. $^{28}/_{11}$ 41. Søforhør i København d. $^{1}/_{12}$ 41.

D. $^{25}/_{11}$ Kl. ca. 18 saas et Fyr, der blev antaget for Ramsø. Det blæste en haard S.-lig Kuling, og Vejret var diset. Da Pladsen ikke med Sikkerhed kunde bestemmes, holdtes SV.-over for baade Sejl og Motor. D. $^{26}/_{11}$ Kl. 5 styredes mod Land, og da et Fyr. som antoges at være beliggende S. for Grisebåene, kom i Sigte, styredes N.-over ca. 5 Sm. fra Land for at faa Kending af Færder. Kl. ca. 13³⁰, da L. befandt sig S. for Thorbjørnskjær, slap Olien op, og der styredes SV.-over for Sejl alene. Vinden var nu SØ. Senere drejede Vinden til SV., og det blev Taage. Kl. ca. 15 saas et Skær, der blev antaget for Graaben eller et Skær i Nærheden af dette. Det var da næsten Stille, og da det befrygtedes, at Skibet skulde tørne mod et Skær, gik Besætningen i Jollen og roede efter Skibet, der derefter drev med Strømmen mellem Skærene. Kl. ca. 17 lettede Taagen, og Skibet kom klar af Skærene, hvorefter Besætningen gik om Bord igen. Samtidig friskede Vinden fra SV., og der sejlede SØ.-over. Det forsøgtes forgæves at vende Skibet for at sejle NV.-over; men Skibet vilde ikke vende. Vinden vedblev at friske, og der hørtes Brænding i SØ.; da L. drev mod Brændingen, forlod Besætningen paany Skibet i Jollen, der holdtes fortøjet i Loglinen. Kl. ca. 18¹⁵ tørnede L. mod et Skær, hvorefter Loglinen blev kappet og Jollen roet ca. 50 m bort fra L. Skibet huggede nogle Gange mod Skæret og forsvandt derefter Kl. ca. 18³⁰. Da det antoges, at L. var sunket, roede Besætningen ind til Asmaløygø. D. $^{27}/_{11}$ Kl. ca. 9 blev L. fundet liggende og hugge i Stranden ved Høftøya uden for Tjørne, og blev derefter af nogle Fiskere bjerget ind til Vaskalven.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

205. M/Gl. **Luna** af Svendborg, 76 Reg. T. Br. Bygget 1913 af Eg. Paa Rejse fra Hadsund til København med Tørv.

Grundstødt d. $^{3}/_{11}$ 41 ved Sjællands N.-Kyst.

Søforklaring i Grenaa d. $^{26}/_{11}$ 41.

Kl. ca. 18³⁰, da L. under en frisk Ø.-lig Brise med ringe Sø var for Indgaaende til Gilleleje Havn, tog Skibet Grunden midt i Havneindløbet og blev staaende. L. kom samme Aften flot ved fremmed Hjælp. En senere Undersøgelse viste, at L.s Agterstævn var flækket, ligesom Begen i Naaderne omkring Køl og Agterstævn var revnet.

Anm. Ministeriet maa efter det oplyste antage, at Grundstødningen skyldes Tilsanding af Havneindløbet.

206. M/S **Lundby** af Kalvehave, 4151 Reg. T. Br. Bygget 1926 af Staal. Paa Rejse fra Sidney N. S. til Reykjavik.

Torpederet d. $^{19}/_{9}$ 41 i Atlanterhavet; 1 dansk omkommet.

Indberetning gennem Udenrigsministeriet dat. $^{2}/_{10}$ 41. Søforhør i Vordingborg d. $^{12}/_{12}$ 41.

Kl. ca. 21³⁰, da L., der var rekvireret af den amerikanske Regering og sejlede under Panamas Flag og førte Navnet »Pink Star«, sejlede i britisk Konvoj paa 61°43' N. Brd. 35°11' V. Lgd., blev Skibet torpederet. Blandt de omkomne, hvis Antal ikke kendes, befandt sig Elektriker Ejnar Sørensen af København, der var den eneste Dansker om Bord.

207. S/S **Lynæs** af København. 656 Reg. T. Br. Bygget 1916 af Staal.

a) Paa Rejse fra Gøta til Næstved med Papirmasse.

Kollideret d. $^{30}/_{5}$ 41 paa Gøtaelven.

Søforklaring og Søforhør i Aalborg d. $^{4}/_{6}$ og i Svendborg d. $^{11}/_{9}$ 41.

Se Nr. 94.

b) Paa Rejse fra Wismar til Nyborg med Koks.

En Mand forsvundet d. $^{20}/_{10}$ 41 i Storebælt.

Søforhør i Nyborg d. $^{22}/_{10}$ 41.

Kl. ca. 3³⁰, da L. under en VSV.-lig Kuling laa til Ankers ca. $^{3}/_{4}$ Sm. V. for Vagtskibet ved Kjels Nor, savnedes Fyrbøder Svend Harald Georg Hansen af Skaarupøre. Da den paaglædende, der tidligere paa Natten paa Grund af Utilpashed var blevet afløst paa sin Vagt, ikke kunde findes om Bord, antages det, at han har faaet et Ildebefindende og er faldet over Bord og druknet.

208. Lystkutter **Maagen** af Hjelm. Bygget 1941 af Ask og Lærk. Paa Rejse fra Ebeltoft til Hjelm.

Kæntret d. $^{4}/_{9}$ 41 i Kattegat; 1 Mand omkommet.

Søforklaring og Søforhør i Ebeltoft d. $^{25}/_{10}$ 41.

Kl. 19¹⁵, da M. under en SV.-lig Kuling med høj Sø og sydgaende Strøm befandt sig ca. 1,5 Sm. V. af Hjelm, kæntrede Kutteren. De ombordværende 2 Mand faldt i Vandet, men reddede sig op paa Kølen. Senere afførte den ene sig sit Tøj og svømmede i Retning af Hjelm for at hente Hjælp. Da der intet senere er hørt eller set til den paagældende, maa han antages at være omkommet. Kutteren drev S. over, og d. $^{5}/_{9}$ Kl. 7⁵⁵ blev Kutteren og den anden ombordværende bjerget af en Damper SØ. for Moselgrunden.

Anm. 1. Den omkomne er stud. polyt. Hans Christian Jessen Friis af Sønderborg.

Anm. 2. Ministeriet maa antage, at Kæntringen skyldes Vejrforholdene.

209. Ff. Maagen af Reersø, 12 Reg. T. Br. Paa Fiskeri i Storebælt.

Havareret og sat paa Grund d. $\frac{13}{6}$ 41 ved Sjællands V.-Kyst.

Søforhør i Kalundborg d. $\frac{27}{6}$ 41.

Kl. ca. 16³⁰, da M. i stille Vejr befandt sig mellem Sejerø og Refsnæs under Indhivning af Vod, hørtes et dumpt Knald under Motoren, der derefter begyndte at køre hurtigere. Samtidig knækkede Udstødsrøret, Kompasset hoppede op af sit Leje, og Vandet begyndte at strømme ind i Fartøjet. Fiskegrejerne blev straks kappet, og der blev sat Sejl, hvorefter M. blev sejlet mod Land og sat paa Grund ud for Vrøj. Besætningen blev bjerget af en Baad fra Land.

Anm. Ministeriet maa antage, at Voddet under Indhivningen har fisket en Mine, som eksploderede.

210. Ff. Mads Peter af Thyborøn, 20 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Eg.

Brand om Bord d. $\frac{1}{2}$ 41 i Thyborøn Havn.

Søforhør i Thisted d. $\frac{24}{3}$ 41.

Kl. 14⁰⁰ blev der tændt op i Lukafets Kakkellovn, der var uden Tilsyn fra Kl. ca. 15⁰⁰. Kl. 17⁰⁰ kom en Mand af Besætningen om Bord for at se til Kakkellovnen og opdagede da, at Lukafet var fyldt med Røg. Der hørtes en knitrende Lyd fra Træværket, hvorfor der straks ved Hjælp af Pøse kastedes Vand ned i Lukafet. Det saas nu, at det brændte i Skoddet i Stb.s Side samt oven over Kakkellovnsrøret. Da et Forsøg paa at slukke Ilden ved Hjælp af et fra Land hentet Ildslukningsapparat mislykkedes, blev Lukafkappen lukket og alle Aabninger til Lukafet tætnet. Brandvæsenet, der var blevet alarmeret, ankom Kl. 17⁵³, hvorefter Ilden hurtig blev slukket. Ved Branden blev en Del af Træværket i Lukafet samt en Del Køjetøj og Beklædningsgenstande ødelagt.

Anm. Ministeriet maa antage, at Branden er opstaaet som Følge af Overophedning af Kakkellovnen i Forbindelse med den Omstændighed, at det omgivende Træværk var mangelfuldt isoleret.

211. S/S Maja af Esbjerg, 2203 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Staal. Paa Rejse fra Hamburg til Rotterdam i Ballast.

Sunket efter Eksplosion d. $\frac{31}{1}$ 41 paa Elben.

Søforhør i København d. $\frac{10}{2}$ 41. Forlisanmeldelse dat. København d. $\frac{6}{3}$ 41.

Kl. ca. 10⁴⁸, da M., der havde Lods om Bord, befandt sig ca. 3 Sm. misv. NV. af Elbe II F. S., indtraf en voldsom Eksplosion under Forskibet om Bb., hvorved alle Luggedæksler paa Forlugerne blev slaaet op og alle Lossebomme løftet ud af Svanehalsbeslagene. Da Skibet straks begyndte at synke med Forskibet, blev Besætningen kaldt til Bb.s Redningsbaad. Under Udsætningen sprængtes Agterhaleren, saa Baaden svingede forefter og tørnede haardt mod Skibssiden, hvorved den krængede over og Slippeapparatet udløste sig, saa Baaden faldt ned og fyldtes med Vand. Besætningen gik derpaa i Stb.s Redningsbaad, der kort efter blev taget paa Slæb af en Lodsbaad. Besætningen blev derefter optaget af en Lodskutter og indbragt til Cuxhaven.

Anm. Ministeriet maa antage, at Eksplosionen skyldes Krigsaarsager.

211. Uddybningsfartøj Mammuth af Odense, 111 Reg. T. Br. Bygget 1896 af Staal.

En Mand omkommet ved Ulykkestilfælde d. $\frac{28}{8}$ 41 i København.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. $\frac{29}{8}$ 41.

Kl. ca. 18⁰⁰ var 2 Mand af M.s Besætning ved at forhale M. ved Hjælp af et Haandspil. Da Forhalingen var endt, blev Spillet, der manglede Pal, laast ved Hjælp af en Trækile, der anbragtes mellem Drevet og Tromlens Kamhjul. Umiddelbart efter, da Skibsfører Ervin Gunnar Petersen af København var ved at aftage Haandsvinget, splintredes Trækilen, og Spillet tog Røvs, hvorved den paagældende ramtes i Hovedet af Haandsvinget. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt Ambulance kørt til Hospitalet, hvor han samme Dag afgik ved Døden af sine Kvæstelser.

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

Anm. 2. Ved Sø- og Handelsrettens Dom af $\frac{23}{2}$ 42 er Skibets Reder, der var sat under Tiltale for Overtrædelse af § 4 C, jfr. § 43, i Lov om Tilsyn med Skibe af 29. Marts 1920 med senere Ændringer, frifundet.

213. M/Tjk. Marianne af Søby, 92 Reg. T. Br. Bygget 1907 af Staal. Paa Rejse fra Kerteminde til Hobro med Byg.

Sunket efter Krigshaveri ca. $\frac{26}{3}$ 41 i Kattegat.

Søforklaring og Søforhør i Ærøskøbing d. $\frac{18}{6}$ 41.

D. $\frac{24}{3}$ afgik M. fra Kerteminde. Nogle Dage senere blev Skibet fundet sunket SSØ. for Havknude Flak. Da Skibet senere blev bjerget, viste det sig, at Røret var slaaet af sine Tappe, at forreste Cylinder i Maskinen var sprængt, samt at Skibet havde faaet en Del mindre Skader.

Anm. 1. De omkomne er: Skibsfører Hans Peter Clausen af Marstal, Ungmand Henning Skjødt Pedersen af Aalborg samt Kok Kaj Koefod Nielsen af Nakskov.

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

214. M/Jt. Marie af Aarhus, 35 Reg. T. Br. Bygget 1901 af Eg. Paa Rejse fra Sjællands Odde til Frederikshavn med Skærver.

Sunket d. $\frac{5}{8}$ 41 i Kattegat; 1 Mand omkommet.

Strandingsindberetning dat. $\frac{5}{8}$ 41. Søforhør i Aarhus d. $\frac{16}{8}$ og $\frac{19}{8}$ 41.

Kl. ca. 15⁰⁰, da M. under en frisk V.-lig Kuling befandt sig i Nyrupbugten ca. 4 Sm. fra Land, krængede en Sø Skibet haardt over, og Lasten forskubbedes over i Bb.s Side og gav Skibet Slagside. Da det befrygtedes, at Søen skulde slaa Lugerne ind, blev M. sejlet ind under Land Ø. for Skærbæk Rev. Her blev Luggedækslerne i Agterkant af Lugen aftaget, og det forsøgtes ved Lempning af Lasten at rette Skibet op. Under dette Arbejde krængede M. yderligere over, og Lasten fyldtes med Vand, hvorefter Skibet sank i Løbet af

3 Minutter. Føreren forsøgte at faa Baaden, der flød med Bunden i Vejret, vendt paa ret Køl. Den anden ombordværende, Matros Jens Ernstsens af Aarhus, fik Tag i en Redningskrans; men inden Baaden var vendt og roet hen til den paagældende, var han forsvundet og kom ikke mere til Syne. Skibet er senere blevet hævet.

Anm. Ministeriet maa efter det oplyste antage, at Forliset skyldes den Omstændighed, at Skibet var overlastet, og at Ladningen ikke var sikret mod Forskydning.

215. M/Gl. **Marie** af Egersund, 97 Reg. T. Br. Bygget 1915 af Staal. Paa Rejse fra Flensborg til Randers med Kul.

Paasejlet og sunket d. $10/11$ 41 paa Kolding Fjord.

Søforklaring i Kolding d. $17/11$ 41.

D. $9/11$ Kl. 19²⁰ blev M. i klart Vejr opankret i $7\frac{1}{2}$ m Vand ca. 100 m SØ. for Ballonen mellem Skarre Odde og Lødvær Odde, og Ankerlanternen blev sat. Kl. 21³⁰ gik hele Besætningen til Køjs. D. $10/11$ Kl. 1⁴⁵ blev M. paasejlet i Stb.s Side agten for Storriggeren af S/S »Condor« af Lübeck. Besætningen blev bjerget om Bord i C., og kort efter sank M.

Anm. 1. Søforklaring fra C. foreligger ikke.

Anm. 2. Ministeriet maa antage, at Paasejlingen muligvis kunde have været afværget, for saa vidt der om Bord i M. var blevet holdt effektiv Vagt.

216. M/Tjk. **Marie** af Kerteminde, 73 Reg. T. Br. Bygget 1901 af Staal. Paa Rejse fra Bandholm til Grenaa med Bøgekævler.

Grundstødt d. $19/11$ 41 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Søforklaring d. $21/11$ 41 i Grenaa.

Kl. ca. 13³⁰ passerede M. i tæt Taage Jernhatten. Loddet holdtes gaaende, og da Skibet ifølge Lodskuddene antoges at være ved Havknude Flak, ændredes Kursen N.-over mod Naveren Lys- og Fløjte-tønde. Kl. ca. 15⁰⁰ hørtes Taagesignalet fra Fornæs omtrent tværs, og Kursen ændredes mod Land inden om Kalkgrunden. Kort efter loddedes 3 Favne Vand, og Kursen ændredes S.-over langs Land, der var i Sigte. Kl. ca. 16³⁰ tog M. Grunden paa Lillerev og blev staaende. Kl. 17³⁰ kom Skibet flot ved egen Hjælp.

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

217. M/S **Marie Mærsk** af Fredericia, 8271 Reg. T. Br. Bygget 1928 af Staal. Paa Rejse fra Alexandria til Kreta med Fuel Oil.

a) Havareret ved Flyverangreb d. $21/3$ 41 i Middelhavet, 6 Omkomne.

Søforklaring i Athen d. $2/6$ 41. Søforhør i København d. $7/7$ 41.

Kl. ca. 16¹⁰, da M. M., der sejlede i Konvoj, befandt sig ca. 80 Sm. af Souda Bugt paa Kreta, blev Skibet angrebet af 2 Flyvemaskiner. M. M. blev ramt af 3 Bomber. Den ene Bombe ramte Toppen af Bestiklukafet, ødelagde dette og Broen samt dræbte 3 Mand og saarede 2, den anden Bombe ramte Stb.s Nr. 3 Sidetank, hvorved der opstod Brand i Kullene og Oliien, endvidere saarede 2 Mand lettere, den tredje Bombe ramte Stb.s Nr. 4 Sidetank. Baadene blev sat paa Vandet, og Besætningen gik i Baadene; herunder faldt 3 Mand i Vandet og druknede, medens Resten af Besætningen blev optaget af en australsk Destroyer. Senere gik Skibets 2. Maskinmester samt 10 Mand af Destroyerens Besætning om Bord i M. M., hvor de fik Branden midtskibs under Kontrol og derefter ved Hjælp af Skibets egen Maskine sejlede Skibet ind til Souda Bay paa Kreta. Ved Ankomsten hertil kom en Bjærgningsdamper langs Siden og slukkede Branden.

Anm. De omkomne er: 2. Styrmand Ingolf Thurøe Hansen af København, 3. Styrmand Niels Thysen Oksen af Fanø, Kok Volmer Jens Haffner af Aalborg, Baadsmand Georg Hansen Grøtner af Dalager St., Jylland, samt Matroserne Christian Sophus Jacobsen af Færøerne og Erik Aage Riff af København.

b) Forlist som Følge af Flyverangreb d. $11/4$ 41 i Piræus.

Søforklaring i Athen d. $2/6$ 41. Søforhør i København d. $7/7$ 41.

D. $9/4$ Kl. ca. 22⁰⁰ blev M. M., der laa til Ankers i St. Georg-Bugten ved Piræus, angrebet af tyske Flyvemaskiner, der nedkastede Bomber. Skibet blev ikke ramt: men ved Rystelserne fra Eksplosionerne blev 4 Bæreljer i Maskinen og en Del af det elektriske Anlæg ødelagt. D. $11/4$ Kl. 22⁰⁰ blev M. M. atter udsat for et Flyverangreb. Skibet blev ikke ramt af Sprængbomber, men ved disse Eksplosioner blev der slaaet Hul i M. M.s Skibside ind til Maskinrummet, hvor Vandet strømmede ind. Ca. 1 Time senere opstod der — antagelig paa Grund af en Brandbombe — Brand i Kabysen. Besætningen, der under Angrebet havde søgt Dækning i Land, gik, saa snart Angrebet var forbi, atter om Bord og forsøgte at slukke Branden; men da de elektriske Pumper i Maskinrummet var blevet ødelagt af Rystelserne fra Eksplosionerne, kunde der intet udrettes. Det forsøgtes at skaffe Assistance fra Land; men først ca. 24 Timer senere paa-begyndtes Slukningsarbejdet, hvorunder Maskinrummet blev fyldt med Vand. Skibet, der d. $20/4$ endnu flød, er senere sunket.

Anm. Aarsagen til Forliset fremgaar af det ovenfor anførte.

218. M/Gl. **Marieschen** af Hamburg, 100 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Hamborg til Vordingborg med Kali.

Grundstødt d. $31/3$ 41 ved Sjællands S.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $3/4$ 41.

Kl. 15⁰⁰ grundstødte M. paa Stenøre Ø. for Masnedsund. Skibet er senere kommet flot, efter at en Del af Ladningen var oplosset.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være, at Farvandsafmærkningen paa Grund af Is var i Uorden.

219. Ff. **Maritana** af Thyborøn, 20 Reg. T. Br. Bygget 1939 af Eg. Paa Fiskeri.

Havareret ved Flyverangreb d. $\frac{6}{7}$ 41 i Nordsøen; søgt Nødhavn.

Indberetning fra Overfiskeribetjenten i Esbjerg dat. $\frac{8}{7}$ 41. Søforhør i Lemvig d. $\frac{14}{9}$ og i Esbjerg d. $\frac{31}{10}$ 41.

Kl. 8³⁰, da M. befandt sig 38 Sm. VNV. af Vyl, blev Fartøjet angrebet af en Flyvemaskine af ukendt Nationalitet. Fra Flyvemaskinen nedkastedes en Bombe, der ramte Forkant af Styrehuset, ødelagde Styremaskinen og Forbindelsesstangen til Motorens Regulator samt knuste alle Ruder i Styrehuset, en Lønningsstøtte og ca. 2 m af Lønningen. En af Besætningen blev saaret i Ansigtet af en Splint. M. blev taget under Bugsering af et andet Fiskefartøj og indbragt til Esbjerg.

Anm. Aarsagen til Havariet fremgaar af det ovenfor anførte.

220. M/Sk. **Martha** af Marstal, 52 Reg. T. Br. Bygget 1899 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Grenaa til Cementfabrikken »Dania«, Mariager Fjord, i Ballast.

Kollideret d. $\frac{20}{9}$ 41 paa Mariager Fjord; 1 Mand omkommet.

Søforhør i Mariager d. $\frac{23}{6}$ 41.

Kl. ca. 14⁰⁰, da M. befandt sig ud for Træbroen i Havnø Enge, saas pludselig forude i en Afstand af 10—12 m en Skydepram med 2 Personer om Bord. Motoren blev straks stoppet og derefter kastet Bak. Da Prammen umiddelbart efter saas drive med Bunden i Vejret forbi M.s Bb.s Side, blev der kastet en Redningskrans over Bord, og M. blev opankret. Den ene af de i Prammen ombordværende Personer havde faaet Tag i Vaterstaget og blev bjerget om Bord i M., medens den anden var forsvundet. M.s Jolle blev sat paa Vandet og fra Land tilkaldtes Falck til Assistance, men al Eftersøgning var forgæves. D. $\frac{29}{9}$ Kl. 7³⁰ blev den forulykkede fundet i Fjordens N.-Side.

Af den reddedes Forklaring fremgaar, at Prammen under Fiskeri var fortøjet ved en Kost i Farvandets S.-Side lige over for Træbroen i Havnø Enge. M. saas komme ind ad Fjorden, og da der syntes Fare for en Kollision, rejste de to i Prammen værende Personer sig op. Umiddelbart efter skete Paasejlingen som ovenfor anført.

Anm. 1. Den omkome er Arbejdsmand Henry Jensen af Skelund.

Anm. 2. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes, at man om Bord i M. ikke i Tide har kunnet se Prammen paa Grund af Solglimt i Vandet i Forbindelse med den Omstændighed, at det Sømærke, hvorved Prammen var fortøjet, laa langs Vandet.

220. Ff. **Max Georg** af Esbjerg, 27 Reg. T. Br. Bygget 1917 af Eg og Bøg. Paa Fiskeri i Nordsøen.

Forlist efter Luftangreb d. $\frac{7}{5}$ 41 i Nordsøen.

Søforhør i Esbjerg d. $\frac{19}{5}$ 41. Forlisanmeldelse dat. Esbjerg d. $\frac{4}{10}$ 41.

Kl. 20³⁰, da M. G. befandt sig ca. 130 Sm. V. af Graadyb Barre, blev Skibet beskudt med Maskingevær af et Luftfartøj af ukendt Nationalitet. Besætningen gik under Dæk, og Luftfartøjet beskød derefter gentagne Gange M. G. med Maskingevær. Da der senere blev kastet Bomber mod Skibet, blev det besluttet at gaa i Baaden. En Bombe, som eksploderede ca. 5 m fra Bb.s Side, fik Skibet til at slingre, saa Føreren blev kastet over Bord. Den overbordfaldne, der fik fat i en Redningskrans, som blev kastet i Vandet, blev kort efter bjerget op i Jollen. M. G. blev beskudt indtil Kl. 21⁴⁵, hvorefter Luftfartøjet forsvandt. Kort efter sank M. G., medens Besætningen blev bjerget af en i Nærheden værende Fiskekutter.

Anm. Aarsagen til Forliset fremgaar af det ovenfor anførte.

221. Ff. **Merci** af Thyborøn. 38 Reg. T. Br. Bygget 1927 af Eg og Bøg.

Rørt Grunden d. $\frac{6}{4}$ 41 ved Jyllands V.-Kyst.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. $\frac{15}{4}$ 41.

Kl. ca. 11⁰⁰, da M. befandt sig ved Indsejlingen til Hvide Sande, huggede Skibet i Grunden med Agterenden, hvorved Kølen blev beskadiget og Roret knækket.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Lavvande.

223. M/Gl. **Mercurius** af Neksø, 42 Reg. T. Br. Bygget 1891 af Eg. Paa Rejse fra Vang til Taarbæk med Sten.

Grundstødt d. $\frac{26}{4}$ 41 ved Sjællands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{27}{4}$ 41. Søforklaring og Søforhør i Helsingør d. $\frac{5}{5}$ 41.

Kl. 14¹⁵, da M., der havde Lods om Bord, havde rundet den søndre Mole i Taarbæk Havn, tog Forskibet Grunden paa en Sandpulle og blev staaende. Kl. 23¹⁵ kom Skibet flot, efter at en Del af Ladningen var losset.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes, at den Pulle, paa hvilken Grundstødningen skete, ikke var kendt af Lodsens.

224. M/Gl. **Meta** af Nykøbing M., 40 Reg. T. Br. Bygget 1894 af Eg. Paa Rejse fra Nykøbing Sj. til Helsingør med Rug.

Grundstødt d. $\frac{11}{11}$ 41 ved Sjællands N.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{12}{11}$ 41.

Kl. ca. 13⁰⁰, da M., der stak ca. 2,5 m, under en haard ØSO.-lig Kuling var under Indsejling i Gilleleje Havn, tog Skibet Grunden i Havneindløbet og blev staaende. Kl. ca. 14⁰⁰ kom M. flot ved fremmed Hjælp uden at have taget Skade.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Lavvande.

- 225.** Ff. **Mine** af Agersø, 13 Reg. T. Br. Bygget 1937 af Fyr og Eg. Paa Fiske.
- Havareret ved Eksplosion d. $\frac{9}{8}$ 41 i Smaalandsfarvandet; 1 Mand kommet til Skade.
- Søforklaring og Søforhør i Skelskør d. $\frac{1}{10}$ 41.
- Kl. ca. 17⁰⁰, da M. befandt sig paa Fiskeri i Omø Fyrs røde Vinkel ca. 3 Sm. af Helleholm Fyr, indtraf under Indhivning af Voddet en voldsom Eksplosion tæt agten for Fartøjet. Ved Eksplosionen blev Besætningen — 2 Mand — kastet op i Luften, og den ene af disse brækkede et Ribben og Hælen samt fik Skulderen af Led. M. fik Agterpartiet knust og Motoren slaaet ud af Fartøjet. Besætningen reddede sig i Land ved Hjælp af Fartøjet, der stadig flød.
- Anm. Ministeriet maa antage, at Eksplosionen skyldes Krigsaarsager.
- 226.** M/Gl. **Mira** af Aarhus, 41 Reg. T. Br. Bygget 1898 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Vejle til København med Brunkul.
- Kollideret d. $\frac{24}{4}$ 41 i Kattegat.
- Søforhør i København d. $\frac{1}{5}$ 41.
- Se Nr. 57.
- 226.** S/S **N. C. Monberg** af København, 2301 Reg. T. Br. Bygget 1928 af Staal.
- Krigsforlist.
- Indberetning fra Gesandtskabet i London dat. $\frac{31}{3}$ 41. Forlisanmeldelse dat. København d. $\frac{21}{5}$ 41.
- Ifølge Indberetning fra Gesandtskabet i London er N. C. M. krigsforlist.
- 228.** S/S **N. J. Ohlsen** af Marstal, 819 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Staal.
- a) Paasejlet d. $\frac{28}{1}$ 41 i Tuborg Havn.
- Søforhør i København d. $\frac{9}{6}$ 41.
- Se Nr. 42.
- b) Paa Rejse fra Tuborg Havn til Kemi i Ballast.
- Grundstødt d. $\frac{13}{6}$ 41 i Bottenhavet.
- Søforklaring i København d. $\frac{5}{7}$ 41.
- Kl. 12⁴⁵ passerede N. J. O. i usigtbart Vejr ca. 1 Sm. Ø. om Sydostbrotten F. S., Log 60. Der styredes NØ. $\frac{1}{4}$ N. Kl. 14¹⁵ ændredes Kursen til NØ.t.Ø., Log 70. Kl. 14⁴⁵ hørtes et Skud foran for tværs om Bb., hvilket antoges at komme fra Snipan F. S., og Kursen ændredes straks til VNV., Log 74. Kl. 15⁰⁶ saas grundet Vand ret forude. Maskinen blev straks stoppet og derefter kastet Fuld Kraft Bak; men umiddelbart efter tog Skibet Grunden paa Valsøerne og blev staaende. Kl. 17³⁰ kom N. J. O. flot ved egen Hjælp
- Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes usigtbart Vejr i Forbindelse med uforsigtig Navigering.
- 229.** M/Sk. **Nanny** af København, 76 Reg. T. Br. Bygget 1913 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Aalborg til Middelfart med Raajern.
- Tørnet Jernbanebroen ved Aalborg d. $\frac{26}{12}$ 41.
- Søforklaring i Aalborg d. $\frac{30}{12}$ 41.
- Kl. ca. 10⁰⁰, da N. under en frisk SV.-lig Kuling skulde passere gennem Jernbanebroen, blev Skibet af Strøm og Vind ført Bb. over og tørnede med Bb.s Side ud for Storriggeren mod Broens Fender. Ved Kollisionen blev N. en Del beskadiget.
- Anm. Aarsagen til Kollisionen fremgaar af det ovenfor anførte.
- 230.** M/Jt. **Nanny** af Odense, 24 Reg. T. Br. Bygget 1926 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Gedser til Svendborg med tomme Tønder.
- Kollideret d. $\frac{8}{6}$ 41 i Storebælt.
- Søforklaring og Søforhør i Svendborg d. $\frac{11}{6}$ 41.
- Kl. 15²⁰, da M/Jt. »Nanny« under en O.-lig Kuling for Sejl alene befandt sig midtvejs mellem Omø Tofte og Hov Sand styrende VNV., saas en Damper — S/S »Nordvest« af Hamburg — om Stb., styrende en S.-lig Kurs. Da Afstanden mellem Skibene var ca. 30 m og en Kollision syntes uundgaelig, blev Roret lagt Bb.; men umiddelbart efter tørnede »Nanny« med Stb.s Side mod »Nordvest« Bb.s Side lidt agten for midtskibs. Ved Kollisionen fik »Nanny« nogle Lønningsstøtter, en Del af Lønningen og en Planke knust og Storsejlet, Bomdirken og Storskødet beskadiget.
- Anm. Søforklaring fra »Nordvest« foreligger ikke.
- 231.** Ff. **Neptun** af Esbjerg, 34 Reg. T. Br. Bygget 1932 af Eg, Bog og Fyr. Paa Fiskeri i Nordsøen.
- Forlist efter Eksplosion d. $\frac{25}{1}$ 41 i Nordsøen.
- Søforhør i Esbjerg d. $\frac{10}{2}$ 41. Forlisanmeldelse dat. Esbjerg d. $\frac{3}{5}$ 40.
- KL ca. 8²⁰, da N. befandt sig ca. 138 Sm. V.t.S. $\frac{1}{2}$ S. af Graadyb Barre, indtraf en voldsom Eksplosion, hvorved Kutteren blev stærkt beskadiget, blandt andet blev en Del af Forskibet bortsprøngt. En i Følge med N. værende Kutter tog Besætningen om Bord. Kl. ca. 11⁰⁰ sank N.
- Anm. Ministeriet maa antage, at Eksplosionen skyldes Krigsaarsager.
- 232.** S/S **Nerma** af Esbjerg, 1210 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal. Paa Rejse fra Emden til Helsingør med Kul.
- Havareret og kollideret d. $\frac{8}{2}$ 41, havareret d. $\frac{9}{2}$ 41 i Kattegat.
- Søforklaring og Søforhør i Helsingør d. $\frac{13}{2}$ 41.
- Natten mellem d. $\frac{7}{2}$ og $\frac{8}{2}$, da N. i svær Is befandt sig i Kattegat, var Skibet udsat for svære Isskruninger. En Undersøgelse viste, at Roret var vredet ca. 30° paa Rorstammen. Skaden blev midlertidig udbedret, Kl. 9³⁷, da N. i svær Is var under Bugsering af Stats-Isbryderen »Isbjørn«, blev der fra I. givet

Signal om at mindske Fart. N.s Maskine, der gik Fuld Kraft Bak, blev straks beordret forceret Bak; men I. løb fast i Isen, og umiddelbart efter tørnede N. med Stævnen haardt imod I.s Fenderliste agter, hvorved N. fik Stævnen brækket og Klyds samt flere Plader stærkt beskadiget. Under Bakning blev alle fire Skrueblade stærkt beskadiget. D. $\frac{9}{2}$ Kl. ca. 10³⁰, da N. var under Bugsering af I., blev Pullerten, hvortil Slæbetrossen var fastgjort, revet op af Dækket.

Anm. Søforklaring fra I. foreligger ikke.

233. Ff. **Niels Juell** af Karrebæksminde, 11 Reg. T. Br. Bygget 1898 af Eg og Fyr. Paa Fiskeri.

Sprunget læk og sunket d. $\frac{15}{2}$ 41 i Storebælt.

Søforklaring og Søforhør i Korsør d. $\frac{13}{3}$ 41.

Kl. ca. 8⁴⁵, da N. J. befandt sig mellem Korsør Havns S.-lige Bølgebryder og Fyrbaaken, mærkedes et Stød i Fartøjet. En Undersøgelse viste, at N. J. var læk. Det forsøgte ved Hjælp af et andet Fiskefartøj at faa N. J. bugseret i Havn; men indenfor Bølgebryderen sank N. J. i ca. 6 m Vand. D. $\frac{18}{2}$ blev Fartøjet hævet ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

Anm. Ministeriet maa antage, at N. J. har tørnet en Isflage.

234. M/Jt. **Niels Juell** af Svendborg, 18 Reg. T. Br. Bygget ca. 1880. Paa Rejse fra Egersund til Nykøbing F. med Tagsten og Drænrør.

Grundstødt d. $\frac{21}{12}$ 41 ved Lollands V.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Nykøbing F. d. $\frac{23}{12}$ 41.

Kl. ca. 17⁰⁰, da N. J. under en SV.-lig Kuling befandt sig ud for Onsevig, besluttedes det at sejle ind for at ankre ved Onsevig. Der blev holdt Udkig efter den røde Kost ved Indløbet til Onsevig Havn; men inden Kosten kom i Sigte, tog Fartøjet Grunden og blev staaende. Kl. 22⁰⁰ kom N. J. flot ved egen Hjælp, efter at en Del af Ladningen var kastet over Bord.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes den Omstændighed, at Onsevig Havnefyrtårn ikke var tændt.

235. S/S **Niels R. Finsen** af København, 1850 Reg. T. Br. Bygget 1904 af Staal.

a) Brand om Bord d. $\frac{11}{5}$ 41 i Hamborg.

Søforhør i København d. $\frac{23}{5}$ 41.

Under Luftangreb blev N. R. F. Kl. 2⁴⁵ ramt af flere Brandbomber, der antændte flere mindre Brande, som dog straks blev slukket. Kl. 3⁰⁰ opdagedes Ild i Telegrafrummet. Ved Hjælp af Brandslangen blev der sprøjtet Vand ind gennem et Køøje, og i Løbet af kort Tid var man Herre over Ilden.

Anm. Aarsagen til Brandene fremgaar af det ovenfor anførte.

b) Paa Rejse fra Vlaardingen til Aalborg med Kul.

Kollideret d. $\frac{18}{10}$ 41 paa Elben.

Søforklaring og Søforhør i Aalborg d. $\frac{24}{10}$ 41.

Kl. ca. 21⁵⁰, da N. R. F., der havde Lods om Bord, under en SV.-lig Storm med haard indgaaende Strøm var ved at gaa til Ankers paa Brunsbüttel Red, mistede Skibet under en Bakmanøvre Styret, og blev af Strømmen sat ned mod en Ankerligger — S/S »Verna« af Helsingborg. Maskinen blev straks beordret Fuld Kraft Frem; men umiddelbart efter tørnede N. R. F. med Bb.s Side ud for Storrigningen mod V.s Stævn. Ved Kollisionen fik N. R. F. flere Lønningsplader og Lønningsstøtter bøjet og en Plade under Vandlinien beskadiget, hvorved Skibet blev læk.

Anm. Søforklaring fra V. foreligger ikke.

236. 3^m Sk. **Nimrod** af Raumo, 346 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Yxpila til Randers med Træ.

Grundstødt d. $\frac{28}{8}$ 41 i Kattegat.

Strandingsindberetning dat. $\frac{28}{8}$ 41.

Kl. ca. 13⁰⁰ grundstødte N. under en SSV.-lig Kuling paa Lysegrunden. Kl. ca. 21⁰⁰ kom Skibet, efter at det meste af Dækslasten var kastet over Bord, flot ved egen Hjælp. D. $\frac{29}{8}$ blev N. af en Bjærgningsdamper slæbt til Helsingør.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være, at Lysforholdene var ugunstige for Observation af Baaken.

237. S/S **Niobe** af Esbjerg, 1153 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal. Paa Rejse fra Brake til Esbjerg med Koks.

Grundstødt d. $\frac{7}{2}$ 41 ved Jyllands V.-Kyst.

Strandingsforretning i Blaavand d. $\frac{8}{2}$ 41. Strandingsindberetning dat. $\frac{9}{2}$ 41. Søforklaring i Esbjerg d. $\frac{12}{2}$ 41.

D. $\frac{6}{2}$ Kl. 18⁵⁵ blev N., der havde Lods om Bord, paa Grund af svær Is opankret i Graadyb. D. $\frac{7}{2}$ Kl. 9¹⁵ opdagedes, at Skibet havde taget Grunden paa S.-Siden af Ulven. Da der var Fare for, at N. skulde blive skruet ned af Isen, blev der Kl. 10²⁰ udsendt Nødsignal, og Kl. 15⁰⁰ blev Besætningen reddet af Redningsdamperen »F. V. Mortensen« og landsat i Esbjerg. D. $\frac{19}{2}$ kom N. flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Isforholdene.

238. Ff. **Norden** af Kalvehave. K 484.

En Mand kulilteforgiftet d. $\frac{19}{11}$ 41 i København.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. $\frac{22}{11}$ 41.

Kl. 9⁰⁰ blev Ejeren af N., der laa fortøjet ud for Ved Stranden 18, fundet liggende bevidstløs i Kabytten, hvor der i Kakkellovnen brændte en svag Kulild. Den paagældende blev i en tilkaldt Ambulance kørt til Hospitalet.

Anm. Ministeriet maa antage, at den paagældende er blevet forgiftet af Kulilte.

239. Ff. **Norden** af Østerby, Læsø, 35 Reg. T. Br. Bygget 1929 af Eg, Bøg og Fyr. Paa Rejse fra Østerby til Frederikshavn med Fisk.

Grundstødning d. $\frac{5}{11}$ 41 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Søforklaring i Byrum d. $\frac{7}{11}$ 41.

Kl. 17⁰⁰ passerede N. 1-Kosten paa Nordre Rønner. Herfra styredes V.t.N. Ca. 10 Minutter senere blev det Taage, og Kl. 18³⁰ loddedes 9 Fv. Vand, Kl. 19⁰⁰ 4 Fv. Taagesignalet ved Frederikshavns Havn pejlede samtidig i N., og Kursen ændredes til N. Der var en Del Is i Farvandet, og da Taagesignalet KL 20⁰⁰ blev stoppet, blev Farten mindsket til meget Langsom, og Loddet holdtes gaaende. Kl. 20¹⁰ grundstødte N. paa Busserevet og blev staaende. Den $\frac{6}{11}$ kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper. Ved Grundstødningen blev N. læk, og en senere Undersøgelse viste, at Roret og Skruen var blevet beskadiget.

Anm. Ministeriet maa antage, at Aarsagen til Grundstødningen skyldes Isforholdene og Strømsætning i Forbindelse med den Omstændighed, at Frederikshavns Havns Taagesignal blev stoppet.

240. Ff. **Nordjylland** af Skagen, 29 Reg. T. Br. Bygget 1918 af Eg og Bøg. Paa Fiskeri.

Forlist d. $\frac{20}{11}$ 41 i Kattegat.

Søforklaring og Søforhør i Skagen d. $\frac{27}{11}$ 41.

Kl. 10⁰⁰ afgik N. fra Skagens Havn paa Fiskeri. Da Fartøjet i svær Is befandt sig ca. 2 Sm. S. for Pladsen for Skagens Rev Lystønde, begyndte Isen at skrue, hvorved N. fik trykket 2 Planker i Bb.s Side ind. Fartøjet begyndte straks at synke, og Besætningen bjergede sig ud paa Isen, hvorfra de blev optaget af et andet Fartøj.

Anm. Aarsagen til Forliset fremgaar af det ovenfor anførte.

241. S/S **Nordkap** af Bremen.

1 Mand kulilteforgiftet d. $\frac{7}{11}$ 41 i København.

Indberetning fra Statens Skibstilsyn dat. $\frac{8}{11}$ 41.

Kl. 16¹⁵, medens N. var beliggende ved Nordhavns Værftet, hentede en Maskinarbejder i Skibets Tunnel en elektrisk Arbejdslampe, der var anbragt ved Stævnrøret, efter at Skrueakslen var blevet fjernet. Ca. 10 Minutter senere faldt den paagældende om og blev i en tilkaldt Ambulance kort paa Hospitalet.

Anm. Ministeriet maa antage, at Maskinarbejderen er blevet forgiftet af Damp opstaaet ved Opvarmning af Stævnrøret.

242. Ff. **Nordkysten** af Esbjerg, 36 Reg. T. Br. Bygget 1936 af Eg, Bøg og Fyr. Paa Fiskeri i Nordsøen.

Forlist d. $\frac{17}{11}$ 41 i Nordsøen.

Søforhør i Esbjerg d. $\frac{4}{12}$ 41. Forlisansmeldelse dat. Esbjerg d. $\frac{19}{2}$ 42.

D. $\frac{15}{11}$ Kl. ca. 21⁰⁰, da N. under haardt Vejr i tiere Dage havde drevet Fiskeri paa ca. 57⁰⁰30' N. Brd. 5⁰⁰40' Ø. Lgd., opdagedes det, at Skibet var sprunget læk, og Vandet strømmede ind i Lukafet, der hurtigt fyldtes. Da det vandtætte Skod mod Lasten holdt, tog Besætningen Ophold i Motorrummet. D. $\frac{16}{11}$ blev Ankergrejer og andre tunge Genstande ført agterud for at lette Forskibet, og det forsøgte at føre Storsejlet ned under Forenden af N. og derved tætnes Lækagen, hvilket dog ikke lykkedes. Derefter blev Nød-signal sat. Om Aftenen saas nogle Dampere, hvorfor der blev blusser og afgivet Lydsignaler med Taagehornet. Det blæste da en ØSØ.-lig Storm. D. $\frac{17}{11}$ Kl. 0²⁵ naaede M/S »Chile« af Stockholm langs Siden af N. og bjergede Besætningen. N. antages at være sunket.

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

243. Ff. **Nordland** af Esbjerg, 40 Reg. T. Br. Bygget 1931 af Eg, Bøg og Fyr.

Mistet Ankergrejer d. $\frac{1}{3}$ 41 i Nordsøen.

Søforhør i Esbjerg d. $\frac{29}{3}$ 41.

Kl. ca. 21¹⁵, da N. under en haard V.-lig Kuling laa opankret i Graadyb Lobs N.-lige Side. hvor der var en Del Drivis, saas S/S »Henry Tegner« af København, som laa opankret ca. 300 Favne Ø. for N., komme drivende ned mod Kutteren. Da der syntes Fare for en Kollision, blev der hevet ind paa Ankergrejerne; men da ca. Halvdelen af Ankertovet var hevet ind, stoppede Motoren. H. T. drev kort efter med Bb.s Side mod N.s Stb.s Side, og der blev atter stukket ud paa Ankertovet. Da H. T.s Skrue lidt senere blev sat i ang, fiskede denne Ankertovet, hvorfor Skruen blev stoppet. H. T. vedblev at drive, og da der syntes Fare for, at N. skulde blive klemt af Isen, fik Kutteren en Wire fra H. T., og Ankergrejerne blev kastet los.

Anm. Søforklaring fra H. T. foreligger ikke.

244. M/F **Nyborg** af Nyborg, 2555 Reg. T. Br. Bygget 1931 af Staal. Paa Rejse fra Korsør til Nyborg.

Kollideret d. $\frac{28}{5}$ 41 i Storebælt.

Søforhør i Korsør d. $\frac{29}{5}$ 41.

Se Nr. 187.

245. M/Gl. **Oda** af Køge, 88 Reg. T. Br. Bygget 1899 af Staal.

En Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. $\frac{4}{6}$ 41 i København.

Politirapport dat. $\frac{4}{6}$ 41.

Kl. 16³⁰, da O. laa ved Kalkbrænderihavnens Østkaj, var en Mand af Besætningen beskæftiget med at hælde Petroleum paa en brændende Blæselampe. Herunder skete en Eksplosion, hvorved den paagældende fik Ansigtet og Underarmen forbrændt. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt Ambulance kørt paa Hospitalet.

Anm. Ministeriet maa antage, at Ulykken skyldes den paagældendes Uforsigtighed.

246. S/S **Odin** af Aalborg, 632 Reg. T. Br. Bygget 1910 af Staal.

a) Paa Rejse fra Aarhus til København.

Kollideret d. $\frac{4}{4}$ 41 i København.

Søforhør i København d. $\frac{7}{4}$ 41.

Kl. ca. 14⁴⁰ befandt O. sig ud for Nyhavn med stoppet Maskine styrende med ringe Fart imod M/S »Fredericia« af Fredericia, der laa fortøjet langs Kvæsthusbroen, for at blive fortøjet langs Siden af dette Skib. Da O.s Stævn befandt sig ca. 4 m fra F.s Midtskib, blev Maskinen beordret Fuld Kraft Bak. Ved en Fejltagelse blev Maskinen sat paa Frem i nogle faa Sekunder, og O. tørnede med Stævnen mod F.

Anm. Aarsagen til Kollisionen fremgaar af det ovenfor anførte.

b) Paa Rejse fra København til Aarhus med Stykgods.

Paasejlet d. $\frac{10}{12}$ 41 i Kattégat.

Søforhør i Aarhus d. $\frac{11}{12}$ 41.

Kl. ca. 5⁰⁰, da O. under en V.-lig Kuling og SV.-gaaende Strøm laa opankret paa 56°00' N. Brd. 11⁰⁰1, Ø. Lgd., saas en Ankerligger, der senere viste sig at være svensk S/S »Procyon«, i Drift 1 Streg foran for tværs om Stb. i en Afstand af ca. 300 m. Da P. stadig kom nærmere, og der syntes Fare for en Kollision, forsøgte det ved Raab og Fløjten at henlede P.s Opmærksomhed paa O.; men Kl. ca. 5²⁰ tørnede P. med Bb.s Bov imod O.s Stb.s Side midtskibs. Om Bord i O. blev Maskinen beordret Langsomt Frem og Roret lagt Stb., hvorefter Skibene kom klar af hinanden.

Anm. Søforklaring fra P. foreligger ikke.

247. S/S **Odin** af København, 1688 Reg. T. Br. Bygget 1901 af Staal.

En Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. $\frac{17}{10}$ 41 i Københavns Havn.

Politirapport dat. $\frac{17}{10}$ 41.

Kl. ca. 17⁴⁵, da O. laa ved Islands Brygge og lossede Koks, blev en Skærstok fra 2-Lugen ved Hjælp af en Kran løftet af. Herunder kom Skærstokken i Svingning og ramte en Havnearbejder, der var beskæftiget med at skovle Koks fra Dækket ned i Lasten, i Ryggen. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt Ambulance kørt til Hospitalet, hvor det viste sig, at han havde paadraget sig et Ribbensbrud.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

248. B/B **Odin** af København, 91 Reg. T. Br. Bygget 1915 af Staal.

Kollideret d. $\frac{4}{4}$ 41 i Frederikshavns Havn.

Søforklaring i Frederikshavn d. $\frac{9}{4}$ 41.

Se Nr. 98.

249. S/S **Olaf** af København, 1920 Reg. T. Br. Bygget 1897 af Staal. Paa Rejse fra Rotterdam til Nakskov.

Havareret ved Flyverangreb d. $\frac{7}{7}$ 41 i Nordsøen.

Søforhør i Nakskov d. $\frac{11}{7}$ 41.

Kl. 12³⁵, da O. befandt sig i Konvoj ca. 5 Sm. ud for Leyden, blev Skibet angrebet af en Flyvemaskine, der nedkastede en Bombe, som ramte Stb.s Storrigning og derefter gik igennem Agterkant af Midtskibshuset ind i 1. Mesters Kammer uden at eksplodere. Ved Slaget blev Inventaret i 1. Mesters og Kockens Kamre samt Radiostationen stærkt beskadiget og Stb.s Storrigning brækket.

Anm. Aarsagen til Havarierne fremgaar af det ovenfor anførte.

250. M/S **Olga S.** af København, 2252 Reg. T. Br. Bygget 1938 af Staal.

Krigsforlist; 1 Mand omkommet.

Indberetning fra Gesandtskabet i London dat. $\frac{13}{6}$ 41. Forlisanmeldelse dat. København d. $\frac{7}{10}$ 41.

Ifølge Indberetning fra det danske Gesandtskab i London er O. S. krigsforlist, hvorved 2. Maskinmester Hartvig Svendsen af Aalborg omkom.

251. S/S **Oluf Mærsk** af Kalundborg, 1950 Reg. T. Br. Bygget 1916 af Staal. Paa Rejse fra Aarhus til Rotterdam i Ballast.

Forlist efter Flyverangreb d. $\frac{30}{11}$ 41 i Nordsøen; 4 tilskadekomne.

Søforklaring i Haag d. $\frac{3}{12}$ 41. Søforhør i København d. $\frac{9}{12}$ 41. Forlisanmeldelse dat. København d. $\frac{15}{12}$ 41.

Kl. 5³⁰ lettede O. M. fra en Ankerplads ved Altenbruck. Kl. 8⁰⁰ kom Skibet i Konvoj. Der styredes efter Ledsageofficerens Anvisning. Kl. 19³⁰ blev Konvojen angrebet af Luftfartøjer, og Kl. ca. 19⁴⁵ blev O. M. ramt af 3 Bomber, der alle eksploderede. Ved Eksplosionerne blev Tunnellen revet op i hele sin Længde, og der sprængtes store Huller i Skibssiden og Maskinskoddet. Maskinen blev stoppet og den vandtætte Dør til Tunnellen lukket. Da Skibet fik svær Bb.s Slagside og ikke kunde holdes flydende, blev Besætningen beordret i Baadene, hvorefter en Forpostbaad optog samtlige ombordværende. Kort efter sank O. M. paa 53°37' N. Brd. 5°39' Ø. Lgd. Under Udsætning af Baadene paadrog Føreren sig en Muskelsprængning, 1. Styrmand ramtes af en Bombesplint i Overarmen, en Assistent beskadigede et Knæ og en Fyrbøder forstuede en Fod. Besætningen blev senere landsat i Rotterdam.

Anm. Aarsagen til Forliset fremgaar af det ovenfor anførte.

252. M/Tjk. **Oranje** af Nyord, 73 Reg. T. Br. Bygget 1899 af Staal.

Paasejlet d. $\frac{23}{10}$ 41 i Korsør Havn.

Søforklaring i Korsør d. $\frac{31}{10}$ 41. Søforhør i Stege d. $\frac{16}{4}$ 42.

Kl. ca. 18⁴⁵, da O. laa fortøjet paa Siden af et andet Skib ved Sydkajen, blev Skibet paasejlet af et tysk Marinefartøj, »M. 1906«, der med Stævnen tørnede imod O.s Bb.s Side ud for Masten. Ved Kollisionen fik O. Bb.s Vanter brækket og en Del af det opstaaende bøjet.

Anm. Søforklaring fra »M. 1906« foreligger ikke.

253. Ff. **Orion** af Skagen, 30 Reg. T. Br. Bygget 1931 af Eg, Bøg og Fyr. Paa Fiskeri i Nordsøen.
Kollideret d. $\frac{29}{7}$ 41 i Nordsøen.
Søforhør i Esbjerg d. $\frac{19}{9}$ 41.
Se Nr. 102.

254. S/S **Oslo** af København, 1412 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal. Paa Rejse fra Aalborg til Luleå i Ballast.

Grundstødt d. $\frac{14}{9}$ 41 ved Sveriges Ø.-Kyst; søgt Nødhavn.

Søforhør i København d. $\frac{5}{11}$ 41.

Kl. 4^{56} pejledes Ølands Södra Udde i retv. 88° og Yttre Stengrund Lystønde, der ifølge det benyttede Søkort laa paa Pladsen ca. $56^\circ 09'$ N. Brd. $16^\circ 06'$ Ø. Lgd., i retv. 226° , hvorefter Kursen ændredes fra retv. 24° til retv. 4° . Kl. ca. 5^{20} kom Utgrunden F. S. i Sigte om Stb., og da Skibet syntes nær ved Land, blev Maskinen Kl. 5^{23} stoppet og Kl. 5^{24} kastet Fuld Kraft Bak, samtidigt med at Roret blev lagt haardt Stb. Da Roret kun vanskeligt lod sig dreje, antoges det, at O. var ved at tage Grunden med Agterskibet, og Maskinen blev Kl. 5^{27} beordret Fuld Kraft Frem; men Kl. 5^{30} tog Skibet Grunden paa Tummen og blev staaende. Kl. 23^{00} kom O. flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper. Ved Grundstødningen fik Skibet flere Bundplader beskadiget, og 2-Tanken blev læk. O. søgte ind til Kalmar.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes, at det benyttede Søkort ikke har været rettet til Dato.

255. S/S **Pahjanlahti** af Reymättyla, 681 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Horsens til København med Træ.

Grundstødt d. $\frac{30}{12}$ 41 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{30}{12}$ 41.

Kl. 19^{00} grundstødte P. i usigtbart Vejr ved Indsejlingen til Horsens Fjord. Skibet er senere kommet flot ved fremmed Hjælp, efter at en Del af Ladningen var lægtiet.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være usigtbart Vejr.

256. B/B **Pan** af København, 62 Reg. T. Br. Bygget 1925 af Staal.

Kollideret d. $\frac{2}{2}$ 41 i Københavns Havn.

Søforklaring og Søforhør i København d. $\frac{4}{2}$ 41.

Kl. ca. 9^{00} , da P. var ved at bryde Isen i Teglværkshavnens Svajebassin for S/S »Aldebaran« af Helsingfors, blev A. af Isen tvunget ned imod P., der fik Bb.s Lønning, Skanseklædning, Skorsten, Mast og Styrehus beskadiget.

Af den af A.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at A., der havde Lods om Bord, Kl. 8^{00} afgik fra Frihavnen assisteret af P. Da A. i svær Is befandt sig ud for Teglholmens SØ.-lige Hjørne med Kurs mod Teglværkshavnen, blev Maskinen beordret Langsomt Frem. P. befandt sig da 100—150 m foran for A. styrende i samme Retning. Kort efter stoppede P. op i Isen, og da der syntes Fare for Sammenstød, blev A.s Maskine beordret Fuld Kraft Bak; men umiddelbart efter tømmede A. med Boven imod P.

Anm. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes Isforholdene.

257. S/S **Paris** af København, 1509 Reg. T. Br. Bygget 1927 af Staal.

Forlist d. $\frac{15}{2}$ 41.

Indberetning fra det kgl. Gesandtskab i Stockholm dat. $\frac{5}{3}$ 41. Forlisanmeldelse dat. København d. $\frac{23}{5}$ 41.

Ifølge Indberetning fra det danske Gesandtskab i London er P. forlist d. $\frac{15}{2}$ 41 ved Søulykke.

258. M/Gl. **Patria** af Rødvig, 46 Reg. T. Br. Bygget 1885 af Eg. Paa Rejse fra Grenaa til Rønne med Tørv.

Strandet og forlist d. $\frac{14}{10}$ 41 paa Hesselø NV.-Rev.

Strandingsindberetning dat. $\frac{16}{10}$ 41. Søforhør i Grenaa d. $\frac{20}{10}$ 41. Forlisanmeldelse dat. København d. $\frac{8}{12}$ 41.

Kl. 19^{00} pejledes Hesselø Fyr i SØ.t.Ø. Det blæste en haard VSV.-lig Kuling med Regndis. Kl. 20^{00} pejledes Fyret i SØ.t.Ø. $\frac{1}{2}$ Ø, giss. Afst. 5 Sm. Der loddedes 8 Favne uden Bund. og Sejladsen fortsattes for Sejl alene. Kl. 20^{30} tog Skibet Grunden paa Hesselø NV.-Rev og blev staaende. Det forsøgtes ved Manøvrer med Motoren at faa Skibet flot; men ca. 10 Minutter efter standsede Motoren paa Grund af indtrængende Vand. Det forsøgtes at pumpe Skibet læns, og da dette ikke lykkedes og Skibet i Mellemtiden havde faaet større Skader, gik Besætningen — 2 Mand — i Jollen og roede ind til Hesselø. Skibet blev Vrag.

Anm. Ministeriet maa antage, at Forliset skyldes Vejrforholdene.

259. S/S **Paula** af Esbjerg, 1549 Reg. T. Br. Bygget 1934 af Staal. Paa Rejse fra Wilmington til Island med Tømmer.

Torpederet d. $\frac{11}{9}$ 41 i Atlanterhavet.

Indberetning gennem Udenrigsministeriet dat. $\frac{13}{9}$ og $\frac{11}{10}$ 41. Forlisanmeldelse dat. København d. $\frac{15}{11}$ 41.

Kl. ca. 11^{00} . da P., der var rekvireret af de amerikanske Myndigheder og sejlede under Panamas Flag, befandt sig paa $63^\circ 20'$ N. Brd. $35^\circ 50'$ V. Lgd., blev Skibet torpederet, hvorefter Redningsbaadene blev sat paa Vandet og Besætningen gik i Baadene.

260. Dæksbaad **Peter** af Langø, 12 Reg. T. Br.

a) Paa Rejse fra Egernsund til Nakskov med Sten.

Sprunget læk og sat paa Land d. $\frac{25}{11}$ og $\frac{28}{11}$ 41 ved Jyllands Ø.-Kyst.Strandingsindberetning dat. $\frac{28}{11}$ 41. Søforklaring og Søforhør i Sønderborg d. $\frac{12}{1}$, i Nakskov d. $\frac{3}{2}$ og i Sønderborg d. $\frac{19}{2}$ 42.

D. $\frac{25}{11}$ Kl. 17⁰⁰, da P. befandt sig ud for Sønderby paa Kegnæs, opdagedes det, at Fartøjet var læk, samt at der stod Vand i Maskinrummet agter og i Lukafet For. Da det befrygtedes, at P. vilde synke, blev Fartøjet sat paa Grund ud for Sønderby. D. $\frac{26}{11}$ kom P. flot ved fremmed Hjælp, og da Fartøjet ikke syntes at trække mere Vand, fortsattes Rejsen d. $\frac{27}{11}$ Kl. 16⁰⁰ mod Sønderborg for Sejl alene. Efter at ca. 1 Sm. var udsejlet, begyndte Fartøjet paany at trække Vand. Da Føreren, der var alene om Bord, ikke kunde holde P. læns med Pumpen, blev Fartøjet ankre op ca. 300 m fra Land ud for Høruphav samtidig med, at der blev afgivet Nødsignal. D. $\frac{28}{11}$ Kl. ca. 4⁰⁰ syntes der Fare for, at P. skulde synke, og Fartøjet blev derfor sejlet paa Grund ud for Høruphav. D. $\frac{6}{12}$ kom P. flot ved fremmed Hjælp, efter at Ladningen var lossat.

Anm. Der er intet oplyst om Aarsagen til, at P. er blevet læk.

b) Paa Rejse fra Høruphav til Langø i Ballast.

Grundstødt d. $\frac{4}{12}$ 41 ved Langelands SV.-Kyst.Strandingsindberetning dat. $\frac{5}{12}$ 41. Søforhør i Nakskov d. $\frac{22}{6}$ 42.

Kl. 5³⁰ grundstødte P., der gik for Sejl alene, i taaget Vejr med flov Brise S. for Ristinge By. D. $\frac{5}{12}$ om Formiddagen kom Fartøjet flot ved fremmed Hjælp. Ved Grundstødningen fik P. en mindre Læk.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Førerens manglende Kendskab til Sejlads og Navigering.

261. S/S **Phønix** af Kolding, 895 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal. Paa Rejse fra Stettin til Aalborg i Ballast.Kollideret d. $\frac{29}{11}$ 41 i Sundet.Søforklaring og Søforhør i Aalborg d. $\frac{4}{12}$ 41.

Kl. ca. 14⁴⁰, da P. efter endt Sejlads i den afmærkede Bane ved Trekroner for Undersøgelse af Skibets Sikring mod magnetiske Miner stævnedes omtrent Ø. og befandt sig ca. 200 m V. for Tvangsruten, blev Maskinen beordret Halv Kraft Frem og Roret lagt haardt Bb., hvilket blev tilkendegivet ved 2 korte Toner med Dampfløjten. Ude i Tvangsruten saas S/S »Lotte« af Hamborg for S.-gaaende. Fra L. hørtes 3 korte Toner og lidt senere 1 kort Tone. Da en Kollision syntes uundgaaelig, blev Roret lagt haardt Stb. og Maskinen beordret Fuld Kraft Bak, hvilket blev tilkendegivet ved 3 korte Toner med Dampfløjten; men umiddelbart efter tørnede L. haardt mod P.s Bb.s Bov. Ved Kollisionen blev P. en Del beskadiget.

Anm. Søforklaring fra L. foreligger ikke.

262. S/S **Polly** af København, 803 Reg. T. Br. Bygget 1911 af Staal. Paa Rejse fra Brake til København med Koks.Kollideret og grundstødt d. $\frac{11}{1}$ 41 paa Elben.Søforhør i København d. $\frac{21}{1}$ 41.

Kl. 10²⁴, da P., der havde Lods om Bord, i diset Vejr befandt sig mellem Cuxhaven og Bøje Q. i Løbets S.-lige Side, saas en modgaaende Damper $\frac{1}{2}$ Streg om Stb. Maskinen, der gik Fuld Kraft Frem, blev beordret Langsomt Frem og Roret lagt Stb., hvilket blev tilkendegivet ved 1 kort Tone med Dampfløjten. Da den modgaaende Damper, som viste sig at være S/S »Günther Russ« af Hamburg, syntes at bibeholde sin Kurs og der syntes Fare for en Kollision, blev P.s Maskine kastet Fuld Kraft Bak, hvilket blev tilkendegivet ved 3 korte Toner med Dampfløjten; men umiddelbart efter skurede de 2 Skibe haardt imod hinandens Sider. Ved Kollisionen fik P. Broklædningen og Lanternebrættet beskadiget og flere Støtter, samt Skinnen til Rorkæden og en Lænseport bøjet.

Da Skibene var klar af hinanden, blev P.s Maskine beordret Fuld Kraft Frem og Roret lagt Bb.; men Skibet lystrede ikke Roret, og Kl. 10³⁰ tog P. Grunden ca. 200 m VNV. af Bøje Q. Skibet kom samme Dag flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

Anm. Søforklaring fra G. R. foreligger ikke.

263. Ff. **Poul** af København. Paa Rejse fra Fiskeplads i Sundet til København med Fisk.Kollideret d. $\frac{19}{8}$ 41 i Sundet.Søforhør i København d. $\frac{6}{10}$ 41.

Se Nr. 47.

264. **Pram 38** af Odense.En Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. $\frac{30}{11}$ 41 i Københavns Havn.Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. $\frac{30}{11}$ 41.

Kl. ca. 9²⁵, da P. var under Bugsering fra Kalkbrænderihavnen til Sydhavnen, tog Roret Magten fra Rorgængereren, der blev ramt af Rattets Knager over højre Haand og Skulder. Fra Slæbebaaden tilkaldtes Hjælp med Dampfløjten, og i en Ambulance blev den tilskadedekomne kørt paa Hospitalet.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

265. M/Gl. **Prins Carl** af Ellos, 90 Reg. T. Br. Bygget 1884 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Aarhus til Gøteborg i Ballast.Grundstødt d. $\frac{5}{6}$ 41 ved Jyllands Ø.-Kyst.Strandingsindberetning dat. $\frac{5}{6}$ 41.

Kl. 22³⁰ grundstødte P. C. paa V.-Siden af Ahl Hage i Æbeltoft Vig. D. $\frac{6}{6}$ Kl. 9¹⁵ kom Skibet flot ved egen Hjælp.

266. M/Gl. **Ragnhild** af Nakskov, 54. Reg. T. Br. Bygget 1912 af Staal. Paa Rejse fra Nakskov til Randers med Stykgods.

Forlist efter Eksplosion d. $10/8$ 41 i Kattegat; 2 Omkomne.

Forlisanmeldelse dat. Nakskov d. $23/8$ 41. Søforhør i Nørresundby d. $5/9$ 41.

Kl. 7^{15} saas R. blive ramt af en Eksplosion 600 m misv. NV. $1/2$ V. af den røde 2-Kost i Lindholm Dyb. Efter Eksplosionen var R. forsvundet. Et Skib, som befandt sig i Nærheden, sejlede straks hen til Ulykkestedet; men der saas intet til Besætningen, der maa antages at være blevet dræbt straks.

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

Anm. 2. De omkomne er: Skibsfører Frederik Oskar Jensen, Nakskov, og Bedstemand Jens Gunnar Jensen af Haarbølle paa Møen.

267. 3^m M/Sk. **Ramona** af Bleket, 169 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Odense til Åbo med Skaller.

Grundstødt d. $11/5$ 41 ved Falsters Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $12/6$ 41.

Kl. ca. 15^{00} grundstødte R. under en V.-lig Storm paa Gl. Tolk ud for Hestehoved Lodsstation. Ved Højvande d. $12/5$ kom Skibet flot ved egen Hjælp.

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

268. Ff. **Rex** af Esbjerg, 38 Reg. T. Br. Bygget 1937 af Eg, Bøg og Fyr. Paa Fiskeri.

Havareret ved Flyverangreb d. $7/11$ 41 i Nordsøen.

Indberetning fra Fiskeriassistenten i Esbjerg dat. $17/11$ 41.

Da R. befandt sig paa Fiskeri 50—60 Sm. af Graadyb, blev Fartøjet angrebet af en Flyvemaskine af ukendt Nationalitet og beskydt med Maskingevær. Herunder blev Skibssiden om Bb. og Dækket lettere beskadiget af Maskingeværkugler.

Anm. Aarsagen til Havariet fremgaar af det ovenfor anførte.

269. S/S **Rigmor** af København, 1278 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal.

Krigsforlist.

Indberetning fra Gesandtskabet i London dat. $21/3$ 41. Forlisanmeldelse dat. København d. $23/12$ 41.

Ifølge Indberetning fra det danske Gesandtskab i London er R. krigsforlist.

270. M/Gl. **Rigmor** af Vejle, 38 Reg. T. Br. Bygget 1912 af Eg. Paa Rejse fra Neksø til Rudkøbing med Frø.

Havareret d. $14/9$ 41 i Østersøen; søgt Nødhavn.

Søforklaring i Stubbekøbing d. $18/9$ 41.

Kl. ca. 15^{30} , da R., der førte Storsejl og Stagfok, under en haard SV.-lig Kuling befandt sig 1 Sm. SØ for Grønsund Anduvningstønde, knækkede Stormasten i Dækket. Klyveren blev revet i Stykker, og Mast og Sejl gik over Bord. Skibet blev for Motoren lagt op imod Søen, og Mast og Sejl blev bjærget indenbords, hvorefter R. gik ind til Stubbekøbing.

Anm. Ministeriet maa antage, at Havariet skyldes Vejrforholdene.

271. S/S **Rikke** af København, 1432 Reg. T. Br. Bygget 1907 af Staal. Paa Rejse fra Nordenham til Aabenraa med Kul.

Sunket efter Eksplosion d. $31/7$ 41 i Østersøen; 1 Mand omkommet.

Indberetning fra Konsulatet i Flensborg dat. $1/8$ 41. Søforhør i København d. $8/8$ og $9/8$ 41.

Kl. 11^{05} , da R. befandt sig ca. 3 Sm. Ø. for Schleimünde, indtraf en voldsom Eksplosion under Forskibet. Skibet krængede haardt Bb. over og begyndte straks at synke med Forskibet. Bbs. Redningsbaad blev sat paa Vandet, og Besætningen med Undtagelse af Matros August Carthon Rasmussen af København, der umiddelbart før Eksplosionen var set staaende paa Dækslasten For, men som nu var forsvundet, gik i Baaden. De overlevende, hvoraf 2 var saaret, blev kort efter optaget af et tysk Marinefartøj og landsat i Sønderborg. Kl. ca. 11^{45} sank R. D. $18/8$ blev Liget af den savnede Matros fundet ved Gammel Pøl.

Anm. Ministeriet maa antage, at Forliset skyldes Krigsaarsager.

272. M/S **Sally Mærsk** af Aalborg, 3252 Reg. T. Br. Bygget 1923 af Staal.

Krigsforlist d. $10/9$ 41.

Indberetning fra Gesandtskabet i London dat. $13/11$ 41. Forlisanmeldelse dat. København d. $19/11$ 41.

Ifølge Indberetning fra Gesandtskabet i London er S. M. krigsforlist d. $10/9$ og Besætningen reddet.

273. S/S **Sara** af Stockholm. Paa Rejse fra Hamburg til Göteborg med Kul.

Grundstødt d. $16/1$ 41 ved Amagers Ø.-Kyst.

Søforklaring i København d. $30/1$ 41.

Kl. 4^{00} blev S. opankret i Nærheden af Drogden Fyr for at afvente Lods. Farvandet var isfyldt, og Kl. ca. 5^{00} gik Isen i Drift mod NV. Der blev stukket paa Ankerkæden; men Kl. ca. 6^{00} satte Isen Skibet paa Grund. D. $26/1$ Kl. 8^{15} kom S. flot ved Hjælp af en Bjergningsdamper. efter at en Del af Ladningen var opløst.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

274. Ff. **Sara** af Esbjerg, 16 Reg. T. Br. Bygget 1916.

Brand om Bord d. $23/2$ 41 i Grenaa.

Politirapport dat. $25/2$ 41.

Kl. ca. 3^{00} , da Besætningen kom om Bord. opdagedes det, at der var Ild i Lukafet i Nærheden af Kakkelovnen. Skottet mellom Lukafet og Dammen var gennembrændt, og Ilden kunde hurtigt slukkes med Vand i Pøse fra Dammen.

Anm. Ministeriet maa antage, at Branden er opstaaet som Følge af Ophedning fra Kakkelovnen, der havde været uden Tilsyn i flere Timer.

275. S/S **Schwaneck** af Bremen, 2194 Reg. T. Br. Bygget 1939 af Staal. Paa Rejse fra Bremen til Göteborg med Stykgods.

Grundstødt d. $19/1$ 41 ved Sjællands V.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $24/1$ 41.

Kl. 17⁵⁷ grundstødte S. paa Halskov Rev.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Isforholdene.

276. S/S **Sessa** af Esbjerg, 1700 Reg. T. Br. Bygget 1936 af Staal. Paa Rejse fra New York til Reykjavik.

Torpederet d. $17/8$ 41 i Atlanterhavet; 6 Danske omkommet.

Indberetning fra Gesandtskabet i Reykjavik dat. $22/9$ 41. Indberetning fra Department of State, Washington, dat. $23/9$ 41.

Forlisanmeldelse dat. København d. $15/11$ 41.

Ved Midnat, da S. befandt sig ca. 300 Sm. fra Reykjavik, blev Skibet torpederet uden Varsel og sank i Løbet af 2 Minutter. Af Besætningen reddedes kun 3 Mand, hvoraf 1 Dansk. Blandt de Omkomne var 6 Danske.

De omkomne Danske er: Skibsfører Niels Johannes Laurids Nielsen af Odense, Styrmand Jørgen Vilhelm Petersen af Stubbeboing, Maskinmestrene Alfred Lauersen af København og Robert Sigfried Mørch af Skjern, Hovmester Poul Jensen af København samt Matros Knud Møller Thomsen af Braakesgaard pr. Brovst.

277. Ff. **Sigfred** af Esbjerg, 24 Reg. T. Br. Bygget 1917 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Fiskeplads i Nordsøen til Esbjerg.

Grundstødt d. $6/11$ 41 ved Jyllands V.-Kyst.

Søforhør i Esbjerg d. $11/12$ 41.

Kl. 18⁰⁰ passeredes »Graadyb SW.«Lys- og Fløjtetønde, og Kursen ændredes mod den gravede Rende. Det blæste en haard NV.-lig Kuling. Ca. 10 Minutter efter at Lystønden »Stejlen« var passeret, brækkede Bolten i en Sjækkel i Rorkæden, og S. drev mod Land og tog Grunden paa N.-Kysten af Fanø. D. $7/11$ Kl. 15⁴⁰ kom S. flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

278. Tysk S/S **Sigmund von Utrecht**.

Grundstødt d. $20/1$ 41 ved Sjællands V.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $21/1$ 41.

Kl. 14¹⁰ grundstødte S. v. U. paa Halskov Rev. Natten mellem d. $20/1$ og $21/1$ kom Skibet flot ved Hjælp af 2 Bjærgningsdampere.

279. S/S **Sigrid** af København, 1196 Reg. T. Br. Bygget 1917 af Staal. Paa Rejse fra Oslo til Hamburg.

a) Kollideret d. $17/1$ 41 i Oslo Fjord.

Søforklaring og Søforhør i Frederikshavn d. $31/1$ 41.

Kl. 3²⁰, da S. befandt sig 0,5 Sm. syd for Iljern Fyr, saas forude en modgaende Damper, der senere viste sig at være S/S »Edna« af Bergen. I S., der sejlede i en gennem svær Is brudt smal Rende, blev Maskinen stoppet, og der drejedes Stb. over ind i den faste Is for at tage Farten af Skibet. Nogle Minutter senere laa S. stille, og der blev givet 2 lange Toner med Dampfløjten. Da E. befandt sig i en Afstand af ca. 0,5 Sm. og der syntes Fare for en Kollision, beordredes S.s Maskine Fuld Kraft Bak, hvilket blev tilkendegivet ved 3 korte Toner med Dampfløjten. Kort efter kolliderede Skibene og skurede langs Siden af hinanden uden at tage nævneværdig Skade.

Anm. Søforklaring fra E. foreligger ikke.

b) Grundstødt d. $24/1$ 41 ved Jyllands Ø.-Kyst og kollideret d. $27/1$ 41 i Kattegat.

D. $20/1$ Kl. 17²⁵ passerede S. Hirsholm i en Afstand af 2 Sm. Kl. 18¹⁰ blev S. opankret paa Grund af Taage. D. $21/1$ Kl. O³⁰ klarede det op, og der saas Is tæt forude, hvorfor der blev lettet samtidig med, at der blev afgivet Signal for Lods. Da der ingen Lods kom ud, stod S. øst paa, saa langt det lod sig gøre for Is. Skibet blev imidlertid af Isen stadig sat V. over, og da der d. $23/1$ Kl. 21³⁰ loddedes 6 m Vand og der var Fare for, at S. skulde blive skruet op paa Grunden, fyldtes begge Nr. 4 Tanke samt ca. 12 Tons Vand i Nr. 6 Tanken. D. $24/1$ Kl. 7³⁰ blev Hirsholm Fyr pejlet i NØ.t.Ø. $1/4$ Ø., og S. laa nu an mod Grunden. D. $27/1$ Kl. 15⁰⁰ kom S. flot ved Hjælp af Statsisbryderen »Lillebjørn« og blev af denne slæbt til Frederikshavn. Under Bugseringen løb L. pludselig fast i Isen. S.s Maskine blev straks kastet Fuld Kraft Bak, men umiddelbart efter tørnede S. mod L.s Agterende, hvorved S. mistede Bb.s Anker og fik begge Ankerklyds revnede samt en Del Buler i Boven.

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

Anm. 2. Søforklaring fra L. foreligger ikke.

280. S/S **Sigyn** af København, 198 Reg. T. Br. Bygget 1916 af Staal.

Tørnet Kajen d. $7/7$ 41 i Københavns Havn.

Søforhør i København d. $11/7$ 41.

Kl. ca. 17¹⁰, da S. for langsom Fart agterover befandt sig ca. 10 m fra Kajen ud for Hans Justs Pakhus, blev Maskinen, der var stoppet, beordret Langsom Frem og derefter — da Farten ikke mindske — Fuld Kraft Frem. Da det viste sig, at Maskinen gik Bak i Stedet for Frem, blev der gentagne Gange slaaet Fuld Kraft Frem paa Maskintelegraf og derpaa Stop; men umiddelbart efter tørnede Skibet med Stb.s Laaring mod Kajen ud for Nordenden af Asiatick Plads. For at undgaa Kollision med et ved Kajen liggende Skib, blev Maskinen atter beordret Fuld Kraft Frem; men da Maskinen atter gik Bak i Stedet for Frem, blev Stb.s Anker stukket i Bund og Maskinen stoppet. Da der var stukket 15 Favne paa Kæden, blev der holdt an;

men Ankeret dræggede i den bløde Bund, og da der syntes Fare for en Kollision med Kajen ved Havnegade, blev Maskinen paany beordret Fuld Kraft Frem. Da Maskinen imidlertid paany gik Bak i Stedet for Frem, blev Maskinen beordret stoppet, og umiddelbart efter tørnede S. med Agterenden mod Kajen. Ved Kollisionen fik Skibet Agterenden trykket ind og Rendestenspladen og Agterpeakens Tanktop beskadiget. Anm. Aarsagen til Kollisionen fremgaar af det ovenfor anførte.

281. S/S **Silkeborg** af København. 1806 Reg. T. Br. Bygget 1915 af Staal. Paa Rejse fra Kyndby til Emden i Ballast.

a) Kollideret, tørnet Kajen d. $16/11$ 41 i Kielerkanalen.

Søforklaring og Søforhør i Helsingør d. $18/12$ 41.

Kl. 19³⁷, da S., der havde Lods om Bord, under en SØ-lig Kuling var ved at fortøje i Slusen i Brunsbüttel, mistede Skibet Styret og tørnede mod S/S »Jakob Mærsk« af Aalborg, der laa fortøjet i Slusen. Umiddelbart efter tørnede S.s Skruer under Bakning imod Slusens Flydefender, hvorved alle Skrubladene blev stærkt beskadiget. Ved Kollisionen med J. M. fik begge Skibe nogle Plader lettere beskadiget.

Anm. Søforklaring fra J. M. foreligger ikke.

b) Paasejlet d. $20/11$ 41 i Brunsbüttel.

Søforklaring og Søforhør i Helsingør d. $18/12$ 41.

Kl. ca. 18¹⁵, da S. laa fortøjet ved Pæle i Brunsbüttel Inderhavn, blev Skibet paasejlet af tysk Bugserbaad »Schlei«. Ved Paasejlingen fik »Silkeborg« Agterfortøjningerne brækket og 2 Plader i Stb. Side ud for 4-Lugen lettere beskadiget.

Anm. Søforklaring fra »Schlei« foreligger ikke.

282. M/Sk. **Sine** af Marstal, 299 Reg. T. Br. Bygget 1912 af Eg. Paa Rejse fra Gotenhafen til Svendborg med Kul.

Rørt Grunden d. $8/7$ 41 ved Fyns Ø.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør d. $10/7$ 41 i Svendborg.

Kl. ca. 15³⁰, da S. befandt sig ca. 500 m VSV. for den hvide Kost ved Kobberdybet, rørte Skibet Grunden uden at blive staaende. En Undersøgelse viste, at Skibet var blevet læk. Kl. ca. 19⁰⁰ ankom S. til Svendborg.

283. Ff. **Sipstrup** af Esbjerg, 3 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Esbjerg til Limfjorden.

Motoren havareret, sat paa Land d. $2/8$ 41 ved Jyllands V.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $3/8$ 41. Søforhør i Varde d. $25/9$ 41.

Kl. 5⁰⁰ afgik S. i stille Vejr fra Esbjerg Havn. Kl. ca. 10³⁰, da Fartøjet befandt sig ud for Blaaavandshuk, begyndte det at blæse op fra NNW., og kort efter begyndte Motoren at sætte ud for derefter at gaa i Staa. S. blev opankret, og en Undersøgelse viste, at Olietilførslen til Motoren var i Uorden. Medens Fartøjet laa til Ankers, hoppede Roret ud af Rorløkkerne. Efter forgæves at have forsøgt at reparere Motoren, blev S. Kl. 16⁰⁰ sejlet paa Land ca. 2 Sm. S. for Vejrs. Besætningen vadede i Land, og S. blev senere trukket paa Land. Fartøjet blev Vrag.

Anm. Aarsagen til Havariet fremgaar af det ovenfor anførte.

284. M/Tj. **Skjoldnæs** af Søby, 86 Reg. T. Br. Bygget 1892 af Jern. Paa Rejse fra Nakskov til Hobro med Byg.

Grundstødt d. $1/4$ 41 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Søforklaring i Hobro d. $5/4$ 41.

Kl. ca. 19³⁰ passerede S. en Kost i ca. 5 m Vand i den gravede Rende ved Indsejlingen til Mariager Fjord. Loddet holdtes gaaende. Da Baakerne paa Als Odde kom i Sigte, styredes op i Baakelinien. Noget efter ændredes Kursen efter et Fartøj, som med Lods om Bord befandt sig for Indgaaende noget foran for S. Kl. 20⁰⁰ loddedes 2 m. Roret blev straks lagt Stb., men umiddelbart efter tog Skibet Grunden med Agterskibet i den S.-lige Del af Renden ca. $1\frac{1}{2}$ Sm. fra Als Odde og blev staaende. Kl. ca. 21⁰⁰ kom S. flot ved Hjælp af en Fiskekutter.

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

285. 4m M/Sk. **Sonja** af Skärhamn. 352 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Odense til Lybæk i Ballast. Grundstødt d. $20/4$ 41 ved Fyns N.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $20/4$ 41.

Kl. ca. 10³⁰ grundstødte S. i tæt Taage paa Rønnerne ved Indsejlingen til Korshavn.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være usigtbart Vejr.

286. S/S **Sonja Mærsk** af Aalborg. 1909 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal.

Strandet d. $27/2$ 41 ved Islands V.-Kyst.

Meddelelse fra Udenrigsministeriet af $6/6$ og $11/6$ 41.

Natten mellem d. $27/2$ og $28/2$ strandede S. M. under en Orkan i Raudarárvik. Besætningen reddedes i Land i Redningsstolen. Skibet er senere bragt flot.

287. S/S **Sophie** af København, 945 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal. Paa Rejse fra Bremen til

Svendborg.

Kollideret d. $18/10$ 41 i Kielerkanalen.

Søforklaring og Søforhør i Svendborg d. $21/10$ 41.

Kl. ca. 21⁰⁰, da S., der havde Lods om Bord, under en stormende VSV.-lig Kuling med stoppet Maskine gled ind i Slusen ved Holtenau, blev Maskinen beordret Langsom Bak og straks efter Fuld Kraft Bak. Da Skibets Fart fremover imidlertid ikke aftog, blev Maskinen beordret Stop og umiddelbart efter Fuld

Kraft Bak; men næsten samtidig tørnede S. med Stævnen mod S/S »Konsul Carl Fisser« af Emden, der laa fortøjet i Slusen. Ved Kollisionen led S. ingen Skade, hvorimod K. C. F.s Hæk blev en Del beskadiget. Anm. Ministeriet maa antage at Aarsagen til Kollisionen var, at den vagthavende Maskinmester ved en Fejltagelse lod Maskinen gaa Langsom Frem og derefter Fuld Kraft Frem, hvorefter Fejlen blev opdaget og Maskinen kastedes Bak.

288. M/Gl. **Spes** af Djupekås, 146 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Staal. Paa Rejse fra Lübeck til Vester-vik med Kul.

Grundstødt d. $\frac{1}{1}$ 41 ved Lollands S.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{3}{1}$ 41.

Kl. 17⁰⁰ grundstødte S. i usigtbart Vejr ca. 1,5 Sm. 98° af Hyllekrog Fyr. D. $\frac{3}{1}$ Kl. 4⁰⁰ kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Snetykning.

289. M/B **Stafet II** af København, 19 Reg. T. Br. Bygget 1922.

En Mand omkommet efter Ulykkestilfælde d. $\frac{13}{11}$ 41 i Københavns Havn.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. $\frac{3}{12}$ 41.

Medens S. II laa ved Refshaleøen, var Baadens Fører — Martin Godtfred Theodor Søderhamn af København — i Færd med at male Toppen af Gasgeneratoren. Under Arbejdet hermed mistede han Balancen og faldt fra Lønningen ned i Bunden af Baaden, hvor han kvæstede Hovedet og Hoftepartiet. Den $\frac{28}{11}$ afgik den tilskadekomne ved Døden som Følge af et Kraniebrud, forårsaget ved Ulykken.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

290. S/S **Standard** af Oslo, 1264 Reg. T. Br. Bygget 1930 af Staal. Paa Rejse fra Göteborg til Kiel i Ballast.

Havareret ved Eksplosion d. $\frac{6}{12}$ 41 i Langelandsbæltet; søgt Nødhavn. 2 Omkomne.

Søforklaring og Søforhør i Nakskov d. $\frac{12}{12}$ 41.

Kl. 17⁰⁰ passeredes et Sømærke i Langelandsbæltet. Kl. 17¹⁰ gjordes klar til Ankring. Kl. 17²⁰ indtraf en voldsom Eksplosion, hvorved Luger og Skærstokke slyngedes op i Luften. Maskintelegrafan blev sat paa Stop; men Maskinen fortsatte med reduceret Fart. Redningsbaadene blev firet ned til Vandlinien, og Bb.s Anker blev firet i Bund. Der hørtes Raabet »Mand over Bord«, hvorfor Bb.s Redningsbaad blev bemandet med 5 Mand og Stb.s Anker firet i Bund samtidig med, at der blev stukket Kæde ud paa Bb.s Anker. Kort efter stoppede Skibet. Det opdagedes nu, at 3 Mand havde forladt S. i Stb.s Redningsbaad, som var kænret. Der udsendtes Nødsignaler med Dampfløjten, og et Skib kom til Assistance. Da det viste sig, at S. lækkede stærkt, blev Skibet bugseret til Nakskov, efter at Maskinrummet var lænset.

Anm. Ministeriet maa antage, at Havariet skyldes Krigsaarsager.

291. Tysk B/B **Stein**.

Grundstødt d. $\frac{17}{1}$ 41 ved Sprogø.

Strandingsindberetning dat. $\frac{21}{1}$ 41.

Om Morgenen d. $\frac{17}{1}$ grundstødte S. paa Sprogø Østerrev. D. $\frac{18}{1}$ kom Fartøjet flot ved Hjælp af 2 Bjærgningsdampere.

292. Flydekran **Stenbideren** af København, 156 Reg. T. Br. Bygget 1934 af Jernbeton.

En Mand afgaaet ved Døden som Følge af Ulykkestilfælde d. $\frac{13}{5}$ 41 i København.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. $\frac{16}{5}$ 41.

Kl. ca. 11³⁰ da S., der var beskæftiget ved Opdæmningsarbejde ved Kalvebod Strand, skulde forhales agterover, blev Flydekranens to Forwire slækket ca. $\frac{3}{4}$ m, hvorefter en Mand af Besætningen skulde hive ind paa Bb.s Agterwire, der stod fastgjort til Spillet. Da den paagældende tog en Wirestrop, der, da Spillets Pal var defekt, blev benyttet som Stopper, fra Haandtaget paa Spillet, slog Haandtaget paa Grund af Agterwires Træk i Spillet rundt og ramte ham i Hovedet. I en tilkaldt Ambulance blev den Tilskadekomne kørt til Hospitalet, hvor han 5 Timer senere afgik ved Døden som Følge af sine Kvæstelser.

Anm. 1. Den omkomne er Arbejdsmand Niels Peter Hemmingsen af København.

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

Anm. 3. S.s Gravemester er under $\frac{15}{9}$ 41 ved Københavns Amts søndre og Amager Birks Ret idømt en Statskassen tilfaldende Bøde af 100 Kr. for Overtrædelse af Sømandslovens § 55, Stk. 2, og Bek. Nr. 238 af 12. Juli 1933 §§ 55, Stk. 1 og 153, jfr. § 171, og S.s Reder er ved samme Dom idømt en Statskassen tilfaldende Bøde af 500 Kr. for Overtrædelse af Lov om Tilsyn med Skibe af 29. Marts 1920 med senere Ændringer, § 23, jfr. § 43, ovennævnte Bek.s § 243.

293. Ff. **Stjernen** af Esbjerg, 34 Reg. T. Br. Bygget 1936 af Eg, Bøg og Fyr. Paa Fiskeri i Nordsøen. Forlist efter Flyverangreb d. $\frac{16}{9}$ 41 i Nordsøen; 1 Mand dræbt og 1 Mand kommet til

Skade.

Søforhør i Esbjerg d. $\frac{21}{10}$ 41. Forlisanmeldelse dat. Esbjerg d. $\frac{11}{2}$ 42.

Kl. ca. 15³⁰, da S. befandt sig paa Fiskeri ca. 140 Sm. V.t.S. af Graadyb Barre, blev Kutteren angrebet af 4 Luftfartøjer, der nedkastede Bomber og beskød S. med Maskingeværer. En Bombe ramte Kutteren foran Skottet mellem Motorrummet og Islasten og splintrede S. fuldstændig samt dræbte Føreren og saarede Bedstemanden. S. sank straks, og Besætningen, der holdt den dræbte Fører flydende i Vandet, blev kort efter reddet om Bord i et Fiskefartøj, som befandt sig i Nærheden.

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

Anm. 2. Den omkomne var Fiskeskipper Jacob Henrik Zebitz af Esbjerg.

294. S/S **Stockholm** af København, 1596 Reg. T. Br. Bygget 1930 af Staal. Paa Rejse fra Rotterdam til København med Kul.

Kollideret d. $\frac{7}{12}$ 41 i Kielerkanalen.

Søforhør i København d. $\frac{16}{12}$ 41.

Kl. 21²⁵, da S., der havde Lods om Bord, befandt sig lidt Ø. for Vigepladsen Dükerswisch, saas Lanterne fra et modgaaende Skib, der senere viste sig at være S/S »Pax« af Bremen, forude i Kanalen. Kl. ca. 21²⁸ blev Roret lagt lidt Bb. og kort efter Stb. Da S. stadig drejede Bb. over, blev Roret lagt haardt Stb., og Maskinen, der gik Halv Kraft Frem, blev Kl. 21²⁹ beordret Fuld Kraft Frem. Kl. 21³⁰, da en Kollision syntes uundgaaelig, blev Maskinen kastet Fuld Kraft Bak samtidig med, at der blev afgivet 1 lang og 4 korte Toner og umiddelbart efter 3 korte Toner med Dampfløjten; men umiddelbart efter tørnede P. med Stævnen imod S.s Stb.s Bov, hvorefter S. tog Grunden med Forskibet i den N.-lige Side af Kanalen. S. kom kort efter flot ved egen Hjælp. Ved Kollisionen fik S. flere Plader i Boven ødelagt.

Anm. Søforklaring fra P. foreligger ikke.

295. M/F **Storebælt** af Korsør, 2942 Reg. T. Br. Bygget 1939 af Staal. Paa Rejse fra Korsør til Nyborg med Stykgoods.

Kollideret d. $\frac{28}{11}$ 41 i Storebælt.

Søforklaring og Søforhør i Korsør d. $\frac{1}{12}$ 41.

Kl. ca. 22⁰⁹, da S. befandt sig midt i Østerrenden, saas en hvid Lanterne forude om Bb. Da Pejlingen ikke forandrede sig, blev der afgivet en lang Tone med Sirenen og Maskintelegraphen sat paa Klar. Kort efter saas et Skib, der senere viste sig at være S/S »Kellerwald« af Hamburg, forude, og fra S. blev der med Sirenen afgivet en Række korte Toner. K.s grønne Sidelanterne kom nu i Sigte, og fra K. hørtes 3 korte Toner med Dampfløjten. Da en Kollision syntes uundgaaelig, blev S.s Stb.s Motor sat paa Fuld Kraft Bak, Roret lagt haardt Stb., og samtidig afgaves en kort Tone med Sirenen; men umiddelbart efter tørnede K. mod S. ca. 25 m fra Agterenden. Ved Kollisionen led begge Skibe en hel Del Skade.

Anm. Søforklaring fra K. foreligger ikke.

296. Lgt. **Stærkodder** af København, 531 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal. Under Bugsering i Københavns Havn.

Kollideret d. $\frac{21}{10}$ 41 i København.

Søforhør i København d. $\frac{17}{11}$ 41.

Kl. ca. 10⁰⁰, da S. under en haard VSV.-lig Kuling var under Bugsering af M/S »Thor« af København og befandt sig i Nærheden af Redmolen, løsnedes det Pælestik paa Slæberen, som var smøget over T.s Slæbekrog, hvorved Slæberen blev frigjort. S. mistede Styret og tørnede med Stævnen et Skib, der laa for-tøjet paa Kronløbsbassinets N.-lige Side.

Anm. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes Vejrforholdene.

297. S/S **Susan Mærsk** af Aalborg. 2355 Reg. T. Br. Bygget 1923 af Staal.

Krigsforlist i 1941; 20 Omkomne.

Indberetning fra det kgl. Gesandtskab i Stockholm dat. $\frac{16}{8}$ 41. Forlisanmeldelse dat. København d. $\frac{9}{12}$ 41.

Ifølge Indberetning fra Gesandtskabet i London til Gesandtskabet i Stockholm maa S. M. befrygtes krigsforlist med Mand og Mus.

Anm. De omkomne er: Skibsfører Kai Bjørn Thomsen. Løgstør, 1. Styrmand Thorkild Færregaard, København, 2. Styrmand Andreas Rothousen, Fredericia. 1. Maskinmester Ralf Petersen, Horsens, 2. Maskinmester Orland Kaspersen, Skibby, 3. Maskinmester Jens Peter Madsen, Hurup, Hovmester Albinus Pedersen og Kok Johannes Jensen begge af København, Baadsmænd Jacob Rasmussen, Bøgen, Matroserne Hans Helge Madsen, Vallø, Reinhold Møller Lau, Vanløse, Karlo Karlsen, Marstal og Willy Klovgaard, Vormark, Letmatroserne Peder Jacobsen og Erling Jacobsen begge af Aarhus, Donkeymand Oscar Olesen, København, Fyrbøderne Aage Thøgersen, Svendborg, Ove Jensen, Valby og Erik Elvin Pedersen, Hou, samt Kullempere Gert Olsen, København.

298. M/S **Svanen** af Marstal, 43 Reg. T. Br. Bygget 1874 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Lübeck til København med Raajern.

Drevet for Ankret og kollideret d. $\frac{18}{10}$ 41, grundstødt og sunket d. $\frac{19}{10}$ 41 i Nakskov Fjord.

Søforklaring og Søforhør i Nakskov d. $\frac{22}{10}$ 41. Strandingsindberetning dat. $\frac{24}{10}$ 41.

D. $\frac{18}{10}$ Kl. 18³⁰ blev S. under en frisk SS Ø.-lig Kuling opankret NØ. for Albuen Fyr ud for Lodsstationen. Da Vinden i Aftenens Løb blev V.-lig og begyndte at friske, blev der stukket ud til 60 Fv. paa Ankerkæden. Ved Midnat friskede Vinden til Styrke 9—10 med svær Sø, og S. begyndte at drive for Ankret ned mod en Ankerligger — M/SK »Martha« af Hamburg. Før Motoren kunde startes, drev S. ned langs Bb.s Side af dette Skib, i hvilket det lykkedes at faa en Trosse om Bord. S. skar imidlertid rundt Agterenden og op langs Stb.s Side af M., og da M. samtidig stak paa sin Ankerkæde, kom S. til at ligge foran for M. Under denne Manøvre tørnede M med Bovsprydet imod S.s Hæk, hvorved S. blev læk. Det forsøgte forgæves at holdt Skibet læns; men Vandet steg hurtigt, og da der var Fare for, at S. skulde synke langs Siden af M., blev Trossen og Ankerkæden stukket fra, hvorefter S. hurtig drev af og kort efter tog Grunden paa Knøben og sank. Besætningen — 2 Mand — blev bjærget om Bord i M. S. er senere blevet bjerget.

Anm. Søforklaring fra M. foreligger ikke.

299. S/S **Svngen** af Stockholm, 998 Reg. T. Br. Bygget 1918 af Staal.

En Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. $\frac{29}{11}$ 41 i Københavns Havn.

Politirapport dat. $\frac{29}{11}$ 41.

Kl. 10⁴⁰, da S. laa ved Tegholmen og lossede Brædder, gled Brædderne under Ophivning ud af Længen og ramte en Havnearbejder under højre Øje, hvorved fremkom et dybt Saar. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt Ambulance kørt til Hospitalet.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

300. S/S **Svanhild** af Helsingør, 2147 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Staal.

En Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. $\frac{5}{6}$ 41 i København.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. $\frac{5}{6}$ 41.

Kl. 10¹⁰, da S. var under Forhaling ved Enghave Brygge, fik en af Besætningen, der var. beskæftiget med at fire paa en Forhalingswire forude Fingrene i Klemme mellem Wiren og Pullerten. Den paagældende gjorde sig atter fri, men da han samtidigt traadte et Skridt tilbage, fik han Benet ind i en Kinke paa Wiren og blev trukket med rundt om Pullerten, hvorved Wiren skar sig dybt ind i Benet over Knæet. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt Ambulance kørt paa Hospitalet, hvor Benet blev amputeret.

Anm. Ministeriet maa antage, at Ulykken skyldes, at den paagældende ikke har udvist fornøden Agtpaaagivenhed under Arbejdet.

301. S/S **Svava** af København, 162 Reg. T. Br. Bygget 1907 af Staal. Paa Rejse fra Sønderborg til Flensborg Fjord i Ballast.

Grundstødt d. $\frac{4}{12}$ 41 i Flensborg Fjord.

Søforhør i Korsør d. $\frac{22}{1}$ 42.

Kl. 13²² passerede S. i tæt Taage Østerhage Klokkeboje. Der styredes misv. S.t.Ø. $\frac{3}{4}$ Ø. Kl. 13⁵³ ændredes Kursen til misv. Ø.t.S. $\frac{3}{4}$ S. Kl. 14¹⁰ hørtes Taagesignal lidt foran for tværs om Bb. Maskinen blev stoppet, og da Taagesignalet viste sig at være fra F. S. »Flensburg«, blev Maskinen sat paa Halv Kraft Frem og Roret lagt Bb.; men umiddelbart efter tog Skibet Grunden paa Kalkgrunden og blev staaende. D. $\frac{5}{12}$ Kl. ca. 9³⁰ kom S. flot ved egen Hjælp. Efter Grundstødningen viste det sig, at Kompasset havde en ukendt Deviation paa ca. 2 Str.

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

302. D/F **Svea** af Helsingør, 799 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Staal. Paa Rejse fra Helsingborg til Helsingør med Stykgods.

Kollideret d. $\frac{13}{12}$ 41 i Helsingborg Havn.

Søforklaring og Søforhør i Helsingør d. $\frac{18}{12}$ 41.

Kl. ca. 18¹⁵, da »Svea« i let diset Vejr befandt sig godt klar af Havneindløbet, saas en grøn Lanterne om Bb. Kursen ændredes lidt nordlig. Da det nordlige Fyr var passeret, blev Roret lagt Stb., og den forreste Skrue sat til. Om Bb. saas nu et Skib, der senere viste sig at være M/Gl. »Skøld« af Ostal, styre skraat ind mod »Svea«, og kort efter tørnede »Skøld«s Bovspryd mod »Svea«s Bb.s Side. Ved Kollisionen led begge Skibe lettere Skade.

Anm. Søforklaring fra »Skøld« foreligger ikke.

303. M/Gl. **Svend** af Kolding, 37 Reg. T. Br. Bygget 1894. Paa Rejse fra Horsens til København med Brunkul.

Grundstødt d. $\frac{8}{7}$ 41 i Kalveboderne.

Søforhør i København d. $\frac{11}{7}$ 41.

Kl. 23⁰⁰, da S., der gik for Sejl alene, befandt sig i Sorte Rende ud for Hvidovre, blev det, da Afmærkningen paa Grund af Mørket ikke kunde skelnes, besluttet at opankre. Under denne Manøvre tog S. Grunden i Siden af Renden, og blev staaende. D. $\frac{9}{7}$ kom S. flot ved fremmed Hjælp, efter at ca. 13 Tons af Ladningen var blevet lægtret.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

304. M/Sk. **Svend Aage** af Nykøbing M., 63 Reg. T. Br. Bygget 1878 af Eg og Bøg.

Brand om Bord d. $\frac{16}{4}$ 41 i Struer Havn.

Politirapport dat. $\frac{17}{4}$ 41.

Kl. ca. 17³⁰ blev der fyret op i Kakkelovnen i Lukafet om Bord i S. A., der lastet med Brunkul laa fortøjet i Struer Havn. Kl. 19⁰⁰ gik Besætningen i Land. Da Besætningen Kl. ca. 22³⁰ atter kom om Bord, viste det sig, at Lukafet var røgfylt, samt at der trængte Røg ud mellem Brædderne i Skoddet ind til Lasten. Brandvæsenet, der straks blev tilkaldt, kom til Stede og begyndte at sprøjte Vand ned i Lasten. Da dette imidlertid ikke hjalp, blev der brudt Hul i Skoddet mellem Lukafet og Lasten paa det Sted, hvor Kakkelovnen stod, og det viste sig, at der var Ild i Brunkullene i Lasten lige inden for Skoddet, tiden blev hurtigt slukket.

Anm. Ministeriet maa antage, at Ilden er opstaaet ved Selvantændelse i Lasten som Følge af Varme fra Kakkelovnen.

305. M/S **Sven Clausen** af Haderslev, 194 Reg. T. Br. Bygget 1915 af Staal. Paa Rejse fra København til Odense.

Grundstødt d. $\frac{15}{12}$ 41 i Smaalandsfarvandet; 1 Mand omkommet.

Søforklaring og Søforhør i Odense d. $\frac{18}{12}$ 41.

Kl. 15⁴⁰ passeredes Dyndkrogen Høje. Kl. 15⁴⁵ tog Skibet Grunden og blev staaende. Det forsøgtes ved Manøvrer med Motoren at faa Skibet af Grunden, og da dette ikke lykkedes, førtes et Varpanker ud.

Der blev hevet paa Varpankeret samtidig med, at der manøvreredes med Motoren, og Kl. 18²⁰ kom S. C. flot. Det opdagedes, at Baaden, der havde været benyttet ved Udsætning af Varpankeret, var drevet væk, og der ankredes for at søge efter den. Kl. 20⁰⁰ blev Eftersøgningen opgivet. Under Ophivning af den Baad, der havde været benyttet ved Eftersøgningen, huggede det agterste Slipapparat ud, og en Matros, som stod i Baaden for at holde den klar af Skibssiden, faldt i Vandet. Der blev straks kastet to Redningskranse og en Logline ud samtidig med, at Projektørerne og Nødbelysningen blev tændt. Baaden firedes atter paa Vandet og førtes med to Mand om Bord agterud. Ca. en halv Time senere, blev Eftersøgningen opgivet, da man intet havde set til den overbordfaldne.

Anm. 1. Den omkomne var Matros Hans Carl Sørensen af Aastrup.

Anm. 2. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes den Omstændighed, at et Sømærke var drevet fra sin Plads.

306. S/S **Svend Pii** af København, 1623 Reg. T. Br. Bygget 1923 af Staal. Paa Rejse fra Rotterdam til Aarhus med Koks.

Grundstødt d. ³/₇ 41 ved Hollands N.-Kyst.

Søforhør i Aarhus d. ⁹/₇ 41.

Kl. 14⁰⁵ passerede S. P., med langsom Fart i diset Vejr en Bøje om Stb., og Kl. 14¹⁰ tog Skibet Grunden og blev kort efter staaende. To Forpostbaade kom til Assistance, og efter at Nr. 5 Tank og Stb.s Maskintank var lænset, blev det forsøgt at bringe Skibet flot. Kl. 16⁰⁰ maatte Forsøgene opgives, da Vandet var faldet. Helder Fyr pejledes nu i retv. N.67° Ø., giss Afst. 5 Sm. D. ⁴/₇ Kl. O¹⁰, kort før Højvande, forsøgte det forgæves ved kraftige Manøvrer med Maskinen at bringe Skibet flot. Kl. 13⁰⁰ kom S. P. flot ved fremmed Hjælp.

Anm. S. P. havde tysk Ledsageofficer om Bord, der navigerede Skibet.

307. M/Jt. **Sylvia** af Aalborg, 30 Reg. T. Br. Bygget 1897 af Eg og Fyr.

Tørnet en Pæl d. ²¹/₁₁ 41 i Svendborgsund.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. ²⁵/₁₁ 41.

Under Manøvrering i Turø Bund tørnede S. en undersøisk Pæl, hvorved Roret og Styreledningen blev beskadiget.

308. M/Kv. **Søblomsten** af Aggersø, 20 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Aggersø til Aalborg i Ballast.

Mistet et Anker og drevet paa Grund d. ¹⁷/₄ 41 i Limfjorden,

Strandingsindberetning dat. ¹⁸/₄ 41. Søforklaring og Søforhør i Aalborg d. ¹⁹/₅ 41.

Kl. ca. 22⁰⁰ passerede S. under en SØ-lig Kuling Hals Havn. Loddet holdtes gaaende for at søge Ankerplads for Natten. Da Loddet viste 8 m Vand og Farten var løbet af Skibet, ankredes op for et Anker. Under Opsvajningen brækkede Kæden, og inden det andet Anker, som straks blev stukket i Bund, fik Hold, drev S. paa Grund og blev staaende ca. 600 m Vest for Hals Havn. D. ¹⁸/₄ kom Skibet flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

309. Ff. **Søblomsten** af Aalborg, 20 Reg. T. Br. Bygget ca. 1880. Paa Rejse fra Fiskeplads til Skagen.

Tørnet Kaj og sunket d. ²⁶/₆ 41 i Skagen.

Søforhør i Skagen d. ²⁸/₇ 41.

Kl. ca. 15⁰⁰, da S. var ved at lægge til Kaj, blev Motoren sat paa Fuld Kraft Bak. Skruen virkede ikke, og Fartøjet tørnede Kajen og sank. S. er senere blevet hevet.

Anm. Aarsagen til Havariet fremgaar af det ovenfor anførte.

310. Ministrygeren **Søløven**, 280 Reg. T. Br. Paa Ministrygningstjeneste.

Kollideret d. ²⁵/₁₁ 41 i Sundet.

Søforklaring og Søforhør i Helsingør d. ²⁷/₁₁ 41.

Se Nr. 173.

311. S/S **Tagila** af Emden, 4125 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Oslofjorden til Tyskland med Svovlkis.

Grundstødt d. ²/₂ 41 ved Sjællands N.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. ⁵/₄ 41.

Kl. 7⁰⁰ grundstødte T. i klart Vejr paa Hatterrev. D. ³/₄ Kl. 8⁰⁰ kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

312. S/S **Teddy** af København, 303 Reg. T. Br. Bygget 1905 af Staal. Paa Rejse fra Sakskøbing til Aalborg med Sukker.

Grundstødt d. ³⁰/₉ 41 i Storebælt.

Strandingsindberetning dat. ²/₁₀ 41. Søforklaring og Søforhør i Helsingør d. ¹⁰/₁₀ 41.

Kl. 4²⁵ passerede T. under en stiv SØ, -lig Kuling Lystønden paa 55 53'5 N. Brd. 10°48'7 Ø. Lgd. om Bb., hvorefter Kursen ændredes fra retv. N.7° Ø. til retv. N.63° Ø. Kl. 4³⁵ tog Skibet Grunden paa Hatter Rev og blev staaende. Kl. 16¹⁵ kom T. flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper. Ved Grundstødningen fremkom en mindre Læk, og under Arbejdet for at bringe Skibet flot blev Skruen samt Bb.s Halekæbe og Gelænderet agter beskadiget.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Strøsætning.

- 313.** Ff. **Terje Viken** af Thyborøn, 28 Reg. T. Br. Bygget 1937. Paa Fiskeri i Nordsøen. Krigsforlist i August 1941 i Nordsøen; 4 Omkomne. Søforhør i Thyborøn d. $27/9$ 41. Søforhør i Lemvig d. $1/10$ 41. Forlisansmeldelse dat. Thyborøn d. $2/2$ 42. D. $28/8$ Kl. ca. 15⁰⁰ saas T. V. paa en Fiskeplads ca. 45 Sm. V. $1/2$ S. af Thyborøn. D. $29/8$ Kl. ca. 2⁰⁰ saas en Ankerlanterne, som antoges at være fra T. V. D. $2/9$ fandtes paa Kysten omkring Thyborøn en Del Vraggods, der genkendtes som tilhørende Fartøjet, og som havde Mærker efter en Eksplosion. Da der iøvrigt intet er set eller hørt til T. V., maa det antages at være forlist med Mand og Mus.
Anm. 1. De Omkomne er: Fiskeskipper Martin Nees af Vrist, Bedstemand Johannes Nees af Thyborøn, Fisker Jens Christensen Rytter af Vrist og Skibsdreng Søren Bro Christensen af Harboøre.
Anm. 2. Ministeriet maa antage, at Forliset skyldes Krigsaarsager.
- 314.** S/S **Themis** af Hammerhavnen, 253 Reg. T. Br. Bygget 1916 af Staal. Kollideret d. $23/11$ 41 i Sundet. Søforhør i København d. $16/12$ 41. Kl. 8²⁵ ankom T. under en stiv SØ.-lig Kuling til Vagtskibet S. for Minefeltet ved Sundets S.-lige Indgang. Der styredes VSV. agten om Vagtskibet og en til dette fortøjet Kontrolbaad, »Leba 26«. Da T. kom paa Prajehold med Maskinen gaaende Halv Kraft Frem, blev L. 26 sejlet foran om T. og lagt i Læ med Agterenden mod T. vinkelret paa dette Skibs Kurs. T. drejedes Bb. over; men da der syntes Fare for en Kollision med L. 26, blev Maskinen stoppet og derefter kastet Fuld Kraft Bak; men umiddelbart efter tørnede L. 26 med Agterenden mod T.s Stb.s Bov, hvorved begge Skibe blev lettere beskadiget. Efter Kollisionen viste det sig, at L. 26 laa opankret.
Anm. Søforklaring fra L. 26 foreligger ikke.
- 315.** M/Gl. **Thyra** af Frederikshavn, 48 Reg. T. Br. Bygget 1889 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Aalborg til Stubbekøbing med Cement. Sprunget læk og sat paa Grund d. $9/10$ 41 ved Fyns Ø.-Kyst. Søforklaring i Kerteminde d. $10/10$ 41. Søforhør i Kalundborg d. $20/1$ 42. Kl. ca. 21⁰⁰, da T. under en stiv NV.-lig Kuling befandt sig omtrent tværs af Romsø Fyr, opdagedes det, at der stod Vand i Lukafet. Da Vandet trods stadig Pumpning vedblev at stige, blev T. sat paa Grund paa Romsø ca. 50 m fra Land, og kort efter sank Skibet. D. $10/10$ Kl. ca. 0³⁰ blev Besætningen reddet af en Baad fra Land. T. er senere blevet hævet.
Anm. Ministeriet maa antage, at T. har været haardt lastet og har arbejdet sig læk i Søen.
- 316.** M/S **Tourcoing** af Tønsberg, 5778 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Rotterdam til Horten med Kul. Grundstødt d. $8/10$ 41 paa Falske Bolsax. Strandingsindberetning dat. $14/10$ 41. Kl. 16⁴⁶ grundstødte T. i usigtbart Vejr paa Falske Bolsax. Skibet er senere kommet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper, efter at en Del af Ladningen var blevet lægtret.
Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være usigtbart Vejr.
- 317.** S/S **Trafik** af København, 332 Reg. T. Br. Bygget 1925 af Staal. Paa Rejse fra København til Arbejdsplads i Sundet i Ballast. Sunket efter Eksplosion d. $14/9$ 41 i Sundet; 6 Omkomne. Søforhør i København d. $17/9$, $30/9$ og $2/10$ 41. Kl. ca. 7³⁰, da T. befandt sig paa $55^{\circ}43'7$ N. Brd. $12^{\circ}37'2$ Ø. Lgd., indtraf en voldsom Eksplosion under Agterskibet, der blev sprængt i Stykker. Skibet begyndte straks at synke. Føreren og Kokken blev kort efter bjerget af Redningsbaaden fra et Skib, som befandt sig i Nærheden, og Maskinmesteren, der var haardt saaret, blev optaget af en af Søpolitiets Patrouillebaade og bragt ind til Tuborg Havn og derefter i en tilkaldt Ambulance til Hospitalet. Ved Ankomsten dertil var den paagældende afgaaet ved Døden.
Anm. 1. Ministeriet maa antage, at Eksplosionen skyldes Krigsaarsager.
Anm. 2. De omkomne er: Styrmand Axel Vilhelm Georg Alexandersen, Haarby, Maskinmester Robert Thuesen, Matroserne Ernst Kai Franklin Møller og Axel Aage Tillander Beyer samt Fyrbøderne Jens Erik Larsen og Vilhelm Andreas Mortensen alle af København.
Anm. 3. T.s Fører, mod hvem der i Medfør af Bestemmelserne i Sølovens § 293 var rejst Tiltale for ikke at have fulgt de ham meddelte fortrolige Sejlansvisninger og derved ved Pligtforsømmelse at have foraarsaget Skibets Forlis, er ved Sø- og Handelsrettens Dom af $29/5$ 42 idømt en Statskassen tilfaldende Bøde paa 500 Kr.
- 318.** S/S **Trautenfels** af Bremen, 6418 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal. Grundstødt d. $30/11$ 41 ved Anholt. Strandingsindberetning dat. $5/12$ 41. Kl. ca. 5⁰⁰ grundstødte T. paa Anholt Østerrev. D. $1/12$ Kl. 17⁰⁰ kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.
Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være en Kollision.
- 319.** S/S **Trio** af København, 493 Reg. T. Br. Bygget 1918 af Staal. Paa Rejse fra København til Bandholm i Ballast. Grundstødt d. $4/12$ 41 ved Sprogø. Strandingsindberetning dat. $4/12$ 41. Søforhør i København d. $10/12$ 41. Kl. 1⁴⁵ passerede T. tæt Ø. om Romsø Puller 2-Kost, hvorefter Kursen ændredes fra misv. S. $1/4$ V. til misv. SØ.t.S. $1/2$ S., Log 75. Kl. ca. 2³⁵ pejledes Sprogø i misv. S., giss. Afst. 4 Sm., Log 83, og Kursen ændredes til misv. SØ.t.S. Kl. 3⁰⁰ tog Skibet Grunden paa Sprogø Ø-Rev lidt inden for 2-Kosten og blev staaende. D. $5/12$ Kl. 15¹⁵ kom T. flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.
Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Strømsætning i Forbindelse med Fyrenes Mørklægning.

320. S/S **Trondhjem** af København, 1399 Reg. T. Br. Bygget 1923 af Staal. Paa Rejse fra Gotenhafen til Bandholm med Kul.

Havareret ved Eksplosion d. $\frac{26}{8}$ 41 i Smaalandsfarvandet.

Søforklaring i Maribo d. $\frac{27}{8}$ 41.

Kl. 7³⁰, da T., der havde Lods om Bord og sejlede efter en Skibet før Afsejlingen fra Gotenhafen udløst Sejlanvisning, i stille, klart Vejr havde passeret Kragenæs, indtraf en voldsom Eksplosion om Stb. ud for Broen. Ved Eksplosionen blev Skibet læk, Spillene paa Dækket blev beskadiget, ligesom der opstod forskellige Skader i Maskinen. Skibet kunde dog ved egen Hjælp fortsætte Rejsen.

Anm. Ministeriet maa antage, at Eksplosionen skyldes Krigsaarsager.

321. Lystkutter **Uddi** af Svendborg.

Kollideret d. $\frac{29}{7}$ 41 paa Kolding Fjord.

Politirapport dat. $\frac{29}{7}$ 41.

Se Nr. 203.

322. S/S **Uffe** af Middelfart, 1889 Reg. T. Br. Bygget 1906 af Staal. Paa Rejse fra Esbjerg til Bremen i Ballast.

a) Grundstødt d. $\frac{5}{3}$ 41 ved Tysklands NV.-Kyst.

Søforhør i København d. $\frac{27}{3}$ 41.

Kl. 7³⁰ lettede U., der havde tysk Ledsageofficer om Bord, i diset Vejr fra en Ankerplads i Nærheden af en Fløjtetønde, der blev antaget for Steingrund. Omrids af Land skimtedes svagt i S. Der styredes misv. N.83° Ø. i ca. 5 Minutter og derefter ca. misv. S.75° Ø. Kl. 7⁵⁰ tog Skibet Grunden og blev staaende. Kl. 13⁵⁷ kom U. flot ved egen Hjælp.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes usigtbart Vejr og Strømsætning i forbindelse med den Omstændighed, at Farvandsafmærkningen ikke var i Orden.

b) Havareret ved Flyverangreb d. $\frac{5}{3}$ 41 ved Tysklands NV.-Kyst.

Søforhør i København d. $\frac{27}{3}$ 41.

Kl. 16³⁰, da U. befandt sig ca. 5 Sm. NNØ. af Ausser Weser F. S., kredse 2 Luftfartøjer gentagne Gange over Skibet og beskød dette med Maskingeværer samt nedkastede 3 Bomber, af hvilke den sidste faldt tæt under Hækken. Besætningen forlod Skibet i Stb.s Redningsbaad, men gik, da Luftfartøjerne lidt senere forsvandt, atter om Bord. En Undersøgelse viste, at Roret var loftet ud af Løkkerne, at Skruen var beskadiget, samt at Skibet var læk i Agterlasten og Radiostationen var ubrugelig. Ankeret blev stukket ud med 45 Favne Kæde, hvorefter Besætningen fordeltes i Baadene og forlod Skibet. Ved Mørkets Frembrud gik Føreren paany om Bord, og Baadene blev roet mod Land efter Hjælp. D. $\frac{6}{3}$ Kl. 3⁰⁰ blev Besætningen optaget af et tysk Forpostskib og bragt til Wilhelmshaven. Kl. 17¹⁵ naaede en Bjærgningsdamper ud til U., hvorefter Skibet blev bugseret til Wangeroog.

Anm. Aarsagen til Havarierne fremgaar af det ovenfor anførte.

323. M/Gl. **Uranus** af Rønne, 85 Reg. T. Br. Bygget 1888 af Eg. Paa Rejse fra Stettin til København med Syre.

Grundstødt d. $\frac{3}{12}$ 41 ved Tysklands N.-Kyst.

Søforhør i København d. $\frac{12}{2}$ 42.

Kl. ca. 14⁰⁰, da U. befandt sig i Nærheden af Leitholm, blev Skibet beordret til at afvente Isbryderassistance. U. laa derefter i Nærheden af Sejlrenden indtil Kl. 16⁰⁰, da Isbryderen kom til Stede. Skibet blev derefter sejlet mod Isbryderen, idet der blev taget Lodskud; men ca. 5 Minutter senere tog U. Grunden paa en Pulle paa Kanten af Sejlrenden. D. $\frac{4}{12}$ Kl. ca. 10⁰⁰ kom Skibet flot ved Hjælp af 2 Bjærgningsdampere.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Isforholdene.

324. Ff. **Valib** af Esbjerg, 35 Reg. T. Br. Bygget 1936 af Eg, Bøg og Fyr.

Sænket ved Flyverangreb d. $\frac{15}{10}$ 41 i Esbjerg Havn.

Søforhør i Esbjerg d. $\frac{27}{11}$ 41.

Kl. 15¹⁷, da V. laa fortøjet i Esbjerg Fiskerihavn, saas en Flyvemaskine udløse 4 Bomber over Havnen. En Person, der var om Bord i Kutteren, sprang hurtigt i Land, og umiddelbart efter rantes V. af en Bombe og sank hurtigt. Fartøjet er senere blevet hævet.

325. M/Sk. **Vega** af København, 183 Reg. T. Br. Bygget 1910 af Staal. Paa Rejse fra København til Kolding i Ballast.

Grundstødt d. $\frac{13}{11}$ 41 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Søforhør i Aarhus d. $\frac{22}{11}$ 41.

Kl. 0³⁰ passerede V. under en ØSØ.-lig Storm Sletterhage inden for Lystanden. Der styredes mod Begtrup Vig for at opankre Skibet i Læ af Land. Da Skjødts Hoved var passeret og Skibet ikke vilde løbe i Vinden, blev Bb.s Anker med 60 Favne Kæde stukket ud; men Ankeret holdt ikke, og Kl. 3⁰⁰ tog V. Grunden ud for Skjæring og blev staaende. D. $\frac{21}{11}$ Kl. 10³⁰ kom Skibet flot ved fremmed Hjælp.

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

326. S/S **Venus** af København, 2456 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal. Paa Rejse fra Emden til Herrenwyk med Kul.

Forlist efter Eksplosion d. $\frac{7}{8}$ 41 i Nordsøen.

Søforhør i København d. $\frac{14}{8}$ 41. Forlisanmeldelse dat. København d. $\frac{23}{8}$ 41.

Kl. 22²⁵, da V., der havde tysk Ledsageofficer om Bord, befandt sig ca. 14 Sm. ØNØ. for Hubert Gat, indtraf en voldsom Eksplosion udfor Bb.s Side midtskibs. Ved Eksplosionen blev Bb.s Jolle og Jolledavider

kastet i Vejret, Kompassernes Nathuse revet op af Dækket, Solsejlsribber og Broklæde revet løs, flere Dampprør i Maskinen slaaet læk og alle elektriske Pærer ødelagt. Da Skibet, der var blevet læk, begyndte at synke med Agterskibet, blev Maskinen stoppet ved Hjælp af Hurtiglukkeren; begge Redningsbaade blev sat paa Vandet, hvorefter Besætningen gik i Baadene. Besætningen blev kort efter optaget af tyske Marinefartøjer og senere landsat i Cuxhaven. Kl. 23²⁵ krængede V. over og sank.

Anm. Ministeriet maa antage, at Forliset skyldes Krigsaarsager.

327. M/S **Veritas III** af København, 33 Reg. T. Br. Bygget 1904 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra København til Hamborg i Ballast.

Kollideret d. $\frac{26}{8}$ 41 paa Elben.

Søforhør i København d. $\frac{3}{9}$ og i Hamborg d. $\frac{15}{11}$ 41.

Kl. 1⁰⁰ afgik V. III, der havde Lods om Bord, fra Brunsbüttel. Kl. 3⁵⁰ tørnede V. III mod et Fiskefartøj — »Margarethe« af Hamburg — der laa til Ankers uden tændte Lanterner. Ved Kollisionen fik M. 5 Planker i Bb.s Bov, samt Skandækket og flere Støtter knust.

Af den af M.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at da dette Fartøj, der førte en nedblændet Ankerlanterne, Kl. 3⁴⁵ i Regndis laa fortøjet ved Bøje ca. 70 m fra den sydlige Flodbred i Nærheden af Brunshausen, saas i kort Afstand Toplanternen og begge Sidelanterner fra V. III. Det forsøgtes ved Raab at henlede V. III.s Opmærksomhed paa M.; men umiddelbart efter tørnede V. III imod M.s Bb.s Bov som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes usigtbart Vejr i Forbindelse med den Omstændighed, at M.s Ankerlanterne var nedblændet.

328. Ff. **Vesterhavet** af Harboøre, 19 Reg. T. Br. Paa Fiskeri i Nordsøen.

En Mand forsvundet d. $\frac{10}{1}$ 41 i Nordsøen.

Søforhør i Lemvig d. $\frac{25}{1}$ 41.

Kl. 9³⁰, da V. under en frisk NV.-lig Kuling med svær Dønning var 15—20 Sm. NV.t.V. af Thyborøn, savnedes Fisker Agner Svendsen af Ringkøbing, der sidst var set Kl. ca. 8²⁰ i Lukafet. Da den paagældende ikke kunde findes om Bord, maa han antages at være faldet over Bord og druknet.

329. S/S **Viborg** af København, 2028 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Staal.

a) Paa Rejse fra Rotterdam til Esbjerg med Kul.

Grundstødt d. $\frac{7}{2}$ og $\frac{8}{2}$ 41 ved Jyllands V.-Kyst.

Søforklaring i Esbjerg d. $\frac{12}{2}$ 41.

D. $\frac{6}{2}$ Kl. 15⁰⁰ passerede V., der havde 3 tyske Ledsageofficerer om Bord, Elbe I F. S. Vejret var diset, og der var meget Is i Farvandet, hvorfor der ofte maatte ændres Kurs. Kl. 23⁰⁵ blev Skibet opankret for Natten. D. $\frac{7}{2}$ Kl. 7²⁰ lettedes, og der styredes N.-efter. Kl. 10⁰⁰, Kl. 12⁰⁰ og Kl. 14³⁰ loddedes 8 Favne Vand. Da der Kl. 15⁰⁰ loddedes 7 Favne Vand antoges det, at Rote Kliff var passeret, og Kursen ændredes til NØ. Kl. 15³⁰ loddedes 5 Favne Vand, og Kursen ændredes til N. Kl. 15⁴⁵ loddedes 4 Favne Vand, og umiddelbart efter tog V. Grunden og blev staaende. D. $\frac{8}{2}$ Kl. 9⁰⁰ opnaaedes en Pejling af Blaavand Fyr i misv. NØ., og det antoges derefter, at Skibet var grundstødt paa Grunden Cancer. Kl. 11⁰⁵ kom Skibet flot ved egen Hjælp. Kl. 13³⁰ passeredes Skallingen. Ca. Kl. 13⁴⁵, da V. befandt sig ved Vintersømærket paa Fanø Sandende Lys- og Fløjtetøndes Plads, blev Skibet af Isen ført paa Grund i Farvandets S.-lige Side. Kl. 21⁵⁰ kom V. flot ved egen Hjælp.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningerne skyldes Strømsætning i Forbindelse med Isforholdene.

b) Paa Rejse fra Rotterdam til Antwerpen i Ballast.

Havareret ved Flyverangreb d. $\frac{3}{8}$ 41 i Nordsøen.

Søforklaring og Søforhør i Aalborg d. $\frac{25}{8}$ 41.

Kl. ca. 10⁰⁰ passerede V. Hook van Holland. Kl. 12³⁰ blev Skibet angrebet af 3 engelske Flyvemaskiner, som nedkastede en Del Bomber. 2 Brandbomber ramte Skibet, hvorved der opstod Brand i Bunkerne; Branden blev hurtig slukket af Skibets Besætning. Da V. ved Eksplosionen fra en af Bomberne havde faaet et Hul i Skibssiden midtskibs om Bb. over Vandlinien, sejledes tilbage til Rotterdam for Reparation.

Anm. Aarsagen til Havariet fremgaar af det ovenfor anførte.

c) Paa Rejse fra Korsør til Nordenham i Ballast.

Kollideret d. $\frac{17}{11}$ 41 i Nordsøen.

Søforhør i København d. $\frac{1}{12}$ 41.

Kl. 6²⁵, da V., der havde Lods om Bord, under en SSV.-lig Kuling i klart Vejr befandt sig ca. 1,5 Sm. Ø. for »Elbe 2« F.S., hvis Ankerlanterne og Fyrlanterne var i Sigte, kom pludselig Skroget af et Skib uden Lanterner i Sigte om Stb. Maskinen blev straks stoppet; men umiddelbart efter tørnede V. med Stævnen mod det andet Skib, der viste sig at være et tysk Vagtskib. Ved Kollisionen blev Boven en Del beskadiget.

Anm. Søforklaring fra Vagtskibet foreligger ikke.

330. Ff. **Viking** af Tejn, 9 Reg. T. Br. Bygget 1933 af Eg. Paa Rejse fra Fiskeri til Neksø.

Havareret d. $\frac{7}{3}$ 41, grundstødt d. $\frac{8}{3}$ 41 ved Bornholms Ø.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Neksø d. $\frac{11}{3}$ 41. Strandingsindberetning dat. Rønne d. $\frac{21}{3}$ 41.

D. $\frac{7}{3}$ Kl. ca. 21⁴⁹ kom Neksø røde Havnefyrr i Sigte, og Kursen ændredes straks efter Fyret. I Nærheden af Fyret mødte V. en Del Is, og da Fartøjet pludselig tog en Overhaling, knækkede Rorpinden. Kort efter mistedes Skruen, og V. førtes nu af Strømmen ind mod Bølgebryderen, hvor Besætningen — 2 Mand — sprang i Land. Fartøjet, der flere Gange blev kastet haardt mod Molehovedet, blev af Strømmen ført langs Landgrunden. D. $\frac{8}{3}$ Kl. 1³⁰ tog V. Grunden og blev staaende. D. $\frac{14}{3}$ kom V. flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Aarsagen til Strandingen fremgaar af det ovenfor anførte.

- 331.** S/S **Viking** af København, 386 Reg. T. Br. Bygget 1904 af Staal.
Forlist efter Eksplosion d. $\frac{7}{4}$ 41 i Piræus.
Indberetning fra Gesandtskabet i Athen dat. $\frac{9}{4}$ og $\frac{18}{4}$ 41. Søforhør i København d. $\frac{9}{7}$ 41 og $\frac{13}{2}$ 42.
Forlisanmeldelse dat. København d. $\frac{13}{2}$ 42.
Kl. ca. 9⁰⁰, da V., som var rekvisitioneret af de græske Marinemyndigheder, befandt sig ud for Pakhus 5 i Piræus Havn, indtraf en voldsom Eksplosion, hvorefter Skibet hurtigt sank. Hele Besætningen, der var græsk, omkom.
Anm. Ministeriet maa antage, at Forliset skyldes Krigsaarsager.
- 332.** M/Jt. **Viking** af Rønne, 44 Reg. T. Br. Bygget 1909 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Fakse Ladeplads til Gudhjem med Kalk.
Havareret d. $\frac{28}{10}$ 41 i Østersøen.
Søforhør i Svaneke d. $\frac{7}{4}$ 42.
Kl. 3⁰⁰, da V. under frisk SSV.-lig Kuling befandt sig ca. 10 Sm. V. for Hammeren, tog Skibet en svær Søj over, hvorved Klyveren revnede, en Del af Skanseklædningen blev slaaet ind og Skibet slaaet læk.
Anm. Ministeriet maa antage, at Havarierne skyldes Vejrforholdene.
- 333.** Ff. **Viktoria** af Lohals, 10 Reg. T. Br. Bygget 1920. Paa Rejse fra Fiskeplads i Østersøen til Rødvig.
Grundstødt d. $\frac{26}{9}$ 41 ved Sjællands Ø.-Kyst.
Søforklaring og Søforhør i Store-Heddinge d. $\frac{8}{10}$ 41.
Kl. ca. 1⁰⁰ afsejlede V. i usigtbart Vejr fra en Fiskeplads ca. 3 Sm. ØSØ. af Rødvig Havn mod Rødvig.
Kl. ca. 1²⁰ blev der gjort klar til at lodde; men umiddelbart efter tog Fartøjet Grunden lidt Ø. for Korsnæb og blev staaende. Kl. ca. 6⁰⁰ kom V. flot ved fremmed Hjælp.
Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes usigtbart Vejr i Forbindelse med Strøm-sætning.
- 334.** S/S **Viola** af København, 1595 Reg. T. Br.
Krigsforlist d. $\frac{9}{12}$ 41 i Middelhavet.
Søforhør i København d. $\frac{16}{1}$ 42. Forlisanmeldelse dat. København d. $\frac{21}{1}$ 42.
Ifølge derom gennem Udenrigsministeriet fra det kgl. Gesandtskab i Vichy modtaget Underretning er V., der sejlede under fransk Flag under Navnet »St. Denis«, krigsforlist d. $\frac{9}{12}$ 41 ved Balearerne. Der var, saavidt vides, ikke dansk Besætning om Bord.
- 335.** S/S **Virginia** af København, 5343 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal. Paa Rejse fra Luleå til Holtenau med Jernalm.
Grundstødt d. $\frac{30}{9}$ 41 ved Sveriges Ø.-Kyst; søgt Nødhavn.
Søforklaring i Stockholm d. $\frac{11}{10}$ 41. Søforklaring og Søforhør i Helsingør d. $\frac{22}{1}$ 42.
Kl. 20¹⁰, da V., der havde Lods om Bord, befandt sig i Stockholms Skærgaard styrende mod Klöf-holm, blev Roret beordret Stb. og kort efter — da Skibet ikke drejede — haardt Stb. Da V. stadig ikke drejede, blev Maskinen, der gik Fuld Kraft Frem, kastet Fuld Kraft Bak. og Stb.s Anker blev stukket i Bund; men umiddelbart efter tog Skibet Grunden paa Klöfholmen og blev staaende. D. $\frac{2}{10}$ Kl. 8¹⁵ kom V. flot ved Hjælp af 2 Bjærgningsdampere. V., der ved Grundstødningen havde faaet svære Bundskader, søgte ind til Stockholm for Reparation.
Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes, at Styremaskinen har svigtet.
- 336.** M/Gl. **Vitus Bering** af Horsens, 144 Reg. T. Br. Bygget af Jern. Paa Rejse fra Aalborg til Vejle med Jern.
Kollideret d. $\frac{27}{11}$ 41 i Grenaa Havn.
Søforklaring og Søforhør i Vejle d. $\frac{2}{12}$ 41. Søforhør i Marstal d. $\frac{13}{3}$ 42.
Se Nr. 71.
- 337.** M/S **Vledderveen 2** af Amsterdam, 200 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Sverrig til Delfzijl med Træ.
Grundstødt d. $\frac{9}{12}$ 41 paa Hesselø SØ.-Rev.
Strandingsindberetning dat. $\frac{9}{12}$ 41.
Kl. 6³⁰ grundstødte V. i klart Vejr paa Hesselø SØ. Rev. Skibet kom flot samme Dag ved fremmed Hjælp, efter at en Del af Dækslasten var blevet kastet over Bord.
Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være, at Hesselø Fyr ikke var tændt.
- 338.** S/S **Volmer** af København. 115 Reg. T. Br. Bygget 1916 af Staal.
Paasejlet d. $\frac{12}{12}$ 41 i Kielerkanalen.
Søforklaring og Søforhør i Nyborg d. $\frac{12}{1}$ 42.
Kl. ca. 19¹⁵, da V. laa fortøjet i Holtenau, saas et Skib, der senere viste sig at være S S »Bradfors« af Udholmen, i et Par Hundrede m.s Afstand. Fra V. blev der straks vist et hvidt Lys. men kort efter tør-nede B. mod V.s Stb.s Side udfor Broen.
Anm. Søforklaring fra B. foreligger ikke.
- 339.** S/S **Væderen** af København. 678 Reg. T. Br. Bygget 1916 af Staal. Paa Isbrydning.
Kollideret d. $\frac{22}{1}$ 41 i Sundet.
Søforhør i København d. $\frac{2}{5}$ og $\frac{5}{5}$ 41.
Se Nr. 153.

340. S/S **Væring** af Aabenraa, 1154 Reg. T. Br. Bygget 1893 af Staal.

a) Paa Rejse fra Svendborg til Hamburg i Ballast.

Kollideret d. $\frac{8}{4}$ 41 i Østersøen.

Søforklaring og Søforhør i Struer d. $\frac{22}{4}$ 41.

Kl. 16⁵⁰ befandt V. sig i Nærheden af Lodsskibet uden for Spærringen ved Indsejlingen til Kielerkanalen styrende retv. S. 30° Ø. Der var flere vestgaaende Skibe i Farvandet, og et af disse — S/S »Axel« af Lübeck — styrede en Kurs, der skar V.s Kurs. V.s Kurs og Fart blev bibeholdt, indtil Skibene var saa tæt paa hinanden, at en Kollision syntes uundgaaelig, hvorefter Roret blev lagt haardt Stb., hvilket blev tilkendegivet ved 1 kort Tone med Dampfløjten. Fra A. hørtes 2 korte Toner, og samtidig saas dette Skib dreje Bb. over; men umiddelbart efter tørnede A. med Stb.s Bov mod V.s Bb.s Side.

Anm. Søforklaring fra A. foreligger ikke.

b) Paa Rejse fra Nørresundby til Struer med Kalisalt.

Grundstødt d. $\frac{17}{4}$ 41 i Limfjorden.

Strandingsindberetning dat. $\frac{18}{4}$ 41. Søforklaring i Struer d. $\frac{22}{4}$ 41.

Kl. 5³⁰ lettede V., der havde Lods om Bord, i diset Vejr fra en Ankerplads ved Skuld Hage. Der sejledes langsomt. Kl. 6⁵² tog Skibet Grunden i Haverslev Bredning og blev staaende. D. $\frac{21}{4}$ kom Skibet flot ved egen Hjælp, efter at en Del af Ladningen var lægtret.

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

c) Paa Rejse fra Helsingfors til Aabenraa med Træ.

Grundstødt og sunket d. $\frac{17}{12}$ 41 ved Ålandsøerne.

Søforhør i Aabenraa d. $\frac{15}{i}$ 42.

Kl. ca. 15⁴⁵, da V., der havde 2 Tvangsloдser om Bord, i diset Vejr befandt sig i Nærheden af Svartklub Baake, der var i Sigte, ændredes Kursen efter Lodsens Ordre til VSV. Ca. 8 Minutter senere kom Sverige Grund Prik i Sigte om Bb. i SSV. Kl. ca. 16⁰⁰ tog Skibet Grunden med Forenden og blev staaende. Skibet er senere gledet af Grunden og sunket.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Krigsforholdene.

341. Ff. **W. Klitgaard** af Frederikshavn, 37 Reg. T. Br. Bygget 1891 af Eg. Paa Rejse fra Vesterø. Læsø til Frederikshavn med Fisk.

Grundstødt d. $\frac{4}{3}$ 41 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Søforklaring i Frederikshavn d. $\frac{15}{3}$ 41.

Kl. 7³⁵ afsejlede W. K. i tæt Taage fra Vesterø. Der styredes misv. NV.t.N. i 15 Minutter, hvorefter Kursen ændredes til misv. NV.t.V. Motoren gik med mindsket Fart. Paa Grund af Is og Strøm maatte Kursen flere Gange ændres lidt V.-over. Kl. ca. 9³⁰ tog Skibet Grunden paa Trestens-Rev og blev staaende. Kl. 15⁴⁰ kom W. K. flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Isvanskeligheder, Taage og Strømsætning i Forbindelse med den Omstændighed, at Loddet ikke holdtes gaaende.

342. Dæksbaad **Weritas** af Sønderborg. Paa Rejse fra Fiskeri i Lillebælt.

Drevet paa Land og forlist d. $\frac{15}{8}$ 41 paa Als N.-Kyst.

Søforklaring i Sønderborg d. $\frac{24}{8}$ 41.

Kl. ca. 19⁰⁰ afsejlede W. i sigtbart Vejr under en VSV.-lig Brise fra en Fiskeplads i Lillebælt for at gaa til Sønderborg gennem Allsund. Kl. ca. 20⁰⁰ sprang Vinden rundt i N. og friskede til Storm. Baaden arbejdede haardt i Søen og tog af og til en Sø over. Kl. ca. 20¹⁵ stoppede Motoren pludselig, og det blev forgæves forsøgt at starte den igen. Kort efter blæste Sejlet itu, og da Baaden hurtig drev mod Land, blev et Anker stukket ud; Ankeret kunde ikke holde, og Kl. 22³⁰ tog W. Grunden paa Als N.-Kyst ved Tontoft Nakke og blev efterhaanden sat helt ind paa Stranden, hvorefter Besætningen — 2 Mand — gik fra Borde. Fartøjet blev Vrag.

Anm. Aarsagen til Forliset fremgaa af det ovenfor anførte.

343. M/S **Westa** af Kallehave, 35 Reg. T. Br. Paa Rejse fra dansk Havn til Eckernførde.

Kollideret d. $\frac{19}{6}$ 41 i Eckernførde.

Søforklaring og Søforhør i Rudkøbing d. $\frac{2}{8}$ 41.

Kl. ca. 9⁰⁰, da W., der med langsom Fart var for Indgaaende i Eckernførde Havn, var ud for M/S »Anna« af Basbek, der laa langs Kajen, bemærkedes det, at Afstanden mellem Skibene blev mindre. Det viste sig, at A. havde kastet los og var ved at svaje rundt. A. blev af den SV.-lige Kuling hurtig drevet ud fra Kajen og tørnede med sin Klyverbom mod W.s Stovant, hvorved W.s Fokkestag knækkede. Herved gik W.s Mast agter over, og Storbommen, der laa i en Gaffel oven paa Styrehuset, stødte mod Mesanmasten og trykkede denne og Styrehuset agterover. Endvidere knækkede Motorens Udstødsrør.

Anm. Søforhør fra A. foreligger ikke.

344. 3^m M/Sk. **Westa** af København, 369 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Fyr. Paa Rejse fra Råfsø til Odense med Træ.

a) Kollideret d. $\frac{12}{7}$ 41 i Østersøen; søgt Nødhavn.

Søforklaring og Søforhør i Odense d. $\frac{6}{8}$ 41.

Kl. ca. 4³⁰, da W., der havde Lods om Bord, skulde passere foran om S/S »Axel « af Lübeck, der laa opankret udfør Dalarø Lodsstation. blev W. af Strømmen sat ned mod A. A. syntes samtidigt at gaa frem, og umiddelbart efter tørnede W. med Stb. Side mod A.s Stævn. Ved Kollisionen fik W. Skibssiden udfør Mesanriggen beskadiget og blev læk. W. Søgte ind til Nynäshamn for Reparation.

Anm. Søforklaring fra A. foreligger ikke.

b) Grundstødt d. $\frac{26}{7}$ 41 i Grønsund.

Søforklaring og Søforhør i Odense d. $\frac{6}{8}$ 41.

D. $26/7$ KL ca. 13⁰⁰, da W. under en Ø.-lig Brise for Sejl alene var ved at lette fra Stubbekøbing Red, mistede Skibet Styret og drev ind paa Landgrunden og blev staaende. D. $27/7$ kom W. flot ved fremmed Hjælp tilsyneladende uden at have taget Skade.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

c) Brand om Bord d. $28/7$ 41 i Grønsund.

Søforklaring og Søforhør i Odense d. $6/8$ 41.

Kl. 4⁰⁰, medens W. laa opankret paa Stubbekøbing Red, opdagedes Ild i Dækslasten og Storsejlet. Ilden, der hidrørte fra Dæksmotorens Udstød, blev hurtigt slukket.

345. Ff. **West Bound** af Esbjerg, 39 Reg. T. Br. Bygget 1929 af Eg, Bøg og Fyr. Paa Rejse fra Fiskeplads i Nordsøen til Esbjerg.

Kollideret d. $1/8$ 41 i Nordsøen.

Søforhør i Esbjerg d. $30/8$ 41.

Se Nr. 152.

346. M/S **Wietze** af Wegesack, 119 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Bremen til Nibe med Kaligødning.

Grundstødt d. $28/10$ 41 i Limfjorden.

Strandingsindberetning dat. $1/11$ 41.

Kl. 13⁰⁰ grundstødte W. under en NØ.-lig Kuling med Sne ca. 1 Sm. fra Nibe Havn.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Tilsanding af Farvandet.

347. M/Gl. **Wind** af Rødvig, 56 Reg. T. Br. Bygget 1902 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Strøby Strand til Baskarp Brygge med Kugleflint.

a) Rørt Grunden d. $4/8$ og $5/8$ 41 i Bergskanalen; tørt en Bro.

Søforhør i København d. $6/12$ 41.

Under Sejlads i Bergskanalen, hvor Vandstanden var mindre end angivet i Søkortet, rørte W. flere Gange Grunden uden at blive staaende. Ved Passage af en Bro mistede Skibet Styret og tørnede med Bb.s Side mod Broen. Saavel ved Grundstødningerne som ved Kollisionen led W. en Del Skade og blev læk.

Anm. Aarsagen til Grundstødningerne og Kollisionen fremgaar af det ovenfor anførte.

b) Havareret d. $5/8$ 41 i Göteborg.

Søforhør i København d. $6/12$ 41.

Da W. laa fortøjet langs Kaj Nr. 9, passerede et Skib med 5—6 Knobs Fart i ca. 5 m.s Afstand forbi Skibet, hvorved Trosserne blev sprængt, Agterskibet blev presset ind mod Kajen, og Jollen samt en David blev beskadiget.

Anm. Ministeriet maa antage, at Havarierne skyldes Sugning fra det passerende Skib.

348. S/S **Xenia** af København. 141 Reg. T. Br. Bygget 1903 af Staal. Paa Rejse fra Råfsø til Kalundborg med Træ.

a) Havareret d. $14/8$ 41 i Østersøen; søgt Nødhavn.

Søforklaring i Kalundborg d. $20/8$ 41.

Kl. 1¹⁰ passeredes Nedjan Lysbøje under en haard Kuling med svær Sø. Kl. 7²⁵ drejedes til, men kort efter faldt Skibet tværs i Søen med Bb.s Slagside, og Agterskibet fyldtes med Vand. Da Vandet truede med at slukke Fyret, besluttedes det at kaste noget af Dækslasten over Bord. Under Arbejdet hermed brød en svær Sø over, hvorved Skibet led en Del ovenbords Skade. X. søgte ind til Ystad.

Anm. Ministeriet maa antage, at Havariet skyldes Vejrforholdene.

b) Paa Rejse fra Horsens til Næstved med Brunkul.

Grundstødt d. $29/10$ 41 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $29/10$ 41. Søforklaring i Horsens d. $6/11$ 41.

Kl. 10⁰⁵ grundstødte X. i diset Vejr ved 2-Kosten ved Hundshage. Kl. 18⁰⁰ kom Skibet flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Forveksling af Farvandsafmærkningen.

349. S/S **Ydun** af Horsens, 644 Reg. T. Br. Bygget 1910 af Staal. Paa Rejse fra København til Aarhus.

Kollideret d. $4/9$ 41 i Kattegat.

Søforhør i København d. $8/9$ 41.

Se Nr. 129.

350. M/Gl. **Ydun** af Marstal, 49 Reg. T. Br. Bygget 1893 af Eg. Paa Rejse fra Horsens til København med Brunkul.

Kollideret d. $3/11$ 41 i Kattegat.

Søforklaring i Horsens d. $5/11$ 41.

Se Nr. 129.

351. Ff. **Zela** af Esbjerg, 42 Reg. T. Br. Bygget 1905 af Eg. Paa Fiskeri.

Havareret ved Flyverangreb d. $6/7$ 41 i Nordsøen.

Indberetning fra Overfiskeribetjenten i Esbjerg dat. $8/7$ 41.

Kl. 8³⁰ da Z. befandt sig 38 Sm. VNV. af Vyl, blev Fartøjet angrebet af en Flyvemaskine, der fra stor Højde nedkastede en Bombe. Bomben ramte Mastetoppen, som splintredes, og faldt i Vandet faa Meter fra Kutteren.

352. M/Sk. **Zephyr** af København, 78 Reg. T. Br. Bygget 1915 af Eg. Paa Rejse fra Rønne til Aalborg med Sten.

Kollideret d. $16/11$ 41 paa Limfjorden.

Søforklaring og Søforhør i Aalborg d. $20/11$ 41.

Kl. 15^{00} , da Z. under en frisk SSØ:-lig Kuling passerede Hals, saas en tysk Kontrolbaad komme ud fra Havnen styrende mod Z. Skruen blev slaaet fra og Bomsejlene halet ind. Da Kontrolbaaden kun langsomt halede ind paa Z., lod man Skibet gaa over Stag og Forsejlene staa Bak. Kontrolbaaden, der imidlertid var kommet op i Nærheden af Z., drejede pludselig Bb. over for at gaa foran om Z., der kun gik langsomt fremover. Z.s Maskine blev straks kastet Bak, men umiddelbart efter tørnede Kontrolbaaden med Broen mod Z.s Spryd, der brækkede.

Anm. Søforklaring fra Kontrolbaaden foreligger ikke.

353. Ff. **Æolus** af Esbjerg, 19 Reg. T. Br. Bygget 1907. Paa Fiskeri i Nordsøen.

Borteblevet i Januar 1941 i Nordsøen; 3 Omkomne.

Søforhør i Esbjerg d. $25/3$ 41.

D. $18/1$ afsejlede Æ. fra Esbjerg paa Fiskeri i Nordsøen. D. $19/1$ Kl. ca. 22^{30} blev Fartøjet set ca. 75 Sm. V. $1/2$ N. af Graadyb Barre. Da der siden intet er set eller hørt til Æ., maa Fartøjet antages at være forlist med Mand og Mus.

Anm. 1. Besætningen bestod af: Fiskeskipper Laurits Christian Christensen, Bedstemand Jens Sigred Tøjbjerg og Fisker Reinholdt Laugesen alle af Esbjerg.

Anm. 2. Efter det oplyste er det sandsynligt, at Fartøjet er krigsforlist.

354. S/S **Ørneborg** af København, 1775 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Staal.

a) Paa Rejse fra Rotterdam til Esbjerg med Koks.

Tørnet Grunden d. $6/3$ 41 ved Slesvigs V.-Kyst.

Søforklaring i Esbjerg d. $12/3$ 41.

Kl. 18^{35} , da Ø. befandt sig udfor Smal Dyb, tørnede Skibet Grunden uden at blive staaende.

b) Paa Rejse fra Kyndby til Rotterdam i Ballast.

Grundstødt d. $11/12$ 41 ved Hollands N.-Kyst.

Søforhør i Vejle d. $27/12$ 41.

Kl. ca. 5^{00} , da Ø. under en SV.-lig Storm skulde have Lods om Bord ved Hook van Holland, blev Farten mindsket, hvorved Skibet drev ud af Sejlrenden. Det forsøgtes at dreje Ø. ind i Sejlrenden, men Skibet havde taget Grunden og blev staaende. Ø. kom senere flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

355. Ukendt tysk Dampskib.

Grundstødt d. $17/1$ 41 ved Sprogø.

Strandingsindberetning dat. $21/1$ 41.

Kl. ca. 0^{00} grundstødte en mindre tysk Damper paa Sprogø Østerrev ca. $1/2$ Sm. 80° af Fyret. D. $18/1$ kom Skibet flot ved Hjælp af 2 Bjærgningsdampere.

356. Ukendt Petroleumslægter.

Grundstødt d. $4/4$ 41 ved Vejrøs V.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $4/4$ 41.

Kl. 11^{00} grundstødte en Petroleumslægter i taaget Vejr paa 1,8 m Pullen paa Vejrøs Vest Flak. Kl. ca. 15^{00} kom Lægteren flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Taage.

357. Robaad uden Navn. Paa Rejse fra Ballebro til Hardeshøj med Passagerer.

Kæntret og sunket d. $15/7$ 41 i Als Fjord; 3 Omkomne.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. $17/7$ 41.

Kl. ca. 15^{00} afsejlede Baaden med ialt 13 Personer om Bord fra Ballebro. Da Baaden befandt sig ca. 900 m fra Hardeshøj, fyldtes den med Vand og sank. 1 af de ombordværende svømmede i Land, 9 Personer blev optaget af Joller fra Hardeshøj, medens 3 omkom.

Anm. 1. Ministeriet maa antage, at Aarsagen til Ulykken var, at Baaden var overlastet.

Anm. 2. De omkomne er: Lærer Agner William Olsen af Fangel, Skoleelev Martha Larsen af Bellinge samt Tjenestekarl Andreas Petersen af Blans.

Anm. 3. Robaadens Ejer har under $20/4$ 42 inden Als Nørre og Sønder Herreders Ret vedtaget en Bøde af 50 Kr. for Overtrædelse af Bek. angaaende Forskrifter om Skibes Bygning og Udstyr m. v. af 12. Juli 1933, jfr. § 43 i Lov om Tilsyn med Skibe af 29. Marts 1920 med senere Ændringer.

Tabel A.

Art og Antal af de for Aaret 1941 opførte Søulykker eller Søskader.

Søulykkens Art	Danske		Norske		Svenske		Finske		Tyske		Hollandske		Engelske		Andre		Ialt	
	Sejl	Damp	Sejl	Damp	Sejl	Damp	Sejl	Damp	Sejl	Damp	Sejl	Damp	Sejl	Damp	Sejl	Damp	Sejl	Damp
Stranding med Forlis.	12	6	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	13	6
Grundstødning.	50	44	—	2	3	1	2	2	3	15	—	1	—	—	—	—	67	65
Kæntring.	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Sprunget læk i Søen.	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—
Forladt synkefærdig.	7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7	—
Forskellig Søskade.	26	7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	26	7
Kollision.	45	54	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	45	55
Brand.	8	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8	4
Bortblevet.	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—
Overbordfald m. m.	9	—	—	—	—	1	—	1	—	2	—	—	—	—	—	—	9	17
Krigsforlis.	8	30	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8	31
Krigshavari.	18	14	—	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	18	16
I alt.	198	172	—	5	4	2	2	4	3	17	—	1	—	—	—	—	207	201

408

Tabel B.

Art og Antal af de i Aaret 1941 indtrufne Forlis af danske Skibe.

Forlisets Art	Sejlskibe		Dampskibe		Tilsammen	
	Antal Skibe	Brutto Register Tonnage	Antal Skibe	Brutto Register Tonnage	Antal Skibe	Brutto Register Tonnage
Stranding, Grundstødning m. m.	12	345	6	7368	18	7713
Kæntring.	—	—	—	—	—	—
Forladt synkefærdig.	5	308	—	—	5	308
Kollision.	4	140	1	3198	5	3338
Krigsskade.	9	265	30	69371	39	69636
Brand.	—	—	1	8	1	8
Bortblevet.	—	—	—	—	—	—
I alt.	30	1058	38	79945	68	81003

Tabel C.

Tab af Menneskeliv ved de for danske Skibe for Aaret 1941 opførte Søulykker og Søskader.

Ulykkestilfældets Art	Antal omkomne		
	Sejlskibe	Dampskibe	Ialt
Stranding, Forlis eller anden Søskade.	12	22	34
Overbordfald.	5	3	8
Krigsaarsager.	7	98	105
Andre Ulykkestilfælde.	—	3	3
I alt.	24	126	150

Tabel D.

Danske og fremmede Skibes Strandinger m. m. i Aaret 1941 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		Danske	Fremmede	Ialt
	uden Forlis		med Forlis			uden Forlis		med Forlis						
	Sejl	Dp.	Sejl	Dp.		Sejl	Dp.	Sejl	Dp.					
Jyllands Vestkyst (til Hanstholm).	3	6	1	—	10	—	—	—	—	—	10	—	—	—
Jyllands Nordvestkyst (Skagen indbefattet).	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Jyllands Østkyst.	15	3	3	—	21	2	3	—	—	5	26	—	—	—
Limfjorden.	3	4	—	—	7	—	1	—	—	1	8	—	—	—
Læsø.	3	—	—	—	3	—	—	—	—	—	3	—	—	—
Anholt.	—	—	—	—	—	—	1	1	—	2	2	—	—	—
Fyns Nordkyst (med Samsø).	3	3	—	—	6	2	1	—	—	3	9	—	—	—
Fyns Vest- og Sydkyst (med Ærø).	4	—	—	—	4	—	—	—	—	—	4	—	—	—
Fvns Østkyst (med Langeland)	5	1	—	—	6	1	—	—	—	1	7	—	—	—
Sjællands Nordkyst (med Hesselø).	5	3	2	—	10	1	6	—	—	7	17	2	—	—
Sjællands Vestkyst (m. Sprøge)	2	2	—	—	4	—	6	—	—	6	10	—	—	—
Smaalandsfarvandet (Grønsund og Ulvsund indbefattet).	5	5	—	—	10	2	—	—	—	2	12	1	—	—
Lollands og Falsters Svd- og Vestkyst.	2	1	—	—	3	2	—	—	—	2	5	—	—	—
Møens Øst- og Sydkyst.	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1	1	—	—	—
Sjællands Østkyst (Syd fra til Amager).	4	—	1	—	5	—	—	—	—	—	5	—	—	—
Amager.	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1	1	—	—	—
Saltholm.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Middelgrund.	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1	1	—	—	—
Øresundskysten (fra Kjøbenhavns Frihavn).	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1	—	—	—
Bornholms Vestkyst.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bornholms Østkyst.	1	—	—	—	1	—	1	—	—	1	2	—	—	—
I alt. . .	56	28	7	—	91	10	22	1	—	33	124	3	—	—

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 — 408 — større end i Aarene 1940 og 1939, hvor Antallet var henholdsvis 374 og 348. *Paa Grund af Krigsforholdene har Forbindelsen med e betydeligt Antal danske Skibe været afbrudt siden 9. April 1940; Ministeriet er derfor uden Oplysning om de Søulykker, der maatte være overgaaet disse Skibe, bortset fra visse Tilfælde, hvor Skibet er krigsforlist, og det faktiske Antal af indtrufne Søulykker i 1941 maa derfor antages at være større end det i Tabel A anførte.*

Forlis af danske Skibe.

Af danske Damp- og Motorskibe er i 1941 gaaet tabt 38 med en samlet Tonnage af 79,945 Reg. Tons Brutto. I 1940 og 1939 var Tabet henholdsvis 39 Skibe med 76,443 Reg. Tons Brutto og 16 Skibe med 29,597 Reg. Tons Brutto. Tabet af Sejlskibe og Sejlskibe med Hjælpemaskinkraft udgør i 1941 30 Skibe med 1,058 Reg. Tons Brutto mod i 1940 43 Skibe med 1,658 Reg. Tons Brutto og i 1939 22 Skibe med 889 Reg. Tons Brutto.

Af de i Tabel B opførte 30 Sejlskibe og Sejlskibe med Hjælpemaskinkraft var 1 Skib paa 153 Reg. Tons Brutto; af de øvrige 29 Skibe var intet Skib over 100 Reg. Tons Brutto.

Af de fornævnte forliste danske Skibe er ialt 39 Skibe gaaet tabt som Følge af Krigsaarsager, nemlig 9 Fiskefartøjer paa tilsammen 265 Reg. Tons Brutto [se Nr. 45, 73, 109, 221, 231, 266, 293, 313 og 353] samt 30 Damp- og Motorskibe paa ialt 69,371 Reg. Tons Brutto [se Nr. 3, 8, 12, 26, 53, 61, 75, 77, 97, 126, 127, 131, 184, 202, 206, 211, 217 b, 227, 250, 251, 259, 269, 271, 272, 276, 297, 317, 326, 331 og 334]. Skibe, der er sunket som Følge af Krigsaarsager, men som senere er hævet uden at blive kondemneret, er ikke medregnet som krigsforliste.

Brand.

I Aaret 1941 har der været ialt 12 Tilfælde af Brand i danske Skibe, nemlig 2 Tilfælde i Dampskibe, 2 Tilfælde i Motorskibe, 4 Tilfælde i Sejlskibe med Hjælpemotor og 4 Tilfælde i Fiskefartøjer. Aarsagen til Brandene er følgende : I Dampskibene henholdsvis Selvantændelse af Ladningen og Krigsaarsag (Brandbomber); i Motorskibene i begge Tilfælde uoplyst (det ene Tilfælde antagelig Krigsaarsag); i Sejlskibene med Hjælpemotor i første Tilfælde et overophedet Kakkelovnsror, i andet Tilfælde Gløder fra et Komfur, der antændte Dørken, i tredje Tilfælde Selvantændelse i Ladningen som Følge af Varme fra en Kakkelovn og i fjerde Tilfælde Gnister fra en Dæksmotors Udstød; i Fiskefartøjerne var Aarsagen i første Tilfælde uoplyst, i andet Tilfælde Antændelse af Petroleum i en Kande, der var opstillet paa en opfyret Kakkelovn, og i tredje og fjerde Tilfælde Overophedning af Kakkelovne.

Tab af Menneskeliv.

Ifølge Tabel C er Tab af Menneskeliv ved Overbordfald i 1941 indtruffet i 8 Tilfælde: i 1940 og 1939 var det tilsvarende Antal henholdsvis 10 og 10. *Som Følge af Krigsbegivenheder er i 1941 ialt 105 Menneskeliv gaaet tabt; af disse var 2 Udlændinge.*

Af de ifølge Tabel C omkomne 150 Personer var 147 Søfolk.

Danske Søretters Domme eller Udtalelser om Søulykker, overgaaet danske Skibe i 1941, er afgivet i 10 Tilfælde.