

DANSK
SØULYKKE-STATISTIK

1943

UDGIVET AF

MINISTERIET FOR HANDEL, INDUSTRI OG SØFART

JUNI 1944

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 1943	5
Tabeller indeholdende statistiske Oplysninger vedrørende Søulykker i 1943	75

1943.

1. M/Gl. **Aage** af Svendborg, 99 Reg. T. Br. Bygget 1916 af Staal. Paa Rejse fra København til Aalborg i Ballast.

Strandet d. $^{12}/_1$ 43 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $^{12}/_1$ 43. Søforklaring og Søforhør i Aalborg d. $^4/_2$ 43.

D. $^{11}/_1$ Kl. 21⁴⁵, da A. under en SØ.-lig Kuling laa opankret ud for Hals Barre med begge Bovankre og et Varpanker ude, brækkede Stb.s Ankerkæde, og Skibet gik i Drift. Der blev affyret 2 Rakter som Nødssignal. Kort efter fik Ankrene atter Hold. Kl. 23⁴⁵ gik A. paany i Drift med Ankrene, og da Skibet begyndte at hugge med Hælen i Grunden, afgaves atter Nødssignaler. Noget senere fik Ankrene paany Hold i Grunden; men d. $^{12}/_1$ Kl. ca. 2³⁰ mistedes Varpankeret; A. begyndte atter at drive og tog Kl. ca. 3⁴⁵ Grunden paa Skindsækken og blev staaende. D. $^{31}/_1$ Kl. ca. 15⁰⁰ kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

Anm. Ministeriet maa antage, at Strandingen skyldes Vejrforholdene.

2. 3^m M/Sk. **Aase Henny** af København, 369 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Fyr. Paa Rejse fra Vejle til København med Brunkul.

Grundstødt og forlist d. $^{16}/_1$ 43 ved Hesselø.

Strandingsindberetning dat. $^{18}/_1$ 43. Søforhør i København d. $^{28}/_1$ og $^{17}/_6$ 43. Forlisansmeldelse dat. København d. $^6/_3$ 43.

Kl. 12⁰⁰ pejledes Schultz's Gr. F.S. i retv. V., giss. Afst. 6 Sm., Log 84. Der styredes retv. Ø.^{3/4} S., idet der regnedes med $^{1/4}$ Stregs Afdrift for VSV.-lig Vind, Styrke 3. Kl. 14 blev Vejret taaget, og der afgaves Taagesignaler. Kl. 15⁴⁰ tog A. H. Grunden paa Hesselø NV.-Rev og blev staaende, Log 92. Skibet er senere blevet Vrag.

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

3. S/S **Absalon** af København, 2144 Reg. T. Br. Bygget 1808 af Staal.

En Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. $^{28}/_5$ 43 i København.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. $^{29}/_5$ 43.

Kl. 14⁵⁰, da A. laa fortojet ved Refshaleøen, skred en Lejder, paa hvilken en Mand af Besætningen, befandt sig, ned i Bunden af Lastrummet sammen med den paagældende, der blev en Del forslaaet. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt Ambulance kørt til Hospitalet.

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

4. M/Gl. **Activ** af Rønne, 55 Reg. T. Br. Bygget 1907 af Eg. Paa Rejse fra København til Rønne i Ballast.

Strandet og forlist d. $^{16}/_1$ 43 ved Sveriges S.-Kyst.

Søforhør i København d. $^2/_2$ 43. Forlisansmeldelse dat. Rønne d. $^{29}/_3$ 43.

Kl. 16³⁰, da A. i tæt Taage passerede 3-Kosten ved Falsterbo i det afmærkede Neutralityfarvand, sattes Loggen paa 0. Derfra styredes misv. Ø.^{1/4} S. mod Lys- og Fløjtetønden ved Trelleborg. Kl. 17⁴⁵ saas forude noget, der blev antaget for Is. Motoren blev slaaet fra, og Loggen, der viste 10, blev bjærget. Kort efter viste det, der var antaget for Is, sig at være Brænding, og Roret blev lagt haardt Stb.; men umiddelbart efter tog A. Grunden paa Skåre Rev og blev staaende. Skibet er senere blevet Vrag.

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

5. M/Jt. **Adda** af København, 28 Reg. T. Br. Bygget 1877/1921 af Eg. Paa Rejse fra Falkenberg til Nørre Sundby i Ballast.

Grundstødt d. $^{24}/_{11}$ 43 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Frederikshavn d. $^4/_12$ 43.

Kl. ca. 4⁰⁰, da A. under en haard SSØ.-lig Kuling laa til Ankers udfor Sæby for at reparere Motoren, der var havareret, sprængtes en Sjøkkel i Ankerkæden, og A. drev mod Land. Det forsøgtes at sætte Sejl; men under Arbejdet hermed opdagedes det, at Rorkæden var sprængt. A. drev derefter mod Land, og Kl. ca. 6³⁰ tog skibet Grunden udfor Bangsbo strand og blev staaende.

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

6. M/S Afrika af København, 8597 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal.

Forlist; 5 Omkomne.

Indberetning fra Gesandtskabet i Stockholm dat. $^{10}/_4$ 43. Forlisanmeldelse dat. København d. $^{12}/_5$ 43.

Ifølge Indberetning fra Gesandtskabet i Stockholm er A. forlist og følgende omkommet: Skibsfører E. Broholm-Jensen, 1. Maskinmester Oskar Frode Frederiksen, 2. Maskinmester Ingolf Kristian Lerche Sørensen, Hovmester Bernt Hans Asser Hansen og Letmatros Svend Aage Jensen.

7. S/S Agnete af København, 1458 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal.

a) Paa Rejse fra Rotterdam til København med Koks.

Kollideret d. $^{25}/_2$ 43 paa Elben; søgt Nødhavn.

Søforhør i København d. $^{17}/_4$ 43.

Kl. 7^{20} lettede A., der havde Lods om Bord, fra en Ankerplads ved Elbe 3 F. S., og Rejsen fortsattes op ad Elben. Kort efter saas S/S »Iberia« af Gøteborg nærme sig agterude med en Kurs, der skar A.s Kurs. Da I. befandt sig ca. 2 Streger agten for tværs af A. i en Afstand af ca. $1\frac{1}{2}$ Skibslængde, blev der fra I. afgivet 2 korte Toner med Dampfløjten. Da I. imidlertid stadig nærmede sig og der syntes Fare for en Kollision, blev A.s Maskine Kl. 7^{23} kastet Fuld Kraft Bak, hvilket tilkendegaves ved 3 korte Toner med Dampfløjten; men umiddelbart efter tømmede I. med Stb.s Side imod A.s Bb.s Side forude. Ved Kollisionen fik A. Bb.s Redningsbaad knust og Daviderne bøjet. Endvidere brækkede flere Dækslaststøtter, hvorved en Del af Dæksladningen gik over Bord. A. søgte ind til Cuxhaven for Reparation.

Anm. Søforklaring fra I. foreligger ikke.

b) Paa Rejse fra Rotterdam til København med Koks.

Forlist efter Eksplosion d. $^{16}/_3$ 43 i Nordsøen.

Indberetninger fra Generalkonsulatet i Hamburg dat. $^{16}/_3$ og $^{19}/_3$ 43. Søforhør i København d. $^{22}/_3$ 43.

Forlisanmeldelse dat. København d. $^{24}/_3$ 43.

Kl. 0^{10} , da A., der sejlede i Konvoj, befandt sig udfør Hollands Kyst, indtraf en voldsom Eksplosion midtskibs i Stb.s Side. A. fik straks Stb. Slagside og sank. Ved Eksplosionen blev Redningsbaadene beskadigede, hvorfor Besætningen — 18 Mand — bjærgede sig op paa Skibets Redningsflaader, hvorfra de ca. 20 Min. senere blev optaget af en tysk Minestryger.

Anm. Ministeriet maa antage, at Eksplosionen skyldes Krigsaarsager.

8. M/Gl. Agnethe af Marstal, 47 Reg. T. Br. Bygget 1896 af Eg. Paa Rejse fra Lübeck til Vejle med Salt.

Havareret d. $^{8}/_4$ 43 i Østersøen.

Søforklaring i Vejle d. $^{18}/_4$ 43.

D. $^{7}/_4$ Kl. 21, da A. under en svag SV.-lig Brise laa til Ankers V. for Indløbet til Travemünde, sprang Vinden pludselig om i N. og friskede til Storm. Motoren blev startet, og det forsøgtes at hive Ankeret ind; men paa Grund af høj Sø lod dette sig ikke gøre, hvorfor Kæden blev stukket ud til Tamp, og Motoren holdtes gaaende. I Løbet af Natten drejede Vinden til NNØ., og en Del opstaaende paa Dækket blev beskadiget og gik i Drift, hvorved Mastekraven paa Mesanmasten blev beskadiget. D. $^{8}/_4$ ved Daggrø forsøgtes det paany forgæves at hive hjem paa Ankerkæden. Da Vinden friskede yderligere, fandtes det nødvendigt at stikke Ankerkæden fra sig, hvorefter A. sejlede ind til Travemünde.

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

9. M/Jt. Aksa af Aarhus, 57 Reg. T. Br. Bygget 1898 af Eg og Fyr.

a) Paa Rejse fra Sjællands Odde til Horsens med Skærver.

Grundstødt d. $^{10}/_5$ 43 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $^{10}/_5$ 43. Søforhør i Aarhus d. $^{22}/_5$ 43.

Kl. 1, da A. under en haard S.-lig Kuling havde Endelave tværs paa Kurs V.t.S., blev Motoren stoppet, og Føreren gik under Dæk efter at have givet Bedstemanden Ordre til at styre V.t.S. samt til at varsko Føreren en Time senere. Der blev loddet med ca. $^{1}/_4$ Times Mellemlod, og da der Kl. ca. 2^{30} , da A. i en Byge laa VNV. an, blev loddet $2\frac{1}{2}$ Favne Vand, blev Føreren varskoet; men umiddelbart efter tog Skibet Grunden mellem 2-Kosten paa Møllegrunden og Endelave ca. 1 Sm. fra Land og blev staaende. D. $^{14}/_5$ Kl. 19 kom A. flot ved fremmed Hjælp.

Anm. 1. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes, dels at Bedstemanden undlod at holde den opgivne Kurs, dels at han undlod at varsko Føreren, saaledes som han havde faaet Ordre til.

Anm. 2. A.s Bedstemand er under $^{14}/_{12}$ 43 ved Bjerre-Hatting m. fl. Herreders Ret idømt en Statskassen tilfaldende Bøde af 40 Kr. for Overtrædelse af Sømandslovens § 84.

b) Paa Rejse fra Aalborg til København med Cement.

Sprunget læk d. $^{16}/_9$ 43 i Kattegat; søgt Nødhavn. Motoren havareret d. $^{22}/_9$ 43 i Sundet; søgt Nødhavn.

Søforhør i København d. $^{9}/_{10}$ 43.

Kl. 15^{30} , da A. under en VSV.-lig Kuling med stærk Dønning befandt sig 7 Sm. N. for Lysegrunden, begyndte Skibet at lække. Pumpen holdtes gaaende, og Kursen blev sat mod Gilleleje, hvortil A. ankom Kl. 21. D. $^{17}/_9$ forsøgtes det forgæves at starte Motoren, hvorfor Hjælp fra Land blev rekvireret. D. $^{22}/_9$ Kl. 6 afsejlede A. fra Gilleleje. Da A. havde passeret Helsingør, begyndte Motoren at hamre. Motoren blev stoppet og Ankret firet i Bund. En Undersøgelse viste, at det ene Krumtapleje var knust. Skibet blev derefter bugseret ind til Helsingør.

Anm. Ministeriet maa antage, at Skibet har arbejdet sig læk i Søen, og at Motorhavariet skyldes, at der har været Vand i Motorrummet.

10. M/Gl. **Albatros** af Aalborg, 73 Reg. T. Br. Bygget 1935 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Söderhamn til Aabenraa med Træ.

En Mand slaet over Bord og druknet d. $18/7$ 43 i Østersøen.

Søforhør i Aabenraa d. $23/7$ 43.

Kl. ca. 4^{30} , da A., der sejlede for Sejl alene, under en NNØ-lig Kuling, Styrke 5, befandt sig ca. 20 Sm. NNØ. for Ølands nordre Odde styrende SSV., slog Storsejlet under en Giring over, og Storbommen ramte herved en Mand af Besætningen — Bedstemand Kristian Haar Sørensen af Nordby — og slog ham over Bord. Skibet blev straks drejet til Vinden og en Redningskrans kastet over Bord, hvorefter Motoren blev startet og Eftersøgningen fortsat. Efter $1\frac{1}{2}$ Times forgæves Eftersøgning fortsattes Rejsen.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

11. M/Gl. **Alice** af Nykøbing F., 35 Reg. T. Br. Bygget 1892 af Eg. Paa Rejse fra Næstved til Rudkøbing med Papir.

Havareret d. $12/2$ 43 i Smaalandsfarvandet.

Søforhør i Aarhus d. $27/2$ 43.

Kl. 15, da A. under en NV.-lig Storm laa til Ankers for 2 Ankre i Læ af Omø, forsøgte det at lette for at søge nærmere ind under Land. Medens der blev hevet ind paa Ankrene, knækkede Rorhovedet, hvorfor der igen blev stukket ud paa begge Kæder. Kl. 17 brækkede den ene Ankerkæde, og det største Anker gik tabt. Et Varpanker blev derpaa stukket ud, samtidig med at der sattes Signal om Assistance. D. $13/2$ Kl. 9 blev Signalet set af et Skib, der laa til Ankers i Nærheden, og som derefter bugserede A. til Agersø.

Anm. Ministeriet maa antage, at Havarierne skyldes Vejrforholdene.

12. M/Gl. **Almee** af København, 89 Reg. T. Br. Bygget 1911 af Eg.

a) Kollideret d. $6/3$ 43 i Lübeck.

Søforklaring og Søforhør i Neksø d. $17/3$ 43.

Kl. ca. 14 skulde A. forhale fra Kajplads Nr. 10—11 til Walhafen. Fortøjningerne blev kastet los og Motoren koblet til for Fuld Kraft Bak. Da Skibet, der var i Drift fremover, ikke stoppede, blev Motoren koblet fra og kort efter atter koblet til for Fuld Kraft Bak. Da A. stadig ikke stoppede, blev Skibet opankret; men inden Ankeret fik Hold, tørnede A. med Stævnen imod tysk »Wasserboot IV«, der laa fortøjet ved den modsatte Kaj. Ved Kollisionen fik A. Stævnen beskadiget og Jagerlejder, Vaterstag og Agterhaler brækket, og W. IV fik Styrehuset, Skorstenen og en Ventil beskadiget.

Anm. Aarsagen til Kollisionen var, at A.s Motor ved Igangsætningen havde faaet forkert Omløb.

b) Paa Rejse fra Nakskov til Lübeck i Ballast.

Grundstødt d. $6/5$ 43 ved Lollands V.-Kyst.

Søforklaring i Rudkøbing d. $18/5$ 43.

Kl. ca. 17^{30} , da A. befandt sig i Nakskov Fjord umiddelbart V. for Kuddeholm. gav Foreren, der stod paa Ruftaget, fordi det fra Styrehuset ikke var muligt at se over Skibets Forende, ved Haandbevægelser Tegn til Rorsmanden om at give Bb.s Ror. Da Ordres imidlertid ikke blev efterkommet, blev den gentaget, og da Roret stadig ikke blev lagt Bb. og der var Fare for, at Skibet skulde tage Grunden, sprang Foreren ned i Styrehuset og kastede Motoren Fuld Kraft Bak; men i samme Øjeblik tog A. Grunden med Agterenden og blev staaende. D. $7/5$ Kl. 8^{15} kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdampner.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes, at Rorsmanden ikke har været opmærksom paa de af Foreren givne Tegn om Kursændring.

13. Ff. **Alpha II** af Hesnæs, ca.20 Reg. T. Br. Bygget 1942. Paa Fiskeri i Østersøen.

Forlist efter Eksplosion d. $31/8$ 43 i Østersøen; 2 Omkomne.

Søforhør i Stubbekøbing d. $12/10$ 43.

Kl. ca. 6 afsejlede A. fra Hesnæs for at fiske SØ. for Tolken. Kl. ca. 23^{30} hørtes fra et Vagtskib paa $54^{\circ}43'2$ N. Brd. 12 $40'0$ Ø. Lgd. en Eksplosion i N.-lig Retning, hvor Kutteren senest var set. Da der siden intet er set til A. og en Redningskrans samt den ene af de ombordværende senere er drevet i Land, maa det antages, at A. er forlist med Mand og Mus.

Anm. 1. De omkomne var: Fiskeskipper Karl Erich Rasmussen af Moseby pr. Horbelev og Fisker Alexander Brinch Andersen af Vaalse pr. Nr. Alslev.

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

14. Ff. **Alraune** af Svendborg, 7 Reg. T. Br. Paa Fiskeri i Lillebælt.

Forlist efter Eksplosion d. $10/6$ 43 i Lillebælt; 1 Mand omkommet.

Søforhør i Haderslev d. $28/6$ 43.

D. $10/6$ om Morgenen afgik A. fra Hejlsminde Havn. Kl. 11^{35} hørtes paa Stranden ved Gravenshoved en kraftig Eksplosion i Retning af Brandsø. Samme Dag fandtes i Farvandet ud for Sandersvig en Del Vragrester, der genkendes som hidrørende fra A.

Anm. 1. Den omkomne er: Fisker Rasmus Jørgen Rasmussen Bønneland af Aller Sogn.

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

15. M/S **Amerika** at København, 10218 Reg. T. Br. Bygget 1930 af Staal.

Forlist d. $22/4$ 43; 49 Omkomne.

Underretning gennem Udenrigsministeriet d. $1/7$ 43. Forlisanmeldelse dat. København d. $30/6$ 43.

Ifølge Underretning gennem Udenrigsministeriet er A. forlist og 49 Mand, hvoraf 29 Danske, omkommet.

Anm. De omkomne Danske er: 1. Maskinmester Ernst P. G. Mühling af København, 3. Maskinmester Johan C. F. W. Mühling af Nyborg, 4. Maskinmester Knud Aage Puge af Nakskov, Elektriker Svend Aage Mogensen af København, Maskinassistenterne Karl Kristensen og Emil Johnsen, begge af København, Carlo Jensen af Holstebro og Henry Kristiansen af Horsens, Baadsmænd Nils E. Andersson af København, Tømmermand Ejner Strøe Nielsen af Dragør, Matroserne Mogens Beldring af Esbjerg, Jens Johansen af Esrum, Knud Sørensen af Kirkehelsing og Paul Andersen af Læsø, Radiotelegrafist Kjeld Andersen af Sakskøbing, Smørerne Leo Pedersen og Karl Rasmussen, begge af København, og Jens Frederiksen af Skanderborg Mark, Hovmester Edmund O. Larsen af Kgs. Lyngby, Bager Carl C. Richardt, 1. Kok William Sørensen og 2. Kok Walter Christensen, alle af København, Koksmatherne Evald Gregersen af Randers og Tomy Schlichter af København, Opvarterne George Petersen af Vejle og Gunni Jensen af København, Kahytjomfru Else K. R. Gantzel af Hellerup, Vaskerijomfru Henriette H. Gerda-Wischke af Holte samt Kahytstreng Anker Horn af København.

16. S/S **Anholt** af Aarhus, 206 Reg. T. Br. Bygget 1915 af Staal.

Brand om Bord d. $18\frac{1}{4}$ 43 i Aarhus.

Politirapport dat. d. $18\frac{1}{4}$ 43.

Kl. 23^{40} opdagedes det, at der var Brand i Lukafet. Brandvæsen fra Land blev tilkaldt og var i Løbet af kort Tid Herre over Ilden.

Anm. Der er intet oplyst om Aarsagen til Branden.

17. Ff. **Anna** af København. Paa Rejse fra Lammefjorden til Holbæk.

Kollideret d. $10\frac{1}{4}$ 43 i Holbæk Havn.

Søforhør i Holbæk d. $6\frac{1}{8}$ og i København d. $26\frac{1}{8}$ 43.

Kl. ca. 11^{30} , da A. for Indsejling til Baadehavnen befandt sig imellem Molehovederne, blev Skruen koblet fra. Da Fartøjet befandt sig 30—40 m fra Tværkajen med Kurs mod denne, forsøgte det at koble Skruen til for Bak; men Manøvren mislykkedes, og en Undersøgelse viste, at Koblingen var havareret. Roret blev lagt haardt Bb.; men umiddelbart efter tørnede A. med Stævnen imod Ff. »Ellen« af Holbæk, der laa fortojet ved Tværkajen.

Af den af E.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at da dette Fartøj Kl. ca. 11^{30} laa fortojet i Baadehavnen, blev E. paasejlet midtskibs af A., der for fuld Fart var kommet ind i Havnen. Ved Paasejlingen fik E. et Bord beskadiget og Skandækket trykket ind, og Fartøjet blev læk.

Anm. Aarsagen til Kollisionen fremgaar af det ovenfor anførte.

18. Ff. **Anna** af Stege, 6 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Eg. Paa Fiskeri.

Forlist efter Eksplosion d. $28\frac{1}{7}$ 43 i Østersøen; 1 Mand omkommet.

Søforklaring og Søforhør i Stege d. $27\frac{1}{9}$ 43.

Kl. ca. 9, da A. under Fiskeri med Trawl befandt sig ca. 1 Sm. SØ. for Tolkedyb Lys- og Fløjtetønde, indtraf en voldsom Eksplosion under Baaden. Ved Eksplosionen blev 1 Mand af Besætningen, der bestod af 2 Mand, slynget udenbords, og A. sank straks. Den anden ombordværende var forsvundet og maa antages at være omkommet ved Eksplosionen. Fartøjet blev Vrag.

Anm. 1. Den omkomne var: Fisker Herman Richard Hansen Rex af Damsholte.

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

19. S/S **Anna Lau** af Esbjerg, 1220 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Staal.

Havareret d. $15\frac{1}{4}$ 43 i Mäntyluo.

Søforklaring og Søforhør i Odense d. $27\frac{1}{4}$ 43.

Kl. ca. 20^{40} , da A. L. næsten var færdiglastet med Cellulose i Baller baade i Rum og paa Dæk, faldt Skibet pludselig ca. 45° over til Stb., og Vandet stod ind over Dækket samtidig med, at nogle Baller af Dækslasten flyttede sig over i Stb.s Side, saaledes at det ved Pumpning ikke var muligt at rette Skibet op. Da det befrygtedes, at A. L. skulde kæntré, blev Dækslast lempet over Bord; Kl. ca. 23^{45} begyndte Skibet langsomt at rette sig op, og d. $16\frac{1}{4}$ Kl. ca. 3 var A. L. rettet helt op. Da Skibet krængede over, blev Lejdere, Gelændere, Dækslastskruer og -surringer samt Presenninger og Luger m. m. sprængt.

Anm. Ministeriet maa antage, at Havariet skyldes Tilstedeværelse af frit Vand i Tank Nr. 5.

20. M/Gl. **Anna Linda** af Graasten, 64 Reg. T. Br. Bygget 1915 af Eg. Paa Rejse fra Flensborg til Rønne med Briketter.

Grundstødt d. $16\frac{1}{4}$ 43 ved Møns S.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Rønne d. $21\frac{1}{4}$ 43.

D. $18\frac{1}{4}$ passerede A. L. igennem Grønsund, hvorefter der styredes gennem Møns Dyb. Kl. 18^{30} grundstødte Skibet paa Flæskegrunden paa $54^\circ 52' 4''$ N. Brd. $12^\circ 11' 5''$ Ø. Lgd. D. $17\frac{1}{4}$ Kl. 6^{00} kom A.L. flot ved fremmed Hjælp og gik ind til Stubbekøbing, hvor en Dykkerundersøgelse viste, at Skibet ingen Skade havde taget ved Grundstødningen.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes, at en stedfunden Ændring i Dybdeforholdene i Møns Dyb ikke var paaført det ved Navigeringen benyttede Søkort.

21. M/Jt. **Anna Rud** af Marstal, 27 Reg. T. Br. Bygget 1901 af Eg. Paa Rejse fra København til Holtug i Ballast.

Strandet og forlist d. $\frac{30}{9}$ 43 ved Sveriges V.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Trelleborg d. $\frac{27}{12}$ 43. Forlisansmeldelse dat. København d. $\frac{10}{4}$ 44.

D. $\frac{29}{9}$ Kl. ca. 20, da A. R. under en SSØ.-lig Brise befandt sig tværs af Stevns, brændte Trunklejet sammen, hvorfor der for Sejl alene søgtes ind mod Kysten ved Skanør, hvor Skibet Kl. 23³⁰ blev opankret i 3 m Vand. I Løbet af Natten sprang Vinden om i V. D. $\frac{30}{9}$ Kl. 00³⁰ forsøgtes det forgæves at starte Motoren. Da det befrygtedes, at Skibet skulde drive med Ankeret, forsøgtes det at stikke mere Kæde ud; men herunder brækkede Kæden, og inden det andet Anker var stukket ud og havde faaet Hold i Bunden, drev A. R. paa Grund og blev staaende. Kl. ca. 14 kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper; men umiddelbart efter huggede Skibet i Grunden og blev læk og sank i Løbet af faa Minutter, efter at Besætningen var blevet taget om Bord i Bjærgningsdamperen.

Anm. Aarsagen til Forliset fremgaar af det ovenfor anførte.

22. M/Gl. **Anna Willy** af Vejle, 61 Reg. T. Br. Bygget 1901 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Masnedø til Lübeck i Ballast.

Motoren havareret, tørnet Bro d. $\frac{26}{2}$ 43 i Masnedsund.

Søforhør i Kolding d. $\frac{17}{4}$ 43.

Kl. ca. 17³⁰, da A.W. under en V.-lig Kuling med haard O.-gaaende Strøm holdt gaaende ca. 150 m V. for Masnedsundbroen med Skruen arbejdende Fuld Kraft Bak afventende Brooplukning. sprængtes Topstykket paa en af Motorens Cylindre, hvorved Motoren gik i Staa. Skibet blev straks opankret; men inden Ankeret holdt, drev A.W. af og tørnede med Agterenden og Rigningen imod Broen. Ved Kollisionen fik Skibet Rigningen beskadiget.

Anm. Aarsagen til Havariet fremgaar af det ovenfor anførte.

23. M/Jt. **Argus** af Lohals, 38 Reg. T. Br. Bygget 1896 af Eg. Paa Rejse fra Odense til Vejle i Ballast.

Motorhavari d. $\frac{18}{3}$ 43 i Odense Kanal.

Søforklaring i Vejle d. $\frac{20}{3}$ 43.

Kl. ca. 6³⁰ afsejlede A. under en stiv Ø.-lig Kuling fra Odense. Kl. ca. 6⁴⁵, da Motoren skulde smøres, opdagedes det, at Topstykket var revnet.

Anm. Der er intet oplyst om Aarsagen til Havariet.

24. Patrouillebaad **Argus** af Aabenraa, 8 Reg. T. Br. Paa Lodstjeneste.

Kollideret d. $\frac{14}{11}$ 43 i Lillebælt; sat paa Grund.

Søforklaring og Søforhør i Middelfart d. $\frac{19}{11}$ 43.

Kl. ca. 17⁴⁵, da A. befandt sig V. for Lillebæltsbroen styrende SØ.t.Ø. $\frac{1}{2}$ Ø., saas en klar Lanterne forude ca. 1 Streg om Bb. Da Lanteren hurtigt nærmede sig, blev Kursen ændret ca. 3 Streger Stb. over. Kl. ca. 17⁴⁵ saas Bovvandet fra en Motortorpedobaad forude 2 Streger om Bb., og straks efter tørnede denne imod A.s Bb.s Laaring. Ved Kollisionen blev A. læk og begyndte at synke, hvorfor Kursen blev sat mod Land og A. sat paa Grund Kl. 17⁵⁰.

Anm. Søforklaring fra Motortorpedobaaden foreligger ikke.

25. Ff. **Arny** af Esbjerg, 15 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Fiskeplads i Nordsøen til Esbjerg.

Kollideret d. $\frac{26}{7}$ 43 i Esbjerg Havn.

Søforhør i Esbjerg d. $\frac{3}{8}$ 43.

A. fulgte Sejlløbet til tværs af Indsejlingen til Fiskerihavnen, hvorefter Farten blev sat ned og Kursen sat mod Fiskerihavnen, saaledes at A. sejlede i Stb.s Side af Farvandet. Kort efter saas en Kutter, der senere viste sig at være »Marguerite« af Esbjerg, styrende skraat ud fra Fiskerihavnen, tværs paa A.s Kurs. Kort efter tørnede M. med Stævnen mod A.s Bl.s Side midtskibs, hvorved der fremkom et Hul i Skibssiden. A. blev derefter sejlet ind til Molen og fortøjet, men da man forsøgte at slæbe Fartøjet i Havn, var A. nærved at synke, hvorfor det blev sat paa Grund.

Af den af M.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at da dette Fartøj skulde sejle fra Pieren ved Indsejlingen til andet Bassin over til den gamle Havn og vilde bakke ud fra Pieren, saas en Kutter sejle ud fra andet Bassin, hvorfor Motoren blev sat paa Frem. Herved kom M. tæt til det S.-lige Molehoved. Kort efter saas forude en Kutter, der senere viste sig at være »Arny« af Esbjerg, i ca. 12 Fv. Afstand med Kurs tværs paa M.s Kurs. Motoren blev straks kastet Bak og Roret lagt haardt Stb., men umiddelbart efter skete Kollisionen som ovenfor anført.

Anm. 1. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes, at der om Bord i M. ikke blev holdt, behørigt Udkig i Forbindelse med den Omstændighed, at M. sejlede i den forkerte Side af Farvandet.

Anm. 2. Føreren af M. har under $\frac{1}{4}$ 44 inden Esbjerg Købstads m. v. Ret vedtaget en Statskassen tilfaldende Bøde af 100 Kr. for ved Pligtforsømmelse at have foranlediget Kollisionen.

26. M/S **Arusa** af Aarhus, 411 Reg. T. Br. Bygget 1939 af Staal. Paa Hejse fra Mariager til Wismar i Ballast.

Havareret ved Eksplosion d. $\frac{14}{5}$ 48 i Kattgat.

Søforklaring og Søforhør i Nakskov d. $\frac{14}{5}$ 43.

Kl. 20³², da A. befandt sig paa 56°42'8 N. Brd. 11°00'9 Ø. Lgd. indtraf en voldsom Eksplosion om Bb. i en Afstand af ca. 100 m fra Skibet. Maskinen blev straks stoppet og Redningsbaaden gjort klar. En foreløbig Undersøgelse viste, at Skibet var slaet læk i Maskin- og Lastrum, ligesom Hovedmaskinens og Hjælpemaskinernes Fundamenter var sprængt. Endvidere var Sugerørene til Pumperne ødelagt, hvorfor det ikke var muligt at lænse. Det lykkedes imidlertid ved egen Maskinkraft at naa hen til en ca. 5 Sm.

borte liggende Bjærgningsdamper, hvor A. blev opankret. Ved Hjælp af Bjærgningsdamperens Pumper blev A. holdt læns, og d. $15/5$ viste en Dykkerundersøgelse, at der ved Eksplosionen var fremkommet enkelte Buler i Skibets Bund, ligesom enkelte Pladesamlinger og Nagler havde begivet sig. Lækagerne blev foreløbig tætnet, hvorefter A. blev slæbt ind til Aalborg.

Anm. Ministeriet maa antage, at Eksplosionen skyldes Krigsaarsager.

27. M/Gl. Askholm af Hirtshals, 55 Reg. T. Br. Bygget 1896 af Eg og Fyr.

a) Paa Rejse fra Struer til Korsør med Tørv.

Grundstødt d. $8/1$ og $12/1$ 43 i Limfjorden; søgt Nødhavn.

Søforhør i Korsør d. $25/1$ 43.

D. $8/1$ Kl. 17¹⁰ passerede A. Glyngøre, hvor Fyret ikke var tændt. Der styredes efter Landkending, men Kl. 17²⁵ blev det taaget, og Landet tabtes af Syne. Farten blev taget af Skibet, og der fortsattes for Langsom Fart. Der loddedes 9 Fod Vand; men kort efter tog Skibet Grunden og blev staaende. En Undersøgelse viste, at Skibet var tæt. D. $9/1$ om Eftermiddagen kom A. flot ved fremmed Hjælp, efter at en Del af Ladningen var blevet lægtret, hvorefter A. sejlede ind til Nykøbing M. D. $12/1$ Kl. ca. 12, da A. under en SSØ.-lig Kuling befandt sig mellem Draget og Dynen, tog Skibet Grunden og blev staaende. Kl. ca. 16 kom A. flot ved fremmed Hjælp, men under Manøvrering i Isen fik A. en Trosse i Skruen, hvorved Motoren ikke kunde arbejde. D. $13/1$ Kl. 11 ankom A. under Bugsering til Aalborg, hvor det viste sig, at Skibet havde faaet en mindre Læk.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningerne skyldes Vejrforholdene.

b) Paa Rejse fra Korsør til Humlebæk i Ballast.

Grundstødt d. $31/1$ 43 ved Sjællands V.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $2/2$ 43. Søforklaring og Søforhør i Korsør d. $10/3$ 43.

Kl. 11⁴⁵, da A., der havde Motorskade, laa opankret ud for Skelskør i 9 m Vand, brækkede Stb.s Ankerkæde, hvorefter Skibet opankredes for Bb.s Anker med 45 Fv. Kæde. Kl. ca. 21, da det blæste en stormende SØ.-lig Kuling, brækkede Bb.s Ankerkæde. Det forsøgtes at komme under Sejl og halse rundt; men da en Del af Ankerkæden slæbte i Bunden, lykkedes det ikke at faa Styr paa Skibet. Der blev derefter hevet ind paa Ankerkæden; men kort efter tog A. Grunden ud for Vester Bøgebjerg. I ca. 1 Time huggede Skibet i Grunden og blev saa staaende ca. 20 m fra Land. D. $3/3$ kom A. flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper. Ved Grundstødningen fik Skibet Roret slaaet af og blev læk.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Vejrforholdene.

28. S/S Aslaug af København, 1509 Reg. T. Br. Bygget 1927 af Staal.

En Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. $2/5$ 43 i København.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. $3/5$ 43.

KL 11⁵⁰, medens A. laa ved Enghave Brygge og lossede Brunkul, blev en Havnearbejder klemt mellem en nedfired Kulgrabbe og Skibssiden, hvorved Brystkassen blev kvæstet. I en tilkaldt Ambulance blev den tilskadekomne kørt paa Hospitalet.

Anm. Ministeriet maa antage, at Ulykken skyldes, at Kranføreren har misforstaaet Lugemandens Signal.

29. 3^m M/Sk. Asta af Svendborg, 245 Reg. T. Br. Bygget 1913 af Eg, Bøg og Fyr. Paa Rejse fra Stettin til Helsingør med Briketter.

Kollideret d. $3/12$ 43 i Sundet.

Søforklaring og Søforhør i Svendborg d. $14/12$ 43.

Kl. 19¹⁵ gik Lodsens fra Borde ved Hällviken N. for Falsterbokanalen, og Rejsen fortsattes paa Kurs NNV. Kl. ca. 20¹⁰ kom 2 hvide Lys i Sigte forude 1 Streg om Stb., og da der ikke saas Sidelanterer samtidig, blev Motoren koblet fra, og der manøvreredes med Forsigtighed. Kl. ca. 20¹⁵ kom det andet Skibs grønne Sidelanterne i Sigte. A., hvis Lanterner gentagne Gange blev eftersat, blev holdt i Farvandets Stb.s Side, idet Motoren fremdeles var koblet fra. Kl. ca. 20²⁰ hørtes 1 kort Tone fra det modgaaende Skib, der viste sig at være S/S »Jenny« af Vestervik, og som samtidig saas dreje Stb. over. Da der syntes Fare for en Kollision, blev Motoren kastet Fuld Kraft Bak, hvilket blev tilkendegivet ved 3 korte Toner; men umiddelbart efter tørnede J. med Stb.s Bov mod A.s Stb.s Side foran Fokkevantet. Ved Kollisionen blev A. en Del beskadiget.

Anm. Søforklaring fra J. foreligger ikke.

30. Finsk S/S Baltic.

En Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. $26/6$ 43 i København.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. $26/6$ 43.

Kl. ca. 14, da B. laa ved Teglholmen og lossede Brædder med Kran, sprængtes en Tovstrop, da Længen var kommet ind over Kajen, og Brædderne faldt ned og ramte en Havnearbejder over Benet. Den tilskadekomne, der havde brækket Benet, blev i en tilkaldt Ambulance kørt til Hospitalet.

Anm. Ministeriet maa antage, at Ulykken skyldes, at den benyttede Tovstrop var stærkt skamfilet.

31. M/Gl. Bandy af Hasle, 88 Reg. T. Br. Bygget 1899 af Staal. Paa Rejse fra Korsør til Hasle med Lervarer.

Grundstødt d. $20/10$ 43 ved Bornholms V.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $20/10$ 43. Søforklaring og Søforhør i Rønne d. $25/10$ 43.

Kl. 7⁵⁰, da B. i stille Vejr og meget tæt Taage under stadig Brug af Lod og Taagehorn med meget langsom Fart paa Ø-lig Kurs stod ind mod Hasle, loddedes pludselig 6 m Vand. Motoren blev straks stoppet og Roret lagt i Borde, men i det samme tog Skibet Grunden med Forenden og blev staaende. Kl. ca. 10 samme Dag kom Skibet flot ved fremmed Hjælp, efter at en Del af Ladningen var kastet over Bord eller lægtret.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Taage i Forbindelse med den Omstændighed, at Taagesirenen paa Hasle Havnemole ikke var i Funktion.

32. Lystfartøj **Bent** af Aalborg, 3 Reg. T. Br. Bygget 1938 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Aalborg til Løgstør.

Paasejlet og grundstødt d. 12/6 43 i Limfjorden.

Søforklaring i Aalborg d. 30/6 43.

Kl. ca. 23³⁰, da B. under en haard, V.-lig Kuling laa opankret ved Klitgaard Hage uden Ankerlanterne, saas et Lystfartøj — »Greta« af Aalborg — nærme sig for Fokken med Vinden tværs og Kurs imod B. Fra B. blev der raabt advarende; men G. holdt sin Kurs og tørnede kort efter med Klyverbom og Stævn imod B.s Stb.s Side midtskibs. Ved Kollisionen fik B. Stb.s Bardun brækket og Skibssiden, Lønningen, Skandækket og Ruffet beskadiget og G. fik Klyverbominen ødelagt. Da G. efter Kollisionen fortøjede til B.s Hæk, gik B. i Drift med Ankeret, og inden Sejlene kunde sættes, tog Fartøjerne Grunden og blev staaende. D. 13/6 kom B. flot ved fremmed Hjælp.

Af den af G.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at da dette Fartøj Kl. ca. 23⁵⁰ laa opankret Ø. for Draget, brækkede Ankertovet, og Fartøjet gik i Drift. Fokken blev sat, og det forsøgte at sætte Storsejlet; men inden dette lykkedes, hørtes Raab fra en Ankerligger forude. Roret blev straks lagt Stb., men umiddelbart efter skete Kollisionen som ovenfor anført. Senere drev Fartøjerne paa Grund som ogsaa anført ovenfor. D. 13/6 kom G. flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes, at B. ikke førte Ankerlanterne, og at Grundstødningerne skyldes Vejrforholdene.

33. M/Gl. **Bente** af Holbæk, 105 Reg. T. Br. Bygget 1931 af Staal.

Brand om Bord d. 10/12 43 i Nykøbing F.

Søforklaring i Holbæk d. 8/3 44.

Kl. ca. 10 opdagede en Mand af Besætningen, at det brændte i Træværket i Kahytten, hvor Røret fra Ovnen gik op igennem Dækket ud i det fri. Brandvæsen blev tilkaldt og fik hurtigt Ilden slukket, og den opstaaede Skade var kun ringe.

Anm. Ministeriet maa antage, at Branden skyldes, at Kakkellovnen har antændt det omgivende Træværk, der maa antages at have været dekomponeret som Følge af Opvarmning gennem længere Tid.

34. S/S **Bes** af København, 542 Reg. T. Br. Bygget 1917 af Staal.

Kollideret d. 27/8 43 i Danzig.

Søforklaring og Søforhør i Stege d. 31/8 43.

Kl. 11⁵⁰, da B., der havde Lods om Bord, skulde forhale fra Wester Platte til Weichelmünde Becken Ost, blev Maskinen beordret Fuld Kraft Bak. Ved en Fejltagelse blev Maskinen sat paa Fuld Kraft Frem, og B. tørnede haardt mod Hækken af tysk S/S »Stettiner Greif«.

Anm. Aarsagen til Kollisionen fremgaar af det ovenfor anførte.

35. S/S **Betta** af Esbjerg, 1567 Reg. T. Br. Bygget 1931 af Staal.

Strandet d. 19/2 43 ved Spaniens Ø.-Kyst.

Meddelelse fra Rederiet dat. 25/2 43. Indberetning fra Gesandtskabet i Vichy dat. 4/3 43.

Under en Storm strandede B. udenfor Valencia.

36. B/B **Bien** af Helsingør, 122 Reg. T. Br. Bygget 1917 af Staal. Paa Kabelarbejde i Sundet.

Paasejlet d. 6/9 43 i Sundet.

Søforklaring og Søforhør i Helsingør d. 15/9 43.

Kl. 22⁰⁰, da B. laa til Ankers 2000 m fra den svenske Kyst i Helsingborg Fyrs hvide Vinkel, hørtes to Toner fra en Dampfløjte, og umiddelbart efter blev Skibet paasejlet af et Skib, der senere viste sig at være S/S »Herfinn« af Skien. Besætningen blev kaldt paa Dækket, og en Undersøgelse viste, at Stævnen var knækket i Dækket, Lønningen flækket flere Steder, og Bakken og Skanseklædningen om Stb. og Bb. med Afmagnetiseringskablet var stærkt beskadiget. Endvidere havde Dækket i Overbygningen om Bb. begivet sig.

Anm. Søforklaring fra H. foreligger ikke.

37. M/S **Bjørn** af Esbjerg, 83 Reg. T. Br. Bygget 1923 af Staal. Paa Bjergningsarbejde i Skagerrak.

Forlist d. 13/2 43 i Skagerrak: 7 Omkomne.

Søforhør i København d. 12/3 43. Forlisanmeldelse dat. København d. 20/5 43.

Kl. ca. 5 lettede B. under en stormende V.-lig Kuling fra en Ankerplads ud for Thorup Strand. Kl. ca. 10³⁰ drev en Redningsflaade fra Skibet ind paa Stranden ca. 2 Sm. Ø. for Grønhøj. Da der senere er iland-drevet forskelligt, stærkt beskadiget Vraggoods fra B., maa det antages, at Skibet er forlist med Mand og Mus.

Anm. 1. De omkomne er: Skibsfører Chr. Jespersen, Maskinmester Rasmus Hansen. Maskinassistent Richard Møller Pedersen. Dykker Knud Harald Knudsen Krogh samt Matroserne Rudolf Jensen. Kaj Børge Holm og Christian Marinus Knopper, alle af Esbjerg.

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

38. Ff. **Bob** af Esbjerg, 30 Reg. T. Br. Bygget 1938/39 af Eg. Paa Fiskeri i Nordsøen. Kæntret d. $14/8$ 43 i Nordsøen: 4 Omkomne.

Søforhør i Esbjerg d. $6/9$ 43.

Kl. ca. 14. da B. sammen med Ff. »Andrea« af Esbjerg under en Storm laa underdrejet ca. 70 Sm. V. $1/2$ N. af Graadyb Barre, opdagedes det fra A., at B. var kæntret. Det forsøgtes straks at starte A.s Motor, og da dette ca. $1/2$ Time efter lykkedes, blev Kursen straks sat mod B., der befandt sig ca. 300 Fv. fra A. og saas flydende med Kølen i Vejret. A. sejlede rundt om Skroget af B. i ca. $1\frac{1}{2}$ Time, uden at der saas Spor af de ombordværende.

Anm. 1. De omkomne er: Fiskeskipper Niels Johannes Kristensen og Bedstemand Egon Meinert Pedersen samt Fiskerne Johannes Henrik Rønn og Kristen Skadborg Jansen, alle af Esbjerg.

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

39. Ff. **Bodil** af Rødby Havn, 13 Reg. T. Br. Bygget 1938. Paa Fiskeri.

Forlist efter Eksplosion d. $6/5$ 43 i Østersøen.

Søforklaring og Søforhør i Rødby d. $13/5$ 43.

Kl. ca. 14^{30} , da B. befandt sig ca. 2 Sm. V. for Fehmarnbelt F.S., indtraf under Indhivning af Voddet en voldsom Eksplosion 10—15 Favne om Stb. Ved Eksplosionen blev Fartøjet læk og begyndte at synke. Det forsøgtes ved Pumpning og Osning at holde B. flydende, og samtidig afgaves Nødsignaler; men ca. $1/2$ Time efter Eksplosionen sank Fartøjet paa ca. 22 m Vand. Besætningen — 2 Mand — blev ca. $1/4$ Time senere optaget af en tililende Fiskekutter.

Anm. Ministeriet maa antage, at Eksplosionen skyldes Krigsaarsager.

40. M/Tik. **Bodil** af Graasten, 100 Reg. T. Br. Bygget 1912 af Staal. Paa Rejse fra Aarhus til Hasle med Brunkul.

Borteblevet i December 1943 i Østersøen; 4 Omkomne.

Søforhør i Graasten d. $31/3$ 44. Forlisanmeldelse dat. Graasten d. $12/5$ 44.

D. $21/12$ Kl. ca. 14 afgik B. fra København. Da der siden intet er hørt eller set til Skibet, maa det antages at være forlist med Mand og Mus.

Anm. 1. Besætningen bestod af: Skibsfører Alfred Hansen og dennes Hustru, Edith Hansen, Bedstemand Knud Kaas og Ungmand Henning Faxøe.

Anm. 2. Ministeriet kan ikke anse det for udelukket, at Skibet er forlist som Følge af Krigsaarsager.

41. S/S **Brasilien** af København, 5334 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal.

Kollideret d. $12/5$ 43 paa Luleå Red.

Søforhør i København d. $24/7$ 43.

Kl. 2^{35} var B. under SV.-lig Kuling under Forhaling paa Luleå Red assisteret af Lods og Bugserbaad for og agter. Da Skibet med midtskibs Ror og langsom Fart passerede S/S »Olaf« af København, der laa til Ankers, trak den forreste Bugserbaad pludselig Bb. over. Skønt der blev givet Signal til Bugserbaaden om at trække Stb. over, vedblev den med at trække Bb. over, hvorfor Roret blev lagt haardt Stb., og Maskinen blev beordret Fuld Kraft Frem. Da der syntes Fare for en Kollision med O., blev Maskinen beordret Fuld Kraft Bak, samtidig med at det ved fornyet Signal med Fløjten søgtes at faa Bugserbaaden til at trække Stb. over. Bugserbaaden begyndte nu at trække Stb. over, men da dens Trosse var for kort, tørnede den med Agterenden mod B.s Stævn og maatte kaste los, hvorefter B. drev ned mod O.s Stævn. Maskinen blev beordret Fuld Kraft Frem, men umiddelbart efter tørnede B. med Bb.s Side lidt agten for midtskibs mod O.s Stævn og Stb.s Anker, der hang i Klydset. Ved Kollisionen fik B. en Bule i Skibssiden under Dækket og fik en Plade revet af i det opstaaende i Bb.s Side.

Af den af O.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at O. laa til Ankers med Ankerlanterne baade for og agter. Lanterne brændte klart. Kl. ca. 2^{30} saas B. komme sejlene med Slæbebaad for og agter og Maskinen i Gang. Under Passagen af O. skete Paasejlingen som ovenfor anført. Ved Kollisionen blev O.s Klyds sprængt og nogle Plader paa Stævnen og Bakdækket blev en Del beskadiget.

Anm. Aarsagen til Kollisionen fremgaar af det Ovenfor anførte.

42. 3^m M/Sk. **Bris** af København, 93 Beg. T. Br. Bygget 1910 af Eg og Bøg.

a) Kollideret d. $18/3$ 43 i Vejle Havn.

Søforklaring og Søforhør i Vejle d. $20/3$ 43.

Kl. ca. 16^{10} , da B. under en stormende Ø.-lig Kuling skulde forhales langs Kaj og var fortøjet med et Spring For og Agter, brækkede begge Fortøjningerne. For- og Agterrosser, der førtes langs Kajen af 2 Mand af Besætningen, blev sat fast paa Kajen, men brækkede ogsaa, og Skibet drev derefter ned mod M/S »Claus« af Hamborg og tørnede umiddelbart efter med Sprydet mod Bakken paa C. Ved Kollisionen blev baade B. og C. lettere beskadiget.

Anm. 1. Søforklaring fra C. foreligger ikke.

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

b) Paasejlet d. $14/7$ 43 i Vejle Havn.

Søforklaring og Søforhør i Vejle d. $15/7$ 43.

Kl. 19^{40} , da B. laa fortøjet ved Nordkajen, mærkedes et Stød i Skibet, og en Undersøgelse viste, at B. var blevet paasejlet af M/Jt. »Kjeld« af Hirshals. Ved Kollisionen fik B. et Røstjern brækket og en Planke i Bb.s Side beskadiget.

Af den af K.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at da dette Skib, der havde Vinden agterind, under Fart agterover befandt sig midt i Havnen med Kurs skraat ind imod Nordkajen, blev Skruen, der

var stoppet, koblet til for Bak. Herunder stoppede Motoren, og umiddelbart efter skete Kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes Motorhavariet.

43. M/Gl. **Bygholm** af Horsens, 130 Keg. T. Br. Hygget 1900/11 af Staal. Paa Rejse fra Vang til Aarhus med Sten.

Rørt Grunden d. $\frac{7}{1}$ 43 ved Hornholms V.-Kyst.

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

Kl. 10, da B. af et Fiskefartøj blev bugseret ud af Vang Havn efter Agterenden, huggede Skibet flere Gange i Grunden, hvorved Skibet blev læk.

Anm. Ministeriet maa antage, at Skibet under Bugseringen er kommet for langt ud i Siden af Havneløbet.

44. M/Jt. **Capella** af Fredericia. 130 Keg. T. Br. Bygget 1926 af Staal. Paa Rejse fra Vejle til København med Brunkul.

Forlist efter Eksplosion d. $\frac{25}{3}$ 43 i Storebælt; 5 Omkomne.

Strandingsindberetning dat. $\frac{29}{3}$ 43. Søforhør i Middelfart d. $\frac{7}{4}$, $\frac{15}{4}$ og $\frac{8}{5}$ 43 og i Svendborg d. $\frac{5}{5}$ 43.

Forlisansmeldelse dat. Fredericia d. $\frac{4}{6}$ 43.

Kl. ca. 17²⁰ bemærkedes fra Skaarupøre en voldsom Eksplosion og en Vandsøjle i Farvandet mellem Fyen og Langeland. Ved en Eftersøgning fandtes en Del Vraggoods fra C., og en Dykkerundersøgelse viste, at Skibet var sunket paa 55°03'2 N. Brd. 10°47'4 Ø. Lgd. i 11 m Vand. og at Vraget var sprængt i 2 Dele. Af Besætningen — 5 Mand — fandtes intet Spor.

Anm. 1. De omkomne er: Skibsfører Carl Otto Rasmussen samt dennes Hustru, begge af København, Matros Hans Villy Holm af Rønne. Ungmand Ole Everts Gents af Espergærde og Kok Søren Arne Elkjær af Fredericia.

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

45. M/Sk. **Carla** af København, 51 Reg. T. Br. Bygget 1900 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Plantagenet Grund til Fakse Ladeplads med Koks.

Havareret d. $\frac{30}{7}$ 43 i Østersøen.

Søforklaring og Søforhør i Stubbekøbing d. $\frac{7}{8}$ 43.

D. $\frac{29}{7}$ Kl. 23 afsejlede C. fra Pladsen 54°44'5 N. Brd. 10 43'0 Ø. Lgd. Der styredes mod Møen, som passeredes i 2 Sm.s Afstand, hvorefter der blev styret NV. $\frac{1}{2}$ N. mod Fakse Ladeplads. D. $\frac{30}{7}$ Kl. 5¹⁷ tørnede Skibet mod et Vrag paa ca. 55°05'5 N. Brd. 12°25'7 Ø. Lgd. og blev staaende. Kl. 24 kom C. flot ved egen Hjælp, efter at en Del af Ladningen var kastet over Bord.

Anm. Ministeriet maa antage, at Paasejlingen skyldes, af Skibets Fører har sat Kursen fra Møen ret paa Fakse Ladeplads og derved har ført Skibet ind i et for Sejlads forbudt Omraade.

46. Ff. **Carol Ann** af Esbjerg, 37 Reg. T. Br. Bygget 1931 af Eg. Bøg og Fyr. Paa Rejse fra Fiskeplads i Nordsøen til Esbjerg.

Paasejlet d. $\frac{21}{4}$ 43 ved Jyllands V.-Kyst.

Søforhør i Esbjerg d. $\frac{7}{6}$ 43.

Kl. ca. 13³⁰, da C. A. laa fortøjet langs Siden af Kontrolskibet ved Graadyb, saas et tysk Marinefartøj styrende mod Kontrolskibet. Da der syntes Fare for Sammenstød, blev Fortøjningerne kastet los. men kort efter tørnede Marinefartøjet mod Kontrolskibet og derefter mod C. A., der blev lettere beskadiget.

Anm. Søforklaring fra de tyske Fartøjer foreligger ikke.

47. M/Jt. **Castor** af Stege. 43 Reg. T. Br. Bygget 1867 af Eg.

Paasejlet d. $\frac{4}{9}$ 43 i Vejle Havn.

Søforklaring og Søforhør i Vejle d. $\frac{8}{9}$ 43.

Kl. ca. 12³⁰, da C. laa fortøjet ved Tværkajen i Vejle, tørnede S/S »N. J. Ohlsen« af Marstal, der manøvrerede for at komme ud af Havnen, mod C.s Agterende, hvorved C. led mindre ovenbords Skade.

Anm. Søforklaring fra N. J. O. foreligger ikke.

48. M/Gl. **Christiane** af Vejle. 62 Reg. T. Br. Bygget 1900 af Eg.

Brand om Bord d. $\frac{7}{1}$ 43 i København.

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

Kl. ca. 19¹⁵, da C. laa fortøjet ud for Kristiansgade Nr. 18, opdagedes det, at der var Ild i Styrehuset. Brandvæsenet blev straks tilkaldt, og Kl. 21 var Ilden slukket. Ved Branden blev Styrehuset, Kahytten og Kabyssen beskadiget.

Anm. Ministeriet maa antage, at Branden er opstaaet som Følge af Overophedning af en Kakkelovn.

49. M/Gl **Christiane** af Rønne, 62 Keg. T. Br. Bygget 1900 af Eg.

a) Paa Rejse fra Rønne til Aalborg med Lervarer.

Sprunget læk d. $\frac{8}{8}$ 43 i Østersøen: søgt Nødhavn.

Søforklaring i Rønne d. $\frac{17}{8}$ 43.

Kl. 10³⁰ afsejlede C. fra Rønne. Kl. 12 friskede Vinden fra V. Kl. 13³⁰ blæste det en haard VSV.-lig Kuling med svær Sø, og Skibet arbejdede haardt i Søen. En Pejling af Lasten viste 10" Vand, og da Vind og Sø stadig tiltog, besluttedes det at søge tilbage til Rønne. Pumpen holdtes gaende, og Kl. 16¹⁰ ankom C til Rønne.

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

b) Paa Rejse fra Stettin til København med Briketter.

Grundstødt d. $19/12$ 43 ved Sjællands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $20/12$ 43. Søforhør i København d. $28/12$ 43.

D. $18/12$ Kl. ca. 20^{00} passerede C. Stevns Fyr under en haard SØ.-lig Kuling med Regntykning. Herfra sejledes ind i Køge Bugt for at holde Skibet gaaende til Daggy. Ud paa Natten blev det Snetykning. Der loddedes jævnlige mellem 9 og 16 m Vand. D. $19/12$ Kl. ca. 5 saas Land forude i en Klaring, og det forsøgte at vende og at starte Motoren; men inden dette kunde gøres, grundstødte Skibet paa en Sandrevle. D. $21/12$ Kl. ca. 16^{40} kom Skibet flot ved fremmed Hjælp, efter at en Del af Ladningen var blevet lægtret.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Vejrforholdene i Forbindelse med den Omstændighed, at det ikke ved Lodskud med korte Mellemrum blev kontrolleret, hvor langt Skibet befandt sig fra Land.

50. S/S **Cimbria** af København, 2653 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal. Paa Rejse fra Luleå til Bremen med Malm.

a) Grundstødt d. $16/9$ 43 ved Tysklands N.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Fredericia d. $4/10$ 43.

Kl. 18^{25} passerede C., der havde Tvangslods og Ledsageofficer om Bord, mellem Fyrskib »E« og den røde Spirtønde ved Rote Sand. Kl. 18^{35} tog Skibet Grunden paa den Ø.-lige Side af Rote Sand og blev staaende. Kl. 23^{10} kom C. flot ved egen Hjælp uden at have taget Skade.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Strømsætning.

b) Kollideret d. $19/9$ 43 paa Bremerhaven Red.

Søforklaring og Søforhør i Fredericia d. $4/10$ 43. Søforhør i København d. $7/10$ 43.

Kl. ca. 1^{35} , da C. i stille Vejr laa opankret paa Bremerhaven Red, drev S/S »Dania« af København, der laa opankret i Nærheden, ned paa C. og tørnede flere Gange med Stævnen, Bb.s Side af Boven og Bb.s Side af Poopen mod C.s Stb.s Side, der blev en Del beskadiget.

Af den af D.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at da dette Skib Kl. ca. 0^{30} laa opankret for Stb.s Anker med 45 Fv. Kæde, tørnede D. under Strømkæntringen med Bb.s Laaring imod Stævnen paa S/S »Carollus« af Helsingborg. Det forsøgte at hive ind paa D.s Ankerkæde; men da Kæden viste tværs ud om Stb., lykkedes det ikke paa denne Maade at bringe Skibet klar. Kort efter gik begge Skibe i Drift for Ankrene, hvorved D. kom klar. D.s Maskine blev derefter beordret Langsomt Frem og Roret lagt haardt Bb., samtidig med at der blev hevet ind paa Ankerkæden, der stadig viste tværs ud om Stb. D. blev imidlertid af Strømmen sat ned imod S/S »Cimbria« af København, der laa opankret i Nærheden, og tørnede med Bb.s Side imod S/S »Cimbria«s Stb.s Bov, hvorved D.s Opstaaende blev beskadiget. Ved Indhivningen af Ankerkæden viste det sig, at Kæden var brækket nogle faa Favne fra Røringen.

Anm. 1. Søforklaring fra S/S »Carollus« foreligger ikke.

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

51. M/Gl. **Clemens** af Aarhus, 152 Reg. T. Br. Bygget 1898 af Staal.

a) Paa Rejse fra København til Grenaa i Ballast.

Grundstødt d. $15/1$ 43 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Søforklaring i Grenaa d. $18/1$ 43. Strandingsindberetning dat. $19/1$ 43.

D. $14/1$ Kl. 23^{30} , da C. under en SØ.-lig Kuling med Snetykning befandt sig 4 Sm. misv. Ø. $1/2$ S. af Grenaa, blev Skibet lagt med Agterenden op i Søen med Motoren gaaende Langsomt Bak for at afvente Dagslys eller Opklaring i Vejret. D. $15/1$ Kl. 3^{40} tog C. Grunden ca. 600 m NV. af Gerrild Fyr og blev staaende. Kl. 14^{30} kom Skibet flot ved fremmed Hjælp.

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

b) Paa Rejse fra Stettin til København med Briketter.

Kollideret d. $21/10$ 43 i Sundet.

Søforhør i Vejle d. $17/11$ 43.

Kl. ca. 19^{30} , da C. i klart Vejr befandt sig i Tvangsruten lidt S. for Nordre Røse, kom 2 modgaaende Dampere i Sigte forude. Da C. befandt sig ud for Nordre Røse, saas Skibene om Bb. paa en Kurs, der skar C.s Kurs, og der blev afgivet 1 kort Tone, idet C. maatte holde sig i Tvangsruten. Skibene, der senere viste sig at være tyske Krigsskibe, syntes imidlertid at bibeholde Kurs og Fart, hvorfor Signalet blev gentaget. Kort efter hørtes 3 korte Toner fra det forreste af Krigsskibene. C.s Motor blev kastet Bak; men umiddelbart efter tørnede det forreste af Skibene med Stævnen mod C.s Stb.s Bov. Ved Kollisionen blev Sprydet brækket og Skanseklædningen beskadiget.

Anm. Søforklaring fra Krigsskibene foreligger ikke.

52. 3^m M/Sk. **Clytia** af Svendborg, 162 Reg. T. Br. Bygget 1896 af Eg.

Tørnet Færgeleje d. $21/1$ 43 i Marstrand Havn.

Indberetning fra Konsulatet i Marstrand dat. $23/1$ 43.

Kl. 8^{00} afgik C., der havde Lods om Bord, under en SØ.-lig Kuling fra Kajen i Marstrand. Under Manøvrering i Havnen stoppede Motoren, og Skibet tørnede imod et Færgeleje, der blev en Del beskadiget. C. tog ingen Skade ved Kollisionen.

Anm. Aarsagen til Motorhavariet angives at være, at der var Vand i Brændselsolien.

53. 3^m M/Sk. **Clytia** af Køge, 162 Reg. T. Br. Bygget 1896 af Eg. Paa Rejse fra Vejle til København med Brunkul.

Havareret og sunket d. $\frac{8}{4}$ 43 i Sundet.

Strandingsindberetning dat. $\frac{9}{4}$ 43. Søforklaring og Søforhør i Helsingør d. $\frac{14}{4}$ 43.

Kl. 0²⁵ passerede C. under en stiv N.-lig Kuling med moderat Sø Vagtskibet ud for Hornbæk. Efter Ordre fra Vagtskibet blev C. opankret for Bb.s Anker i ca. 9 m Vand. Kl. 5⁵⁰ lettede C. Under Letningen sprængtes Bb.s Ankerklyds, og Ankerkæden skar 3 Lønningstøtter over og rev Skandækket op. Kæden blev derefter kappet ved ca. 18 Fv. og Skibet lagt med Søen agterind for at holde Lækagen oven Vande, samtidig med at der blev lænset med saavel Maskinpumpen som Haandpumperne. Da det imidlertid ikke var muligt at holde Skibet læns, blev Besætningen beordret op i Mesanriggen, og Kl. 7³⁰ krængede C. haardt over og sank. 3 Mand af Besætningen bjergede sig op paa Redningsnaaden og drev i Land med denne, medens den øvrige Del af Besætningen, der opholdt sig i Mesanriggen, blev bjergede af Vagtskibets Motorbaad. C. er senere blevet hævet.

Anm. Ministeriet maa antage, at Havariet skyldes Vejrforholdene.

54. S/S **Concordia** af København, 2957 Reg. T. Br. Bygget 1942 af Staal. Paa Rejse fra Bremen til København med Kul.

Kollideret d. $\frac{25}{10}$ 43 i Sundet.

Søforhør i København d. $\frac{27}{10}$ 43.

Kl. ca. 8¹⁰, da C. befandt sig i Nærheden af Drogden, saas forude to modgaaende Skibe, hvorfor der holdtes over i Tvangsrutens Stb.s Side. Da det forreste Skib ikke gjorde Tegn til at følge Rutens Drej mod SV., blev der fra C. afgivet en lang Tone med Dampfløjten, hvorpaa der fra det modgaaende Skib. som senere viste sig at være tysk S/S »Ernst Hugo Stinnes«, hørtes en kort og straks efter 2 korte Toner, C.s Ror blev nu lagt haardt Bb., og da en Kollision syntes uundgaaelig, blev Maskinen kastet Fuld Kraft Bak, men umiddelbart efter tørnede C. med Boven mod E. H. S.s Stb.s Laaring. Ved Kollisionen blev C.s Stævn og Forende stærkt beskadiget, og Stb.s Anker mistedes.

Anm. Søforklaring fra E. H. S. foreligger ikke.

55. M/Gl. **Cosmos** af Odense, 86 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Aalborg til Odense med Raajern og Cement.

Grundstødt d. $\frac{13}{12}$ 43 ved Samsø.

Søforklaring i Odense d. $\frac{20}{12}$ 43.

Kl. 7⁰⁰ passerede C. V. om Netspærringen ud for Hasenøre, hvorefter Kursen ændredes til misv. SV.^{1/2} V. Det blæste en NV.-lig Kuling, Styrke 5. Kl. 8¹⁵ tog Skibet Grunden paa Issehoved Flak og blev staaende. Kl. 8⁴⁰ kom C. flot ved egen Hjælp. Ved Grundstødningen blev Køl og Krig en Del beskadiget, og Skibet blev læk.

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

56. S/S **Dagny** af Lemvig, 495 Reg. T. Br. Bygget 1895 af Staal. Paa Rejse fra Assens til København.

Kollideret d. $\frac{27}{10}$ 43 i Københavns Havn.

Søforhør i København d. $\frac{5}{11}$ 43.

Kl. ca. 8³⁰, da D. manøvrerede for at komme til Kaj ved Sukkerfabrikken »Phønix«, blev Maskinen gentagne Gange beordret Bak, uden at Manøvren blev udført. Herved tørnede D. mod SS »Erik« af Odense, som laa fortøjet ved Kajen. Ved Kollisionen led E. en Del ovenbords Skade.

Anm. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes, at det var meget vanskeligt at faa D.s Maskine til at bakke, fordi der, efter at den havde været stoppet i ca. 5 Minutter, ikke var noget Vacuum, og Maskinen desuden var gaaet i Staa i en for Bakgang meget uheldig Stilling.

57. Ff. **Dakota** af Esbjerg, 27 Reg. T. Br. Bygget 1897 af Eg. Paa Fiskeri.

Kollideret og forlist d. $\frac{12}{4}$ 43 i Nordsøen.

Søforhør i Esbjerg d. $\frac{3}{5}$ 43. Forlisansmeldelse dat. Esbjerg d. $\frac{29}{12}$ 43.

Da D. i Tange befandt sig ca. 17 Sm. S.t.V. af Graadyb Barre styrende en S.-lig Kurs med en Fart af 5—6 Knob, hørtes Taagesignal forude. Maskinen, der gik Fuld Kraft Frem, blev straks sat paa Langsomt. Kort efter saas en Kutter, der senere viste sig at være Fiskefartøj »Ebba Aaen« af Esbjerg, og som blev antaget for at være for hjemgaaende, ret forude i en Afstand af 6—7 Skibslængder styrende en NØ.-lig Kurs. hvorefter D.s Maskine blev slaaet fra. Da E. A. befandt sig om Bb. i 2—3 Skibslængders Afstand, drejede dette Fartøj haardt Bb., Og da der syntes Fare for Sammenstød, blev D.s Maskine straks koblet til for Fuld Kraft Frem; men umiddelbart efter tørnede E. A. med Stævnen imod D.s Bb.s Side ud for Maskinhuset. Ved Kollisionen blev D. læk og begyndte at synke. 1 Mand af Besætningen, der bestod af 4 Mand, reddede sig om Bord paa E. A., medens de øvrige gik i Prammen og kort efter blev optaget al E. A.

Af den af E. A.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at dette Fartøj Kl. ca. 17¹⁵ var ved at løbe Liner ud paa en SØ.-lig Kurs med en Fart af 3—4 Knob. Det var tæt Taage, og der afgaves Taagesignaler med Sirenen. Da Voddet begyndte at løbe over Hækken, blev Roret lagt Bb., og samtidigt kom D. i Sigte forude i ca. 3 Skibslængders Afstand. E. A.s Maskine, der gik Halv Kraft Frem, blev straks kastet Fuld Kraft Bak; men umiddelbart efter skete Kollisionen som ovenfor anført.

Anm. 1. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes den Omstændighed, at der om Bord i D. ikke blev afgivet Taagesignal, og at D. sejlede med fuld Fart, samt tillige den Omstændighed, at der om Bord i E. A. ikke blev afgivet forskriftsmæssigt Taagesignal, og at Dagsignal for Fiskeri ikke blev ført.

Anm. 2. Føreren af D. er under $11\frac{1}{1}$ 44 ved Søren i Esbjerg idømt en Statskassen tilfaldende Bøde af 300 Kr. for ved slet Sømandskab at have foranlediget Kollisionen, hvorhos Føreren af E. A. er idømt en Statskassen tilfaldende Bøde af 80 Kr. for Overtrædelse af Søvejsreglernes Art. 9, i og k, samt Art. 16.

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

Kollideret d. $25\frac{1}{11}$ 43 i Sundet.

Søforklaring og Søforhør i Helsingør d. $30\frac{1}{11}$ 43.

Kl. ca. $17\frac{21}{21}$. da D. befandt sig lige udenfor Bølgebryderne ved Helsingør Havn, varskoede Udkigsmanden, at et Fiskefartøj var blevet paasejlet. Maskinen blev straks beordret Fuld Kraft Bak. Jollens Besætning — 2 Mand — blev bjerget om Bord i Færgen.

Af den af Jollens Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at den under Roning kom fra Kronborg Pynten over mod Sdr. Mole, da D. saas i ca. 30 m.s Afstand for udgaende i Havneindløbet. Der var ingen Lanterner om Bord, hvorfor det forsøgtes ved Raab at henlede Opmærksomheden paa Fartøjet; men umiddelbart efter blev Fartøjet — H. 246 af Helsingør — ramt i Bb.s Side og sank.

Anm. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes den Omstændighed, at Fiskefartøjet ikke førte foreskrevne Skibsllys.

59. M/Gl. **Dana** af Svendborg, 74 Reg. T. Br. Bygget 1936 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Mariager Fjord til Svendborg med Cement.

Tørnet Grunden d. $6\frac{1}{4}$ 43 i Kattegat.

Søforklaring og Søforhør i Svendborg d. $15\frac{1}{4}$ 43.

Kl. $12\frac{30}{30}$ passerede D. under en haard VNV.-lig Kuling med Byger To-Kosten ved Indsejlingen til Mariager Fjord, og Kursen sattes mod To-Kosten ved Tangen. Kl. $13\frac{45}{45}$ saas en rød To-Kost i Læ, hvorfor Kursen ændredes 2 Str. Bb. over til SØ. Kl. ca. $13\frac{55}{55}$, da Sigbarheden var aftaget, tog Skibet Grunden, hvorfor Kursen blev ændret til S.t.V., og kort efter saas en rød To-Kost ret for. D. tog endnu nogle Gange Grunden, og Kl. $14\frac{30}{30}$ passeredes To-Kosten. Ved Grundstødningerne var D. blevet læk.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningerne skyldes Forveksling af Farvandsafmærkningen.

60. M/Gl. **Dana** af Hasle. 60 Reg. T. Br. Bygget 1908 af Eg og Bøg.

Havareret og sunket d. $2\frac{1}{6}$ 43 i København.

Søforhør i København d. $22\frac{1}{6}$ 43.

Om Formiddagen, da D. laa i Gasværkshavnen og lossede Kaolin, skulde Skibets Motor prøvekøres efter Reparation. Herunder svigtede Regulatoren, og Motoren løb løbsk. Ved de svære Rystelser blev D. læk. Motoren blev kort efter standset, og det forsøgtes ved Pumpning med Haandpumpen at holde Skibet flydende, samtidigt med at der tilkaldtes Hjælp fra Land. En Motorpumpe bragtes om Bord, men ca. $\frac{1}{2}$ Time senere sank D. Skibet er senere blevet hævet.

Anm. Aarsagen til Havariet fremgaar af det ovenfor anførte.

61. M/Gl. **Dana** af Rønne, 45 Reg. T. Br. Bygget 1918/41 af Eg, Bøg og Fyr.

Kollideret d. $9\frac{1}{6}$ 43 i Rønne Havn.

Søforklaring og Søforhør i Rønne d. $17\frac{1}{6}$ 43.

Da D. skulde forhale i Havnen, blev Motoren, efter at det var konstateret, at Skruen var koblet fra, startet af Føreren og Bestemanden, der begge opholdt sig i Motorrummet. Kort efter opdagedes det, at Fortøjningerne var sprængt, samt at Skibet havde Fart fremover mod S/S »Elbing III«, der laa fortøjet langs Kaj. Skruen blev straks koblet Fuld Kraft Bak; men umiddelbart efter tørnede D. med Stævnen mod E. Ved Kollisionen fremkom der en Bule i Skibssiden paa E., ligesom D.s Stævn blev beskadiget.

Anm. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes, at der ikke er blevet udvist fornøden Agtpaaagivenhed, da Motoren blev startet.

62. 3^m M/Sk. **Dana** af Marstal, 299 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Kg.

a) Brand om Bord d. $27\frac{1}{6}$ 43 i Horsens.

Søforhør i København d. $22\frac{1}{10}$ 43.

Kl. ca. $9\frac{00}{00}$, da D. laa ved Nordkajen i Horsens Havn og lastede Brunkul, opdagedes Ild i Ladningen i Forlugen. Brandvæsenet blev straks tilkaldt, og det besluttedes at opløse en Del af Ladningen. Efter at ca. 100 Tons Brunkul var losset, blev Branden slukket. Ved Branden blev en Del af Garneringen og Forskoddet ødelagt.

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

b) Paa Rejse fra Stettin til København med Briketter.

Grundstødt d. $20\frac{1}{10}$ 43 i Sundet.

Søforhør i København d. $22\frac{1}{10}$ 43 og $15\frac{1}{2}$ 44.

Kl. $9\frac{15}{15}$ passerede D. Ndr. Røse. Vejret var taaget. Kl. $9\frac{20}{20}$ ændredes Kursen til misv. NV. Faa Minutter senere observeredes en rød Prik om Bb., og der passeredes klos om denne. Kort efter kom en modgaende Damper i Sigte omtrent ret forude. Kursen ændredes 1 Streg Stb. over. og Motoren blev stoppet. Da det andet Skib var omtrent tværs om Bb., saas en hvid Prik forude om Bb. Umiddelbart efter tog D. Grunden paa Middelgrundens Søndrehoved og blev staaende. D. $21\frac{1}{10}$ Kl. $7\frac{40}{40}$ kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

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

63. S/S **Dania** af København, 2389 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Staal.

a) Paasejlet d. $11/1$ 43 i Bremen.

Søforhør i Aarhus d. $5/3$ 43.

Kl. ca. 19³⁰, da D. laa fortøjet langs Kaj, tørnede B/B »Otto« af Einswarden og Lægter »Lilli Marleen« af Bremen mod D.s Bb.s Side, der blev en Del beskadiget.

Anm. Søforklaring fra O. og fra L. M. foreligger ikke.

b) Paa Rejse fra Fredericia til Rotterdam i Ballast.

Paasejlet d. $14/2$ i Kielerkanalen.

Søforhør i Aarhus d. $5/3$ 43.

Kl. 11³⁸, da D. under en stormende VNV.-lig Kuling laa fortøjet ved Sydsiden af Bunkerdepotet i Brunsbüttelkoog, blev Skibet paasejlet af B/B »D. K. 11«, tilhørende den tyske Krigsmarine, der med Fenderlisten tørnede mod D.s Stb.s Side ud for Agterkant af Nr. 1 Luge. Ved Paasejlingen blev D. en Del beskadiget.

Anm. Søforklaring fra »D. K. 11« foreligger ikke.

c) Paa Rejse fra Gotenhafen til Brake med Rug.

Kollideret d. $19/9$ 43 paa Weser.

Søforhør i København d. $7/10$ 43.

Se Nr. 50.

64. M/Gl. **Dania** af København, 69 Reg. T. Br. Bygget 1903 af Eg. Paa Rejse fra Tuborg Havn til København i Ballast.

Kollideret d. $28/9$ 43 i Københavns Havn.

Søforhør i København d. $19/10$ 43. Politirapport dat. $12/11$ 43.

Kl. ca. 15⁴⁰, da D. under en let S.-lig Brise i klart Vejr befandt sig for indgaaende til Stubbeløbet, observeredes et Fiskefartøj, der senere viste sig at være Ff. »Smut« af København, liggende midt mellem Molerne. Da Føreren af D. regnede med, at S. vilde vige til Side og lade D. passere, fortsattes paa Kursen med Halv Kraft. Da D. var kommet meget nær til S., raabte Fiskeren advarende, hvorefter Roret i D. blev lagt haardt Bb. samtidig med, at Motoren blev kastet Fuld Kraft Bak; men umiddelbart efter tørnede D. med Stb.s Bov imod S., der kæntrede, hvorved den ombordværende Fisker blev kastet i Vandet. Fiskeren blev hurtigt reddet af en tililende Politibaad uden at være kommet noget til. Ved Kollisionen led D. ingen Skade.

Anm. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes, at S. ved at fiske i Løbet lagde sig hindrende i Vejen for den frie Sejlads i Sejløbet.

65. Ff. **Dannebrog** af Skagen, 20 Reg. T. Br. Bygget 1937. Paa Fiskeri i Nordsøen.

Havareret ved Eksplosion d. $19/5$ 43 i Nordsøen.

Søforklaring og Søforhør i Skagen d. $31/5$ 43.

Kl. ca. 21, da D. under Fiskeri befandt sig ca. 30 Sm. NV. af Hirtshals, fik Redskaberne Hold. Motoren blev sat paa Bak, men umiddelbart efter mærkedes en kraftig Eksplosion under Fartøjet, hvorved en Mand af Besætningen blev slynget over Bord. Motoren gik i Staa, og Vandet strømede ind i Lukafet. Der blev straks kastet en Redningskrans ud til den overbordfaldne, som kort efter blev bjærget ved Hjælp af Prammen. Flere Fiskekuttere, der befandt sig i Nærheden, kom til Assistance, hvorved D. blev holdt flydende samtidig med, at Bugsering paabegyndtes mod Hirtshals. D. $20/5$ Kl. 4⁰⁰ ankom D. til Hirtshals.

Anm. Ministeriet maa antage, at Havariet skyldes Krigsaarsager.

66. M/Gl. **Danzig** af København, 96 Reg. T. Br. Bygget 1903 af Staal.

a) En Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. $7/8$ 43 i København.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. $3/8$ 43.

Kl. ca. 20³⁰, medens D. laa ved Kajen i Havnegade, skulde Motoren startes. Da den ene Blæselampe blev tændt, slog Flammen tilbage og ramte en Mand af Besætningen, der blev forbrændt paa Armene og paa Brystet. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt Ambulance kørt til Hospitalet.

b) Paa Rejse fra København til Aalborg med Staalpaaner.

Grundstødt d. $22/8$ 43 i Limfjorden.

Søforklaring og Søforhør i Aalborg d. $26/8$ 43.

Kl. 20³⁰ passerede D. den røde 1-Kost over for Rørdal Cementfabrik i en Afstand af 10—15 m om Stb., hvorefter der styredes efter den næste røde 1-Kost. Da D. var ca. 100 m fra denne, tog Skibet Grunden paa Sundby Hage. Roret blev straks lagt haardt Bb. og Maskinen kastet Fuld Kraft Bak; men D. blev staaende. D. $23/8$. Kl 11²⁰ kom Skibet flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes, at der ikke er navigeret med tilstrækkelig Agtpaagivenhed.

c) Paa Rejse fra Gilleleje til Nørre Sundby i Ballast.

Forlist efter Eksplosion d. $8/12$ 43 i Kattégat.

Søforhør i København d. $16/12$ 43. Forlisanmeldelse dat. København d. $3/1$ 44.

Kl. ca. 09³⁵, da D. befandt sig ud for Karleby Klint paa ca. 15 m Vand, indtraf en voldsom Eksplosion under Skibet. Besætningen — 4 Mand — gik straks i Jollen, men da D. sank langsomt, gik en Mand om Bord og bommede Storsejlet over, for at faa Skibet ind paa lægere Vand. Efter ca. 20 Min. Forløb sank D. paa 6m Vand. Besætningen, der roede mod Land, blev paa Vejen optaget af en Fiskekutter og ført til Karleby Strand. Ved Eksplosionen blev 2 Mand af Besætningen lettere kvæstet.

Anm. Ministeriet maa antage, at Forliset skyldes Krigsaarsager.

67. M/S **Diesella** af Nyborg, 43 Reg. T. Br. Bygget 1906 af Eg. Paa Rejse fra København til Samsø med Solarolie.

Sprunget læk, sat paa Grund d. $17/12$ 43 ved Sjællands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $20/12$ 43. Søforhør i København d. $11/1$ 44.

Kl. ca. 16, da D. under en stiv SSØ.-lig Kuling befandt sig ca. 3 Sm. NØ. for Bøgestrømstønden, opdagedes det, at der var Vand i Lasten. Maskinpumpen havde under hele Sejladsen været i Gang, og det forsøgte nu at pumpe læns med Haandpumpen. Da dette ikke lykkedes, blev Kursen sat mod Land, og Kl. ca. 16^{30} tog Skibet Grunden paa Stenhage og blev kort efter staaende. Ankret med 10 m Kæde blev stukket ud, og da Lukafet var fuldt af Vand, blev der afgivet Nødsignal. Om Mogenen d. $18/12$ blev D.s Besætning, ialt 2 Mand, bjærget af et Skib, der kom til Hjælp. Skibet er senere kommet flot ved fremmed Hjælp. Ved Grundstødningen fik D. Bunden revet op.

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

68. Ff. **Doris** af Esbjerg, 40 Reg. T. Br. Bygget 1943 af Eg, Bøg og Fyr. Paa Fiskeri.

Havareret ved Flyverangreb d. $24/8$ 43 i Nordsøen; 1 Mand tilskadekommet.

Søforhør i Esbjerg, d. $20/9$ 43.

Kl. ca. 17, da D. befandt sig ca. 70 Sm. V. $1/2$ S. af Graadyb Barre, blev Fartøjet angrebet af flere Flyvemaskiner, der nedkastede Bomber og beskød D. med Maskingeværer. Herunder blev en Mand af Besætningen haardt saaret i venstre Arm, samt lettere saaret i højre Arm og i Brystet. Endvidere fik D. et Hul i Stb.s Laaring og fik Vantene beskadiget samt Kompasset og Udstødsrøret ødelagt. Fartøjet søgte ind til Esbjerg.

69. M/Gl. **Douglas** af Gøteborg, 82 Reg. T. Br. Bygget 1883 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Rostock til Uddevalla med Kul.

Sunket d. $3/12$ 43 i Østersøen.

Strandingsindberetning dat. $4/12$ 43.

Kl. 22^{15} sank D. i stille Vejr med haard Dønning ca. 3 Sm. fra Hellehavns Nakke. Besætningen — 3 Mand — roede i Land i Skibets Jolle.

Anm. Aarsagen til Forliset angives at være, at Skibet har arbejdet sig læk i Søen.

70. S/S **Douro** af København, 806 Reg. T. Br. Bygget 1889 af Staal. Paa Rejse fra Hamborg til København med Stykgods.

Forlist efter Kollision d. $11/4$ 43 i Østersøen; 1 Mand omkommet.

Søforhør i København d. $15/4$ 43. Forlisanmeldelse dat. København d. $17/6$ 43.

Kl. ca. 13, da D. under en V.-lig Kuling med overtrukket, men godt sigtbart Vejr befandt sig 2—3 Sm. af et Fyrskib paa $54^{\circ}22'$ N. Brd. $12^{\circ}04'5$ Ø. Lgd. og sejlede i Tvangsruten, saas en tysk Torpedojager, der nærmede sig med stor Fart i D.s Køl vand. Det antoges, at Torpedojageren uanset Sejl-anvisningsbestemmelserne under Passage af Fyrskibet vilde holde dette om Stb. Kl. ca. 13^{10} passerede D. Fyrskibet, og Kursen blev i Overensstemmelse med Tvangsrutens Retning ændret Bb. over. Kort efter, da D. var drejet ca. 2 Str., saas Krigsskibet dreje Stb. over, øjensynlig for at gaa agten om D. og saaledes passere Fyrskibet om Bb. Torpedojageren naaede imidlertid ikke at dreje tilstrækkeligt til Stb. og tørnede umiddelbart efter med Stævnen mod D.s Bb.s Laaring og skar omtrent ind til Midten af D. under en Vinkel paa ca. 80° . D. begyndte straks at synke, og Besætningen søgte til Baade og Redningsflaader. En Motorbaad fra Torpedobaaden bjærgede D.s Besætning, men ved Mønstring af Besætningen viste det sig, at 1. Maskinmester, der umiddelbart efter Kollisionen var set paa Dækket ud for Maskindøren om Bb., savnedes, og en Eftersøgning gav intet Resultat. Lidt efter sank D.

Anm. 1. Den omkomne er Maskinmester Olaf Erik Mathiasen Giersing af Søborg.

Anm. 2. Søforklaring fra Krigsskibet foreligger ikke.

71. S/S **Drau** af Hamburg, 5142 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Narvik til Holtenau med Jernmalm. Grundstødt d. $8/8$ 43 ved Sjællands V.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $12/8$ 43.

Kl. 7^{35} grundstødte D. under en let VNV.-lig Brise og S.-gaaende Strøm paa Halskov Rev. Skibet er senere kommet flot ved Hjælp af Bjærgningsdamper. Ved Grundstødningen mistede D. 2 Skruerblade. Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være uforsigtig Navigering.

72. Ff. **Drot** af Hundested, 31 Reg. T. Br. Bygget 1943 af Eg. Paa Fiskeri i Kattegat. Sunket efter Eksplosion d. $25/11$ 43 i Kattegat.

Søforklaring og Søforhør i Frederikssund d. $4/12$ 43.

Kl. 12^{30} , da D. var ca. 4 Sm. N.t.Ø. af Gilleleje Havn, skete en Eksplosion under Fartøjet, der blev saa stærkt beskadiget, at det sank. En Mand af Besætningen, der bestod af 4 Mand, blev slaaget over Bord ved Eksplosionen, men blev sammen med de 3 øvrige reddet af en tililende Fiskekutter. D. $16/12$ blev D. hævet og indbragt til Gilleleje for Reparation.

Anm. Ministeriet maa antage, at Eksplosionen skyldes Krigsaarsager.

73. Ff. **Duen** af Esbjerg, 29 Reg. T. Br. Bygget 1928 af Eg, Bøg og Fyr.

Forlist efter Eksplosion d. $23/6$ 43 i Nordsøen; 2 Omkomne.

Søforhør i Esbjerg d. $19/7$ 43. Forlisanmeldelse dat. Esbjerg d. $4/9$ 43.

Kl. ca. 3^{30} , da D. laa opankret ca. 64 Sm. SV.t.V. $1/2$ V. af Graadyb Barre, indtraf en voldsom Eksplosion i Nærheden af Skibet, der blev læk og begyndte at synke. Besætningen, der bestod af 3 Mand, sprang over Bord og blev ca. 1 Time senere bjærget af et andet Fiskefartøj, der befandt sig i Nærheden. 2 Mand af D.s Besætning var da bevidstløse og kunde, trods kunstigt Aandedræt i ca. 3 Timer, ikke kaldes tillive.

Anm. 1. De omkomne var: Fiskerne Peter Husted Nielsen Muff og Verner Sørensen Heide Sørensen, begge af Esbjerg.

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

74. M/Gl. **Duen** af København, 96 Reg. T. Br. Bygget 1906 af Staal. Paa Rejse fra Kalundborg til København med Rug.

Grundstødt d. $20/10$ 43 ved Sjællands NV.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $22/10$ 43. Søforhør i København d. $8/11$ 43 og $21/2$ 44.

Kl. 3^{00} , da D. under en let SØ.-lig Brise med rolig Sø og let diset Vejr paa Kurs retv. N. 17° V. pejlede Sejro Fyr i retv. NØ., loddedes 14 m, og Afstanden til Fyret gissedes til 3 Sm. Kl. 3^{30} tog Skibet Grunden paa Sejro NV.-Rev og blev staaende. D. $21/10$ Kl. 4^{00} kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes diset Vejr og Strømsætning i Forbindelse med en noget uforsigtig Navigering.

75. Ff. **E. C. Benzon** af Frederikshavn, 36 Reg. T. Br. Bygget 1891 af Eg.

Forlist d. $31/5$ 43 i Nordsøen.

Forlisanmeldelse dat. Frederikshavn d. $18/10$ 43.

Ifølge Meddelelse fra den tyske Krigsmarine, hvortil E. C. B. var udlejet, er Fartøjet forlist ved Esbjerg.

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

Grundstødt d. $10/11$ 43 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $11/11$ 43. Søforklaring i Grenaa d. $13/11$ 43.

Kl. 0^{30} befandt E. sig efter Bestikket 2 Sm. misv. N. for Schultz's Gr. F.S., hvorfra der styrede misvisende V., idet der regnedes med 2 Stregers Strømsætning N. over. Det blæste en SV.-lig Kuling, Styrke 3—4, og Skibet sejlede for Sejl alene. Vejret var diset. Fra Kl. 1^{30} loddedes hvert Kvarter med Lodskud 20 m, ingen Bund. Kl. 4 var Vejret taaget. Kl. 4^{15} loddedes sidste Gang. Kl. 4^{30} , da E. efter den gissede, udløbne Distance skulde befinde sig ca. $1\frac{1}{2}$ Sm, af Land, tog Skibet Grunden ca. 200 m S. for Glatved Kalkbruds Udskibningsbro ca. 15 m fra Stranden og blev staaende. D. $11/1$ Kl. 15^{55} kom E. flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper og indbragtes til Grenaa for Reparation af den ved Grundstødningen opstaaede Bundskade.

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

77. Ff. **Ebba Aaen** af Esbjerg, 32 Reg. T. Br. Hygget 1931 af Kg. Bøg og Fyr. Paa Fiskeri.

Kollideret d. $12/4$ 43 i Nordsøen.

Søforhør i Esbjerg d. $3/5$ 43.

Se Nr. 57.

78. 3^m M/Sk. **Edith** af Middelfart, 81 Reg. T. Br. Bygget 1906 af Eg.

Kollideret d. $26/10$ 43 i Holbæk.

Politirapport dat. $26/10$ 43.

Kl. ca. 16^{30} , da E., der stod paa Grund i Holbæk Havn. pludselig slap fri af Grunden, drev Skibet ind mod Kajen og ramte den der liggende Fiskekutter »Olga« af København med Agterenden. Ved Kollisionen fik O. Roret brækket, Styrehusets Tag løftet og en David bøjet.

Anm. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes, at Besætningen paa E. ikke ved Trosser til Land havde forhindret, at Skibet kunde drive agterover.

79. M/Sk. **Eirene** af Hasle, 77 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Eg. Paa Rejse fra Rønne til Hasle i Ballast.

Tørnet et Molehoved, rørt Grunden d. $11/7$ 43 i Rønne.

Søforklaring og Søforhør i Rønne d. $17/7$ 43.

Kl. 6 afsejlede E. fra Rønne under en VNV.-lig Brise. Da Skibet havde passeret Bølgebryderen, mærkedes det, at den ene Cylinder satte ud. Det forsøgte ved Opvarmning at faa Cylinderen til at trække, og da dette ikke lykkedes, blev Skruen koblet til for Bak. men herved syntes Motoren at gaa i Staa. hvorfor Skruen atter blev koblet fra. K. drev nu ned mod det S.-lige Molehovede, som Skibet tørnede med Bb.8 Sid, samtidig mod at det huggede i Grunden. Skibet blev derefter ved Hjælp af en Lodsbaad indbragt til Sydhavnen, hvor en Undersøgelse viste, at Skibet var blevet læk.

Anm. Ministeriet maa antage, at Havariet skyldes, at der har været Vand i Brændselsolien.

80. Trawljolle **Ejgil** af Esbjerg.

Paasejlet d. $12/4$ 43 i Esbjerg Havn.

Søforhør i Esbjerg d. $31/5$ 43.

D. $12\frac{1}{4}$, medens E. laa paa Ydersiden af den S.-lige Havnemole ved Indsejlingen til Fiskerihavnen afventende Politikontrol, tørnede Ff. »Jytte« af Esbjerg, der var ved at manøvrere ud fra Kajen, mod E.s Bb.s Laaring. Ved Paasejlingen led E.s Agterstævn en Del Skade.

Af den af J.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at da J., der sammen med en Del andre Kuttere havde ligget paa Ydersiden af den S.-lige Havnemole ved Indsejlingen til Fiskerihavnen, var ved at manøvrere klar af disse, saas en Jolle, der viste sig at være Trawljolle »Ejgil« af Esbjerg, forude. Motoren blev straks kastet Bak. Da J. syntes at gaa klar af E., blev Motoren atter sat paa Frem. Under Passage af E. greb E.s Trawlbom fast i Hængslet paa J.s Lænseport, men kom straks fri igen.

Anm. Ministeriet maa antage, at Paasejlingen skyldes Forholdene ved Kontrolstedet.

81. M/Sk. **Elisabeth** af Hasle, 71 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Eg. Paa Rejse fra Rønne til Aarhus med Lervarer.

Grundstødt d. $11\frac{1}{1}$ 43 ved Sjællands N.-Kyst; havareret d. $12\frac{1}{1}$ 43 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Søforhør i Aarhus d. $21\frac{1}{1}$ 43.

D. $11\frac{1}{1}$ Kl. 19³⁰ besluttedes det at anløbe Gilleleje Havn, da Vinden var frisket fra SØ. I Havneløbet tog Skibet Grunden og blev staaende. Det forsøgtes ved Manøvre med Motoren at faa E. af Grunden, og Kl. 22³⁰ kom Skibet flot, hvorefter Kursen for Sejl alene blev sat mod Sjællands Rev. D. $12\frac{1}{1}$ Kl. 2⁰⁰, da Vinden yderligere var frisket, besluttedes det at anløbe Hundested. Motoren blev startet, men Kl. 3⁰⁰ maatte den standses paa Grund af Havari, hvorfor Skibet fortsatte Rejsen for I Forsejl. Sjællands Rev passeredes under en SSØ.-lig Storm, og Kursen blev sat mod Grenaa. Da E. befandt sig inden for den Ø.-lige Bølgebryder, medens en Lodsbaad forsøgte at slæbe Skibet til Kaj, drev E. mod den V.-lige Bølgebryder. Ankret blev stukket i Bund, men E. tørnede mod Bølgebryderen og huggede nogle Gange i Grunden. Skibet led herved lettere ovenbords Skade.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Lavvande, og at Havariet skyldes Vejrforholdene.

82. 3^m M/Sk. **Elisabeth** af Hirshals, 69 Reg. T. Br. Bygget 1913 af Eg og Bøg.

a) Paa Rejse fra Aarhus til København med Stødbrende.

Grundstødt d. $15\frac{1}{1}$ 43 ved Sjællands N.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $22\frac{1}{1}$ 43. Søforhør i København d. $28\frac{1}{1}$ 43.

Kl. 13¹⁵ passerede E. Sletterhage Fyr i $\frac{1}{4}$ Sm.s Afstand. Der styredes retv. Ø. $\frac{3}{4}$ S. Vejret var taaget, og det blæste en let SSV.-lig Brise. Kl. 14⁴⁵ saas Netspærringen mellem Hasenøre og Sjællands Rev tæt om Bb.. og der sejlede langs denne til Kl. 15⁰⁰, da Netspærringen ophørte, hvorefter der styredes retv. Ø.t.S. Kl. 15²⁰ ændredes Kursen til retv. Ø.t.N. $\frac{1}{2}$ N. Kl. 17³⁰ tog E. Grunden paa Sjællands Rev ca. 300 m S. for Tilflugtsbaaken og blev staaende. D. $17\frac{1}{1}$ Kl. 16⁰⁰ kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamp, efter at ca. 12 Tons af Ladningen var blevet kastet over Bord. Ved Grundstødningen fik E. en mindre Læk, og Skibet indbragtes til Kalundborg for Tætning.

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

Anm. 2. E.s Fører, mod hvem der i Medfør af Bestemmelserne i Sølovens § 293 var rejst Tiltale for ikke at have benyttet Loddet som Kontrol for Bestikket og saaledes ved Uforsigtighed og Pligtforsømmelse at have foranlediget Grundstødningen, er ved Sø- og Handelsretten under $\frac{26}{9}$ 43 idømt en Statskassen tilfaldende Bøde paa 75 Kr.

b) Paa Rejse fra Hadsund til København med Brænde.

Paasejlet Bro og grundstødt d. $27\frac{1}{2}$ 43 i Mariager Fjord. Motorhaveri d. $28\frac{1}{2}$ 43 i Kattegat.

Søforklaring i Grenaa d. $\frac{3}{3}$ 43.

Kl. 8 afsejlede E. under en stiv V.-lig Kuling fra Hadsund, efter at Signal om Aabning af Hadsundbroen var sat. Da Skibet var ca. 150 m fra Broen, fra hvilken der vistes Signal for Gennemsejling fra V., saas Brovagten komme løbende inde fra Land ud paa Broen. Da det var klart, at Broen ikke kunde naa at blive aabnet for Passage, blev Roret lagt haardt Bb. og Motoren kastet Bak. Det lykkede s imidlertid ikke at faa E. drejet bort fra Broen, og umiddelbart efter tørnede Skibet med Sprydet mod et Skur paa Broen, som blev beskadiget. Ca. 20 Minutter senere kom E. klar af Broen og fortsatte Sejladsen. Da E. befandt sig ved Havnø Hage, blev en Bundgarnspæl antaget for en 1-Kost, hvis Topbetegnelse manglede, og Skibet kom for langt ud i Løbets N.-lige Side, hvor det tog Grunden og blev staaende. D. $28\frac{1}{2}$ Kl. ca. 7²⁰ kom E. flot ved fremmed Hjælp. Kl. ca. 13³⁰, da E. befandt sig i Gjerrild Bugt og Motoren blev stoppet, viste det sig, at forreste Krumtapleje, der var blevet smurt 10 Minutter forinden, var brændt sammen.

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

83. M/Gl. **Elisabeth** af Svendborg, 77 Reg. T. Br. Bygget 1899 af Jern og Staal. Paa Rejse fra Nakskov til Odense med Havregryn.

Sprunget læk d. $\frac{9}{7}$ 43 i Storebælt; søgt Nødhavn.

Søforklaring og Søforhør i Nyborg d. $12\frac{1}{7}$ 43.

Da E., der sejlede for Sejl og Motor, under en V.-lig Kuling befandt sig i Nærheden af Hov Fyr, henved 2 Sm. fra Land, hørtes en skurrende Lyd fra Skibshunden og et kort Stød. En Undersøgelse af Motoren straks efter viste intet usædvanligt, men senere opdagedes det, at der var Vand i Motorrummet og at Smøreoliekamret var vandfyldt. Motorens Lænsepumpe blev holdt gaende, samtidig med at man ved Haandkraft holdt Oliekammet læns for Vand, og Kursen blev sat mod Nyborg. I Nyborg blev Skibet pumpet læns ved Hjælp fra Land.

Anm. Ministeriet maa antage, at E. har tørnet en undersøisk Genstand.

84. M/Jt. **Elise** af Kastrup, 52 Reg. T. Br. Bygget 1896 af Eg. Paa Fiskeri i Femerbælt.Grundstødt d. $\frac{18}{11}$ 43 ved Lollands S.-Kyst.Søforhør i Rødby d. $\frac{19}{11}$ 43.

Kl. ca. 15³⁰, da E., der var i Færd med at fiske Vraggoods ca. 6 Sm. ude i Femerbælt, vilde sejle ind til Rødby, fik Dykkeren Dykkersyge, hvorfor der ankredes. Kl. ca. 17 lettedes, og der styredes med Kending mod Rødby Havn. Kort efter blev Vejret byget, og Landet tabtes af Syne. Loddet holdtes gaaende, og Farten blev mindsket. Kl. ca. 18³⁰, da der blev loddet 2 Fv., blev Motoren kastet Bak, men umiddelbart efter tog Skibet Grunden og blev staaende. D. $\frac{17}{11}$ kom E. flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Vejrforholdene.

85. M/Tjk. **Elise Marie** af Ærøskøbing, 88 Reg.T. Br. Bygget 1895 af Staal.

a) Paa Rejse fra Graasten til Flensborg i Ballast.

Tørnet Kaj d. $\frac{20}{3}$ 43 i Graasten.Søforklaring i Københavns Amts søndre Birk d. $\frac{27}{5}$ 43.

Under Manøvrering i Graasten skulde Motoren kastes Bak. Herunder svigtede Koblingen, hvorfor Bb.s Anker blev stukket i Bund. Ankeret holdt ikke, og kørt efter tørnede E. M. mod Kajen med Stævnen, der blev en Del beskadiget. En Undersøgelse viste, at Koblingen var brændt fast.

Anm. Aarsagen til Havariet fremgaar af det ovenfor anførte.

b) Paa Rejse fra Bandholm til Lybæk.

Havareret d. $\frac{10}{5}$ og $\frac{11}{5}$ 43 i Østersøen.Søforklaring i Københavns Amts søndre Birk d. $\frac{27}{5}$ 43.

D. $\frac{10}{5}$ Kl. ca. 19 lettede E. M. fra en Ankerplads ved Femern. Da Skibet var omtrent tværs af Staberhuk Fyr, stoppede Motoren, og Sejladsen maatte fortsættes for Sejl alene. D. $\frac{11}{5}$ Kl. ca. 2 naaede E. M. igen op under Femern, hvor Skibet blev opankret. Kl. ca. 12 forsøgtes det at lette, da Vinden friskede fra VNV. Under Ophivningen af Ankeret brækkede Kæden ca. 3 Favne fra Ankeret. Der styredes bidevind op i Lybæk Bugt; men da E. M. drev meget, sattes Kursen mod Gedser, og d. $\frac{12}{5}$ opnaaedes Forbindelse med et Fiskefartøj, der bugserede Skibet ind til Gedser. En Undersøgelse viste, at Motorens Oliepumpe var i Uorden.

Anm. Aarsagen til Motorhavariet fremgaar af det ovenfor anførte.

c) Paa Rejse fra Lybæk til Kastrup med Glassand.

Havareret d. $\frac{18}{5}$ og $\frac{17}{5}$ 43 i Østersøen; søgt Nødhavn.Søforklaring i Københavns Amts søndre Birk d. $\frac{27}{5}$ 43.

Kl. 23³⁰ under en frisk NV.-lig Kuling brækkede Storskødet, og Bommen knækkede. Kort efter havarerede Stagfokken og blæste helt i Stykker, inden den kunde hales ned. Det forsøgtes flere Gange forgæves at starte Motoren. Skibet faldt tværs i Søen, og en Del opstaaende havarerede. Endvidere faldt Mesanbommen ned; men Sejlet kunde dog sættes igen. D. $\frac{17}{5}$ Kl. ca. 1 brækkede Sprydbardunerne, og Sprydet drejede tværs over Boven. Der blev nu afgivet Nødssignal, som dog ikke blev observeret af andet Skib. Kl. 15, da E. M. befandt sig i Færgeruten Gedser—Warnemünde præjedes en Færge, som anmodedes om Hjælp, og ca. 2 Timer senere kom et Bugserfartøj ud til Skibet, som blev bugseret til Warnemünde. D. $\frac{21}{5}$ Kl. 10 afsejlede E. M. fra Warnemünde, efter at Motoren var repareret. Kl. ca. 11 begyndte Koblingen at slæbe og udløste sig selv. Farten blev mindsket, og det forsøgtes forgæves at reparere Koblingen, hvorefter Skibet blev sejlet til Stubbekøbing for Reparation.

Anm. Ministeriet maa antage, at Havariet skyldes Vejrforholdene.

d) Paa Rejse fra København til Assens med tomme Tønder.

Tørnet Undervandshindring d. $\frac{1}{12}$ 43 i Kattegat; sat paa Grund ved Sjællands N.-Kyst.Søforklaring i Hundested d. $\frac{8}{12}$ 43.

D. $\frac{30}{11}$ Kl. ca. 23 passerede E. M. Hesselø. Det blæste en frisk N.-lig Kuling med Byger, og Skibet gik for Sejl alene. D. $\frac{1}{12}$ Kl. ca. 2 blev Motoren startet og Sejlene bjærget. Kl. ca. 3 friskede Vinden til Storm, og det besluttedes at vende og søge Lær under Hesselø. Kl. ca. 4 mærkedes flere haarde Stød i Skibet. Motoren blev straks koblet fra, og en Undersøgelse viste, at E. M. var tørnet imod et Vrag. Ved Kollisionen tog Dækslasten Rous, hvorved Skanseklædningen i Stb.s Side samt Jollen blev beskadiget og Bb.s Sværd blev revet af, og Skruen havarerede. Da Skibet havde faaet Slagside, blev ca. 26 Tønder af Dækslasten kastet over Bord. Sejlene blev sat, og Kl. ca. 6 afbrændtes Nødblus. Da der ikke kom Hjælp, blev Kursen sat mod Isefjorden, og da det opdagedes, at E. M. var læk, blev Skibet Kl. ca. 14 sat paa Grund ud for Kulhus, for at det ikke skulde synke. D. $\frac{4}{12}$ Kl. ca. 15³⁰ kom E. M. flot ved Hjælp af en Bjærgingsdamper.

Ministeriet maa antage, at E. M. har tørnet en undersøisk Hindring.

86. Lystfartøj **Elite** af Aarhus. Paa Tur fra Aarhus til Knebel Bro.Kæntret d. $\frac{28}{8}$ 43 i Kalø Vig; 1 Mand omkommet.Søforhør i Aarhus d. $\frac{20}{9}$ 43.

Kl. ca. 16¹⁵, da E., der førte fuldt Storsejl, under en SV.-lig Brise, Styrke 4, befandt sig ud for Dejret Klint ca. 1 Sm. af Kysten, rantes Baaden af en haard Byge. Hvorved E. krængede haardt over. Det forsøgtes at hale Sejlet ned, men det lykkedes kun delvis. Ankeret blev derefter sat, men samtidig hermed fyldtes Baaden og sank med Agterenden. De 2 ombordværende Personer begyndte at svømme mod Land; men da ca. $\frac{1}{3}$ af Distancen til Land var tilbagelagt, maatte den ene af Personerne opgive at svømme videre, hvorefter han blev hjulpet tilbage til Baaden, der i Mellemtiden var sunket, saa kun Mastetoppen ragede ca. $\frac{1}{2}$ m over Vandet. Den anden af Besætningen svømmede derefter alene til Land, medens den første omkom.

Anm. 1. Den omkomne er Maskinlærling Jens Christian Yde af Aarhus.

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

87. Ff. **Ella Viola** af Gilleleje, 10 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Esbjerg til Fiskeplads i Nordsøen.

Havareret ved Eksplosion d. $\frac{2}{8}$ 43 i Nordsøen.

Søforhør i Esbjerg d. $\frac{30}{9}$ 43. Søforklaring i Horsens d. $\frac{16}{10}$ 43.

Kl. ca. 19³⁰, da E. V. befandt sig ca. 45 Sm. retv. V. $\frac{1}{2}$ N. af Graadyb Barre, indtraf en voldsom Eksplosion ca. 25 m agten for Kutteren. Ved Eksplosionen blev Agterskibet og Motoren en Del beskadiget. Anm. Ministeriet maa antage, at Eksplosionen skyldes Krigsaarsager.

88. Ff. **Ellen** af Holbæk.

Paasejlet d. $\frac{10}{4}$ 43 i Holbæk Havn.

Politirapport dat. $\frac{12}{4}$ 43.

Se Nr. 17.

89. S/S **Ellensborg** af København, 1259 Reg. T. Br. Bygget 1918 af Staal. Paa Rejse fra Odense til Uleåborg i Ballast.

Havareret ved Eksplosion d. $\frac{23}{10}$ 43 i Østersøen; søgt Nødhavn. 1 Mand omkommet.

Søforhør i København d. $\frac{28}{10}$ og $\frac{18}{12}$ 43.

Kl. 9²⁰, da E. befandt sig 2—300 m Ø. for Klapperaasens Stage, mærkedes en voldsom Eksplosion, hvorefter Maskine, Styregrej og Dampfløjte ikke fungerede. Ved Eksplosionen var en Mand af Maskinbesætningen blevet skoldet af udstrømmende Damp. En Undersøgelse viste, at Agterskibet var læk. Baadene blev sat paa Vandet, og 8 Mand af Besætningen samt den tilskadekomne, Maskinassistent Carl Christian Hørlyck af København, der senere afgik ved Døden af sine Saar, forlod Skibet og blev sat i Land af Fartøjer, der var kommet til Hjælp. E. blev derefter bugseret ind paa lægt Vand. D. $\frac{26}{10}$ ankom E. under Bugsering til Malmø.

Anm. Ministeriet maa antage, at Eksplosionen skyldes Krigsaarsager.

90. M/Gl. **Elly** af Vejle, 92 Reg. T. Br. Bygget 1917 af Eg, Bøg og Fyr.

a) Paa Rejse fra København til Odense med Stykgods.

Motorhavari d. $\frac{4}{12}$ 43 i Kattegat; søgt Nødhavn.

Søforklaring og Søforhør i Helsingør d. $\frac{8}{12}$ 43.

Kl. ca. 1¹⁵ passerede E. Hesselø. Kl. 1³⁰ hørtes et Brag, og Motoren tog Rous. En Undersøgelse viste, at Skruen stod fast og var trukket agterover. Kursen blev derfor for Sejl alene sat mod Helsingør, og Kl. 13³⁰ ankrede E. N. for Helsingør, hvorefter Skibet blev bugseret ind i Havnen.

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

b) Paa Rejse fra Helsingør til Odense med Stykgods.

Grundstødt d. $\frac{16}{12}$ 43 ved Fyns N.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{20}{12}$ 43. Søforklaring og Søforhør i Odense d. $\frac{21}{12}$ 43.

D. $\frac{15}{12}$ Kl. 13³⁰ passerede E. i diset Vejr Hesselø i 3 Sm.s Afstand paa Kurs dev. V. $\frac{1}{2}$ N. Kl. 14³⁰ blev det tæt Taage, og Farten blev mindsket. Kl. 18³⁰ opnaedes Kending af Vagtskibet ved Sjællands Rev, og Kursen ændredes til dev. SV. Motoren blev stoppet af og til, medens der lyttedes efter Taagesignal fra Røsnæs. Da Taagesignalet ikke hørtes, blev der d. $\frac{16}{12}$ Kl. ca. 00¹⁵ gjort klar til Lodskud; men i samme Øjeblik tog E. Grunden med ringe Fart og blev staaende. Om Aftenen lettede Taagen, og det viste sig da, at E. stod paa NØ.-Siden af Fyens-Hoved. D. $\frac{18}{12}$ kom E. flot ved fremmed Hjælp, efter at en Del af Ladningen var blevet lægtret.

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

91. M/Sk. **Elsbeth** af Vejle, 71 Reg. T. Br. Bygget 1912 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Aalborg til Saksøbing med Cement.

Sprunget læk d. $\frac{10}{4}$ 43 i Storebælt; søgt Nødhavn.

Søforklaring i Middelfart d. $\frac{16}{4}$ 43.

Kl. 12⁰⁰ passerede E. under en haard VNV.-lig Kuling Fyns Hoved. Kl. 13⁰⁰, da E. var midt mellem Fyns Hoved og Romsø, opdagedes det, at Skibet var sprunget læk. Pumpen holdtes gaaende, og der styredes mod Land. Da E. var kommet ind i smult Vande, blev Forlugen taget af, og det konstateredes, at Vandet stod 1 Fod op i Lasten. Der søgtes ind til Kerteminde.

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

92. M/Sk. **Elsie** af Frederikshavn, 69 Reg. T. Br. Bygget 1907 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Frederikshavn til København med Rug.

Grundstødt d. $\frac{16}{1}$ 43 ved Jyllands Ø.-Kyst,

Strandingsindberetning dat. $\frac{19}{1}$ 43.

Kl. 23³⁰ grundstødte E. i tæt Taage N. for Fornæs. D. $\frac{17}{1}$ Kl. 3 kom Skibet flot ved egen Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Taage.

93. M/Gl. **Elsie** af Lohals, 55 Reg. T. Br. Bygget 1900 af Kg og Bøg. Paa Rejse fra Korsør til Odense med Klinker.

Sprunget læk d. $\frac{10}{7}$ 43 i Korsør Havn og d. $\frac{22}{7}$ 43 i Odense.

Søforklaring og Søforhør i Odense d. $\frac{30}{7}$ 43.

KL 12³⁰, da E. skulde afsejle fra Korsør, opdagedes det, at der stod Vand op over Motorens Svinghjul. Skibet kunde pumpes læns med Haandpumpen og kunde derefter holdes læns med Motorpumpen under Rejsen. D. ²³/₇ KL ca. 18, da E. laa og lastede ved Odense Staalskibsværft, opdagedes det, at Vandet strømmede ind i Motorrummet. Ved Fodring udenbords med Savsmuld lykkedes det at tætte Lækagen. En Undersøgelse viste, at en Naad i Stb.s Side var læk.

Anm. Aarsagen til Havarierne fremgaar af det ovenfor anførte.

94. M/Gl. **Else** af Odense, 55 Reg. T. Br. Bygget 1900 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Bandholm til København med Byg.

Grundstødt d. ⁹/₁₁ 43 ved Sjællands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. ¹³/₁₁ 43. Søforhør i Varde d. ³/₂ 44.

Kl. ca. 16³⁰, da E. under en SV.-lig Kuling med Dis befandt sig ud for Nyord sejlene for Sejl og Motor, gik Motoren i Staa. Føreren overlod Roret til Bedstemanden og forsøgte at faa Motoren i Gang igen, men kort efter tog Skibet Grunden paa Græsøerne og blev staaende. Det forsøgtes forgæves at faa Skibet af Grunden med Varp og Manøvrer med Motoren. D. ¹²/₁₁ kom E. flot, efter at en Del af Ladningen var blevet lægtret.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Vejrforholdene i Forbindelse med den Omstændighed, at Skibets Motor havarede.

95. M/Gl. **Else** af Hasseris, 100 Reg. T. Br. Bygget 1905 af Staal. Paa Rejse fra Karlstad til Skelskør med Træ.

Grundstødt d. ²⁸/₁₁ 43 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. ²/₁₂ 43. Søforklaring og Søforhør i Skelskør d. ⁸/₁₂ 43.

Kl. 19⁰⁰, da E. under en stiv til haard SØ.-lig Kuling med svær SØ befandt sig ud for Fornæs, slukkede Fornæs Fyr, hvorfor det besluttedes at vende og gaa i Læ af Landet ved Gjerrild. Vejret var regntykt, og der loddedes jævnlgt. KL ca. 22, da et Lodskud havde givet 6 m Vand, blev Skruen slaaet fra, og der loddedes igen. Det viste sig da, at Skibet havde taget Grunden ud for Skærbæk Hest og stod fast. D. ²⁹/₁₁ kom E. flot ved fremmed Hjælp tilsyneladende uden at have taget Skade.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Vejrforholdene.

96. S/S **Emanuel** af Marstal, 1290 Reg. T. Br. Bygget 1907 af Staal. Paa Rejse fra Nykøbing F. til Gotenhafen i Ballast.

Sunket efter Eksplosion d. ¹⁰/₄ 43 i Østersøen.

Søforhør i København d. ¹³/₄ 43.

KL ca. 13⁴⁵, da E. befandt sig paa 54°44'8 N. Brd. 12°33'3 Ø. Lgd., mærkedes en voldsom Eksplosion under Agterskibet om Stb., og kort efter 2 mindre Eksplosioner. Vandet trængte ind i Agterlasten, hvorved Skibet fik Slagside, og Dampen strømmede op fra Maskinrum og Fyrplads. Kort efter blev Stb.s Redningsbaad sat paa Vandet, og 7 Mand forlod i denne Skibet og satte Kurs mod Møen. KL ca. 14¹⁵ blev den anden Baad sat paa Vandet, da Skibet syntes i Færd med at synke, og den øvrige Del af Besætningen, ialt 10 Mand, ankerlod E. Baaden blev liggende i Nærheden af Skibet, og en Mand klatrede om Bord igen og lod Stb.s Anker falde med ca. 50 Fv. Kæde. KL ca. 15⁴⁵ sank E. paa 16 m Vand, hvorfor Redningsbaaden satte Kurs mod et i Nærheden værende Fyrskib. Ved Eksplosionen blev to Mand af Besætningen saaret. E. er senere blevet hævet.

Anm. Ministeriet maa antage, at Havariet skyldes Krigsaarsager.

97. S/S **Emily** af Stockholm, 1567 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Gefle til Kielerkanalen for Ordre med Jernerts.

Grundstødt d. ⁹/₄ 43 ved Sjællands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. ¹¹/₄ 43.

D. ⁹/₄ grundstødte E. ca. 2 Sm. Ø. for Lystønden Hollændergrund W. Skibet er senere kommet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Fejl ved Loggen.

98. M/Gl. **Emma** af Lohals, 68 Reg. T. Br. Bygget 1906 af Kg. Paa Rejse fra Bandholm til Hobro med Byg.

Grundstødt d. ¹¹/₉ 43 i Mariager Fjord.

Søforklaring og Søforhør i Hobro d. ¹⁷/₉ 43.

KL ca. 19, da E. befandt sig ud for Skovlyst, blev Kursen sat mod en Vager, der antoges for en hvid Halmprík, men som senere viste sig at være en Fiskevager, og kort efter tog Skibet Grunden S. for Renden og blev staaende. Kl. 22 kom E. flot ved fremmed Hjælp uden at have taget Skade ved Grundstødningen.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

99. M/Jt, **Emmanuel** af Ærøskøbing, 97 Reg. T. Br. Bygget 1897 af Staal. Paa Rejse fra Flensborg til Korsør med Briketter.

Grundstødt d. ⁸/₂ 43 ved Tysklands N.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Korsør d. ¹⁷/₂ 43.

Kl. ca. 19³⁰ passerede K. Lystønden paa Holdnæs Hage. Derfra styredes SSV. for at finde en Ankerplads for Natten. Da Skibet naaede ind i Holdnæs Fyrs hvide Vinkel, der viser Et-Blink, holdtes mod Land, idet Loddet holdtes gaaende, indtil der blev loddet 10 m Vand, hvorefter Motoren blev stoppet og kastet Bak. Umiddelbart efter tog E. Grunden og blev staaende. D. ¹¹/₂ kom Skibet flot ved fremmed Hjalp.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes, at Sejladsen fortsattes for langt ind mod Land, inden Motoren blev stoppet.

100. D/Jt. **Emmy** af København, 143 Reg. T. Br. Bygget 1903 af Staal. Paa Rejse fra Lübeck til København med Briketter.

Kollideret d. $17/12$ 43 i København.

Søforhør i København d. $27/12$ 43.

Kl. ca. 12^{30} , da E., der havde passeret Knippelsbro, nærmede sig Langebro, blev der fra denne vist Stopsignal. Gennem Talerør varskoede Føreren Stop til Maskinen. Roret blev derpaa lagt Bb., hvorefter Maskinen gennem Talerøret blev beordret Fuld Kraft Bak. Denne Ordre blev i Maskinen forstaaet som Fuld Kraft Frem, og Skibet skød over Stævn. Da Føreren blev klar over Misforstaaelsen, blev Maskinen atter beordret Fuld Kraft Bak, og Maskinen blev derefter kastet Bak; men umiddelbart efter paasejlede E. Rysensteens Badeanstalt, der blev noget beskadiget.

Anm. Aarsagen til Kollisionen fremgaar af det ovenfor anførte.

101. M/Tjk. **Energi** af Nykøbing F., 71 Reg. T. Br. Bygget 1906 af Jern.

a) Paa Rejse fra Nykøbing F. til Nyborg i Ballast.

Grundstødt d. $25/1$ 43 ved Sjællands S.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Korsør d. $1/2$ 43.

Om Formiddagen, da E., der havde Motorskade og havde mistet Bb.s Anker, under en frisk, SSV.-lig Kuling laa opankret S. for Agersøsund i 4 m Vand, forsøgte det at lette. Herunder brækkede Stb.s Ankerkæde, medens en Wire, der var sjækket i Ankeret, holdt. Der blev derpaa sat et Varpanker ud med en Wire fastgjort i Ankeret. Kl. 14 brækkede begge Wirer, og Skibet drev paa Grund lidt V. for Basnæs Havn og blev staaende ca. 5 m fra Land. D. $28/1$ om Eftermiddagen kom E. flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper uden at have taget Skade.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Vejrforholdene.

b) Paa Rejse fra Aarhus til København med Brunkul.

Forlist efter Eksplosion d. $5/11$ 43 i Kattegat; 1 Mand omkommet og 1 Mand saaret.

Politirapport dat. $5/11$ 43. Indberetning fra Helsingør Toldkammer dat. $8/11$ 43. Politirapport dat. $11/11$ 43. Søforhør i København d. $20/11$ 43. Forlisanmeldelse dat. Hellerup d. $20/5$ 44.

Kl. ca. 14, da E. befandt sig 2—3 Sm. NV. af Raageleje, mærkedes en voldsom Eksplosion under Skibets Agterende. Ved Eksplosionen blev en Mand af Besætningen slynget overbord og en Mand haardt kvæstet, og Skibet begyndte at synke. En Redningskrans blev straks kastet ud til den overbordfaldne, Ungmand Willy Randild Hansen af Gjelsted, og et i Nærheden værende Skib sejlede straks hen til Ulykkestedet, men den overbordfaldne var forsvundet og kom ikke senere til Syne. Den øvrige Del af E.s Besætning, ialt 2 Mand, forlod derpaa Skibet, som kort efter sank paa 13 m Vand.

Anm. Ministeriet maa antage, at Eksplosionen skyldes Krigsaarsager.

102. M/Gl. **Energi** af Svendborg, 93 Reg. T. Br. Bygget 1906 af Staal.

a) Brand om Bord d. $27/4$ 43 i København; 1 Mand kommet til Skade.

Indberetning fra Statens Skibstilsyn dat. $27/4$ 43.

Kl. 7^{10} , da E. skulde losse Brunkulsbriketter ved Enghave Brygge, opdagedes det, at der steg Røg op fra Lugerne. Brandvæsenet blev tilkaldt og var snart Herre over Ilden. Samtidig opdagedes det, at Skibets Fører laa bevidstløs i sin Køje. Den paagældende, der tilsyneladende var kulosforgiftet, blev i en tilkaldt Ambulance kørt til Hospitalet.

Anm. Ministeriet maa antage, at Branden er opstaaet som Følge af Selvantændelse i Ladningen, samt at Skibsføreren er blevet forgiftet af Røg fra Lastrummet, som trængte ind i Kahytten gennem nogle Huller i Skoddet.

b) Paa Rejse fra Nysted til Tuborg Havn med Byg.

Grundstødt d. $3/6$ 43 ved Sjællands Ø.-Kyst.

Søforklaring i København d. $8/6$ 43.

Kl. ca. 6, da E. befandt sig i Nærheden af Nyord, besluttedes det paa Grund af haard N.-gaaende Strøm og diset Vejr at tage Lods, og Lodsflag blev sat. Ca. $1/2$ Time senere, da Lodsstationen ikke havde besvaret Signalet, fortsattes Sejladsen forsigtigt. Kl. ca. 8, da Skibet befandt sig ved Stagen med 2 Halmviske S. for Trindelen, kunde Stagen med 2 Halmviske N. for Grunden ikke ses, og da den lidt senere kom i Sigte, opdagedes det, at E. var forsat ca. en Skibslængde Ø. for Sejløbet. Motoren blev straks kastet Bak; men umiddelbart efter, Kl. ca. 8^{15} , tog Skibet Grunden og blev staaende. D. $4/6$ Kl. ca. 24 kom E. flot ved fremmed Hjælp, efter at en Del af Ladningen var lægtret.

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

103. 3^m M/Sk. **Erna** af Odense, 215 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal. Paa Rejse fra København til Stettin i Ballast.

Kollideret d. $3/1$ 43 i Østersøen.

Søforhør i København d. $12/1$ 43.

Kl. 16^{45} passerede E., der gik for Sejl alene, under en haard N.-lig Kuling Lystønden paa $55^{\circ}05'8$ N. Brd. $12^{\circ}49'5$ Ø. Lgd. Der styredes misv. SØ. $1/2$ Ø., Fart ca. 5. Kl. ca. 17^{05} saas en Dampers Toplanterner og røde Sidelanterne ca. 1 Streg agten for tværs om Stb. Da det andet Skib nærmede sig paa en saadan Maade, at en Kollision syntes uundgaaelig, blev E.s Ror Kl. 17^{15} lagt haardt Bb.; men umiddelbart efter tørnede det andet Skib imod E.s Stb.s Bovanker, hvorefter Skibene gentagne Gange tørnede

sammen Side mod Side, inden de kom klar af hinanden. Noget efter Kollisionen fortsatte Damperen uden at have givet sig til Kende. Ved Kollisionen fik E. en Del ovenbords Skade.

104. M/Sk. **Erna** af Vejle, 81 Reg. T. Br. Bygget 1912 af Eg, Bøg og Fyr.

a) Paasejlet d. $\frac{26}{2}$ 43 i Sønderborg.

Søforhør i Vejle d. $\frac{7}{7}$ 43.

Kl. 16⁴⁵, da E. laa fortøjet paa anvist Plads, blev Skibet paasejlet af et tysk Vagtskib, der skulde gaa fra Kaj ca. 80 m agten for E. Ved Paasejlingen fik E. Redningsbaaden, Agterspejlet og Skandækket i Stb.s Side agter beskadiget.

Anm. Søforklaring fra det tyske Skib foreligger ikke.

b) Paa Rejse fra Rønne til Odense med Kaolin.

Forlist efter Eksplosion d. $\frac{2}{5}$ 43 i Smaalandsfarvandet; 1 .Mand omkommet.

Søforklaring og Søforhør i Vejle d. $\frac{24}{5}$ 43. Forlisanmeldelse dat. Vejle d. $\frac{9}{7}$ 43.

Kl. ca. 12⁴⁰, da E., der sejlede for Sejl alene, befandt sig paa 55°02'4 N. Brd. 11°-35'8 Ø. Lgd., indtraf en voldsom Eksplosion, der knuste Agterskibet, hvorefter E. straks sank. 2 Mand af Besætningen, der bestod af ialt 3 Mand, holdt sig oppe ved Hjælp af Vraggoods og blev efter ca. $\frac{3}{4}$ Times Forløb bjærget af et forbisejlede Skib.

Anm. 1. Den omkomne er: Ungmand Søren Peter Laursen af Vejle.

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

105. 3^m M/Sk. **Erna** af Marstal, 319 Reg. T. Br. Bygget 1911 af Eg. Paa Rejse fra København til Stettin i Ballast.

Kollideret d. $\frac{12}{9}$ 43 i Stettinerhaff.

Søforklaring i Stettin d. $\frac{16}{9}$ 43. Søforhør i København d. $\frac{29}{11}$ 43.

Kl. ca. 13³⁰, da E. under en SØ.-lig Brise med Lods om Bord befandt sig mellem Bøjerne 9 og 10 sejlede i Farvandets Stb.s Side, blev Skibet overhalet af S/S »Karin K. Bornhofen« af Hamburg. Da K. K. B.s Agterende var udfør E.s Midtskibs, begyndte E. pludselig at dreje Bb. over, hvorfor Roret blev lagt haardt Stb. og Motoren kastet Bak, men herunder gik den i Staa, og E. tornede med Stævnen mod K. K. B.s Agterende, hvorved begge Skibe led lettere ovenbords Skade.

Anm. Søforklaring fra K. K. B. foreligger ikke.

106. 3^m M/Sk. **Esther** af Nørresundby, 100 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Eg og Bøg.

Brand om Bord d. $\frac{18}{9}$ 43 paa Karrebæksminde Red.

Søforhør i Nørresundby d. $\frac{21}{3}$ 44.

Kl. 6¹⁵, da E. laa opankret paa Karrebæksminde Red, opdagedes Ild i Forkant af Ruffet og i Rufftaget rundt Udstødsrøret. Slukning blev straks iværksat, og Kl. ca. 7 var Branden slukket. Ved Branden blev Ruffets Forkant gennembrændt.

Anm. Ministeriet maa antage, at Ilden er opstaaet ved Overophedning af Træværket rundt Udstødsrørets Gennemføring i Ruftaget.

107. M/Gl. **Esther** af Rødby Havn, 53 Reg. T. Br. Bygget 1847 af Fyr. Paa Rejse fra Sakskøbing til Assens med Sukker.

Grundstødt d. $\frac{28}{9}$ 43 ved Fyns S.-Kyst.

Søforklaring i Assens d. $\frac{8}{10}$ 43.

Kl. ca. 17⁰⁰ passerede E. Prikken paa Avernakø Trille, hvorefter Kursen ændredes til NV.t.N. $\frac{1}{2}$ N. Det blæste en SØ.-lig Kuling, Styrke 4, og Vejret var letdiset. Kort efter saas 2-Prikken paa Knastegrunden tværs om Bb. Roret blev straks lagt haardt Stb.; men Skibet tog Grunden paa Knastegrund og blev staaende. Kl. 19 kom E. flot ved fremmed Hjælp tilsyneladende uden at have taget Skade ved Grundstødningen.

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

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

Kollideret d. Vi₂ 43 ved Sassnitz.

Søforhør i Rønne d. $\frac{6}{12}$ 43.

Kl. 7, da E., hvis Lanterner brændte klart, var for indgaaende i Havnen, kom tysk Fiskefartøj »SAS 27« i Sigte for udgaaende i Bb.s Side af Løbet. Skønt E. kun gjorde ringe Fart for stoppet Maskine og holdt saa meget til Stb. som muligt, fortsatte »SAS 27« sin Kurs og tornede mod F.s Klyverbom. der blev lettere beskadiget.

Anm. Søforklaring fra »SAS 27« foreligger ikke.

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

Kollideret d. $\frac{9}{10}$ 43 i Frederikshavns Havn.

Politirapport dat. $\frac{10}{10}$ 43.

Kl. ca. 14, da E. skulde manøvrere langs Siden af tysk Patrouillefartøj »M 368«, bedømte Føreren Afstanden forkert, og K. tornede med Boven mod Patrouillefartøjets Bb.s Side, der blev en Del beskadiget.

110. M/Gl. **Eva** af Egersund, 99 Reg. T. Br. Bygget 1916 af Staal.

Havareret ved Flyverangreb d. $19/5$ 43 i Flensborg.

Søforklaring i Graasten d. $6/8$ 43.

Kl. ca. 13, da E. laa fortojlet i Flensborgs Havn, blev Byen og Havnen angrebet af Flyvemaskiner, der nedkastede Bomber. Herunder blev Skibet ramt af flere Bombesplinter, og ved Rystelserne, forårsaget af Nedslag i Havnen, blev Skibet læk.

111. M/Jt. **Eva** af Rønne, 40 Reg. T. Br. Bygget 1909 af Eg, Bøg og Fyr. Paa Rejse fra Hundested til Aarhus med Spegesild i Tønder paa Dækket.

Grundstødt d. $22/10$ 43 ved Sjællands N.-Kyst.

Søforklaring i Hundested d. $26/10$ 43.

Kl. ca. 6^{15} afsejlede E. fra Hundested Havn. Fra Korshage styredes misv. VNV. under en let SV.-lig Brise med Regn. Kl. ca. 9^{10} tog E. Grunden paa Sjællands Rev. Ved at lempe Dækslasten forefter lykkedes det Kl. ca.10 at faa Skibet flot paa V.-Siden af Revet. E. var tæt, men Rorets nederste Tap var sprunget ud af Rorløggen. Af en Fiskekutter blev E. bugseret tilbage til Hundested.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Vejrforholdene.

112. M/Tjk. **Familiens Lykke** af Egersund, 89 Reg. T. Br. Bygget 1902 af Jern.

a) Paa Rejse fra Aarhus til Nakskov med Brunkul.

Grundstødt d. $5/2$ 43 ved Lollands V.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $8/2$ 43. Søforklaring og Søforhør i Nakskov d. $10/2$ 43.

Kl. ca. 16, da F. L. under en stormende SSV.-lig Kuling med diset Vejr befandt sig i Nakskov Fjord, opdagedes det, at Afmærkningen var beskadiget af Is. Umiddelbart efter tog Skibet Grunden paa den V.-lige Side af Malø Grund og blev staaende. D. $7/2$ Kl. 13 kom F. L. flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

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

b) Paa Rejse fra Fredericia til København med Jernrør og Brunkul.

Forlist d. $23/11$ 43 i Kattegat.

Søforhør i København d. $3/12$ 43.

Kl. 5 afgik F. L. fra Fredericia. Vinden var SV. med tiltagende Styrke. Da Sjællands Odde var passeret, opdagedes Vand i Kahytten agter, og en Undersøgelse viste, at et Skylight i Stb.s Side under Dørken i Styrehuset var knust. Det forsøgtes at tætte Skylighet og øse Kahytten læns; men det viste sig umuligt, og Kl. ca. 23^{30} begyndte Skibet at synke med Agterskibet, hvorfor Besætningen — 2 Mand — gik i Jollen. Noget senere sank F. L. ca. 6 Sm. SØ. af Schultz's Grund F.S. paa 18—20 m Vand.

Anm. Ministeriet maa antage, at Forliset skyldes Havarier i Forbindelse med den Omstændighed, at Føreren af F. L. undlod at sejle Skibet ind i Læ af Land eller at dreje Skibet til Vinden for at søge at reparere Skylighet.

113. M/Jt. **Fanny** af Nysted, 60 Reg. T. Br. Bygget 1897 af Eg.

a) Paa Rejse fra Nysted til Hou med Træ.

Grundstødt d. $16/5$ 43 ved Lollands S.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $18/5$ 43. Søforklaring og Søforhør i Nysted d. $23/6$ 43.

Kl. 15^{15} , da F. for udgaaende fra Nysted befandt sig ca. 100 m fra Havnekajen, kom Rorkæden under en Drejning i Bekneb, hvorved Skibet mistede Styret. Maskinen blev straks kastet Fuld Kraft Bak; men umiddelbart efter tog F. Grunden paa Kanten af den gravede Rende og blev staaende. D. $17/5$ kom Skibet flot ved fremmed Hjælp uden at have taget Skade, efter at en Del af Dækslasten var blevet lægtret.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

b) Paa Rejse fra Middelfart til Assens med Cement.

Grundstødt d. $7/7$ 43 i Lillebælt.

Søforklaring og Søforhør i Assens den $10/7$ 43.

Kl. ca. 11^{00} , da F. under en stiv SV.-lig Kuling med N.-gaaende Strøm befandt sig i Nærheden af Flessingen Grund, satte den ene af Motorens Cyindre pludselig ud, hvorefter Skibet af Strøm og Vind blev sat ind paa Grunden, hvor det blev staaende. Kl. ca. 17^{00} kom Skibet flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Motorhavari.

c) En Mand druknet d. $15/9$ 43 i Stettins Havn.

Søforklaring og Søforhør i København d. $30/9$ 43.

Kl. ca. 18^{30} sprang en Mand af F.s Besætning i Vandet efter sin Hue, der var faldet over Bord. Medens den paagældende svømmede hen mod Skibet, forsvandt han og kom ikke mere til Syne. Havnepolitiet trak Vod efter den overbordfaldne, der kort efter blev fundet som Lig.

Anm. Den omkomne var Letmatros Arne Jensen af Nysted.

114. M/Fg. **Fanø** af Nordby, Fanø, 138 Reg. T. Br. Bygget 1926 af Staal.

a) Paa Rejse fra Esbjerg til Nordby F. med Passagerer og Stykgods.

Paasejlet Færgeleje d. $29/4$ 43 i Nordby, Fanø.

Søforhør i Esbjerg d. $20/5$ 43.

Kl. ca. 20¹⁵, da F. under en stiv NV.-lig Kuling med indgaaende Strøm befandt sig ca. 300 m fra Færgelejet i Nordby F., blev Motoren stoppet. Da Færgelejet var ca. 75 m fra Færgelejet, blev Roret lagt Stb. for at dreje F. ind i Retningen mod Færgelejet. Da F. ikke lystrede Roret, blev Motoren beordret Langsomt Frem, samtidig med at Roret blev lagt haardt Stb. F. drejede derefter Stb. over, men blev af Vind og Strøm ført ind mod Færgelejts Ø.-lige Side, der blev en Del beskadiget.

Anm. Aarsagen til Paasejlingen fremgaar af det ovenfor anførte.

b) Paa Rejse fra Nordby, Fanø til Esbjerg.

Paasejlet Færgeleje d. ³⁰/₄ 43 i Esbjerg.

Søforhør i Esbjerg d. ²⁰/₅ og ²²/₆ 43.

Kl. ca. 10³⁵, da F. med langsom Fart skulde passere en Flydekran, der arbejdede i Havnens N.-lige Side, saas en Fiskekutter komme fra den gamle Fiskerihavn med Kurs mod F. Sejlladsen fortsattes, til Kutteren var passeret. Da F. derefter manøvrerede for at komme til Kaj i Færgelejet, lykkedes det ikke ved Bakmanøvre at tage Farten af F., der tørnede mod Færgelejet, hvorved en Pæl brækkede.

Anm. Aarsagen til Havariet fremgaar af det ovenfor anførte.

c) Brand om Bord d. ⁵/₁₁ 43 i Esbjerg.

Politirapport dat. ⁵/₁₁ 43.

Kl. 19³⁰ ankom F. til Esbjerg. Kl. ca. 20¹⁰ opdagedes det, at der var Ild i I. Klases Damekahyt. Der blev straks tilkaldt Brandvæsen fra Land, og Kl. 22³⁰ var Ilden slukket. Ved Branden ødelagdes 250 Redningsbælter samt Kahyttens Aptering.

Anm. Der er intet oplyst om Aarsagen til Branden.

115. Ff. **Flid** af Ebeltoft, 7 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Fiskeplads ved Samsø til Ebeltoft.

Havareret, sat paa Grund og forlist d. ¹⁰/₁₂ 43 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. ¹⁷/₁₂ 43. Søforklaring og Søforhør i Ebeltoft d. ⁴/₁ 44.

D. ⁹/₁₂ Kl. ca. 22⁰⁰, da F. under en haard NØ.-lig Kuling befandt sig nogle Sm. Ø. for Helgenæs, havarerede Motoren. Skaden blev udbedret; men da Motoren paany blev startet, løb den løbsk og rystede Baaden læk, hvorfor Motoren blev stoppet igen. Da det befrygtedes, at F. skulde synke, blev Fartøjet for Sejl sejlet ind mod Sletterhage Fyr, hvor det d. ¹⁰/₁₂ Kl. ca. 1⁰⁰ blev sat paa Grund. F. er senere blevet Vrag.

Anm. Aarsagen til Forliset fremgaar af det ovenfor anførte.

116. Stf. **Flora** af Odense.

Paasejlet d. ¹³/₇ 43 i Odense Havn.

Søforhør i København d. ²⁷/₇ og i Odense d. ²/₁₁ 43.

Kl. ca. 4³⁰, da F. laa fortøjet ved Tværkajen ud for Toldboden i den gamle Havn, blev Fartøjet paa-sejlet af M/Jt. »Kjeld« af Hirshals, der med Agterskibet tørnede imod F.s Stb.s Laaring. Ved Kollisionen blev F. trykket ind imod Kajen, hvorved Klyverbommen brækkede og Rorpinden samt en Pullert havarerede.

Af den af K.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at dette Skib, der skulde afgaa fra Stenfisker-kajen, maatte bakke op imod Tværkajen for at gaa klar af et foran for K. liggende Skib. Da K. var i en Afstand af 6—7 m fra F., blev Skruen koblet fra. Straks efter forsøgtes det at koble Skruen til for Frem; men Koblingen havde sat sig fast. Da der var Fare for en Kollision med F., forsøgtes det nu at tage Stød af; men umiddelbart efter skete Kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Aarsagen til Kollisionen fremgaar af det ovenfor anførte.

117. M/Gl. **Fola** af København, 109 Reg. T. Br. Bygget 1906/36 af Staal. Paa Rejse fra Halmstad til Aalborg med Kisaske.

Grundstødt d. ¹⁰/₁₀ 43 ved Læsø S.-Kyst; søgt Nødhavn.

Strandingsindberetning dat. ²⁵/₁₀ 43. Søforklaring og Søforhør i Aalborg d. ²⁸/₁₀ 43. Søforhør i Køben-havn d. ⁴/₁ 44.

D. ⁹/₁₀ Kl. 16³⁰ afsejlede F. fra Halmstad. Da Tylø Fyr var passeret, styredes mod Tvangsruten. Det blæste en S.-lig Brise. Da F. efter Bestikket befandt sig N. for Anholt, ændredes Kursen til V.t.S., idet der regnedes med 5° Afdrift og 6° Ø.-lig Deviation. D. ¹⁰/₁₀ Kl. 5³⁰ tog Skibet Grunden og blev kort efter staaende. Det viste sig senere, at F. var grundstødt paa Silderøn. D. ²²/₁₀ kom Skibet flot ved frem-med Hjælp, efter at Halvdelen af Ladningen var lempet over Bord. F., der ved Grundstødningen var blevet læk, blev indbragt til Østerby.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen væsentlig skyldes, at Skibet ikke har fulgt den anordnede Tvangsrute.

118. Ff. **Folio** af København, 5 Reg. T. Br. Paa Fiskeri i Østersøen.

Havareret ved Eksplosion d. ⁸/₉ 43 i Østersøen.

Søforhør i København d. ²⁷/₁₀ 43.

Kl. ca. 19³⁰, da F. befandt sig ca. 3¹/₂ Times Sejllads Ø.t.S. for Møen, fik Redskaberne Hold. Skruen blev straks koblet fra, men umiddelbart efter mærkedes en Eksplosion under Fartøjet, hvorved F. blev læk. Anm. Ministeriet maa antage, at Eksplosionen skyldes Krigsaarsager.

119. M/S **Fortschritt** af Hamburg, 395 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Gerrild til Grenaa med Ral.

Grundstødt d. ⁶/₁ 43 ved Sjællands V.-Kyst; søgt Nødhavn.

Strandingsindberetning dat. $18/1$ 43.

Kl. 22^{00} grundstødte F. under en VNV.-lig Brise med let Snetykning ca. 2 Sm. Ø. for Røsnæs Fyr. F. blev senere bragt flot af en Bjærgningsdamper og indkom til Kalundborg.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Forveksling af Romsø og Røsnæs Fyr.

120. M/Sk. **Fortuna** af Egersund, 82 Reg. T. Br. Bygget 1906 af Eg og Fyr.

a) Paa Rejse fra Hadsund til København med Brænde.

Grundstødt d. $27/2$ ved Jyllands Ø.-Kyst.

Søforklaring i Grenaa d. $3/3$ 43.

Kl. ca. 15^{00} , da F. i Mariagerfjord ca. 4 Sm. Ø. for Hadsundbroen under en stiv NV.-lig Kuling og med Bb.s Anker i Bund skulde forsøge at trække et i Løbets N.-lige Side grundstødt Skib flot, drev Skibet paa Grund og blev staaende. Kl. ca. 16^{30} kom F. flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Vejrforholdene.

b) Paa Rejse fra Vejle til Helsingør med Brunkul.

Grundstødt d. $18/12$ 43 ved Sjællands N.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $19/12$ 43. Søforhør i Nykøbing S. d. $21/12$ 43. Forlisanmeldelse dat. København d. $25/1$ 44.

Kl. 17^{00} pejledes Sejro tværs i SØ. $1/2$ S., Log 53,7. Det blæste en frisk SSV.-lig Kuling, og der blev styret NØ.t.N. Kl. 17^{15} blev det Taage, og Loddet holdtes gaaende. Kl. 17^{30} blev der mindsket Sejl, og Motoren blev sat paa Langsomt Frem indtil Kl. 18^{30} , da Loggen viste 60, og Kursen blev ændret til N.t.Ø. $1/2$ Ø. Samtidig loddedes 8 Fv. Vand. Kl. 18^{45} blev der loddet $6\frac{1}{2}$ Fv. Vand, og Skruen blev koblet fra. Kl. 19 tog F. Grunden paa Sjællands Rev lidt uden for Redningsbaaken og blev staaende. Der blev afgivet Nødssignal, som dog ikke blev observeret. D. $19/12$ Kl. 8^{00} forlod Besætningen Skibet i Jollen efter at have dæmpet Søen med Olie og roede ind til Redningsbaaken, hvorfra den senere blev bjærgt af Redningsbaaden fra Odden Havn. F. blev Vrag.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes, at der ved Navigeringen ikke har været udvist fornøden Agtpaagivenhed.

121. Ff. **Fram III** af Skærbæk, 20 Reg. T. Br. Paa Fiskeri i Østersøen.

Sunket efter Eksplosion d. $11/7$ 43 i Østersøen; 1 Mand omkommet.

Søforklaring og Søforhør i Sønderborg d. $3/8$ 43.

Kl. ca. 7^{30} , da F. III 6 Sm. SØ.t.Ø. af den hvide Fløjtetønde S. for Bredegrund var i Færd med at hive Garnene om Bord, indtraf 2 Eksplosioner i Vandet, hvorved Fartøjet blev læk og sank i Løbet af 2 Minutter. Af Besætningen paa 3 Mand blev de 2 Mand bjærgt af et Fiskefartøj, der befandt sig i Nærheden, medens 1 Mand omkom. F. III er senere blevet bjærgt.

Anm. 1. Den omkomne var: Fisker Johannes Clemmensen af Skelhøje, Viborg Amt.

Anm. 2. Ministeriet maa antage, at Eksplosionerne skyldes Krigsarsager.

122. Ff. **Frederikke** af Esbjerg, 25 Reg. T. Br. Bygget 1917 af Eg.

Kollideret d. $16/4$ 43 i Esbjerg.

Søforhør i Esbjerg d. $11/5$ d. $14/5$ 43.

Kl. ca. 7^{00} , da F. under langsom Forsejling fra Ydersiden af den i Ø.—V.-lig Retning gaaende Mole ved Bassin Nr. 2 i Fiskerihavnen til Bassin Nr. 3 befandt sig omtrent ud for Indsejlingen til Bassin Nr. 2, saas Ff. »Inga Marie« af Esbjerg paa Vej ud fra sidstnævnte Bassin. Da der syntes Fare for en Kollision, blev Motoren kastet Bak, hvorved F. næsten øjeblikkelig laa stille; men umiddelbart efter tørnede I. M. med Stævnen mod F.s Stb.s Side, hvor 3 Planker blev beskadiget.

Af den af I. M.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at dette Skib med langsom Fart sejlede ud af Bassin Nr. 2, idet der holdtes Øje med 2 Fiskefartøjer, der nordfra skulde passere Indsejlingen til Bassinet. Lidt senere saas F., der kom sydfra, og Motoren blev kastet Bak; men umiddelbart efter skete Kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes, at det paa Grund af Lavvande har været vanskeligt for begge Skibene at se det andet Skib over Kajen.

123. M/Sk. **Freir** af Rødvig, 53 Reg. T. Br. Bygget 1899 af Eg. Paa Rejse fra Vejle til Roskilde med Brunkul.

Sprunget læk d. $18/11$ 43 i Storebælt; søgt Nødhavn.

Søforklaring og Søforhør i Frederiksværk d. $31/3$ 44.

D. $17/11$ Kl. 8^{00} afsejlede F. fra Vejle. Skibet kunde da holdes læns ved 75 Slag i Timen paa Læse-pumpen. D. $18/11$, da F. i fint Vejr med nogen Sø befandt sig ca. 8 Sm. fra Ljushage, begyndte Skibet at trække meget Vand, og da der maatte pumpes uafbrudt for at holde Skibet flydende, holdtes af mod Kalundborg, hvortil Skibet ankom Kl. 13^{20} .

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

124. S/S **Freja** af København, 347 Reg. T. Br. Bygget 1915 af Staal. Paa Bjærgningsarbejde.

En Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. $19/5$ 43 i Østersøen.

Søforklaring i Kalundborg d. $27/5$ 43.

Kl. ca. 13^{00} var F. ved at lægge Varp ud ca. 14 Sm. SØ. af Tolken. Maskinen var stoppet, og Skibet laa omtrent stille. Da Varpankeret faldt, slog en Kinke fra Bøjerebet hen om Foden paa F.s 2. Styrmand,

og ved Trækket fra Ankeret blev Foden revet af. F. afgik straks til Stubbekøbing, hvortil Skibet ankom Kl. 15⁴⁰. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt Ambulance kørt paa Hospitalet.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

125. M/Sk. **Fremad** af Bogø, 44 Reg. T. Br. Bygget 1889 at Eg. Paa Rejse fra Rødvig til Klintholm i Ballast.

Grundstødt og forlist d. ¹⁶/₁ 43 ved Møns S.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. ¹⁶/₁ 43. Søforklaring og Søforhør i Stege d. ⁶/₂ 43. Forlisanmeldelse dat Bogø d. ²⁵/₂ 43.

Kl. 14⁰⁰ pejledes Møns Fyr i misv. NV.t.V., giss. Afst. 1 Sm., og der loddedes 12 m Vand, hvorefter Kursen ændredes fra misv. SV.t.S. til misv. V.¹/₂S. Samtidig blev det Taage, og Farten mindskedes til ca. 4 Knob. Der loddedes med korte Mellemrum. Kl. ca. 14³⁰ tog F. Grunden ud for Busene Havn ca. 1 Sm. V. for Møns Fyr og blev staaende. Ved Grundstødningen blev Skibet læk. F. er senere blevet Vrag.

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

126. M/Jt. **Fremad** af Marstal, 28 Reg. T. Br. Bygget 1894 af Eg og Fyr.

a) Paa Rejse fra Ommel til Marstal i Ballast.

Grundstødt d. ¹⁴/₇ 43 ved Fyns S.-Kyst.

Søforklaring i Marstal d. ¹⁵/₇ 43.

Kl. 10⁴⁵ afsejlede F. under en VNV.-lig Kuling med Byger fra Ommel. Da Skibet naaede Dejerø, stoppedes Motoren, og der sejlede for Sejl alene. Da Skibet befandt sig mellem 2-Kosten og 1-Kosten i Mørkedyb V. for Birkholm, mistedes Jollen, der slæbtes agter, hvorfor Bb.s Anker blev stukket i Bund med 15—20 Favne Kæde og Motoren blev varmet op. Inden Motoren kunde startes, gik F. i Drift mod Land; Stb.s Anker blev stukket i Bund med ca. 15 Favne Kæde, men Skibet vedblev at drive og huggede kort efter i Grunden uden at blive staaende. Kort efter kunde Motoren startes, og det lykkedes at faa F. lidt ud fra Land; men da Skibet vedblev at hugge i Grunden, og det befrygtedes, at Skruen skulde blive beskadiget, blev Motoren stoppet, hvorefter F. tog Grunden og blev staaende. Om Eftermiddagen kom Skibet flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Vejrforholdene i Forbindelse med den Omstændighed, at der paa Grund af Farvandets ringe Bredder ikke kunde stikkes tilstrækkelig Kæde ud.

b) Paa Rejse fra Faxe Ladeplads til Assens med Kalk.

Sprunget læk og sunket d. ²/₉ 43 i Storstrømmen.

Strandingsindberetning dat. ²/₉ 43. Søforklaring i Vordingborg d. ³/₉ 43.

Kl. ca. 22³⁰ blev F. opankret paa Farø Jord, fordi Skibet var begyndt at lække, og det forsøgtes at tætte Lækagen, der fandtes i Agterskibet. Derved blev Lækagen imidlertid større, og det blev umuligt at stoppe Vandets Indtrængen. Til Trods for, at der blev pumpet med Haandpumpen og øst op i Pøse, steg Vandet stadig i Lasten, og Kl. 0³⁰, da Skibet var ved at synke, gik Besætningen i Baadene. Faa Minutter efter sank F. i 3 m Vand. Skibet er senere blevet bjærget.

Anm. Ministeriet maa antage, at Lækagen er opstaaet ved, at Værk i en Naad har arbejdet sig ud.

c) Paa Rejse fra Egernsund til Nakskov med Drænrør.

Grundstødt d. ¹⁵/₁₂ 43 i Storebælt.

Søforklaring og Søforhør i Nakskov d. ¹⁸/₁₂ 43.

Kl. ca. 14⁰⁰, da F. havde passeret Lysbøjen NØ. for Kjels Nor, blev det Taage. Strømmen var haard S.-gaaende. Der styredes NØ.t.N. med Maskinen gaaende Halv Kraft. Efter 2 Timers Sejlads holdtes Loddet gaaende. Kl. ca. 18⁰⁰ loddedes 2¹/₂ Favne Vand, og Kursen ændredes til N.t.V., men ca. 10 Minutter efter tog Skibet Grunden ved Albue Triller. D. ¹⁶/₁₂ kom F. flot, efter at ca. 3 Tons af Dækslasten var kastet over Bord.

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

127. M/Gl. **Fremad** af Aalborg, 59 Reg. T. Br. Bygget 1908 af Eg. Paa Rejse fra Frederikshavn til Aalborg med Stykgods.

Kollideret d. ⁴/₁₁ 43 i Limfjorden.

Søforklaring og Søforhør i Aalborg d. ⁹/₁₁ 43.

Kl. ca. 17¹⁵ passerede F. Hals. Da Skibet befandt sig ud for Bløden, saas en klar Lanterne forude om Stb. Lyset nærmede sig hurtigt, og det saas nu, at Lanteren var fra et modgaaende Skib, hvis Side-lanterner ikke var tændt. F.s Motor blev straks koblet fra og Roret lagt Stb.; men umiddelbart efter tørnede F. med Sprydet og Bb.s Side imod det andet Skib, der viste sig at være en tysk Forpostbaad. Ved Kollisionen fiskede Forpostbaaden F.s Anker, hvorved Ankerkæden brækkede.

Anm. Søforklaring fra Forpostbaaden foreligger ikke.

128. M/Gl. **Fremad** af Hadsund, 40 Reg. T. Br. Bygget 1874/1902 af Eg. Paa Rejse fra Holbæk til Hadsund i Ballast.

Grundstødt d. ¹⁵/₁₂ 43 ved Sjællands N.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. ¹⁶/₁₂ 43. Søforklaring og Søforhør i Hadsund d. ²⁰/₃ 44.

Kl. 13³⁰ grundstødte F. i tæt Taage paa Ø.-Siden af Sjællands Rev mellem Snekkeløbet og Redningsbaaken. D. ¹⁶/₁₂ Kl. 10³⁰ kom Skibet flot ved fremmed Hjælp.

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

129. Ff. **Freya** af Grenaa, 14 Reg. T. Br. Paa Fiskeri i Kattegat.

Sunket d. $12/7$ 43 i Kattegat; 2 Omkomne.

Søforhør i Grenaa d. $12/10$ 43.

D. $12/7$ om Morgenen afsejlede F. fra Grenaa for at fiske i Nærheden af Hjælm. D. $13/7$ saas fra en Fiskekutter noget Vraggods, der mentes at stamme fra F., og d. $14/7$ saas fra et andet Fartøj F.s Ankerbøjer 2 Sm. Ø. for Hjælm. D. $19/7$ foranstaltedes en Eftersøgning med 7 Fiskefartøjer, hvorved F. fandtes sunket paa 14 m Vand paa Positionen $56^{\circ}08'50''$ N. Brd. $10^{\circ}53'20''$ Ø. Lgd. Ligene af de to ombordværende er efter Forliset drevet i Land. F. er senere blevet hævet.

Anm. 1. De omkomne var: Fiskeskipper Rasmus Laursen og Fisker Jens Arnold Laursen, begge af Grenaa.

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

130. 3^m M/Sk. **Frida** af Marstal, 308 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Eg, Bøg og Fyr.

a) Paa Rejse fra København til Aarhus i Ballast.

Grundstødt d. $24/7$ 43 ved Hesselø.

Strandingsindberetning dat. $24/7$ 43. Søforhør i København d. $18/8$ 43.

Kl. 2^{30} pejledes Hesselø i misv. V.t.N. $1/2$ N., giss. Afstand 3 Sm., hvorefter der styredes V.t.S. Kl. 2^{50} , da en Distance af $2^{1/2}$ Sm. var udløbet, tog F. Grunden paa Hesselø SØ.-Rev og blev staaende. D. $25/7$ Kl. 5^{00} kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

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

b) Paa Rejse fra Aalborg til København med Cement.

Sprunget læk d. $10/12$ 43 i Kattegat.

Søforklaring i København d. $14/12$ 43.

Kl. ca. 3^{15} , da F. under en stiv NNØ.-lig Kuling befandt sig i Nærheden af Kullen, opdagedes det, at Vandet stod højt op i Motorrummet. Motorpumpen havde lænsat under hele Rejsen, og Mandskabet begyndte at pumpe læns med Dækpumpen. Kl. ca. 4^{15} var Skibet læns, og der blev derefter pumpet med korte Mellemløb. Kl. 13^{15} ankom F. til Tuborg Havn.

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

131. M/Sk. **Fuglen II** af Ærøskøbing, 273 Reg. T. Br. Bygget 1918 af Staal. Paa Rejse fra Rørdal til Skagen med Cement.

Havareret ved Eksplosion d. $29/3$ 43 i Kattegat.

Søforklaring og Søforhør i Frederikshavn d. $2/4$ 43.

Kl. 17^{25} , da F. II befandt sig ca. 2 Sm. SØ.t.Ø. af Skagen Havn, indtraf i en Afstand af ca. 10 m ud for Agterskibet om Bb. en voldsom Eksplosion. Motoren blev straks kastet Fuld Kraft Bak og Redningsbaaden sat paa Vandet. En Undersøgelse viste, at F. II var blevet læk i Motorrummet. Motoren blev derefter kastet Fuld Kraft Frem, men gik efter nogle Minutters Forløb i Staa. Tililende Skibe slæbte F. II ind til Skagens Havn, hvor Skibet Kl. 18^{15} blev fortøjet. Motorrummet var da vandfyldt. Ved Eksplosionen led saavel Motoren som Apteringen en Del Skade.

Anm. Ministeriet maa antage, at Eksplosionen skyldes Krigsaarsager.

132. 3^m M/Sk. **Gamma** af København, 137 Règ. T. Br. Bygget 1919 af Eg og Bøg.

a) Paasejlet d. $2/3$ 43 i Bergens Havn.

Søforhør i København d. $1/4$ 43.

Kl. ca. 5^{30} , da G. laa fortøjet udenpaa nogle andre Fartøjer ved Dokkeskjærskajen, sejlede et tysk Marinefartøj, F 248 A, langs Siden af G. for at fortøje. Under Manøvreringen tørnede F. mod G.s Bb.s Laaring og derefter mod G.s Forgrej, hvorved dette Skib led lettere ovenbords Skade.

Anm. Søforklaring fra F 248 A foreligger ikke.

b) Paa Rejse fra Køge til Stettin i Ballast.

Grundstødt d. $12/9$ 43 ved Sjællands Ø.-Kyst.

Søforklaring i Store-Heddinge d. $13/9$ 43.

Kl. ca. 3^{00} , medens G., hvis Fører var afgaaet ved Døden, under en frisk SØ.-lig Kuling søgte ind til Faxe Ladeplads, tog Skibet Grunden paa Nordmands Hage, men kom kort efter flot igen ved egen Hjælp.

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

133. 4^m M/Sk. **Gerda** af Svendborg, 334 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Eg og Bøg.

a) Paa Rejse fra Lübeck til København med Salt.

En Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. $16/2$ 43 i Sundet.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. $18/2$ 43.

Kl. ca. 3^{00} , da G. under en haard Kuling med Byger fra NV. og SV. befandt sig tværs af Møn, sprang Nokbændslet paa Skonnertsejlet. Under Arbejdet med at reparere Sejlet, hvorunder Skibet sejlede med Vinden agterind, opdagedes det, at Udkigsmanden var kommet til Skade. Den tilskadekomne, der var kvæstet i Hovedet og omtrent bevidstløs, blev bragt ind i Kabysen og straks ved Ankomsten til København kørt paa Hospitalet i en Ambulance, der var blevet rekvireret fra Dragør.

Anm. Ministeriet maa antage, at Ulykken skyldes, at Udkigsmanden er blevet ramt af Stagfoksbommen under en Byge.

b) Paa Rejse fra København til Horsens i Ballast.

Grundstødt d. $27/11$ 43 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Horsens d. $27/12$ 43.

Kl. 6²⁵ lettede G. fra en Ankerplads ved Ashoved og stod ØNØ. over for at komme ind i Hjarnø Ledefyrlinie. Efter ca. 20 Minutters Sejlads stoppedes, og da et Lodskud gav 10 m Vand, antoges Fyrlinien at være passeret. Roret blev lagt haardt Stb. og Motoren sat paa Langsomt Frem; men umiddelbart efter tog G. Grunden paa den V.-lige Side af Møllegrunden. Motoren blev straks kastet Fuld Kraft Bak; men Skibet stod fast. D. 20¹²/43 kom G. flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

134. Ff. **Gloria** af Lynæs, 16 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Rønne til København i Ballast.

Forladt af Besætningen d. 10⁹/43 i Østersøen.

Politirapport dat. 6¹⁰/43. Søforhør i København d. 11¹²/43.

Kl. ca. 21⁰⁰, da G., der var under Bugsering af M/Gl. »Kristiane« af Rønne, under en NØ.-lig Kuling befandt sig udfor Sandhammeren, brækkede Slæbetrossen. Fra K. blev der kastet en Line over til G., men under Forsøget med at gribe Linen faldt den ombordværende i G. over Bord. Kort efter lykkedes det fra K. at redde den overbordfaldne, men G. var imidlertid drevet ud af Sigte, og da K. kort efter fik Motorskade, fortsatte dette Skib Rejsen for Sejl alene. G. er senere blevet indbragt til Hamburg.

Anm. Aarsagen til Havariet fremgaar af det ovenfor anførte.

135. Lystfartøj **Greta** af Aalborg. Paa Rejse fra Aalborg til Løgstør.

Mistet Ankeret, kollideret og grundstødt d. 12⁶/43 i Limfjorden.

Søforklaring i Aalborg d. 30⁶/43.

Se Nr. 32.

136. S/S **Grete** af Esbjerg, 1563 Reg. T. Br. Bygget 1931 af Staal. Paa Rejse fra Valencia til Marseille med Løg. Appelsiner og Frugtkød.

Forlist efter Eksplosion d. 11¹²/43 i Middelhavet.

Indberetning fra Gesandtskabet i Madrid dat. 18²/43. Søforklaring i Valencia d. 26²/43. Søforhør i København d. 17¹/43.

Kl. 8⁴⁷, da G. befandt sig ca. 1¹/₄ Sm. af Onopesa Fyr paa Spaniens Ø.-Kyst styrende misv. NØ.¹/₂N., indtraf en voldsom Eksplosion i 4-Lasten. Straks efter begyndte Maskinen at løbe løbsk, og Skibet fik Stb.s Slagside. Maskinen stoppedes, og da Slagsiden tiltog og G. begyndte at synke med Agterskibet, blev Stb.s Redningsbaad sat paa Vandet, og Mandskabet gik i Baaden. Ca. 15 Minutter efter Eksplosionen sank G. Kl. ca. 9⁴⁵ blev Besætningen optaget af et spansk Skib og senere landsat i Vinaroz.

Anm. Ministeriet maa antage, at Eksplosionen skyldes Krigsaarsager.

137. M/Gl. **Grethe** af Ærøskøbing, 83 Reg. T. Br. Bygget 1895 af Eg. Paa Rejse fra Lübeck til København med Briketter.

Mistet Dækslasten d. 18⁴/43 i Østersøen; søgt Nødhavn.

Søforhør i København d. 14⁵/43.

Kl. 4¹⁷, da G. under en stormende Kuling befandt sig i Østersøen, bordfyldtes Skibet, hvorved ca. 7 Tons af Dækslasten gik over Bord, og Resten forskubbete sig, hvorved Skibet fik svar Stb.s Slagside. Ca. 7 Tons af Dækslasten blev derefter lempet over Bord, og G. rettede sig saa meget, at Rejsen kunde fortsættes. Kl. 6¹⁰, da Vind og Sø yderligere var tiltaget i Styrke, knuste en Sø Redningsbaaden og forskubbete den resterende Del af Dækslasten, hvilket bevirkede, at Skibet fik en Stb.s Slagside paa 15—20°. G. sejlede ind til Trelleborg.

Anm. Ministeriet maa antage, at Havariet skyldes Vejrforholdene.

138. M/Jt. **Grethe** af Snekkersten, 17 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Sjællands Odde til Randers i Ballast. 1 Mand omkommet ved Ulykkestilfælde d. 12⁵/43 i Randers Fjord.

Søforklaring i Middelfart d. 18⁸/43.

Da G. ved Aabyhøj var i Færd med at slæbe et Skib af Grunden, smuttede Slæberen, der var fastgjort om G.s Mast og lagt uden om en Pullert paa Agterdækket, klar af Pullerten, hvorved en Mand af Besætningen, Matros Anders Anton Henry Frandsen af København, blev slaaet over Bord og faldt ned i en Jolle, der var fortøjet langs Siden af G. Det viste sig, at den tilskadekomne havde faaet en Flænge i Hovedet, og ved Skibets Ankomst til Aabyhøj kom han under Lægebehandling, hvorefter han genoptog sit Arbejde. D. 14⁵/43 blev den tilskadekomne, hvis Tilstand havde forværret sig, kørt paa Hospitalet, hvor han senere afgik ved Døden.

Anm. Ministeriet maa antage, at Ulykken skyldes, at Forulykkede ikke har udvist fornøden Agtpaagivenhed.

139. M/Gl. **Grethe** af Egersund, 53 Reg. T. Br. Bygget 1906 af Staal.

a) Paa Rejse fra Kastrup til Middelfart med Svovlsyre.

Havari paa Rikken d. 11⁸/43 ved Sjællands N.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Odense d. 16¹⁰/43.

Kl. ca. 14⁰⁰, da G. i klart Vejr med stormende Kuling befandt sig i Farvandet N. for Sjælland, flængedes Klyveren og kort efter Storsejlet. For Motoren alene stod G. ind til Gilleleje, hvortil Skibet ankom d. 12⁸/43.

Anm. Aarsagen til Havariet fremgaar af det ovenfor anførte.

b) Paa Rejse fra Fredericia til Roskilde med Brunkul.

Motoren havareret d. 27⁸/43 i Kattegat.

Søforklaring og Søforhør i Odense d. 18¹⁰/43.

Kl. 9³⁰, da G. i klart Vejr med frisk Ø.-lig Brise befandt sig i Farvandet N. for Sjælland, gik Motoren i Staa, og det viste sig, at Motorens Hovedlejer var brændt sammen som Følge af, at Tryksmøreapparatet ikke havde virket i de sidste ca. halvanden Time. Nødflaget blev sat, og Kl. 12³⁰ kom M/Sk. »Helga« af Assens og slæbte G. ind til Odden Havn, hvortil Skibene ankom Kl. 16³⁰.

Anm. Aarsagen til Havariet fremgaar af det ovenfor anførte.

c) Paa Rejse fra Fakse Ladeplads til Haderslev.

Strandet d. 30/11 43 paa Langelands N.-Kyst.

Søforklaring i Haderslev d. 4/12 43.

D. 29/11 Kl. ca. 17³⁰ blev G. underen frisk SSØ.-lig Kuling med stærk Regn opankret i 4 m Vand ved Langelands V.-kyst ca. 1,5 Sm. N. for Lohals. I Løbet af Natten friskede Vinden til stormende Kuling, og da den samtidig sprang om til NV., syntes der Fare for, at Skibet skulde blive sat paa Land. Motoren blev startet og arbejdede Fuld Kraft Frem, men Skibet gik i Drift og tog Kl. ca. 2³⁰ Grunden og blev staaende. D. 1/12 kom G. flot ved egen Hjælp og fortsatte Rejsen.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

140. M/Gl. **Gudmund** af Rønne, 87 Reg. T. Br. Bygget 1873 af Eg.

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

Grundstødt d. 3/2 43 ved Bornholms V.-Kyst.

Strandingsindberetninger dat. 4/2 og 16/2 43. Søforklaring og Søforhør i Rønne d. 11/2 43.

Kl. 15³⁰, da G. i tæt Taage med Langsom Fart efter Bestikket skulde befinde sig i Nærheden af Rønne Anduvningsbøje, fik man Landkending af Kysten S. for Hasle. Kursen ændredes til SSV. og der loddedes med korte Mellemrum 7 Fv. Vand. Kl. ca. 15⁵⁰ hørtes Sirenen paa Rønne Havnefy, hvorfor Kursen ændredes i Lydens Retning. Kl. ca. 16⁰⁰ tog Skibet Grunden ved Hvideodde og blev staaende. D. 4/2 kom G. flot ved fremmed Hjælp efter at en Del af Lasten var blevet lempet over Bord, hvorefter G. blev bugseret til Rønne.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes, at Kursen har været sat for nær paa Landet.

b) Paa Rejse fra Hasle til Odense med Lervarer.

Grundstødt d. 22/8 43 ved Bogø.

Strandingsindberetning dat. 24/8 43.

Kl. 23⁰⁰ grundstødte G. i diset Vejr paa Bedemandsgrund. D. 24/8 Kl. 11⁰⁰ kom Skibet flot ved fremmed Hjælp, efter at en Del af Ladningen var blevet lægtret.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være en Fejlgisning af Afstanden til Land.

c) Paa Rejse fra Rønne til Oslo med Lervarer.

Sprunget læk, sat paa Land d. 6/10 43 ved Sveriges V.-Kyst; Brand om Bord.

Søforklaring i Gøteborg d. 26/11 43. Søforhør i København d. 4/1 44.

Kl. 16⁰⁰ afgik G., der havde Motorskade, fra Skallahamn for Sejl alene. Det blæste en NV.-lig Kuling, Styrke 4—5. Efterhaanden friskede Vinden og Søen tiltog. Da Skibet begyndte at trække Vand, holdtes Pumpen gaaende. Kl. ca. 22⁰⁰ blæste det en V.-lig Kuling, Styrke 7, med svær Sø. Da Vandet stadig steg i Skibet, besluttedes det nu at sætte G. paa Land. Redningsbaaden blev sat paa Vandet og firet agterud, og Kursen blev sat mod Land. Der blev fra Skibet afgivet Nødsignaler ved Raketter, Blus og Kanon-skud. Da G. var ca. 1 1/2 Sm. fra Kysten, opdagedes det, at Redningsbaaden var mistet. Kursen blev nu sat ret mod Fyret paa Krogsudde, og for at paakalde Opmærksomhed overhældtes en Frakke med Sprit og antændtes. Kort efter saas et Skær forude; Roret blev straks lagt Stb. og det forsøgt at halse. Herunder bommede Storsejlet med stor Kraft, hvorved Sejlet revnede, Bb.s Bardun sprængtes og Røstjernet blev revet af. Efterhaanden blev Skibet af Vind og Sø sat op paa Skæret og blev staaende. Besætningen — 2 Mand — reddede sig i Land ved Svømning. D. 7/10 om Morgenen viste det sig, at der var Brand i Skibet forude. Brandvæsenet tilkaldtes, og Ilden slukkedes. D. 8/10 Kl. ca. 24⁰⁰ kom G. flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper, efter at en Del af Ladningen var blevet lægtret. Ved Grundstødningen fik G. Kølen brækket.

Anm. Ministeriet maa antage, at Havariet skyldes Vejrforholdene.

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

Havareret ved Flyverangreb d. 25/7 og 28/7 43 i Hamburg.

Søforhør i København d. 4/8 43.

D. 25/7 Kl. ca. 23³⁰, da G. laa ved Holthusenkaaj Nr. 2, blev Havnen angrebet af Flyvemaskiner, der nedkastede Bomber. Efter et Bombenedslag i Nærheden begyndte Skibet at slingre og tørnede herved med Bb.s Laaring imod en Fortøjningspæl paa Kajen, hvorved Skandækslisten blev beskadiget. D. 28/7 blev G. under et Flyverangreb, der varede fra Kl. ca. 0³⁰ til Kl. 1⁵⁵, ramt af talrige Sprængstykker, hvorved Skibet fik flere Huller i Skibssiden, Dækshuse, Skorsten og Luftrør, samt Rigningen, Stks Redningsbaad og Nathuset beskadiget. Endvidere faldt Nr. 2 Lossebom ned og rullede udenbords.

Anm. Aarsagen til Havarierne fremgaar af det ovenfor anførte.

142. M/Gl. **Guldborg** af Vejle, 90 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Eg og Fyr.

En Mand kommet til Skade d. 8/6 43 i København.

Indberetning fra Statens Skibstilsyn dat. 25/6 43.

Om Formiddagen, da G. laa ved Kalvebod Brygge, greb en Lossekrog under Ophivning fat i en Skærstok, der ikke var sikret mod Ophivning, hvorved Skærstokken faldt ned i Lasten og ramte en Havnearbejder, der blev lettere beskadiget.

Anm. 1. Ministeriet maa antage, at Ulykken skyldes, at Skærstokken ikke var sikret mod Ophivning af Sporet.

Anm. 2. Skibets Styrmand er under 17/11 43 ved Sø- og Handelsretten idømt en Statskassen tilfaldende Bøde af 40 Kr. for Overtrædelse af § 2, h, i Bek. af 10. Marts 1928 ang. nærmere Forskrifter for Laste- og Lossemidler m. m.

143. 3^m M/Sk. **Gunda Wal** af Køge, 238 Reg. T. Br. Bygget 1904 af Eg. Paa Rejse fra Køge til Fredericia i Ballast.

Grundstødt d. 25/10 43 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. 26/10 43. Søforklaring og Søforhør i Fredericia d. 12/11 43.

Kl. 10⁰⁵ passerede G. W. Et-Kosten paa 55°37'3" N. Brd. 9°59'0" Ø. Lgd., Log 92,9. Der styredes misv. V.t.S. 3/4 S. Kort efter blev det taaget, og Farten mindskedes til ca. 3 Knob. Kl. 10²⁸ loddedes 17 m, Log 96,1, Kl. 10⁵⁰ 22 m, Log 97,3, Kl. 11⁰² 22 m, Log 97,9 og Kl. 11¹⁵ 14 m, Log 98,5. Samtidig hørtes Taagesignaler forude om Stb., og Motoren blev stoppet. Kl. ca. 11²⁵ loddedes 22 m Vand, Motoren blev sat for Langsomt Frem, og Kursen ændret til misv. V.t.S. 2—3 Minutter senere tog Skibet Grunden ud for Skovhave Huse og blev staaende. D. 7/11 Kl. 17³⁰ kom G. W. flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

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

144. Ff. **Gutta** af Esbjerg, 37 Reg. T. Br. Bygget 1925 af Eg, Bøg og Fyr.

Kollideret d. 4/4 43 i Esbjerg Havn.

Søforhør i Esbjerg d. 11/5 43.

Da G., der for Langsom Fart sejlede ud fra Fiskerihavnens 3. Bassin, befandt sig ud for Bassinets Brohoved, saas om Stb. en tysk Motorbaad, der sejlede i Løbets østre Side og som med god Fart hurtigt nærmede sig. G.s Motor blev straks kastet Fuld Kraft Bak; men umiddelbart efter tørnede Motorbaaden med Bb.s Bov mod G.s Stb.s Side. Ved Kollisionen led G. ingen Skade.

Anm. Søforklaring fra Motorbaadens Besætning foreligger ikke.

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

Brand om Bord d. 18/9—22/9 43 i Københavns Havn.

Søforklaring og Søforhør i Helsingør d. 24/9 43.

Om Aftenen d. 18/9, da H. laa i Jernhavnen og lossede Briketter, begyndte det at ryge stærkt op af 3-Lugen. Med Skibets eget Slukningsmateriel søgtes det at slukke hele Natten og næste Dag. D. 20/9 begyndte det at ryge ogsaa fra 2-Lugen og Brandvæsen fra Land samt fra Havnevæsenet overtog Slukningsarbejdet. D. 21/9 var der kommet mere Vand i Skibet, end dets egne Lænsemidler kunde tage, og Falcks Redningskorps tilkaldtes. D. 22/9 Kl. 17³⁰ var Skibet udlosset.

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

146. S/S **Hanne** af København, 1253 Reg. T. Br. Bygget 1918 af Staal.

a) Paa Rejse fra Hamburg til Helsingør med Kul og Koks.

Kollideret d. 8/3 43 i Kielerkanalen.

Søforklaring og Søforhør i Helsingør d. 16/3 43.

Kl. ca. 3³⁵, da H., der havde Lods om Bord, befandt sig omtrent ved »60 km«-Mærket, svingede Skibet Bb. over. Maskinen, der gik Langsomt Frem, blev straks kastet Fuld Kraft Bak for at undgaa Kollision med et modgaaende Dampskib, og der blev afgivet Opmærksomhedssignal med Dampfløjtjen; men Kl. ca. 3³⁷ tørnede H. med Stævnen imod Stævnen af det andet Skib, der viste sig at være S/S »Levensau« af Hamburg. Ved Kollisionen fik H. Stævnen og Boven indtil Kollisionsskoddet trykket ind.

Anm. Søforklaring fra L. foreligger ikke.

b) Paa Rejse fra Randers til Stettin i Ballast.

Sunket efter Eksplosion d. 5/10 43 i Sundet; 5 Omkomne.

Søforhør i København d. 12/10 43.

Kl. ca. 7¹⁵, da H. befandt sig ca. 400 m Ø.t.S. af Drogden Fyr, indtraf en voldsom Eksplosion under Forskibet, og H. begyndte straks at synke. Føreren og 2. Styrmand samt nogle andre Medlemmer af Besætningen blev ved Eksplosionen kastet i Vandet, medens andre sprang over Bord. 13 Mand af Besætningen blev bjærgtet af et tysk Marinefartøj, der befandt sig i Nærheden, medens 5 Mand omkom. Skibet er senere blevet hævet.

Anm. 1. De omkomne er: 1. Maskinmester Harald C. L. Larsen og Maskinassistent Olaf Poulsen, begge af København, Matros Herluf R. F. Joensen af Sørvaag, Færøerne, Ungmand Tage H. Nielsen af Kvistgaard samt Fyrbøder Otto K. L. Christensen af Esbjerg.

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

147. S/S **Hans** af København, 277 Reg. T. Br. Bygget 1918 af Staal. Paa Rejse fra Rostock til Nykøbing M. med Kul.

Tørnet en Bøje d. 4/11 43 i Langelandsbæltet.

Søforklaring og Søforhør i Aalborg d. 9/11 43.

Kl. ca. 0³⁰, da H. under en ØNØ.-lig Brise med klart Vejr skulde passere en Afmærkningsbøje, tørnede H. Bøjen med Bb.s Laaring, hvorved et Skrueblad blev slaet af.

Anm. Ministeriet maa antage, at Paasejlingen skyldes Strømsætning.

148. M/S **Hansine** af Hamburg, 113 Reg. T. Br.

a) Paa Rejse fra Gotenhafen til Rudkøbing med Kul.

Grundstødt d. $\frac{9}{5}$ 43 ved Fyns S.-Kyst.Strandingsindberetning dat. $\frac{10}{5}$ 43.

Kl. ca. 14⁰⁰, da H. under en SV.-lig Kuling med Byger befandt sig ca. 200 m SSØ. for Vageren paa Turø Rev med Kurs mod Anduvningsvageren ved Rudkøblingløbet, tørnede Skibet en Undervandshindring. Kort efter opdagedes det, at H. var blevet læk og trak meget Vand, hvorfor Skibet Kl. 14³⁰ blev sat paa Grund paa Stenodden paa Taasinge. D. $\frac{11}{5}$ kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

b) Paa Rejse fra Holtug Kalkværk til Køge med Kridt.

Grundstødt d. $\frac{26}{10}$ 43 ved Sjællands Ø.-Kyst.Strandingsindberetning dat. $\frac{27}{10}$ 43.

Kl. ca. 15⁰⁰, umiddelbart efter at H. var afsejlet fra Holtug Kalkværk, opdagedes det, at Skibet var læk, hvorfor det blev sat paa Grund ved Strøby Strand. H. er senere kommet flot ved fremmed Hjælp. Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

149. Ff. **Hans Jørn** af Esbjerg, 29 Reg. T. Br. Bygget 1900 af Eg.En Mand omkommet ved Ulykkestilfælde d. $\frac{13}{2}$ 43 i Esbjerg.Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. $\frac{26}{2}$ 43.

Kl. 9²⁰, da H. J. laa fortøjet i Esbjerg Fiskerihavn, fandtes en Mand af Besætningen — Fisker Børge Vandborg af Esbjerg — liggende bevidstløs i en Køje i Lukafet, der var fyldt med Røg fra Kakkelovnen. Den paagældende blev i en tilkaldt Ambulance kørt til Hospitalet, hvor han Kl. 17 afgik ved Døden af Kulosforgiftning. En Undersøgelse af Kutteren viste, at Døren, hvori der ikke var anbragt Ventil, og Skylightet havde været tillukket, at der var hængt en Pøs over Aftræksrørets vandrette Munding, samt at Aftræksrøret over Dækket havde 2 Huller.

Anm. Ministeriet maa antage, at Ulykken skyldes, at Aftræksrøret ikke var i Orden i Forbindelse med manglende Ventilation af Lukafet.

150. M/Jt. **Hasa** af Korsør, 105 Reg. T. Br. Bygget 1895 af Staal. Paa Rejse fra Frederiksværk til Flensborg i Ballast.Grundstødt d. $\frac{30}{3}$ 43 paa Sejrs N.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{30}{3}$ 43. Søforklaring og Søforhør i Odense d. $\frac{27}{5}$ 43. Søforhør i København d. $\frac{20}{7}$ 43.

Kl. ca. 2⁰⁰, da H. i byget Vejr laa til Ankers for Stb.s Anker paa Grund af Motorhavari 5—6 Sm. SV. for Sejrs Fyr, sprængtes Ankerkæden, og Skibet gik i Drift. Det andet Anker med 40 Fv. Kæde blev stukket ud, men Kl. 3⁰⁵ brækkede denne Kæde ved Klydset, og Kl. 3²⁰ tørnede H. Grunden og blev staaende. D. $\frac{31}{3}$, da Vinden var frisket af VSV., arbejdede Skibet sig længere ind mod Kysten. H. kom senere flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

151. Ff. **Havørnen** af Tejn, 12 Reg. T. Br. Bygget 1918 af Eg. Paa Rejse fra Fiskeplads i Østersøen til Christiansø.Grundstødt d. $\frac{8}{3}$ 43 ved Christiansø.Strandingsindberetning dat. $\frac{9}{3}$ 43. Søforklaring og Søforhør i Rønne d. $\frac{8}{4}$ 43.

Kl. 19¹⁵, da H. i klart Vejr sammen med nogle andre Kuttere sejlede mod Christiansø Havn, kom Fartøjet under Passage af en Klippe ved Øens SØ.-Kyst for nær Klippen og tog Grunden. Fartøjet er senere kommet flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes, at Afstanden til Land blev bedømt forkert.

152. M/Jt. **Hebe** af Aalborg, 52 Reg. T. Br. Bygget 1903 af Eg og Fyr. Paa Bjærgningsarbejde i Østersøen.Havareret d. $\frac{29}{7}$ 43 i Østersøen.Søforhør i København d. $\frac{31}{8}$ 43.

Da H. var beskæftiget med Hævning af et Vrag, der laa sunket paa 14 m Vand, brækkede en Wire, med hvilken en Ponton paa 10 m³ var fastgjort til Vraget. Pontonen steg derved meget hurtigt op i Bunden af H., der blev læk. Lækagen blev tætnet af en Dykker paa et andet Bjærgningsfartøj, og H. kunde derefter bugseres i Havn.

Anm. Aarsagen til Havariet fremgaar af det ovenfor anførte.

153. M/Gl. **Hedvig** af Rønne, 35 Reg. T. Br. Bygget 1864 af Eg.a) Kollideret d. $\frac{21}{1}$ 43 i Grenaa Havn.Søforklaring i Grenaa d. $\frac{22}{1}$ 43.

Kl. ca. 15⁰⁰, da H. under Forhaling fra den ny Havn til den gamle Havn skulde gaa langs Nordkajen i den gamle Havn og befandt sig 50—60 m fra Kajen, blev Skruen koblet fra Frem til Bak. Da Farten ikke gik af Skibet, blev Motorens Hastighed forøget. H. fik imidlertid mere Fart fremover, og Skruen blev koblet fra, samtidig med at Bb.s Anker blev gjort klar. Da Ankeret blev stukket ud, faldt det ned paa Lønningen af Ff. »Jørgen«, og umiddelbart efter tørnede H. med Stævnen mod J.s Bb.s Side, der blev beskadiget. Ff. »A. Jacobsen«, der laa fortøjet ved Kajen inden tor J., blev ligeledes en Del beskadiget.

Anm. Ministeriet maa antage, at Motoren, da den gik meget langsomt og pludselig fik en stor Tilførsel af Brændstof, har skiftet Omdrejningsretning.

b) Paa Rejse fra Horsens til Stubbekøbing med Brunkul.

Sprunget læk og sat paa Grund d. $15/4$ 43 ved Sjællands S.-Kyst; forlist.

Strandingsindberetning dat. $15/4$ 43. Søforklaring og Søforhør i Vordingborg d. $17/4$ 43. Forlisansmeldelse dat. København d. $4/5$ 43.

Kl. 6^{00} lettede H. i stille, diset Vejr fra en Ankerplads paa Dyrefod Flak. Der var noget Vand i Skibet, og Pumpen holdtes gaaende. Kl. 6^{40} opdagedes det, at Motorens Svinghjul løb i Vand, og da Vandet trods stadig Pumpning vedblev at stige, blev H. Kl. 7^{00} sat paa Grund paa Masnedø Kalv, hvor det sank med Agterskibet. Skibet er senere blevet Vrag.

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

154. M/Gl. **Hela** af Svendborg, 64 Reg. T. Br. Bygget 1915 af Eg. Paa Rejse fra Aarhus til København med Brunkul.

Grundstødt d. $25/9$ 43 ved Sjællands N.-Kyst.

Søforhør i København d. $28/9$ 43.

D. $24/9$ Kl. 22^{45} passerede H. under en jævn VSV.-lig Brise med diset Vejr N. om Schultz Grund F.S. i en gisset Afstand af ca. $1/2$ Sm. Derfra sejledes for Sejl alene, idet Kursen sattes 5 Sm. S. om Hesselø, dev. Ø.t.S. D. $25/9$ Kl. 2^{15} tog Skibet Grunden paa Spidsen af Hesselø NV.-Rev og blev staaende. Kl. ca. 5^{15} kom H., der var blevet læk, flot ved egen Hjælp.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Strømsætning.

155. Ff. **Helga** af Koldby Kaas, 11 Reg. T. Br. Paa Fiskeri.

Forlist efter Eksplosion d. $9/9$ 43 i Kattegat; 2 Omkomne.

Søforhør i Tranebjerg d. $1/3$ 44.

Kl. ca. 9^{00} blev H. iagttaget fiskende i 4—500 m Afstand fra en anden Fiskekutter SV. for Vesborg Fyr. Ca. 2 Minutter senere hørtes en kraftig Eksplosion i Retning af H. og en Vandsøjle saas stige ca. 100 m i Vejret paa det Sted, hvor H. sidst var observeret. Af H. fandtes kun nogle Vragstamper. Besætningen — 2 Mand — var forsvundet.

Anm. 1. De omkomne var: Fiskerne Marius Nielsen og Egon Peter Nielsen, begge af Koldby Kaas.

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

156. M/Sk. **Helga** af Assens, 124 Reg. T. Br. Bygget 1916 af Staal. Paa Rejse fra Nakskov til Aabenraa i Ballast.

Grundstødt d. $5/12$ 43 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Søforhør i København d. $14/12$ 43.

Kl. ca. 18^{40} , da H. paa Kurs V.t.S. $1/2$ S. befandt sig tværs af Varnæs Hoved, blev det pludselig tæt Taage. Motoren blev straks stoppet, og der blev loddet 25 m Vand. Sejladsen fortsattes med langsomt, idet Loddet holdtes gaaende. Pludselig skimtedes noget, der antoges at være Land. Motoren blev stoppet og Kursen ændret til SV. Samtidig blev der loddet uden at faa Bund. I en Klaring saas 2 klare Lanterner om Bb.; derpaa blev det igen tæt Taage; der blev afgivet Taagesignal, og Sejladsen fortsattes med langsomt, idet Kursen blev VSV.-lig. Pludselig kom en stor Damper til Syne om Stb. Da Damperen var passeret, og der paany blev gjort klar til Lodskud, tog H. Kl. 19^{10} Grunden paa den lille Tange N. for Felsbækgaard. D. $9/12$ KL 11^{00} kom H. flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Taage.

157. M/Gl. **Helle** af Frederikssund, 20 Reg. T. Br. Bygget 1898/1939 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Frederiksværk til Aarhus med Jerngods.

Mistet Ankeret, sat paa Grund d. $1/12$ 43 ved Sjællands N.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $6/12$ 43. Søforhør i Aarhus d. $15/12$ 43.

D. $28/11$, da H. med stormende Kuling af NV. paa V.-lig Kurs befandt sig i Kattegat, havarerede Motorens Hovedkobling, saa Motoren kun kunde gaa langsomt Frem. Med den haarde S.-gaaende Strøm drev H. ind i Sejro Bugten, hvor Skibet d. $29/11$ Kl. ca. 6^{30} blev opankret i Læ af Sejro. D. $30/11$ havde Vejrforholdene bedret sig, og der lettedes og holdtes ned mod Refsnæs. Motoren gik senere i Staa af Mangel paa Olie. Da Vinden friskede til orkanagtig Storm af V., forsøgte det at holde ind til Havnsø, hvilket dog blev opgivet, da Mørket faldt paa, og Skibet blev atter opankret. D. $1/12$ Kl. ca. 2^{00} brækkede Ankerkæden, og Skibet gik i Drift. Sejl blev sat, men da der var for lidt Vand under Kølen, kunde Skibet ikke manøvrere, og det besluttedes derfor at sætte Skibet paa Grund. Kl. ca. 5^{00} stod Skibet fast i Sandbund ud for Vrøj. D. $5/12$ kom Skibet, der ikke havde lidt nogen Skade ved Grundstødningen, flot ved Hjælp af Bjærgningsdampr, efter at en Del af Ladningen var blevet lægtret.

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

158. Ff. **Helsing** af Esbjerg, 50 Reg. T. Br. Bygget 1941 af Eg og Bøg.

a) Paa Rejse fra Fiskeplads i Skagerak til Skagen.

Grundstødt d. $27/3$ 43 ved Jyllands V.-Kyst.

Søforhør i Skagen d. $3/5$ og i Esbjerg d. $10/6$, $13/8$ og $6/9$ 43.

Kl. ca. 17^{00} afgik H. afgik H Fiskeplads ca. 20 Sm. V.t.N. af Skagen. Vejret var taaget. Kl. ca. 20^{00} , da Fartøjet befandt sig efter Bestikket ca. 4 Sm. retv. N. af Højen, loddedes 53 Favne Vand. Kl. ca. 20^{30} tog H. Grunden ud for Gl. Skagen og blev staaende. D. $28/7$ Kl. ca. 7^{00} kom Fartøjet flot ved fremmed Hjælp.

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

b) Paa Fiskeri i Nordsøen.

Mistet Fiskegrejer ved Eksplosioner d. $\frac{2}{7}$ 43 i Nordsøen.

Søforhør i Esbjerg d. $\frac{3}{8}$ 43.

Kl. ca. 6⁰⁰, da H. fiskede ca. 125 Sm. NV. $\frac{3}{4}$ N. af Slugen, mærkedes det, at Fiskegrejerne havde Hold. Den ene Line gjordes fast til Ankergrejerne, hvorefter det forsøgtes ved at sejle rundt om det Sted, hvor Grejerne havde faaet Hold, at faa Grejerne klar af dette, samtidig med at der forsigtigt blev hevet ind paa Grejerne. Da ca. 300 Favne var hevet ind, indtraf en voldsom Eksplosion under H., hvorved Linerne blev kappet over. Ankergrejerne blev hevet ind, og det forsøgtes paany at sejle rundt om det Sted, hvor Grejerne havde faaet Hold, og samtidig hive ind paa den Line, der havde været fastgjort til Ankergrejerne; men kort efter indtraf en ny Eksplosion ca. 35 Favne fra H., og Linerne blev paany kappet over. En senere Undersøgelse viste, at Skibet ved Eksplosionerne kun blev lettere beskadiget.

Anm. Ministeriet maa antage, at Eksplosionerne skyldes Krigsaarsager.

159. S/S **Henry Tegner** af København, 1457 Reg. T. Br. Bygget 1914 af Staal.

Havareret ved Flyverangreb d. $\frac{9}{10}$ 43 i Gotenhafen.

Søforklaring og Søforhør i Frederikshavn d. $\frac{26}{10}$ 43.

Kl. ca. 13¹⁵, da H. T. laa i Gotenhafen og lastede Kul, blev Byen udsat for Luftbombardement, hvorunder ca. 20 Bomber faldt i en Afstand fra Skibet af 10—300 m. Herved rystedes Skibet stærkt, hvorved Hovedsøventilen sprængtes, og H. T. blev læk, ligesom Kedlerne blev løftet og forskubbet. Endvidere ødelagdes næsten alt Inventar i Skibet. Lækagen blev tætnet med Bandage og Afsprodsning, og en Undersøgelse viste, at Skibet herefter var tæt. H. T. afsejlede senere til Danzig, hvor Skibet blev repareret.

Anm. Aarsagen til Havarierne fremgaar af det ovenfor anførte.

160. Ff. **Herluf Trolle** af Hundested, 15 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Hesselø til Rørvig med Passagerer.

Grundstødt d. $\frac{20}{11}$ 43 ved Sjællands N.-Kyst.

Søforklaring i Hundested d. $\frac{28}{12}$ 43 og d. $\frac{4}{1}$ 44.

Kl. 15⁰⁰ afsejlede H. T. fra Hesselø. Paa Grund af usigtbart Vejr kunde Afmærkningen ikke ses; men ved at lodde uafbrudt kom Fartøjet næsten gennem Piledyb, indtil det Kl. ca. 18³⁰ grundstødte ud for Skansehage og blev staaende. D. $\frac{21}{12}$ kom H. T. flot ved egen Hjælp.

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

161. S/S **Hilma Lau** af Esbjerg, 2414 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Staal. Paa Rejse fra Luleå til Holtenau med Malm.

Kollideret d. $\frac{24}{11}$ 43 i Østersøen.

Søforklaring i Holtenau d. $\frac{24}{11}$ 43. Søforhør i København d. $\frac{7}{1}$ 44.

Kl. ca. 11⁰⁰, da H. L. paa Kurs V. $\frac{1}{4}$ N. befandt sig i Tvangsruten ca. 400 m Ø. for en Fløjtetønde paa 54°36' N. Brd. 10°54'6" Ø. Lgd., forandredes Kursen til V. $\frac{1}{4}$ S. for at gaa mellem Bøjen og et ca. 300 m N. for denne liggende Vagtskib. Pludselig blev der fra Vagtskibet ved Vinkesignal givet Ordre til at gaa agten om dette. Roret blev straks lagt haardt Stb., og da Skibet kun langsomt lystrede Roret, og en Kollision syntes uundgaaelig, blev Maskinen beordret Fuld Kraft Bak. Umiddelbart efter ramte H. L. Vagtskibet paa Agterkant af Broen med saa stor Kraft, at Vagtskibet straks begyndte at synke. Begge Redningsbaade sattes paa Vandet, og af Vagtskibets 24 Mands Besætning lykkedes det at redde 22 Mand, hvoraf dog den ene senere døde. Ved Kollisionen blev Stb. Redningsbaad saa stærkt beskadiget, at den ikke kunde tages om Bord, og under den paafølgende Slæbning gik den tabt.

Anm. Søforklaring fra Vagtskibet foreligger ikke.

162. S/P **Holger** af København, 310 Reg. T. Br. Bygget 1875/1922 af Jern.

a) Brand om Bord d. $\frac{21}{9}$ 43 i Kastrup.

Søforhør i København d. $\frac{30}{12}$ 43.

Kl. ca. 4¹⁵, da H. laa fortojet i Kastrup Havn, opdagedes der Brand i Skibets Bunkerkul. Brandvæsenet fra Land blev tilkaldt, og i Løbet af kort Tid var Ilden under Kontrol. En Undersøgelse viste, at Ilden var opstaaet i Bunden af Bunkerne i Nærheden af Kedelskoddet.

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

b) Paa Rejse fra Sjællands Odde til København med Sten.

Havareret ved Eksplosion d. $\frac{17}{11}$ 43 i Kattegat.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. $\frac{14}{2}$ 44.

Kl. ca. 15³⁵, da H. paa Ø.-lig Kurs befandt sig ca. 2,5 Sm. V. for Lystønden ved Fyrskibet »Kattegat S.«, blev Skibet gennemrystet af en kraftig Eksplosion. Maskinen blev straks stoppet, men da en Undersøgelse viste, at Skibet var tæt, og ingen Skader kunde konstateres, fortsattes Rejsen. Ved Eksplosionen fik H. Bundpladerne paa begge Kimingsrange en Del beskadiget, ligesom Hovedmaskinens Stempelstænger blev lidt bøjede.

Anm. Ministeriet maa antage, at Eksplosionen skyldes Krigsaarsager.

163. M/Gl. **Holmsland** af Esbjerg, 109 Reg. T. Br. Bygget 1906 af Staal.

a) Paa Rejse fra København til Oslo med gammelt Jern.

Motoren havareret d. $\frac{3}{1}$ 43 i Oslo Fjord; søgt Nødhavn.

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

Da H. befandt sig i Oslo Fjord, begyndte den agterste Cylinder i Motoren, der havde arbejdet haardt under haardt Vejr paa Rejsen, at arbejde daarligt, hvorfor den blev sat fra. Endvidere var Rørledningen

til Startlufttanken blevet læk, og da Havarierne ikke kunde udbedres i Søen, besluttedes det at anløbe Moss for Reparation.

Anm. Ministeriet maa antage, at Havarierne skyldes daarlig Brændselsolie.

b) Paa Rejse fra Sarpsborg til Nørresundby med Garbid.

Motoren havareret d. $17/1$ 43 i Kattogat.

Søforklaring i Nørresundby d. $29/1$ 43.

Kl. ca. 11^{00} , da H. skulde lette fra en Ankerplads i Kattogat, kunde Motoren ikke startes. En Under-søgelse viste, at Stemplet i den agterste Cylinder sad fast i Affaldsstoffer fra Olien. Rejsen fortsattes derefter for Sejl alene. Kl. 16^{00} var det tæt Taage, og da Vinden friskede fra S., og Strømmen var haard N-gaaende, blev H. opankret for 50 Fv. Kæde i 15 Fv. Vand. D. $18/1$ Kl. 5^{00} saas Paternoster Fyr i NNØ. i en gisset Afstand af 4 Sm. Skibet drev for Ankeret med ca. 3 Sm.s Fart ind mod nogle Skær. Da H. var ca. 2 Sm. fra Skærene holdt Ankeret. D. $19/1$ opnaaedes Forbindelse med et svensk Fiskefartøj, der bugserede H. ind til Marstrand, hvor Motoren blev repareret. D. $23/1$ Kl. 10^{00} afsejlede H. fra Marstrand og fortsatte Rejsen mod Nørresundby. Under Rejsen stoppede Motoren flere Gange; men Skibet naaede inden for Hals Barre, hvor der paa Grund af Taage maatte ankres. Da Motoren paany skulde startes, havde Stemplet i forreste Cylinder sat sig fast og kunde næsten ikke bevæges. D. $24/1$ blev H. af Lodsbaaden bugseret ind til Hals, hvor Motoren blev midlertidig repareret.

Anm. Ministeriet maa antage, at Havarierne skyldes daarlig Brændselsolie.

164. S/S **Hubert Schröder** af Rostock, 1391 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Vejle til Masnedø med Brunkul.

Grundstødt d. $22/2$ 43 ved Sjællands S.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $22/2$ 43.

Kl. 7^{30} grundstødte H. S. i klart Vejr paa Masnedund Red. Skibet er senere kommet flot ved egen Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være, at Skibet ikke lystrede Roret.

165. Ff. **Hvalen** af Bagenkop, 18 Reg. T. Br. Paa Fiskeri.

Forlist efter Eksplosion d. $23/2$ 43 i Østersøen; 1 Mand omkommet.

Strandingsindberetning dat. $23/2$ 43. Søforklaring og Søforhør i Rudkøbing d. $17/3$ 43.

Kl. 7^{30} , da H. befandt sig ca. 8 Sm. S.t.V. af Kjels Nor Fyr, indtraf under Indhivning af Voddet en voldsom Eksplosion under Fartøjet, der hurtigt sank 1 Mand af Besætningen, der bestod af 2 Mand, blev reddet af en tililende Fiskekutter, medens Føreren — Fisker Peter Emil Hansen af Bagenkop — omkom.

Anm. Ministeriet maa antage, at Eksplosionen skyldes Krigsaarsager.

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

Brand om Bord d. $23/5$ 43 i Neksø Havn.

Søforhør i Neksø d. $25/5$ 43.

Kl. 5^{10} opdagede Kystpolitiet, at der steg Røg op fra Lastrummet i I., der laa med aabne Luger, efter at Dækslasten var blevet losset. Der tilkaldtes Brandvæsen, og der lossedes, indtil Ilden var slukket. Ved Branden ødelagdes ca. 5 Tons af Ladningen, der bestod af Brunkulsbriketter.

Anm. Ministeriet maa antage, at Branden skyldes Selvantændelse.

167. Ff. **Inga Marie** af Esbjerg, 31 Reg. T. Br. Bygget 1899 af Eg.

Kollideret d. $16/4$ 43 i Esbjerg.

Søforhør i Esbjerg d. $11/5$ og $14/5$ 43.

Se Nr. 122.

168. Ff. **Ingeborg** af Frederikshavn, 28 Reg. T. Br. Bygget 1907 af Eg, Bog og Fyr. Paa Fiskeri i Kattogat.

Forlist efter Eksplosion d. $22/1$ 43 i Kattogat.

Søforklaring i Frederikshavn d. $5/2$ 43. Forlisanmeldelse dat. Frederikshavn d. $24/5$ 43.

Kl. ca. 14^{00} , da I. i stille Vejr med Taage befandt sig ca. 3 Sm. S.t.Ø. af Sømærket Anholt SV., fik Redskaberne Hold. Det forsøgtes at frigøre Redskaberne, men umiddelbart efter indtraf en Eksplosion ved Agterenden af I., der straks sank. Besætningen ialt 4 Mand. reddede sig op i Skibets Pram og blev senere bjærget af et andet Fiskefartøj.

Anm. Ministeriet maa antage, at Eksplosionen skyldes Krigsaarsager.

169. Ff. **Inge-Lise** af Esbjerg, 42 Reg. T. Br. Bygget 1941 af Eg. Paa Fiskeri.

Beskadiget ved Flyverangreb d. $25/8$ 43 i Nordsøen; 1 Mand aaret.

Søforhør i Esbjerg d. $30/9$ 43.

Kl. ca. 16^{00} , da I. L. befandt sig ca. 90 Sm. NV.t.N. af Slugen, blev Fartøjet angrebet af 2 Flyve-maskiner, der nærmede sig fra SV. og fra lav Højde beskød I. L. med Maskingeværer. Ved Angrebet blev Fartøjets Fører saaret af ca. 30 Granatsplinter i Armen og i Brystet, og Styrehuset, Udstødsrøret, Storsejlet og Antennemasten blev beskadiget. I. L. satte Kursen mod Esbjerg.

170. M/Gl. **Inger** af Troense, 124 Reg. T. Br. Bygget 1916 af Staal. Paa Rejse fra Flensborg til Aarhus med Briketter.

Sunket efter Eksplosion d. $11/3$ 43 i Svendborgsund; 2 Omkomne.

Strandingsindberetning dat. $16/3$ 43. Søforklaring og Søforhør i Svendborg d. $15/5$ 13.

Kl. ca. 8²⁰, da I. befandt sig ca. 300 m V. for den røde Et-Kost paa Thurø Rev, indtraf en voldsom Eksplosion, hvorefter Skibet straks sank. 2 Mand af Besætningen, af hvilke den ene havde bjærget sig op paa Bunden af Skibets Jolle, den anden paa Redningsflaaden, blev optaget af tililende Fartøjer, og indlagt paa Sygehuset i Svendborg med Kvæstelser, medens Skibets øvrige Besætning, 2 Mand, omkom. I. er senere blevet hævet.

Anm. 1. De omkomne er: Matros Jack Jensen af Rudkøbing og Kok Preben Jensen af Svendborg.

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

171. M/Gl. **Inger** af Ommel, 46 Reg. T. Br. Bygget 1890 af Eg. Paa Rejse fra Flensborg til Kalundborg med Briketter.

Grundstødt d. ²²/₉ 43 ved Fyns S.-Kyst.

Søforklaring i Marstal d. ¹¹/₁₀ 43.

Kl. 20⁰⁵ passerede I. Skjoldnæs Fyr i 2 Sm.s Afstand. Det blæste en stiv NV.-lig Kuling, og der styredes NNØ. efter Lyø. Kl. ca. 21⁰⁰ saas lavt Land i Læ, hvorfor Skibet blev bragt til Vinden, men umiddelbart efter tog I. Grunden og blev staaende. En Undersøgelse viste, at Skibet var læk, og det forsøgtes at pumpe læns; men Kl. ca. 22¹⁰ var Skibet løbet fuldt af Vand og lagde sig over paa Stb.s Side. D. ²⁶/₉ kom I. flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Vejrforholdene.

172. M/Jt. **Inger** af Egersund, 20 Reg. T. Br. Bygget 1880 af Eg og Fyr.

Kollideret d. ⁹/₁₀ 43 i Sønderborg Havn.

Søforklaring og Søforhør i Sønderborg d. ¹⁴/₁₀ 43.

Kl. ca. 17⁵⁰, medens I. var undervejs fra Baadeværftet til Kajen ved Slottet, observeredes et tysk Marinefartøj »Nr. 80« forude, hvorfor Roret blev lagt Stb. samtidig med, at der blev afgivet en kort Tone med Luftfløjten. Det tyske Fartøj syntes at fortsætte sin Kurs og Fart, og da et Sammenstød syntes uundgaeligt, drejede I. til Bb. samtidig med, at 2 korte Toner blev afgivet med Luftfløjten. Umiddelbart efter tørnede I. med Stb.s Bov mod det andet Fartøjs Stb.s Bov, hvorved I. fik 3 Støtter og Stb.s Lønning trykket ind.

Anm. Søforklaring fra Marinefartøj »Nr. 80« foreligger ikke.

173. Ff. **Ingolf** af Hundested, 19 Reg. T. Br. Paa Fiskeri i Kattegat.

Sunket efter Eksplosion d. ⁹/₁ 43 i Kattegat.

Søforhør i Hundested d. ³¹/₃ 43.

Kl. ca. 0³⁵, da I. fiskede med Trawl ca. 6 Sm. SØ. af Hesselø, fik Trawlet Hold i en Genstand. Under Indhivning af Trawlet indtraf en Eksplosion ca. 3 Fv. agten for Fartøjet, der blev læk og begyndte at synke. Besætningen — 4 Mand — gik i Jollen og roede hen til et andet Fiskefartøj, som laa opankret i Nærheden, og umiddelbart efter sank I. D. ⁵/₃ blev Kutteren bjærget.

Anm. Ministeriet maa antage, at Eksplosionen skyldes Krigsaarsager.

174. M/Gl. **Ingrid** af Vordingborg, 56 Reg. T. Br. Bygget 1890 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Kerteminde til Fakse Ladeplads med Brunkul.

Havareret d. ⁵/₃ 43 i Storebælt; sat paa Grund og forlist.

Strandingsindberetning dat. ⁶/₃ 43. Søforklaring og Søforhør i Nyborg d. ¹⁰/₃ 43. Forlisanmeldelse dat. Vordingborg d. ²/₄ 43.

Kl. ca. 7⁰⁰, da I. befandt sig paa omtrent 55°24' N. Brd. 10°48' Ø. Lgd., mærkedes 2 Stød i Skibet. En Undersøgelse viste, at I. var blevet læk i Forskibet, og da Skibet stod i Fare for at synke, blev Kursen sat mod Land, og efter ca. 20 Minutters Sejlads tog I. Grunden ud for Lysemose ca. 150 m fra Land og blev staaende. Skibet er senere blevet Vrag.

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

175. Lystkutter **Irmelin**. Paa Rejse fra Rødvig til Kastrup Havn.

Kollideret d. ²⁷/₆ 43 i Sundet.

Søforhør i København d. ²⁶/₈ 43.

Kl. 8⁴⁰, da I. i klart Vejr med frisk NV.-lig Kuling befandt sig ud for Dragør med Kurs mod Nordre-Røse, saas Patrouillefartøjet »K. 8« styrende en N.-lig Kurs komme op agterfra om Stb. Fra K. 8 blev I. prajet om at lægge Fartøjets Papirer i en Ketcher for Kontrol. Herunder kom Fartøjerne saa nær hinanden, at I.s Storbom greb fat i »K. 8.s« Rig, hvorved I. blev drejet tværs for »K. 8.« hvis Stævn ramte I.s Stb.s Side, der blev trykket ind fra Lønningen til lidt under Vandlinien. 2 Mand fra I. sprang om Bord i »K. 8.« I.s Fører søgte at sejle I., der var blevet læk, ind til Dragør, men Fartøjet tog Grunden ca. 100 m N. for Dragør nordlige Havnemole og blev staaende.

Af den af »K. 8.s« Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at der paa »K. 8.« da I. saas kommende S. fra ud for Dragør Fort, sattes Stoppeflag »K«. Da I. fortsatte Rejsen, blev der gentagne Gange givet Stop-signal med elektrisk Signalthorn. Da I. ikke stoppede, sejlede »K. 8« paa Prajehold, hvorunder »K. 8« af Hensyn til Grunden maatte gaa i Læ af I., hvorefter Kollisionen skete som ovenfor anført. Ved Kollisionen led »K. 8« ingen Skade.

Anm. Aarsagen til Kollisionen fremgaar af det ovenfor anførte.

176. S/S **Ivan Kondrup** af København, 2369 Reg. T. Br. Bygget 1937 af Staal.

Havaret ved Flyverangreb d. ¹⁶/₁₂ 43 i Bremen; 4 Omkomne.

Søforklaring i Bremen d. $^{28}/_{12}$ 43. Søforhør i København d. $^{7}/_{2}$ 44.

Kl. 13¹⁵, da I. K. under Flyverangreb laa fortøjet uden paa et andet Skib i Industrihavnen, faldt en svær Bombe ned ved Skorstenen og eksploderede, hvorved Maskine, Fyrplads og Kedler sprængtes, og Skibssiden samt Dækket ved Luge Nr. 4 blev revet op. Skibet begyndte langsomt at synke, og da alle var kommet fra Borde, stod I. K. med Agterskibet under Vand, medens Forskibet var flot. Adskillige af Besætningen blev saaret, og 4 døde senere af deres Kvæstelser.

Anm. 1. De omkomne var: 1. Maskinmester Rasmus Jørgen Hansen Jakobsen af Frederiksberg samt 2. Maskinmester Jørgen Henry Walter Søren Jespersen, Maskinassistent Ejner Willy Mortensen og Kok Freddy Ferdinand Mulvad-Mikkelsen, alle af Svendborg.

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

177. S/S **Jakob Mærsk** af Aalborg, 2245 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal. Paa Rejse fra Rotterdam til Aarhus med Kul.

Kollideret d. $^{7}/_{4}$ 43 i Rotterdam.

Søforklaring i Rotterdam d. $^{21}/_{4}$ 43. Søforhør i Aarhus d. $^{22}/_{5}$ 43.

Kl. 12¹⁵, da J. M. med Assistance af Lods og 2 Slæbebaade under en stormende V.-lig Kuling var under Forhaling fra Pier Nr. 5 i Waalhaven til Maashaven og befandt sig omtrent midt i Indsejlingen til Waalhaven, saas forude om Bb. en Pram under Bugsering ind mod Waalhaven. Bugserbaaden og Prammen syntes at ville gaa foran om J. M., hvorfor Roret blev lagt Bb. over, hvilket blev tilkendegivet ved 2 korte Toner med Dampfløjten; men kort efter tørnede J. M. med Stævnen mod Prammens Stb.s Side 10—15 m fra Agterenden, hvorved der fremkom et stort Hul i Prammen, der kæntrede.

Anm. Søforklaring fra Prammens og dens Bugserbaads Besætning foreligger ikke.

178. M/S **Japos** af København, 480 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal. Paa Rejse fra Tuborg Havn til Svendborg i Ballast.

Havareret ved Eksplosion d. $^{21}/_{11}$ 43 i Sundet; søgt Nødhavn.

Søforklaring og Søforhør i Svendborg d. $^{2}/_{12}$ 43.

Kl. ca. 20⁰⁰, da J. under en frisk SV.-lig Brise med let diset Vejr befandt sig i Nærheden af Stevns og var i Færd med at ankre, mærkedes en voldsom Eksplosion i Agterskibet om Stb. Motorrummet løb fuldt af Vand, men da Skoddet til Nr. 3 Lastrum holdt, og Skibet vedblev at flyde, blev Mandskabet om Bord. Næste Dag blev Skibet slæbt til København af en Bjærgningsdamper.

Anm. Ministeriet maa antage, at Eksplosionen skyldes Krigsaarsager.

179. Ff. **Jeppé** af Esbjerg, 38 Reg. T. Br. Bygget 1942 af Eg, Bøg og Fyr. Paa Fiskeri i Nordsøen.

En Mand faldet over Bord og druknet d. $^{24}/_{3}$ 43 i Nordsøen.

Søforhør i Esbjerg d. $^{13}/_{5}$ 43.

Kl. ca. 17⁰⁰, da J. fiskede ca. 1 Sm. V. for Hornum Fyr, hørtes et Skrig fra Fisker Magnus Johannes Rasmussen, der passede Vodtovet under Udsætning af Voddet. Den paagældende havde faaet en Løkke af Tovet rundt begge Ben og blev trukket over Bord og kom til Syne ca. 150 m agten for J. Der blev hevet ind paa Vodtovet, og Kutteren blev sejlet hen imod den overbordfaldne, der imidlertid var forsvundet og ikke mere kom til Syne.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

180. M/Gl. **Johanne** af Aalborg, 57 Reg. T. Br. Bygget 1908 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Hadsund til København med Brænde.

En Mand faldet over Bord og druknet d. $^{7}/_{3}$ 43 paa Mariager Fjord.

Søforklaring i Hadsund d. $^{8}/_{3}$ 43.

Kl. ca. 8³⁰, da J. havde passeret Træbroen, savnedes en Mand af Besætningen, som var i Færd med at spule Dæk. Det opdagedes, at den savnede laa i Vandet 3—4 Skibslængder agter ude. Motoren blev straks kastet Kuld Kraft Bak og Jollen gjort klar; men kort efter forsvandt den overbordfaldne og kom ikke senere til Syne.

Anm. 1. Den omkomne er Bedstemand Niels Zebitz Jensen af Nørresundby.

Anm. 2. Ministeriet maa antage, at Ulykken skyldes, at Bedstemanden er gledet paa Dækket og faldet over Bord.

181. M/Gl. **Johanne** af Rudkøbing, 48 Reg. T. Br. Bygget 1929 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Vang til Tuborg Havn med Skærver.

Kollideret d. $^{13}/_{3}$ 43 i Tuborg Havn.

Søforhør i Københavns Amts nordre Birk d. $^{22}/_{3}$ 43.

Kl. 19³⁰, da J. skulde manøvrere til Kaj, satte Koblingen sig fast, saaledes at der ikke kunde bakkes, og Skibet løb derefter med Spryd og Vaterstag ind i Lønningen paa M Jt. »Jensine« af Aalborg, der blev lettere beskadiget.

Anm. Aarsagen til Kollisionen fremgaar af det ovenfor anført.

182. 3^m M/Sk. **John** af Rønne, 97 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Eg og Bog. Paa Rejse fra Odense til Flensborg i Ballast.

a) Grundstødt d. $^{12}/_{2}$ 43 ved Fyns N.-Kyst.

Søforhør i København d. $^{3}/_{3}$ 43.

Kl. ca. 7³⁰, da J. under en haard V.-lig Kuling i Nærheden af Hasselø i Odense Kanal skulde gaa af Vejen for en Gravemaskine, som laa fortøjet til Dæmningen, blev Skibet af Vinden ført over i den læ Side af Farvandet og tog Grunden. D. 16^{1/2} Kl. 15⁰⁰ kom J. flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

b) Havareret d. 17^{1/2} 43 i Lillebælt.

Søforhør i København d. 3^{1/3} 43.

Kl. 10⁰⁰, da J. befandt sig tværs af Fænø, hørtes et Brag, og det gav et Stød i Skibet, der begyndte at ryste. Motoren blev stoppet, og en Undersøgelse viste, at det ene Skrueblad var faldet af.

Anm. Ministeriet maa antage, at Skruen under Forsøg paa at bringe Skibet flot efter Grundstødningen d. 12^{1/2} er blevet beskadiget.

183. S/S **Juliane** af Nordby, 1293 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal. Paa Rejse fra Luleå til Tyskland med Malm.

Grundstødt d. 10^{1/7} 43 ved Sveriges Ø.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Svendborg d. 18^{1/8} 43.

Kl. 2⁰⁰, da J. med Maskinen gaaende Halv Kraft Frem var tværs af Blackkallen i gisset Afstand 8 Sm., ændredes Kursen til retv. S.23°V., Log 60,5. Det blæste haard SØ.-lig Kuling med høj Sø. Kl. 3¹⁵ beordredes Maskinen Fuld Kraft Frem. Kl. 4⁰⁰ ændredes Kursen til retv. S.25°V., Log 69. Kl. 7³⁰ mindskedes Fart for Taage. Følgende Lodskud blev taget: Kl. 8³⁰, 29,3 m, Log 97; Kl. 8⁵⁰, 29,3 m, Log 100; Kl. 9³⁰, 22 m, Log 3,5; Kl. 9⁴⁵, 31,1 m, Log 5,5; Kl. 10⁰⁰, 27,4 m, Log 6,5; Kl. 10¹⁵, 13,7 m, Log 8,0. Kl. 10¹⁷ blev Maskinen stoppet, og Kl. ca. 10²⁰ tog Skibet Grunden med Forenden, medens man var ved at tage et nyt Lodskud. Maskinen blev kastet Fuld Kraft Bak, men da Vandet hurtigt steg i Forlasten, blev Maskinen atter stoppet. Pr. Radiotelefon tilkaldtes Bjærgningshjælp fra Hernösand og Vasa. D. 12^{1/7} kom J. flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper, efter at ca. 300 Tons af Ladningen var kastet over Bord.

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

184. S/S **Julius Madsen** af København, 2490 Reg. T. Br Bygget 1942 af Staal.

Tørnet Kaj og kollideret d. 1^{1/3} 43 i Københavns Havn.

Søforhør i København d. 11^{1/3} 43.

Kl. ca. 7⁰⁰, da J. M. under en VNV.-lig Kuling med Byger manøvrerede med Assistance af en Slæbebaad for at komme fra Kaj i Nordhavnen, blev Skibet af Vinden ført ind mod Nordkajen, hvorved Stævnen tørnede svagt mod Kajen. Da Skibet var kommet klar af Kajen, og var i Færd med at svaje rundt, blev det af Vinden ført over med S/S »A. P. Bernstorff« der var oplagt og fortøjet i Bøjerne. Herved havarerede en af J. M.s Davidder.

Anm. Aarsagen til Havariet fremgaar af det ovenfor anførte.

185. S/S **Juno** af København, 79 Reg. T. Br. Bygget 1923 af Staal. Paa Rejse fra Hamburg til København.

Kollideret d. 17^{1/4} 43 paa Elben.

Søforhør i København d. 29^{1/4} 43.

Kl. ca. 20⁰⁰ afgik Bugserbaadene S/S »Juno« og S/S »Brage«, begge af København, med Tanklægtøren »Thor« af Nyborg paa Slæb fra Hamburg. Det blæste en frisk VNV.-lig Kuling med haard udgaaende Strøm. Kort efter Afsejlingen fik B., der gik agten for J., Rorskade. Kl. ca. 22⁰⁰ skulde J. overtage Bugseringen alene. J. halede derfor sin Slæber, der var fastgjort om Bord i B., ind, og drejede Bb. over for at gaa op langs Siden af T. og faa Slæberen fastgjort. Herunder tørnede J., hvis Maskine bakkede for Fuld Kraft, med Stævnen mod T.s Stb.s Laaring. Ved Kollisionen fremkom der en Del Buler samt en Revne i T.s Hækplade, Fenderlisten blev knust og Minesikringskablet beskadiget. Endvidere blev Skanseklædningen bøjet paa en Længde af ca. 2 m, ligesom Dækspladen blev trykket ind paa en Længde af ca. 1,5 m. J. led ingen Skade.

Af den af B.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at B., som havde sin Slæber fastgjort om Bord i T., Kl. 22⁰⁰ fik Rorskade og derfor var ude af Stand til at styre. J. vilde da gaa langs Siden af T. for at tage en Slæbetrosse, men tørnede herunder mod T.s Stb.s Laaring, der led en Del Skade som ovenfor anført.

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

186. M/Jt. **Juno** af Aarhus, 20 Reg. T. Br. Bygget 1881 af Eg. Paa Stenfiskeri i Kattegat.

Drevet paa Land og forlist d. 12^{1/8} 43 ved Sjællands N.-Kyst; 1 Mand omkommet.

Strandingsindberetning dat. 12^{1/8} 43. Søforhør i Aarhus d. 17^{1/8} 43. Forlisansmeldelse dat. Aarhus d. 18^{1/8} 43.

D. 11^{1/8} Kl. ca. 22⁰⁰ blev J. under en SS V.-lig Kuling opankret midt imellem Ebbelykke og Sonnerupskoven i en Afstand af 500—600 m af Kysten, hvorefter Besætningen gik til Køjs. D. 12^{1/8} Kl. ca. 1⁰⁰ opdagedes det, at Vinden var sprunget N.-lig og frisket, samt at Skiltet drev for Ankeret. Der blev stukket paa Ankerkæden, og Motoren blev varmet op og startet, men umiddelbart efter tog Skibet Grunden og blev staaende. Ved Grundstødningen blev Skibets Pram, der stod paa Lugen, af en Sø slaaet ud i Borde, hvor Føreren kom i Klemme mellem Prammen og Bb.s Lønning. Bedstemanden forsøgte forgæves at befri Føreren. Da Skibet krængede mere og mere Bb. over, gled Føreren og Prammen pludselig over Bord. Det lykkedes Bedstemanden at faa Tag i Prammen og bjærge sig i Land.

Anm. Den omkomne er: Stenfisker Johan Peter Christian Akselsen af Aarhus.

187. Ff. **Jytte** af Esbjerg, 30 Reg. T. Br. Bygget 1931 af Eg og Fyr.

Kollideret d. $12/4$ 43 i Esbjerg Havn.

Søforhør i Esbjerg d. $31/5$ 43.

Se Nr. 80.

188. M/Sk. **Jylland** af Middelfart, 100 Reg. T. Br. Bygget 1914 af Eg. Paa Rejse fra København til Manager i Ballast.

Kollideret d. $14/4$ 43 i Kattegat; søgt Nødhavn.

Søforklaring og Søforhør i Gilleleje d. $19/4$ 43. Søforhør i København d. $30/9$ 43. Søforhør i Middelfart d. $24/11$ 43.

Kl. ca. 22^{30} blev J., der befandt sig ca. 7 Sm. VNV. af Gilleleje Flak Fyrskib og som for Sejl og Motor styrede VNV., overhalet af et medgaaende Dampskib, der passerede J. paa dennes Bb.s Side. Kort efter at Dampskibet var passeret, drejede J. Bb. over tæt om dennes Agterende. Om Bord i J., der nu laa S. an, observeredes pludselig foran for tværs om Stb. i en Afstand af ca. 1 Skibslængde en rød Lanterne. Koblingen til Motoren blev straks slaaet fra; men umiddelbart efter tørnede J. med Stævnen mod et Dampskibs Bb.s Side foran for Kommandobroen. Ved Kollisionen mistede J. Sprydet ligesom Støtter og Lønning i Bb.s Side led betydelig Skade. J. returnerede til Helsingør for Reparation.

Anm. Søforklaring fra Dampskibet foreligger ikke.

189. M/Sk. **Jørga** af Hasle, 66 Reg. T. Br. Bygget 1908 af Eg og Bøg.

a) Paa Rejse fra Flensborg til København med Briketter.

Grundstødt d. $10/1$ 43 ved Sjællands Ø.-Kyst.

Søforhør i København d. $15/1$ 43.

Kl. ca. 16^{00} passerede J. under en svag SØ.-lig Brise Nordre Røse i ca. $1/4$ Sm.s Afstand. Derfra styredes misv. NNV., indtil Skibet kort Tid efter tog Grunden paa den V.-lige Side af Middelgrund. Om Aftenen kom J. flot ved egen Hjælp.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Strømsætning i Forbindelse med den Omstændighed, at Kostene var inddraget paa Grund af Is.

b) Paa Rejse fra Hasle til Odense med Klinker.

Sunket d. $12/7$ 43 i Korsør Havn.

Strandingsindberetning dat. $13/7$ 43. Søforklaring og Søforhør i Korsør d. $22/7$ 43.

Kl. ca. 20^{00} , da J. under haard, indgaaende Strøm skulde lægge til Kajen med Stb.s Side, blev Skruen, der var stoppet, koblet til for Fuld Kraft Bak. Da Skruen ikke gik bak, blev den skiftet om til Fuld Kraft Frem, og Roret blev lagt haardt Bb. Under Drejningen tørnede J. imidlertid med Stb.s Bov imod en Svajepæl, hvorved Skibet fik en stor Læk og sank i Løbet af 3—4 Minutter. Besætningen reddede sig op paa Svajepælen. J. er senere blevet hævet.

Anm. Der er intet oplyst om Aarsagen til, at Koblingen svigtede.

190. Ff. **Jørna** af Esbjerg, 37 Reg. T. Br. Bygget 1939 af Eg, Bøg og Fyr. Paa Fiskeri i Nordsøen Forlist d. $7/3$ 43 i Nordsøen: 4 Omkomne.

Søforhør i Esbjerg d. $22/3$ 43. Forlisanmeldelse dat. Esbjerg d. $22/5$ 43.

Kl. ca. 6^{00} opdagedes det, at J., der d. $6/3$ om Aftenen under en NV.-lig Kuling sammen med en anden Kutter var opankret ca. 24 Sm. SV. $1/2$ S. af Graadyb Bane, var forsvundet. Ved en Eftersøgning fandtes i Nærheden af Ankerpladsen forskelligt stærkt beskadiget Vraggods samt Jollen fra J., og da der ikke saas Spor af Besætningen, maa det antages, at J. er forlist med Mand og Mus.

Anm. 1. De omkomne var: Fiskeskipper Laurids Christian Sørensen og Fiskerne Valdemar Villiam Jensen og Svend Hadding Smedegaard Iversen, alle af Esbjerg, samt Fisker Georg Sørensen Mose af Ringkøbing.

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

191. Patrouillefartøj K. 8.

Kollideret d. $27/6$ 43 i Sundet.

Søforhør i København d. $26/8$ 43.

Se Nr. 175.

192. S/S **Kaleva** af Helsingfors, 381 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Aalborg til Åbo med Kridt.

Forlist efter Eksplosion d. $10/4$ 43 i Storebælt; 1 Mand omkommet.

Strandingsindberetning dat. $11/4$ 43.

Kl. 1^{30} sank K. etter en Eksplosion ca. 3 Sm. ØSØ. af Hou Fyr. Ved Ulykken omkom Skibets Maskinmester.

Anm. Ministeriet maa antage, at Eksplosionen skyldes Krigsaarsager.

193. M/Gl. **Kalifen** af Masnedsund, 44 Reg. T. Br. Bygget 1882 af Eg. Paa Rejse fra Kolding til Faxeladeplads med Brunkul.

a) Grundstødt d. $7/8$ 43 ved Fyns S.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Store-Heddinge d. $17/8$ 43.

Kl. 22^{30} da K. under en V XV.-lig Kuling med Byger for Sejl alene befandt sig ved Horne Næs, der netop kunde skimtes i Mørket, skulde der ankres. Der mindskedes Sejl, og Loddet blev gjort klart.

Under Arbejdet hermed tog Skibet Grunden paa Landgrunden og blev staaende. D. $\frac{8}{8}$ kom K. flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes, at Afstanden til Land paa Grund af Mørket er gisset forkert.

b) Grundstødt d. $\frac{10}{8}$ 43 ved Bogø.

Strandingsindberetning dat. $\frac{11}{8}$ 43. Søforklaring og Søforhør i Store-Heddinge d. $\frac{17}{8}$ 43.

Kl. 8⁰⁰, da K. under en VNV.-lig Storm med V.-gaaende Strøm laa opankret ved Bogø, brækkede Ankerkæden. Der blev straks gjort Forberedelser til at starte Motoren; men inden dette kunde ske, tog Skibet Grunden paa Landgrunden og blev staaende. Ved Grundstødningen fik K. Roret slaet af. D. $\frac{11}{8}$ kom Skibet flot ved fremmed Hjælp, efter at ca. 20 Tons af Ladningen var blevet lægtret.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Vejrforholdene.

194. M/Gl. **Kama** af Svendborg, 99 Reg. T. Br. Bygget 1935 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Danzig til Odense med Træ.

Grundstødt d. $\frac{24}{7}$ 43 ved Møens S.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Odense d. $\frac{28}{7}$ 43.

Kl. 6³⁰, da K. i taaget Vejr befandt sig S. for Møen med Kurs mod Grønsund, loddedes 22 m. Motoren gik Langsomt, og Loddet holdtes gaaende. Kl. 7⁴⁵ loddedes 5 m Vand, hvorefter Føreren vilde slaa Bak paa Motoren, men Koblingen vilde ikke slippe, og umiddelbart efter tog Skibet Grunden paa Møens S.-Kyst og blev staaende. Kl. 22⁴⁰ kom K. flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

195. S/S **Kapitän** af Rostock, 277 Reg. T. Br. Bygget 1882 af Staal. Paa Rejse fra Svendborg til Nakskov med Stykgods.

Grundstødt d. $\frac{26}{12}$ 43 ved Lollands V.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Nakskov d. $\frac{29}{12}$ 43.

Kl. 15¹⁵, da K. paa Vej ind gennem Nakskov Fjord passerede den hvide Bøje ved Smedehage, tog Skibet Grunden. D. $\frac{28}{12}$ kom K. flot ved fremmed Hjælp, efter at en Del af Ladningen var blevet lægtret.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes, at den hvide Bøje ved Smedehage var drevet over paa den anden Side af Løbet.

196. Ff. **Karen Margrethe** af Thyborøn, 30 Reg. T. Br. Bygget 1930 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Thyborøn til Lemvig.

Paasejlet Havnemole d. $\frac{13}{11}$ 43 i Lemvig.

Politirapport dat. $\frac{4}{1}$ og $\frac{13}{1}$ 44. Søforhør i Lemvig d. $\frac{7}{2}$ 44.

Kl. ca. 15³⁰, da K. M. under en SV.-lig Kuling med klart Vejr befandt sig under Indsejling til Lemvig Havn, tog Føreren Fejl af en Aabning i en under Bygning værende Mole, hvis Fundament paa Grund af Højvande var under Vandoverfladen, og Indsejlingen til Vesterhavnen. Med 2—3 Knobs Fart paasejlede K. M. Stenmolen og blev en Del beskadiget.

Anm. Aarsagen til Havariet fremgaar af det ovenfor anførte.

197. Ff. **Karen Marie** af Strandby, 9 Reg. T. Br. Bygget 1920.

Kollideret d. $\frac{28}{1}$ 43 i Kattegat.

Søforhør i Frederikshavn d. $\frac{2}{3}$, $\frac{29}{5}$ og $\frac{25}{6}$ 43.

Kl. 7¹⁵ afsejlede K. M., der ikke førte Lanterner, fra Strandby Havn i Retning Ø.t.N. 7—8 Minutter efter blev Vejret diset, og det besluttedes at sejle tilbage til Havnen. Da K. M. var ca. 100 Favne fra Havnen, kom en udgaaende Kutter i Sigte. Der styredes mod Havnens N.-lige Mole for at passere den anden Kutter, der viste sig at være Ff. »Pax« af Strandby, om Bb. Da Fartøjerne var ca. 25 Favne fra Havnemolerne, syntes P. at ændre Kurs og tørnede umiddelbart efter med Stævnen mod K. M.s Bb.s Side foran Vantet. Ved Kollisionen blev K. M. læk, og da Fartøjet naaede ind i Yderhavnen, sank det. K. M. blev hævet igen samme Eftermiddag.

Af den af P.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at dette Førtøj, der ikke førte Lanterner, afsejlede fra Strandby Kl. ca. 7³⁰. I Havneindløbet tog Fartøjet Grunden, men ved at forcere Motoren, lykkedes det at komme frem over Grunden. Ca. 25 Favne uden for Havnen kom K. M. i Sigte i ringe Afstand. Motoren blev straks kastet Bak, og P. stod stille i Grunden; men umiddelbart efter tørnede K. M. med Bb.s Bov mod P.s Stævn. Ved Kollisionen led P. ingen Skade.

Anm. 1. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes, at man i begge Fartøjer undlod at føre Lanterner og at afgive Taagesignaler.

Anm. 2. Begge Førere er under $\frac{1}{2}$ 44 ved Frederikshavn Købstads Søret hver idømt en Statskassen tilfaldende Bøde af 100 Kr. for Overtrædelse af Art. 2 og Art. 15 i de internationale Søvejsregler.

198. S/S **Karen Toft** af København, 2220 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal. Paa Rejse fra Rotterdam til Nørre Sundby med Kul.

Sunket efter Eksplosion d. $\frac{29}{3}$ 43 i Kattegat; 1 Mand omkommet.

Søforhør i København d. $\frac{29}{3}$ 43.

Kl. 10⁰⁰ passerede K.T. den røde Spirtønde paa 56°50'2 N. Brd. 11°12'0 Ø. Lgd. Der styredes S.85°V. retv. Strømmen var N.-gaaende. Kl. 10¹⁵ indtraf en voldsom Eksplosion under Agterskibet, hvorved 4-Lugens Luggedæksler og Skærstokke samt Redningsbaaden slyngedes i Vejret, Damprørene i

Maskinen sprængtes, og Skibet blev læk og begyndte at synke med Agterskibet. Endvidere blev Frivagten slynget ud af Køjerne, hvorved 4 Mand saaredes. 1 Mand — Kok Georg Adolf Jensen af Korsør — sprang straks efter Eksplosionen over Bord og omkom, medens den øvrige Del af Besætningen gik i Baadene, der var blevet sat paa Vandet, og blev senere optaget af et andet Skib. K. T. sank, men er senere blevet hævet.

Anm. Ministeriet maa antage, at Eksplosionen skyldes Krigsaarsager.

199. S/S **Karla** af København, 941 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal.

a) Paa Rejse fra Nakskov til Gotenhafen.

Kollideret d. $28/9$ 43 i Østersøen.

Søforklaring og Søforhør i København d. $11/10$ 43.

Kl. 21^{30} , da K. i klart Vejr med let NØ.-lig Brise befandt sig i Tvangsruten ca. 4 Sm. Ø. for Vagt-skibet ved Gedser Rev, observeredes et modgaaende Skib, som senere viste sig at være tysk Forpostbaad »S. A. T. Soember«, ret forude. Kursen blev ændret lidt til Stb., og da det modgaaende Skib begyndte at gire, blev der fra K. afgivet en kort Tone med Dampfløjten. Pludselig gav det andet Skib to korte Toner, og dets grønne Sidelanterne kom i Sigte. Roret blev straks lagt haardt Stb. og Maskinen kastet Fuld Kraft Bak; men umiddelbart efter tørnede K. mod det andet Skibs Stb.s Hæk. Ved Kollisionen blev K. ikke beskadiget.

Anm. Søforklaring fra »S. A. T. S.« foreligger ikke.

b) Kollideret d. $24/12$ 43 i Københavns Havn.

Søforhør i København d. $30/12$ 43.

Under Forhaling langs Kaj ved Hovedstadens Kulimport af S/S »Julius Madsen« af København, uden paa hvilket Skib K. laa fortøjet, blev K. af Vinden, der var tværs ind paa Kajen, ført haardt ind mod J.M., hvis udhængende Bov fiskede K.s Bro om Bb., der blev en Del beskadiget.

Anm. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes Vejrforholdene.

200. M/Gl. **Kastor** af Løgstør, 74 Reg. T. Br. Bygget 1906 af Eg. Paa Rejse fra Karlstad til Nørresundby med Trælast.

Grundstødt d. $31/10$ 43 ved Læsøs N.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Nørresundby d. $3/11$ 43. Strandingsindberetning dat. $9/11$ 43.

Kl. ca. 2^{10} , da K. under en let SSØ.-lig Brise søgte ind under Land med Langsom Fart paa Kurs V.t.S. $1/2$ S., og Nordre Rønner Fyr pejledes i SV., tog Skibet Grunden med Forenden og blev staaende. D. $1/11$ kom K. flot ved fremmed Hjælp, efter at en Del af Ladningen var blevet lægtret.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes den Omstændighed, at Ankerpladsens Position ikke var kendt, samt at Loddet ikke blev benyttet.

201. S/S **Katja Lau** af Esbjerg, 1206 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal. Paa Rejse fra Rotterdam til Helsingør med Koks.

Havareret ved Eksplosion d. $21/4$ 43 i Nordsøen; søgt Nødhavn.

Søforklaring og Søforhør i Helsingør d. $28/7$ 43.

Kl. 9^{45} , da K.L., der havde tysk Ledsageofficer om Bord, befandt sig i en Konvoj paa $52^{\circ}18'5$ N. Brd. $4^{\circ}19'5$ O. Lgd., indtraf en voldsom Eksplosion under Agterskibet. Ved Eksplosionen blev Skibet læk i Agterlasten og Maskinrummet, og Maskinen gik i Staa. Endvidere blev Akselledningen bøjet, Bærelejer, Stævnrør, samtlige Pumper, Lænseventilkasser og Rørledninger, Styremaskinfundament samt Haandstyregrøjer sprængt, Kedlerne løftet fra Bærestolene, Højtryksylinderen revnede, Yderklædning, Spanter og Dækket i Agterskibet stærkt beskadiget, og Mandskabsapteringen blev delvis ødelagt. Da Skibet efterhaanden fik stærk Bb.s Slagside, blev Redningsbaadene sat paa Vandet, og en Del af Besætningen gik i en af Baadene og blev optaget af et andet Skib, der kort efter tog K.L. under Bugsering til Ymuiden, hvor K.L. blev sat paa Grund for midlertidig Tætning.

Anm. Ministeriet maa antage, at Eksplosionen skyldes Krigsaarsager.

202. S/S **Kejserinde Dagmar** af København. 1599 Reg. T. Br. Bygget 1905 af Staal. Paa Rejse fra Aalborg til Svendborg i Ballast.

Grundstødt d. $16/1$ 43 ved Langelands V.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Svendborg d. $21/1$ 43. Søforhør i Frederikssund d. $24/5$ og i Sønderborg d. $13/7$ 43.

Kl. 8^{13} lettede K. D. fra en Ankerplads med 11,4 m Vand efter Pejling af Land, der antoges for Thurø. omtrent NØ. for Sømærket paa Thurø Rev. Vejret var taaget. Der styredes derefter retv. $S.41^{\circ}V.$ og senere retv. $S.45^{\circ}V.$ en giss. Distance af 4 Sm. Kl. ca. 8^{25} pejledes en rød 1-Kost forude om Stb. Kl. 8^{40} tog K. D. Grunden uden at blive staaende, Roret blev lagt haardt Bb. og Maskinen stoppet. Noget senere tog Skibet atter Grunden. Maskinen blev kastet Fuld Kraft Bak; men Skibet blev staaende paa Middgrund paa ca. $54^{\circ}58'5$ N. Brd. $10^{\circ}43'1$ Ø. Lgd. Kl. ca. 10^{00} kom K. D. flot ved egen Hjælp.

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

203. S/S **Kentucky** af København, 2136 Reg. T. Br. Bygget 1905 af Staal. Paa Rejse fra København til Nordenham i Ballast.

Kollideret d. $9/12$ 43 i Kielerkanalen.

Søforhør i København d. $27/12$ 43.

Kl. ca. 20¹⁵, da K., der havde Lods om Bord, med langsom Fart fra Pieren ved Holtenau Sluse drejede Stb. over for at komme ud midt i Kanalen, saas forude et Skib, der senere viste sig at være M/S »Luassa« af Stockholm, ligge tværs i Kanalen. Kort efter saas L. sejle fremover, hvorfor Roret om Bord i K. blev lagt haardt Stb. og derefter haardt Bb., men umiddelbart efter tørnede L. med Stævnen mod K.s Bb.s Side ud for 3-Lugen, hvorved der fremkom en Bule. En Undersøgelse viste, at Skibet var tæt.

Anm. Søforklaring fra L. foreligger ikke.

204. M/G1. Kirsten af Nysted. 73 Reg. T. Br. Bygget 1907 af Staal.

a) Paa Rejse fra Horsens til København med Brunkul.

Sunket ca. d. $6/1$ 43 i Kattegat; 2 Omkomne.

Søforhør i Nysted d. $17/3$ 43.

D. $5/1$ afgang K. fra Horsens. Skibet blev observeret liggende til Ankers ud for Vesborg Fyr fra d. $5/1$ om Aftenen til d. $9/1$ om Morgen. D. $12/1$ blev K. fundet sunket paa $56^{\circ}08'8$ N. Brd. $12^{\circ}05'6$ Ø. Lgd.

Der er intet hørt eller set til Besætningen. K. er senere blevet hævet.

Anm. 1. De omkomne er: Skibsfører P. Holm Larsen af København og Matros Henrik Bang af Sønderborg.

Anm 2. Ministeriet kan ikke anse det for udelukket, at Havariet skyldes Krigsaarsager.

b) Paa Rejse fra Horsens til Nysted med Brunkul.

Sprunget læk d. $31/10$ 43 i Kattegat; søgt Nødhavn.

Søforklaring i Odense d. $2/11$ 43. Søforhør i Middelfart d. $15/2$ 44.

Kl. 11⁰⁰ passerede K. Æbelø, hvorefter Vinden, der var S.-lig, friskede til Styrke 4—5. Da Skibet tog meget Vand over, søgtes ind til Korshavn, hvor der ankredes. En Undersøgelse viste, at der stod 2—3 Fod Vand over Dørken i Lukafet, og at K. var læk, hvorfor det besluttedes at søge ind til Odense for Tætning.

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

205. M/Jt. Kjeld af Hirshals, 29 Reg. T. Br. Bygget 1856 af Eg og Fyr.

a) Kollideret d. $13/7$ 43 i Odense Havn.

Søforhør i København d. $27/7$ 43.

Se Nr. 116.

b) Kollideret d. $11/7$ 43 i Vejle Havn.

Søforklaring og Søforhør i Helsingør d. $28/12$ 43.

Se Nr. 42.

c) Paa Rejse fra Vejle til København med Brunkul.

Havareret ved Eksplosion d. $17/7$ 43 i Kattegat.

Søforklaring og Søforhør i Kalundborg d. $19/7$ 43.

Kl. ca. 0³⁰, da K. under en V.-lig Kuling befandt sig paa ca. $55^{\circ}50'$ N. Brd. $10^{\circ}51'$ Ø. Lgd., indtraf en voldsom Eksplosion i Nærheden af Skibet, som blev læk. Der blev straks pumpet med Haandpumpen, der imidlertid ca. 5 Minutter senere blev tilstoppet. Kl. 1²⁰ stod Vandet saa højt op paa Motoren, at denne stoppede. Kl. ca. 3³⁰ kom en tysk Forpostbaad langs Siden og bugserede K. til Kalundborg.

Anm. Ministeriet kan ikke anse det for udelukket, at Havariet skyldes Krigsaarsager.

206. S/S Kjøbenhavn af København, 1264 Reg. T. Br. Bygget 1923 af Staal. Paa Rejse fra Kerteminde til Rotterdam i Ballast.

Forlist efter Eksplosion d. $20/2$ 43 i Nordsøen.

Indberetninger fra Generalkonsulatet i Hamburg dat. $22/2$ og $23/2$ 43. Søforhør i København d. $26/2$ 43.

Forlisansmeldelse dat. Hellerup d. $2/3$ 43.

Kl. 21⁰², da K., der havde tysk Ledsageofficer om Bord, befandt sig i en Konvoj 15—20 Sm. V. for Elbe i F.S. styrende retv. V. med en Fart af ca. 5 Knob. indtraf en voldsom Eksplosion om Stb. mellem 1- og 2-Lugen. Ved Eksplosionen blev Skibet læk og begyndte at synke med Forskibet, hvorfor Redningsbaadene blev sat paa Vandet, og Besætningen, hvoraf 3 var saarede, gik i Baadene. Efter 2—3 Minutters Forløb var Skibet sunket, saa det stod paa Grund med Forenden, og ca. 45 Minutter efter Eksplosionen var K. forsvundet. Besætningen blev optaget af 2 andre Skibe og landsat i Borkum.

Anm. Ministeriet maa antage, at Eksplosionen skyldes Krigsaarsager.

207. M/Sk. Klara Marie af Rønne, 34 Reg. T. Br. Bygget 1884 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Nekso til Swinemünde med Fisk.

Kollideret d. $18/5$ 43 i Swinemünde.

Søforklaring og Søforhør i Nekso d. $26/5$ 43.

Kl. ca. 8⁴⁵, da K.M. under en haard NV.-lig Kuling laa med Skruen slaaet fra i Yderhavnen, kom en Kontrolbaad langs Siden. Herunder tørnede Kontrolbaaden haardt mod K.M.S Stb.s Side, hvorved 2 Lønningsstøtter samt Skanseklædningen blev beskadiget.

Anm. Søforklaring fra Kontrolbaaden foreligger ikke.

208. S/S Kong Alf af Oslo, 687 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Oslo til Stege i Ballast.

Grundstødt d. $15/8$ 43 ved Sjællands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $15/8$ 43.

Kl. 12^{45} grundstødte K. A. under en V.-lig Kuling med Byger i Indløbet til den gravede Rende ved Stege. D. $17/8$ kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Vejr- og Strømforholdene.

209. S/P **Kronborg** af Aarhus, 118 Reg. T. Br. Bygget 1911 af Staal. Paa Rejse fra København til Køge Bugt i Ballast.

Sunket efter Eksplosion d. $1/7$ 43 i Køge Bugt; 1 Mand omkommet.

Søforhør i København d. $15/3$ 44.

Kl. ca. 9^{00} , da K. befandt sig ca. 3 Sm. SØ. af Mosede Havn, indtraf en voldsom Eksplosion, der slog Skibet læk, hvorpaa det sank i Løbet af ca. 10 Minutter. Besætningen med Undtagelse af Styrmanden, der var forsvundet, sprang i Vandet og klamrede sig til forskelligt Vraggoods og blev efter ca. $1/2$ Times Forløb bjærget af tililende Fartøjer. K. er senere blevet hævet.

Anm. 1. Den omkomne var: Styrmand Kaj Anker Holm Hansen af Gentofte.

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

210. **Kulpram Nr. 10** af København.

Kollideret d. $27/8$ 43 i Københavns Havn.

Søforhør i København d. $11/11$ 43.

Kl. ca. 14^{30} , da Kulprammene Nr. 6, 7 og 10 under Bugsering af B/B »Askø« befandt sig for N.-gaaende i Stb.s Side af Farvandet tæt til Bøjerne mellem Toldboden og Kvæsthusbroen, kom S/S »Xenia« af København sejlede N.-over for Fuld Fart og paasejlede den midterste Kulpram, der fik Skandækket løftet op og blev læk. X. led kun ringe Skade.

Anm. Søforklaring fra X., der forliste senere s. D., ved hvilken Lejlighed hele Besætningen omkom, foreligger ikke.

211. S/S **Lahti** af Helsingfors, 615 Reg. T. Br. Bygget 1905 af Staal. Paa Rejse fra Åbo til Aalborg med Træ.

Grundstødt d. $18/8$ 43 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Aalborg d. $19/8$ 43.

Kl. 12^{45} , da L., der paa Grund af Maskinskade blev bugseret, befandt sig paa Hals Barre, skar Skibet ud og tog Grunden og blev staaende. Kl. 15^{45} kom L. flot ved Bugserbaadens Hjælp.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Strømsætning.

212. M/S **Langeland** af Rudkøbing, 97 Reg. T. Br. Bygget 1900 af Staal. Paa Rejse fra Lohals til København med Stykgods.

Grundstødt d. $8/12$ 43 ved Sjællands S.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $8/12$ 43. Søforhør i Rudkøbing d. $3/1$, 44.

D. $7/12$ Kl. ca. 23^{45} passerede L. under en frisk Ø.-lig Vind med haard V.-gaaende Strøm en Vraglystønde ved Dyrefod paa Kurs SØ.t.Ø. $1/2$ Ø Kl. 23^{50} ændredes Kursen til SØ.t.S. Sigbarheden var daarlig, og saavel Ore som Orehoved og Bogø Fyr var slukkede. Kl. 0^{15} ændredes Kursen til SØ. og nogle Minutter senere grundstødte Skibet lidt O. for Et-Kosten paa Masnedø Kalv Flak. D. $9/12$ Kl. ca. 2^{00} kom L. flot ved fremmed Hjælp, efter at en Del af Ladningen var blevet lægtiet.

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

213. Ff. **Langli** af Esbjerg, 36 Reg. T. Br. Bygget 1935 af Eg, Bøg og Fyr. Paa Fiskeri.

Beskadiget ved Flyverangreb d. $24/8$ 43 i Nordsøen.

Søforhør i Esbjerg d. $30/9$ 43.

Kl. ca. 16^{00} , da L. befandt sig ca. 70 Sm. misv. V. af Graadyb Barre, blev Fartøjet angrebet af 4 Flyvemaskiner, der kom N. fra og fra en Højde af ca. 500 m beskød L. med Maskingeværer. Kl. ca. 18^{00} , da L. var for hjemgaaende til Esbjerg, blev Fartøjet paany angrebet af 3 Flyvemaskiner, der beskød L. med Maskingeværer. Ved Angrebene fik Fartøjet Skroget, Rigningen og det Opstaaende samt Jollen beskadiget.

214. Ff. **Laura** af Strandby, 7 Reg. T. Br.

Grundstødt d. $19/10$ 43 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $8/11$ 43. Søforhør i Frederikshavn d. $9/11$ 43.

Om Formiddagen, da L. i usigtbart Vejr var ved at sætte Vod i Aalbæk Bugt, grundstødte Fartøjet omtrent ud for Napstjert ca. 200 m fra Land. Det forsøgtes at bringe L. flot ved at hive ind paa Vod-tovet; men herved blev Fartøjet læk og fyldtes med Vand. Besætningen, 2 Mand, reddedes af en anden Fiskekutter. D. $1/12$ kom L. flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Lavvande.

215. Ff. **Laurits** af Skælskør, G Reg. T. Br. Paa Fiskeri.

Havareret ved Eksplosion d. i Stege d. $1/7$ 43 i Østersøen.

Søforklaring og Søforhør i Stege d. $3/7$ 43.

Kl. ca. 9^{00} , da L. befandt sig 2—3 Sm. NØ. for Store Klint paa Møn, indtraf under Indhivning af Voddet en voldsom Eksplosion. Ved Eksplosionen blev Bunden og Motoren slaaet ud, og endvidere blev

1 Mand af Besætningen, der bestod af 2 Mand, slynget udenbords og en anden ramt af en Træsplint ved det ene Øje og slaaet bevidstløs. Det lykkedes den førstnævnte at redde sig op i Fartøjet, der havde holdt sig flydende, og som derefter blev opankret. D. $\frac{2}{7}$ Kl. ca. 9³⁰ blev Besætningen reddet af en anden Fiskekutter og indbragt til Klintholm. Samme Dag blev L. bjærget i Havn.

Anm. Ministeriet maa antage, at Eksplosionen skyldes Krigsaarsager.

216. Ff. **Laue** af Esbjerg, 50 Reg. T. Br. Bygget 1942 af Eg, Bøg og Fyr. Paa Fiskeri i Nordsøen.

Forlist i Juli 43 i Nordsøen; 5 Omkomne.

Søforhør i Esbjerg d. $\frac{19}{8}$ 43. Forlisanmeldelse dat. Esbjerg d. $\frac{18}{9}$ 43.

D. $\frac{7}{7}$ afsejlede L. fra Esbjerg for at fiske i Nordsøen. Da der senere i Nærheden af Graadyb er fundet en Del Vraggods fra L. i stærkt beskadiget Stand, og Skibets Ankergrejer senere er bjærget ca. 70 Sm. V. af Graadyb Barre, maa det antages, at L. er forlist med Mand og Mus.

Anm. 1. De omkomne var: Fiskeskipper Andreas Sørensen Oster af Jerne samt Fiskerne Johan Peder Andersen af Hjerting, Niels Jørgensen Pedersen, Christian Frederik Andersen og Kristian Sand Nielsen, alle af Esbjerg.

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

217. Ff. **Leif Brun** af Skagen, 23 Reg. T. Br. Bygget 1935 af Eg og Fyr.

Brand om Bord d. $\frac{17}{1}$ 43 i Skagen Havn.

Søforklaring og Søforhør i Skagen d. $\frac{8}{2}$ 43.

Kl. ca. 18³⁰ fyrede en Mand af Besætningen paa Kakkelovnen i Lukafet, hvorefter han forlod Fartøjet. Kl. 22⁰⁰ opdagedes det, at det brændte i Lukafet, og Brandvæsenet blev alarmeret, hvorefter Ilden blev slukket. Ved Branden blev Træværket bag ved Kakkelovnen ødelagt.

Anm. Ministeriet maa antage, at Brandens Opstaaen skyldes Overophedning af Træværket, der i Tidens Løb var dekomponeret.

218. Tysk S/S **Levensau**.

En Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. $\frac{28}{6}$ 43 i København.

Politirapport dat. $\frac{28}{6}$ 43.

Kl. ca. 21⁴⁰, da L. laa ved Østmolen i Frihavnen og lossede Hjulringe, væltede en Længe under Op-hivning fra Lasten en Stabel, og en af Hjulringene ramte en Havnearbejder i Hovedet. Den Tilskadekomne blev i en tilkaldt Ambulance kørt til Hospitalet.

219. Ff. **Liane** af Thyborøn, 27 Reg. T. Br. Bygget 1933 af Eg, Bøg og Fyr. Paa Fiskeri i Nordsøen.

En Mand omkommet ved Ulykkestilfælde d. $\frac{17}{6}$ 43 i Nordsøen.

Søforhør i Lemvig d. $\frac{9}{7}$ 43.

Kl. ca. 4⁰⁰, da L. under en N.-lig Kuling befandt sig ca. 60 Sm. SV.t.V. $\frac{1}{2}$ V. af Thyborøn, brækkede Pikfaldet, og Gafflen faldt og ramte Fisker Anders Andersen Iversen, der arbejdede paa Dækket, i Hovedet. Fiskegrejerne blev straks kappet og Skibet sejlet til Thyborøn, hvor den tilskadekomne, der var bevidstløs, i en tilkaldt Ambulance blev kørt til Hospitalet. D. $\frac{19}{6}$ afgang den tilskadekomne ved Døden.

Anm. Der er intet oplyst om Aarsagen til, at Pikfaldet brækkede.

220. Ff. **Lilly** af Esbjerg, 18 Reg. T. Br. Paa Fiskeri i Nordsøen.

Forlist efter Eksplosion d. $\frac{10}{6}$ 43 i Nordsøen; 4 Omkomne.

Søforhør i Esbjerg d. $\frac{7}{7}$ 43.

D. $\frac{10}{6}$ befandt L. sig sammen med en Del andre Fiskefartøjer paa en Fiskeplads ca. 35 Sm. SV.t.V. af Graadyb Barre. Kl. 14³⁰ hørtes i Retning af L. en voldsom Eksplosion. Tililende Kuttere fandt L.s Pram samt en Del mindre Vraggods drivende paa det Sted, hvor L. havde ligget. Besætningen blev for-gæves eftersøgt.

Anm. 1. De omkomne er: Fiskeskipper Helmer Johannes Jørgensen af Esbjerg, Fiskerne Karl Holger Gudemlund af Sædding pr. Guldager, Jens Jensen og Søren Jensen, begge af Esbjerg.

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

221. M/Jt. **Lina Høge** af Marstal, 60 Reg. T. Br. Bygget 1897 af Eg. Paa Rejse fra Flensborg til Nakskov med Briketter.

Grundstødt d. $\frac{15}{2}$ 43 ved Langelands V.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{16}{2}$ 43. Søforklaring og Søforhør i Svendborg d. $\frac{25}{2}$ og i Skelskør d. $\frac{19}{6}$ 43.

Kl. 16⁰⁰, da L. H. under en stormende SV.-lig Kuling skulde passere Smørstakke Løb, tog Skibet Grunden og blev staaende. Efter Grundstødningen opdagedes det, at den røde 1-Kost, der afmærker Løbet, ikke som anført i det benyttede Søkort, der senest var rettet i 1938, stod paa Kanten af Grunden, men oppe paa denne. D. $\frac{16}{2}$ Kl. 11³⁰ kom Skibet flot ved fremmed Hjælp.

Anm. 1. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes, at det ved Navigeringen benyttede Søkort ikke var ført à jour.

Anm. 2. L. H.s Fører er under $\frac{10}{12}$ 43 ved Søretten i Rudkøbing idømt en Statskassen tilfaldende Bøde af 100 Kr. for Overtrædelse af Sølovens § 293.

222. M/Sk. **Lindholm I** af Nørresundby, 58 Reg. T. Br. Bygget 1894 af Eg. Paa Rejse fra Køben-havn til Nørresundby med Gipsaffald.

Grundstødt d. $^{25}/_1$ 43 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $^{30}/_1$ 43. Søforhør i Nørresundby d. $^{6}/_2$ 43 og i København d. $^{26}/_2$ 43.

Kl. ca. 21⁰⁰, da L. under en haard S.-lig Kuling med diset Vejr befandt sig i Gjerrild Bugt, besluttede det at søge ind i Nærheden af Udbyhøj og ankre. Loddet holdtes gaaende. Kl. ca. 21³⁰ gav et Lodskud 8 m Vand, hvorfor Ankret blev gjort klar; men inden Ankret blev stukket ud, tog L. Grunden paa Hevring Flak og blev staaende. D. $^{26}/_1$ kom Skibet flot ved egen Hjælp.

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

223. M/Jt. **Lisel** af Graasten, 144 Reg. T. Br. Bygget 1908 af Staal. Paa Rejse fra Flensborg til København med Briketter.

Grundstødt d. $^{23}/_1$ 43 ved Langelands S.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $^{24}/_1$ 43. Søforklaring og Søforhør i Nakskov d. $^{1}/_2$ 43.

Kl. 13⁰⁰ passerede L. Kiel F.S. Det blæste en NV.-lig Brise, og der styredes Kurser i Overensstemmelse med Sejlansvisningerne. Kl. 15³⁰ blev det Taage, og Farten blev mindsket samtidig med, at Kursen blev ændret til misv. N. $^{1}/_2$ V. Loddet holdtes gaaende. Kl. 16³⁰ loddedes 10 Fv. Vand og Kl. 16⁴⁵ 5 Fv. Vand, hvorfor Motoren blev stoppet. Kl. 16⁵⁰ loddedes 3 Fv. Vand, og da Taagesignalet fra Kjels Nor Fyr samtidig hørtes ca. 2 Str. om Stb., blev Roret lagt haardt Stb.; men umiddelbart efter tog L. Grunden ud for Gulstav paa Snekkegrunden. Kl. 17¹⁵ lettede Taagen, og Kjels Nor Fyr pejledes i misv. Ø.t.N. D. $^{24}/_1$ Kl. 3⁰⁰ kom L. flot ved egen Hjælp, men blev, da Skibet var blevet læk, sat paa Grund ca. 50 m fra Kjels Nor Fyr. D. $^{25}/_1$ Kl. 7⁰⁰ kom L. flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Taage og Strømsætning i Forbindelse med den Omstændighed, at Sejladsen blev fortsat, efter at der Kl. 16⁴⁵ blev loddet 5 Fv. Vand.

224. Ff. **Lissi** af Gilleleje, 11 Reg. T. Br. Bygget 1937 af Eg. Paa Fiskeri.

Sunket efter Eksplosion d. $^{12}/_6$ 43 i Kattegat; 2 Omkomne.

Søforhør i Gilleleje d. $^{17}/_7$ 43.

Kl. ca. 11³⁰, da L. befandt sig paa 56°14'5 N. Brd. 12°09' Ø. Lgd., indtraf under Indhivning af Voddet en Eksplosion under Fartøjet. Ved Eksplosionen blev L. læk og begyndte at synke, hvorfor Besætningen — 3 Mand — iført Redningsveste sprang i Søen. L. sank paa 28 m Vand. 1 Mand af Besætningen blev Kl. ca. 14⁰⁰ reddet af et andet Skib, medens de øvrige omkom. Fartøjet er senere blevet hævet.

Anm. 1. De omkomne var: Fisker Hans Vang Berntsen Larsen og Fisker Svend Sønnesen, begge af Gilleleje.

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

225. M/Gl. **Lizie** af Svendborg, 43 Reg. T. Br. Bygget 1900 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Allinge til København med Bloksten.

Kollideret d. $^{3}/_{11}$ 43 i Østersøen.

Søforklaring og Søforhør i Rønne d. $^{8}/_{11}$ 43.

Kl. ca. 7³⁰, da L. laa stoppet i Falsterbokanalen for at faa Lods om Bord, tørnede Lodsbaaden mod L.s Bb.s Side, hvorved Skibet fik lettere ovenbords Skade.

Anm. Søforklaring fra Lodsbaadens Besætning foreligger ikke.

226. M/Sk. **Lizzi** af Marstal, 66 Reg. T. Br. Bygget 1900 af Eg.

Brand om Bord d. $^{2}/_{12}$ 43 i Odense Havn.

Søforklaring og Søforhør i Odense d. $^{3}/_{12}$ 43.

Kl. ca. 21⁴⁵, da to Mand af Besætningen kom om Bord fra Land, opdagedes det, at der var Ild i Lukafet. Det forsøgte at slukke med Vand og Vædskeildslukker, og da dette ikke lykkedes, tilkaldtes Brandvæsenet, som i Løbet af et Par Timer fik Ilden slukket. Ved Branden blev Lukafet og Skoddet til Lastrummet ødelagt.

Anm. Ministeriet maa antage, at Branden skyldes Overophedning af en Kakkellovn.

227. 3^m M/Sk. **Lolli** af Ærøskøbing, 98 Reg. T. Br. Bygget 1943 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Kolby Kaas til Kalundborg med Passagerer.

Grundstødt d. $^{25}/_{12}$ 43 ved Sjællands V.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Kalundborg d. $^{28}/_{12}$ 43.

Kl. ca. 13⁰⁰ afgik L. fra Kolby Kaas. Kl. 14⁴², da Skibet var ved Røsnæs, blev det taaget. Motoren blev sat paa Halv Kraft, og Taagesignal blev afgivet. Kl. 15²⁰ passeredes Vragbøjen ved Asnæs-Kosten. Kl. 15⁵¹ saas en hvid Halmprík, og umiddelbart derefter tog L. Grunden paa Gisseløre Sand. Kl. ca. 17³⁰ kom L. flot ved fremmed Hjælp uden at have lidt nogen Skade.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Taagen i Forbindelse med den Omstændighed, at Loddet ikke blev brugt.

228. M/Gl. **Lorence** af Svendborg, 99 Reg. T. Br. Bygget 1915 af Staal.

a) 3 Mand omkommet ved Ulykkestilfælde d. $^{1}/_9$ 43 i Stettin.

Søforklaring i Korsør d. $^{9}/_9$ 43.

Kl. ca. 7⁴⁵ opdagedes det, at 3 Mand af Besætningen henlaa livløse i Lukafet forude. De paagældende blev straks bragt op paa Dækket, hvor der blev givet dem kunstigt Aandedræt. Samtidig blev Ambulancer tilkaldt, hvorefter de paagældende blev kørt til Hospitalet; men ved Ankomsten dertil var de afgaaet ved Døden.

Anm. 1. De omkomne var: Bedstemand Anton Marius Lauritzen af Marstal, Letmatros Vagn Christensen af Guldborg samt Ungmand Leif Hansen af Nakskov.

Anm. 2. Ministeriet maa antage, at Ulykken skyldes Uddunstning af giftige Luftarter fra Ladningen, der bestod af Brunkul, i Forbindelse med mangelfuld Ventilation af Lukafet.

b) Paa Rejse fra Mariager til Næstved med Cement.

Grundstødt d. $^{23}/_{12}$ 43 ved Sjællands S.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Næstved d. $^{29}/_{12}$ 43.

Kl. 14⁰⁰ passerede L. under en stiv SV.-lig Kuling med diset Vejr den røde 2-Kost paa Helleholm Flak. Derfra styredes retv. SØ. i 10 Minutter, retv. ØSØ. i 15 Minutter og derefter retv. Ø.t.S. indtil Kl. 15²⁰, da Kursen ændredes til retv. Ø. Da det antoges, at L. var i Nærheden af Land, blev Skibet lagt til Vinden, for at Storsejlet kunde bjærges; men umiddelbart efter tog L. Grunden paa Bisserup Hage og blev staaende. Skibet er senere kommet flot ved fremmed Hjælp, efter at en Del af Lasten var oplosset.

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

229. S/S **Lotte** af København, 1420 Reg. T. Br. Bygget 1906 af Staal. Paa Rejse fra Luleå til Holtenau med Jernerts.

Grundstødt ved Øland d. $^9/_8$ 43.

Søforklaring og Søforhør i Helsingør d. $^{11}/_9$ 43.

Kl. 1⁵⁵ passeredes Ølands Norra Grund Lysbøje om B. i ca. en Skibslængdes Afstand. Der styredes retv. S.37°V. Kl. 1⁵⁸ tog Skibet Grunden paa Nordsiden af Ølands Norra Grund og blev staaende. D. $^{10}/_8$ Kl. 7⁴⁰ kom L. flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes, at den vagthavende Styrmand ikke har udvist fornøden Agtpaagivenhed.

230. M/Jt. **Louise** af Aalborg, 40 Reg. T. Br. Bygget 1871 af Eg. Paa Rejse fra Vejle til Frederiksværk med gammelt Jern.

Strandet og forlist d. $^{18}/_{12}$ 43 ved Sjællands NV.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. d. $^{19}/_{12}$ 43. Søforklaring og Søforhør i Nykøbing S. d. $^{21}/_{12}$ 43. Forlis-anmeldelse dat. Aalborg d. $^{14}/_3$ 44.

Kl. 17⁰⁰ passerede L. Sejro i klart Vejr med SSV.-lig Kuling, Log 53,7. Herfra styredes NØ.t.N. Kl. ca. 17³⁰ blev det taaget. Nogle Sejl blev bjærget, og Motoren blev sat paa Langsomt Frem. Kl. 18³⁰, Log 60, ændredes Kursen til N.t.Ø. $^{1}/_2$ Ø., samtidig med at der loddedes 8 Fv. Vand. Kl. 19⁰⁰ grundstødte Skibet paa V.-Siden af Sjællands Rev. L. er senere blevet Vrag.

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

231. M/S **Louisiana** af København, 6513 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Staal. Paa Rejse fra Gotenhafen til Oslo.

Tørnet Vrag d. $^{10}/_{12}$ 43 i Oslofjorden.

Søforhør i København d. $^{27}/_{12}$ 43.

Kl. ca. 20⁰⁵, da L., der havde Lods om Bord, i tæt Taage befandt sig i Oslofjorden, kom Steilene Fyrs hvide Vinkel i Sigte ca. 5 Str. om Stb. Kort før Fyret var tværs, ændredes Kursen mod Ildjernsflu F.S., der ikke kunde ses. Kl. 22²⁰, da Steilene Fyr saas tværs i en Afstand af ca. $^{1}/_4$ Sm., tørnede L. mod en Genstand under Vandet uden at blive staaende. En senere Undersøgelse viste, at der var fremkommet en Del Buler i Bunden.

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

232. S/S **Lumme** af Bremen, 1730 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Aarhus til Holtenau.

Grundstødt d. $^2/_4$ 43 ved Sjællands V.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $^3/_4$ 43.

D. $^2/_4$ grundstødte L. i klart Vejr paa Omø NV.-Rev. D. $^5/_4$ Kl. 23⁰⁰ kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper, efter at en Del af Ladningen var losset.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Strømsætning i Forbindelse med den Omstændighed, at Fyrene var slukket.

233. M/Jt. **Luna** af Aalborg, 33 Reg. T. Br. Bygget 1896 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Aalborg til Aarhus med Cement.

Sprunget læk og sunket d. $^{25}/_1$ 43 i Kattegat.

Søforhør i Aarhus d. $^{27}/_1$ 43.

Kl. ca. 11³⁰ passerede L. Sletterhage. Det blæste en S.-lig Kuling, Styrke 5, med svær Sø. Kort efter viste det sig, at Skibet trak Vand, og Haandpumpen og Maskinpumpen holdtes gaaende. Kl. ca. 12¹⁵ havarede Haandpumpen, hvorefter Vandet hurtigt steg i Skibet. Efterhaanden steg Vandet saa højt op i Motorrummet, at Motoren standsede. Det forsøgte at fortsætte Sejladsen for Sejl alene; men da Søen stadig skyllede ind over Skibet, blev det nødvendigt at mindske Sejlføringen til klosrebet Storsejl for at lette Sejlpreset. Der blev nu hidkaldt Hjælp fra et forbi passerende Skib, der fik sat en Slæbetrosse om Bord i L.; men Slæberen brækkede, og under Forsøget paa at etablere Forbindelse med L. tørnede det andet Skib imod L.s Bovspryd, hvorved L.s Skandæk blev revet op. Ca. 5 Minutter senere — Kl. ca. 14⁰⁰ — sank L. i 15—16 m Vand ca. 5 Sm. VNV. af Sletterhage. Besætningen — 2 Mand — blev reddet om Bord i det andet Skib. L. er senere blevet hævet.

Anm. Ministeriet maa antage, at Havariet skyldes Vejrforholdene i Forbindelse med den Omstændighed, at Skibet var meget haardt lastet.

234. M/Fg. Lundeberg af Lohals, 59 Reg. T. Br. Bygget 1932 af Eg.

Brand om Bord d. $24/10$ 43 i Lohals.

Søforhør i Rudkøbing d. $20/11$ og $25/11$ 43.

Kl. ca. 4^{45} opdagedes det, at der var opstaaet Brand i Færgen, der laa fortøjet i den V.-lige Havn uden Mandskab om Bord. Besætningen og Falck's Redningskorps, der blev tilkaldt, slukkede hurtigt Branden. En Undersøgelse viste, at Ilden var opstaaet i Stb.s Side af Motorrummet, hvor et Udstødsrør af $1\frac{1}{2}$ " Diameter fra Lysmaskinen gennem et Rør af 4" Diameter føres ud gennem Skibssiden. Ved Branden blev Skibssiden om Stb. og Dækket oven over Petroleumstanken og Lysmaskinen en Del beskadiget.

Anm. Ministeriet maa antage, at Branden er opstaaet som Følge af, at det Træværk, der omgav Udstødsrøret, og som antagelig ved Opvarmning gennem længere Tid har været delvis forkullet, er blevet antændt ved Varmen fra Udstødsrøret.

235. Ff. Lykken af Aalborg, 13 Reg. T. Br. Paa Fiskeri i Nordsøen.

Borteblevet i Januar 43 i Nordsøen; 2 Omkomne.

Søforklaring og Søforhør i Aalborg d. $8/5$ 43.

D. $14/1$ afsejlede L. fra Thyborøn for at fiske i Nordsøen. D. $17/1$ er Fartøjet set ca. 70 Sm. SV.t.V. af Thyborøn. Gaffel og Bom var da knækket, og Motoren havde lidt Havari, som dog var udbedret. Siden er der intet set eller hørt til Fartøjet eller dets Besætning.

Anm. Besætningen bestod af: Skipper Orla Reimert Hansen og Fisker Aage Holm, begge af Hirtshals.

236. S/S Lynæs af København, 656 Reg. T. Br. Bygget 1916 af Staal. Paa Rejse fra Mariager til Gotenhafen i Ballast.

Sunket efter Eksplosion d. $27/3$ 43 i Østersøen; 1 Mand omkommet.

Søforhør i København d. $29/4$ 43.

Kl. ca. 21^{15} , da L. befandt sig paa ca. $54^{\circ}53'$ N. Brd. $14^{\circ}46'$ Ø. Lgd., indtraf en voldsom Eksplosion under Agterskibet. Maskinen gik i Staa, og Dampen strømmede ud af Kedlen, samtidig med at der udbrød Brand i Apterungen agter, og Skibet begyndte at synke. Ved Eksplosionen blev en Fyrbøder dræbt og flere af Besætningen saaret. Begge Redningsbaade var blevet beskadiget. 14 Mand af Besætningen forlod L. i Bb.s Redningsbaad, og umiddelbart efter sank L. paa 14 m Vand. Da Baaden, der flød paa Luftkasserne, flere Gange kæntrade, søgte 5 Mand af Besætningen Tilflugt i Rigningen, som var over Vand, hvorfra de d. $28/3$ blev optaget af et forbipasserende Skib, medens de øvrige 9 Mand fik fat i Skibets Redningsflaade, hvorfra de næste Morgen blev bjærget af et Skib, der befandt sig i Nærheden. L. er senere blevet hævet.

Anm. 1. Den omkomne er: Fyrbøder Johannes Daugaard af Kastrup.

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

237. M/Jt. Lyra af Egersund, 17 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Stege til Sønderborg i Ballast. Sunket d. $7/1$ 43 i Storstrømmen.

Søforklaring i Graasten d. $19/1$ 43.

D. $6/1$ om Aftenen ankrede L., der efter at have mistet Skruen i Havn var under Bugsering, paa Masnedø Flak, saaledes at L. var fortøjet agten for Bugserskibet. Der fandtes lidt Drivis i Farvandet. Kl. ca. 22^{00} undersøgte Føreren Boven, uden at der bemærkedes noget usædvanligt. D. $7/1$ Kl. ca. 2^{00} vaagnede Besætningen ved, at Vandet stod højt op i Skibet. Det forsøgtes forgæves at pumpe læns, men Kl. ca. 2^{35} sank L. paa ca. 3 m Vand. Skibet er senere blevet hævet.

Anm. Aarsagen til Havariet kan muligt skyldes Isforholdene.

238. Ff. Lyron af Hundested, 9 Reg. T. Br. Paa Fiskeri.

Forlist d. $5/2$ eller $6/2$ 43 i Kattegat; 3 Omkomne.

Søforhør i Hundested d. $3/3$ 43.

D. $5/2$ Kl. 7^{35} afgik L. fra Hundested paa Fiskeri i Kattegat. Om Eftermiddagen saas Fartøjet fiske ved Grønne Revle. Kl. ca. 16^{30} hørtes om Bord paa to Fiskefartøjer, der befandt sig henholdsvis ca. 4 Sm. VNV. af Korshage og 5 Sm. NNV. af Spodsbjærg Fyr, en Eksplosion. Da L. d. $6/2$ om Aftenen endnu ikke var kommet i Havn, blev en Eftersøgning iværksat. D. $8/2$ fandtes L.s Redskaber paa Pladsen $56^{\circ}04'$ N. Brd. $11^{\circ}42'5$ Ø. Lgd., og ved en senere Dykkerundersøgelse fandtes L. sunket paa samme Sted med forskellige Beskadigelser paa Dækket agter.

Anm. 1. De omkomne er: Fiskerne Christian Harald Hansen, Peter Hansen og Verner Reidel Henriksen, alle af Hundested.

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

239. Lægter Nr. 57 (hollandsk).

En Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. $30/3$ 43 i København.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. $30/3$ 43.

Kl. 17^{30} , da Lægteren laa fortøjet ved Skur 4-5 paa Østmolen i Frihavnen, skulde en Skærstok udtages. Under Nedfiring af Krankrogen tørnede den paa Kranwiren siddende Vægt imod Skærstokken, der ikke var anbragt i et Spor, men hvilede paa en til Lugekarmen fastboltet Plade og støttede imod en lodret Vinkel, og herved faldt Skærstokken ned i Lasten og ramte en Havnearbejder paa Skulderen og paa Foden.

Den Tilskadekomne, der havde faaet Foden forstuvet og Skulderen læderet, blev i en tilkaldt Ambulance kørt til Hospitalet.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

240. M/Gl. **Lærken** af Holbæk, 64 Reg. T. Br. Bygget 1863 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Odense til København med tørrede Grøntsager.

Brand om Bord d. $25/1$ 43 i Koldby Kaas.

Søforhør i København d. $2/2$ 43.

Kl. ca. 21⁰⁰, da L. laa fortøjet i Koldby Kaas Havn, opdagedes Røg fra Forlasten. Brandvæsenet blev tilkaldt og Forlugen aabnet. Det viste sig, at det brændte flere Steder i Ladningen, og en Del af denne blev oplosset, hvorefter Ilden blev slukket med Vand.

Anm. Ministeriet maa antage, at Brandens Opkomst skyldes Selvantændelse.

241. Øvelsesbaad **Læsø** af Svendborg. Bygget 1941 af Træ. Paa Rejse fra Svendborg til Flensborg Fjord.

Kæntret d. $14/8$ 43 i Farvandet S. for Fyn; 2 Omkomne.

Søforklaring og Søforhør i Svendborg d. $16/8$ 43.

Kl. ca. 0³⁰, da L., der førte rebet Storsejl og Fok, under en SV.-lig Kuling med haarde Byger, befandt sig S. for Store Svømmø styrende Bidevind for Bb.s Halse, kom Vinden pludseligt ind fra Stb.s Side, hvorved Baaden kæntrade og de ombordværende 9 Elever faldt i Vandet. Efter nogen Tids Forløb lykkedes det, efter at Storsejlet var kappet, at faa L. paa ret Køl; men ca. 15 Minutter senere kæntrade Baaden paany. 5 Mand af Besætningen besluttede derefter at svømme til Land; men 1 Mand — Elev Poul Harboe Jensen af Bindslev — naaede ikke i Land og er senere fundet druknet. De øvrige 4 Mand forblev ved Baaden, der i Løbet af Natten drev i Land ved Nakkebølle, men een af disse — Elev Erik Ole Hansen af Nykøbing F. — var saa afkræftet, at han afgik ved Døden.

Anm. Ministeriet maa antage, at Ulykken skyldes Vejrforholdene.

242. S/S **M. G. Melchior** af Aalborg, 1029 Reg. T. Br. Bygget 1885 af Staal og Jern. Paa Rejse fra Aalborg til København med Stykgods.

Grundstødt d. $17/1$ 43 ved Hven.

Søforklaring og Søforhør i Helsingør d. $22/1$ 43.

Kl. 10³⁷ passerede M. G. M. 1-Kosten S. for Kronborg paa $56^{\circ}01'0$ N. Brd. $12^{\circ}37'9$ Ø. Lgd., hvorefter der styredes retv. $S.7^{\circ}$ Ø. Vejret var taaget, og der sejlede for langsomt. Taagesignalet fra Hven Fyr pejlede jævnlige forude om Bb. Kl. 11²³ tog Skibet Grunden paa Hven NV.-Rev og blev staaende. D. $18/1$ Kl. 16¹⁰ kom M. G. M. flod ved fremmed Hjælp uden tilsyneladende at have taget Skade.

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

243. Ff. **Maagen** af Thyborøn, 17 Reg. T. Br. Bygget 1929 af Eg og Bøg. Paa Fiskeri.

Havareret ved Flyverangreb d. $29/8$ 43 i Nordsøen; 3 Mand saaret.

Søforhør i Lemvig d. $18/9$ og $29/9$ 43.

Kl. ca. 9³⁰, da M. befandt sig ca. 57 Sm. misv. NV.t.V. $1/2$ V. af Thyborøn, blev Fartøjet angrebet af en Flyvemaskine, der paa Vingerne var mærket med et Kors paa lys Bund. Flyvemaskinen, der nærmede sig fra ØSØ.-lig Retning, beskød fra ret lav Højde M. med Maskingevær, hvorved 3 Mand af Besætningen blev saaret. M.s Vod og Ankertov blev derpaa kappet og Kursen sat mod Land; men Flyvemaskinen vedblev at kredse rundt omkring M. og beskyde Fartøjet. Efter ca. 1 Times Forløb kom endnu en Flyvemaskine til Stede, og M. blev derefter i ca. 1 Time fra begge Maskiner beskydt med Maskingeværer og desuden angrebet med ialt 5 Bomber, der faldt i Vandet i Nærheden af Fartøjet. Ved Beskydningen og Bombeekspllosionerne blev M. stærkt beskadiget og blev læk. M. søgte ind til Thyborøn.

244. M/Gl. **Maagen** af Aalborg, 38 Reg. T. Br. Bygget 1896 af Eg. Paa Rejse fra Ejerslev til København med Molersten.

Paasejlet Aggersundbroen d. $4/10$ 43; søgt Nødhavn.

Søforklaring og Søforhør i Aalborg d. $14/10$ 43.

Kl. ca. 11⁴⁵ skulde M. under en frisk VSV.-lig Kuling med haard Ø.-gaaende Strøm passere Aggersundbroen, hvorfra Signal for fri Passage vistes. M. sejlede for Sejl alene, og den N.-lige Broklap var hævet i god Tid. Da M. naaede tæt ind til Broen, blev man klar over, at den S.-lige Broklap ikke vilde blive hævet, hvorfor det forsøgte at sejle gennem den aabne Del, men herunder tørnede M. med Bb.s Side midtskibs mod den N.-lige Brospille, hvorved M. led en Del ovenbords Skade, og Skibet blev læk. M. søgte ind til Aalborg, hvor en foreløbig Reparation fandt Sted.

Anm. Aarsagen til Havariet fremgaar af det ovenfor anførte.

245. M/Gl. **Maja** af Marstal, 140 Reg. T. Br. Bygget 1914 af Staal. Paa Rejse fra Vejle til Hundested med Brunkul.

Grundstødt og forlist d. $2/10$ 43 ved Sjællands V.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $2/10$ 43. Søforhør i Nykøbing S. d. $11/10$ 43. Forlisanmeldelse dat. Marstal d. $20/10$ 43.

D. $1/10$ Kl. 22⁴⁵ passerede M. Ljushagen Lystønde tæt om Bb., hvorefter Kursen ændredes til ØNØ. Vejret var usigtbart, og det blæste en let, SV.-lig Brise. Kl. 23¹⁵ ændredes Kursen til NØ. Der sejlede

med langsom Fart, og der loddedes jævnlige 16–19 m Vand. D. $\frac{2}{10}$ Kl. ca. 4⁰⁰ blev der loddet sidste Gang, og Kl. 4²⁰ tog Skibet Grunden ca. 200 m V. for Tilflugtsbaaken paa Sjællands Rev. M. er senere blevet Vrag.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes usigtbart Vejr i Forbindelse med Strøm-sætning og den Omstændighed, at Fyrene ikke var tændt.

246. M/Sk. **Margina** af Svendborg, 237 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal.

a) Paa Rejse fra Struer til København med Brunkul.

Kollideret d. $\frac{4}{5}$ 43 i Limfjorden.

Søforklaring og Søforhør i Aalborg d. $\frac{7}{5}$ 43.

Kl. ca. 19⁰⁰, da M. under en NV.-lig Kuling befandt sig umiddelbart V. for Indsejlingen til den gravede Rende over Løgstør Barre, søgte tysk Bjærgningsfartøj »B. P. 45« at overhale M. Da B. var omtrent tværs af M., syntes Bjærgningsfartøjet at dreje til Bb., og da der syntes Fare for en Kollision, drejede M. Stb. over; men umiddelbart efter tørnede B. med Stb.s Laaring mod M.s Bb.s Bov, der blev en Del beskadiget.

Af en af B.s Fører i Sagens Anledning udfærdiget Rapport fremgaar, at dette Skib styrede retv. N.79°Ø., da Kursen for at overhale M. blev ændret Bb. over. Derved kom B. langt ud i Løbets N.-lige Side, hvorved Skibet mistede Styret og drejede haardt Stb. over. Da der syntes Fare for en Kollision, blev Roret lagt haardt Bb. og Bb.s Maskine kastet Bak; men umiddelbart efter skete Kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes, at B. kom for langt ud i Siden af Løbet og mistede Styret paa Grund af for ringe Vanddybde.

b) Paa Rejse fra Stettin til København med Briketter.

Kollideret d. $\frac{11}{11}$ 43 i Østersøen; søgt Nødhavn.

Søforklaring og Søforhør i Svendborg d. $\frac{23}{11}$ 43.

Kl. 6⁴⁵, da M., hvis Lanterner brændte klart, befandt sig paa ca. 54°33' N. Brd. 13°46' Ø. Lgd., kom en modgaaende Undervandsbaad med stærk Fart i Sigte 1 Str. om Stb. M., der sejlede for Sejl alene for Bb.s Halse, bibeholdt sin Kurs, og saa skiftevis begge U-Baadens Sidelanterner. Kl. 6⁵⁰. da U-Baaden var saa nær, at en Kollision syntes uundgaaelig, blev Roret lagt haardt Stb.; men inden M. begyndte at dreje, tørnede U-Baaden mod M. Ved Kollisionen blev Stævnen stærkt beskadiget, og Forpeaken fyldtes med Vand, hvorfor M. blev sejlet til Sassnitz for Reparation.

Anm. Søforklaring fra U-Baaden foreligger ikke.

247. Ff. **Margov** af Esbjerg, 19 Reg. T. Br.

a) Kollideret d. $\frac{6}{1}$ 43 i Esbjerg Havn.

Søforhør i Esbjerg d. $\frac{31}{3}$ 43.

Da »Margov« laa stille langs Kajen i Esbjerg Havn ca. 2 Favne agten for Ff. »Minerva« af København, blev Motoren sat paa Frem. Under Farten fremover tørnede »Margov« med Stævnen imod »Minerva«s Hæk.

Af den af »Minerva«s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at da dette Fartøj Kl. ca. 14⁰⁰ laa fortøjet langs Kajen, blev Fartøjet paasejlet af »Margov« som ovenfor anført. Ved Paasejlingen fik »Minerva« Skandækket, Fenderlisten samt et Bord stærkt beskadiget.

Anm. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes, at der fra »Margov« ikke er udvist fornøden Agtpaagivenhed.

b) Paa Fiskeri i Nordsøen.

Forlist d. $\frac{6}{2}$ i Nordsøen; 3 Omkomne.

Søforhør i Esbjerg d. $\frac{2}{3}$ 43.

D. $\frac{5}{2}$ ankrede M. for Natten sammen med Ff. »Bounty« af Esbjerg under en SV.-lis: Storm ca. 12 Sm. SV.t.V. af Graadyb Barre. D. $\frac{6}{2}$ Kl. ca. 7⁰⁰ lettede B., og siden er der intet set eller hørt til M. eller dets Besætning. Da der senere er fundet en Del Vraggoods, som maa antages at stamme fra M., maa det formodes, at M. er forlist med Mand og Mus.

Anm. 1. De omkomne er: Fiskerne Marinus Henrik Zebitz. Søren Otto Zebitz og Frode Aakerhjelm Carlsen, alle af Esbjerg.

Anm. 2. Ministeriet kan ikke anse det for udelukket, at Forliset skyldes Krigsaarsager.

248. S/S **Margrete** af København, 1196 Reg. T. Br. Bygget 1917 af Staal.

Havareret d. $\frac{1}{9}$ 43 i Stettin.

Søforklaring og Søforhør i Aalborg d. $\frac{8}{10}$ 43.

Kl. 9⁴⁵, da M. laa fortøjet uden paa S/S »Mangan« af Hamburg med Bb.s Side mod dette Skibs Stb.s Side, skulde sidstnævnte Skib forhale bort mellem »Margrete« og en Fortøjningspæl. Under Forhalingen drejede »Mangan« Stb. over, før Skibet var klar af »Margrete«, og fiskede med en Pullert paa Lønningen agter Underkanten af »Margrete«s Bb.s Anker, hvorved Ankerklydset blev sprængt, og der fremkom en Bale foran for Ankerklydset,

Anm. Søforklaring fra »Mangan« foreligger ikke.

249. Ff. **Margrethe** af Bandholm, 5 Reg. T. Br. Paa Fiskeri i Smaalandsfarvandet.

Forlist efter Eksplosion d. $\frac{17}{8}$ 43 i Smaalandsfarvandet.

Søforklaring og Søforhør i Maribo d. $\frac{25}{9}$ 43.

KL ca. 10³⁰, da M. befandt sig paa ca. 54°53' N. Brd. 11°33' Ø. Lgd., indtraf en voldsom Eksplosion.

hvorved Fartøjet blev sprængt og sank i ca. 2 m Vand. De ombordværende 2 Mand blev bjærgt af en Robaad fra Askø. M. blev Vrag.

Anm. Ministeriet maa antage, at Forliset skyldes Krigsaarsager.

250. Ff. **Marguerite** af Esbjerg, 40 Reg. T. Br. Bygget 1934 af Eg.

Kollideret d. $26/7$ 43 i Esbjerg Havn.

Søforhør i Esbjerg d. $3/8$ 43.

Se Nr. 25.

251. Ff. **Marianne** af Esbjerg, 9 Reg. T. Br. Bygget 1920.

Paasejlet d. $14/11$ 43 i Esbjerg Fiskerihavn.

Søforhør i Esbjerg d. $28/1$ 44.

Kl. ca. 15^{00} , da M. laa fortøjet foran Ff. »Skallingen« af Esbjerg, skulde S. afgaa paa Prøvetur. For at give Plads blev M. forhalet ca. 20 m langs Kajen, men blev under S.s Manøvrer paasejlet med saa stor Kraft, at Skanseklædning, Lønning, nogle Spanter og Skandækket led en Del Skade.

Af den af S.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at S., da Skibet skulde gaa fra Kaj, gik langsomt frem med Roret i Borde, og da en Kollision ikke kunde undgaas, blev Skruen straks slaaet fra og Fender lagt ud; men kort efter tørnede S. mod U.s Stb.s Side.

Anm. Aarsagen til Kollisionen fremgaar af det ovenfor anførte.

252. S/S **Maria Toft** af København, 1911 Reg. T. Br. Bygget 1928 af Staal. Paa Rejse fra Rotterdam til Fredericia med Kul.

Forlist efter Eksplosion d. $16/3$ 43 i Nordsøen.

Indberetninger fra Generalkonsulatet i Hamburg dat. $16/3$ og $19/3$ 43. Søforhør i København d. $22/3$ 43.

Kl. 0^{15} , da M.T., der havde tysk Ledsageofficer om Bord, befandt sig i en Konvoj ca. 4 Sm. SV. af Terschelling Lystønde, indtraf en voldsom Eksplosion ud for Agterkant af 4-Lugen om Stb. Ved Eksplosionen fik Skibet stærk Stb.s Slagside og blev læk og begyndte at synke. Redningsbaaden blev sat paa Vandet, og Besætningen — 19 Mand — gik i Baaden. Kort efter kæntrade M.T. og sank i Løbet af 7—8 Minutter. Besætningen blev senere optaget af et andet Skib og landsat i Cuxhaven.

Anm. Ministeriet maa antage, at Eksplosionen skyldes Krigsaarsager.

253. M/Gl. **Marie** af Faaborg, 83 Reg. T. Br. Bygget 1912 af Jern.

Brand om Bord d. $15/10$ i Marstal.

Søforklaring og Søforhør i Marstal d. $21/10$ 43.

Kl. ca. 1^{30} opdagedes fra et i Havnen liggende Skib, at der var opstaaet Ild i Storsejl, Lossebom og Luger om Bord i M. Besætningen i M. begyndte straks at slaa Vand paa de brændende Steder, og ca. 5 Minutter efter var Branden slukket. Ved Branden ødelagdes 22 Luggedæksler, Storsejl med Bom, Jollen samt en Del Tovværk.

Anm. Ministeriet maa antage, at Gnister fra Skorstensrøret over Lukafet har foraarsaget Branden.

254. Ff. **Marie** af Horsens, 11 Reg. T. Br. Bygget 1913/27 af Eg. Paa Fiskeri.

Strandet d. $15/11$ 43 paa Jyllands Ø.-Kyst.

Søforhør i Hobro d. $21/12$ 43.

Om Aftenen d. $14/11$ blev M. under en frisk SV.-lig Kulling lagt til Ankers V. for Endelave. I Løbet af Natten gik Vinden om i NØ. og friskede til Storm. Fartøjet gik i Drift, og Ankerkæden brækkede. Motoren blev startet, og det forsøgtes at sejle M. klar af Land; men Fartøjet blev af Vind og Strøm sat paa Grund i Asvig. D. $15/11$ kom M. flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Vejrforholdene.

255. M/Gl. **Marie** af Hamburg, 296 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Harburg til Nykøbing M. med Kul.

Grundstødt d. $14/12$ 43 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $16/12$ 43. Søforklaring i Grenaa d. $16/12$ 43.

Kl. 15^{15} passerede M. Naveren Lystønde. Vejret var usigtbart. Der styredes NV. for langsom Motor. Kl. 15^{46} tog Skibet Grunden paa Kalkgrunden og blev staaende. Kl. 18^{00} kom M. flot ved fremmed Hjælp.

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

256. Ff. **Mars** af Kjelstrup, 9 Reg. T. Br. Paa Fiskeri i Lillebælt.

Forlist efter Eksplosion d. $20/10$ 43 i Lillebælt; 1 Mand omkommet.

Søforhør i Haderslev d. $10/11$ og $20/12$ 43.

Kl. ca. 8^{00} , da M. befandt sig paa Fiskeri ud for Barsø, fik Grejerne under Indhivning Hold i en under-søisk Genstand. Umiddelbart efter indtraf en voldsom Eksplosion, hvorved Besætningen — 2 Mand — blev kastet i Vandet, og Fartøjet sank. Den ene af de ombordværende blev dræbt ved Eksplosionen, medens den anden fik begge Arme brækket. Begge blev optaget af tililende Fartøjer.

Anm. 1. Den omkomne var: Fisker Christian Nielsen af Kjelstrup.

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

257. M/Ev. **Martha** af Haderslev, 19 Reg. T. Br. Bygget 1902 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Thyborøn til Esbjerg i Ballast.

Strandet og forlist d. $17/1$ 43 ved Jyllands V.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. ¹⁷/₁ 43. Søforhør i Esbjerg d. ¹⁵/₇ 43.

D. ¹⁶/₁ Kl. ca. 18⁰⁰, da M. under en SV-lig Killing befandt sig ud for Nymindegab, havarerede Motoren. Sejlene blev sat, og det forsøgtes at seile Skibet ud fra Kysten, der var i Sigte. Da M. drev for meget, blev Skibet imidlertid kort efter opankret for 30—40 Fv. Kæde i 8 Fv. Vand. Da Ankeret ikke holdt, blev der Kl. 19⁰⁰ afbrædt Nødblus. Der kom imidlertid ikke Hjælp til, og d. ¹⁷/₁ Kl. 0⁰⁵ tog M. Grunden i Strandkanten mellem Nymindegab og Bjerregaard og blev Vrag. Besætningen, 2 Mand, reddede sig i Land.

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

258. M/Gl. **Mary Ann** af Tuborg Havn, 97 Reg. T. Br. Bygget 1925 af Staal.

a) Paa Rejse fra Horsens til Fakse Ladeplads med Brunkul.

Grundstødt d. ⁶/₂ 43 ved Sjællands Ø.-Kyst.

Søforhør i København d. ²²/₂ 43.

Kl. 3⁰⁰, da M. A. laa til Ankers ud for Fakse Ladeplads for Stb.s Anker, kom der en stærk Byge, og Bb.s Anker blev stukket i Bund. Kort efter begyndte Skibet at drive, og Bb.s Ankerkæde brækkede. Da det befrygtedes, at M.A. vilde drive paa Grund, besluttedes det at starte Motoren. Under Arbejdet dannede Skibet flere Gange mod Bunden uden at blive staaende. Da Motoren var startet, blev Skibet holdt op mod Vind og Sø, for at Stb.s Anker kunde hives hjem; men kort efter brækkede ogsaa Stb.s Ankerkæde, hvorefter M.A. stod til Søs.

Anm. Ministeriet maa antage, at Havarierne og Grundstødningerne skyldes Vejrforholdene.

b) Paa Rejse fra Aabenraa til København med Rug.

Tørnet Netspærring d. ¹⁹/₂ 43 i Kattegat.

Søforhør i København d. ²²/₂ 43.

Kl. 21³⁰ skulde M.A. efter Bestikket være i Nærheden af Gennemsejlingsaabningen i Netspærringen ved Sjællands Rev; men da Afmærkningen ikke kunde ses, og haard modgaaende Strøm kunde have forsat Skibet V.-over, fortsattes Sejladsen. Kl. 21³⁵ kom Bøjerækken paa Spærringen i Sigte ¹/₂ Skibslængde forude; men da M.A. sejlede for baade Sejl og Motor, kunde Skibet ikke vendes eller stoppes. inden Skibet var ved Spærringen, og Skruen blev derfor koblet fra. Umiddelbart efter sejlede M.A. over Netspærringen og blev hængende med Agterenden. Det saas da, at den V.-lige Lystønde. der afmærker Gennemsejlingsaabningen, og som skulde vise hvidt Lys, ikke var tændt. Kl. ca. 23⁰⁰ kom Skibet ved at bakke forsigtigt med Skruen fri af Netspærringen.

Anm. Ministeriet maa antage, at Aarsagen til, at Skibet tørnede Netspærringen, var, at den V.-lige Lystønde ved Gennemsejlingsaabningen ikke var tændt.

259. M/S **Mathilde** af Lemvig, 184 Reg. T. Br. Bygget 1877 af Jern.

Kollideret d. ⁶/₇ 43 i København.

Søforhør i København d. ⁷/₇ 43.

Kl. 3⁴⁵ afgik M. fra Havnegade til Flaadens Leje. Da Skibet var ud for Kvæsthusbroen. blev Motoren, der gik Fuld Kraft Frem, stoppet og Kursen ændret til NØ. mod Hønsbroløbet. Samtidig saas en Kutter for Sydgaende i Havneløbet. Da M. var ca. 1 Skibslængde fra Hønsbroløbet, drejede Kutteren, der viste sig at være Patruljefartøj »P 10« af Frederikshavn, Bb. over. Om Bord i M. blev Roret straks lagt haardt Stb. og Motoren beordret Fuld Kraft Bak, hvilket tilkendegaves ved 3 korte Toner med Luftfløjten; men ganske kort efter tørnede M. med Stævnen imod »P 10«s Stb.s Laaring. Ved Kollisionen blev »P 10«s Dæk og Skibsside svært beskadiget.

Af den af »P 10«s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at da dette Fartøj for Sydgaende nærmede sig Hønsbroløbet, saas M. for Nordgaende forude lidt om Bb. med ret stor Fart. Da »P 10« befandt sig ud for Hønsbroløbet, drejedes til Bb. tæt S. om den N.-lige Kost i Løbet. Da »P 10« befandt sig midt i Løbet, saas M. dreje Stb. over ind gennem Løbet, og umiddelbart efter skete Kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes, at der fra ingen af Skibene blev givet Signal for Drejning, saaledes som foreskrevet i Søvejreglernes Art. 28.

260. Ff. **Merci** af Sæby, 11 Reg. T. Br. Paa Fiskeri, i Kattegat.

Havareret ved Eksplosion d. ¹⁹/₁ 43 i Kattegat.

Søforhør i Sæby d. ⁸/₂ 43.

Kl. ca. 14⁰⁰, da M. befandt sig 8 Sm. Ø. af Sæby Havn, fik Voddet Hold i en Genstand paa Bunden. Der blev straks hevet ind paa Voddet; men kort efter indtraf en voldsom Eksplosion i Vandet om Stb. ca. 100 m fra M. Ved Eksplosionen blev Voddet ødelagt, ligesom der opstod en mindre Lækage i Stb.s Side, og Skrubladene blev bøjet.

Anm. Ministeriet maa antage, at Eksplosionen skyldes Krigsaarsager.

261. Ff. **Merci** af Esbjerg, 39 Reg. T. Br. Bygget 1933 af Kg. Bøg og Fyr. Paa Rejse fra Fiskeplads i Nordsøen til Eabjerg.

Forlist efter Eksplosion d. ²⁹/₈ 43 i Nordsøen.

Søforhør i Esbjerg d. ¹¹/₉ 43. Forlisanmeldelse dat. Esbjerg d. ²/₁₀ 43.

Kl. ca. 23⁵⁵, da M. efter Lodskud befandt sig ca. 20 Sm. VsV. af Graadyb Barre, mærkedes en kraftig Eksplosion forude om Bb. og samtidig saas et stærkt Lysglimt. Ved Eksplosionen sprængtes Forskibet i Stykker, og Fartøjet begyndte straks at synke. Besætningen, ialt 4 Mand, forlod Fartøjet i Jollen, og

kort efter sank M. D. $12/9$ Kl. ca. 1^{30} blev Besætningen optaget af en i Nærheden værende Fiskekntter, der havde hørt Eksplosionen og var gaaet til Ankers.

Anm. Ministeriet maa antage, at Eksplosionen skyldes Krigsaarsager.

262. S/S **Mercur** af Esbjerg, 791 Reg. T. Br. Bygget 1901 af Staal. Paa Rejse fra København til Stettin i Ballast.

Kollideret d. $24/1$ 43 i Stettiner Haff.

Indberetning gennem Udenrigsministeriet dat. $24/1$ 43. Søforklaring i Svendborg d. $8/2$ 43.

Kl. 11^{30} , da M. under en NV.-lig Brise med langsom Fart befandt sig mellem Bøje 25 og 26, følgende en af en Isbryder brudt Rende, hørtes Signal fra et Skib, der viste sig at være svensk S/S »Jupiter«, som saas agterude om Stb. M.s Maskine blev straks stoppet, men pludselig skar J. ud og tørnede med Boven mod M.s Agterende, hvorved M. drejede Stb. over og tørnede mod J. M. led herved lettere ovenbords Skade.

Anm. 1. Søforklaring fra J. foreligger ikke.

Anm. 2. Seeamt Stettin har under $8/2$ 43 afsagt en Kendelse, hvorefter Kollisionen skyldes Isforholdene.

263. M/Gl. **Mercurius** af Nexø, 42 Reg. T. Br. Bygget 1891 af Eg. Paa Rejse fra København til Nappedam i Ballast.

Strandet d. $9/2$ 43 ved Samsøs Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $13/2$ 43. Søforhør i Aarhus d. $17/2$ 43.

Kl. 18^{20} pejledes Hjelm Fyr i misv. NV.t.N. og Schultz's Grund F.S. i misv. NØ.t.Ø. $1/2$ Ø., Log 10, hvorefter Kursen ændredes til dev. V.t.S., idet der regnedes med 1 Stregs Afdrift og Strømsætning N. efter. Det blæste en S.-lig Killing med Regnbyger. Kl. 19^{25} skiftede Hjelm Fyr fra klart til rødt Lys, Log 15,5, og straks efter forsvandt Fyret af Sigte. Kl. 19^{50} havarede Motoren, og M. fortsatte paa V.-lig Kurs for Storsejlet alene. Kl. 20^{10} saas Land ret forude. Stagfokken blev sat, og det forsøgtes at halse rundt; men M. var ikke manøvredygtig, hvorfor Storsejlet blev bjærget. Kl. 20^{35} tog Skibet Grunden ca. $1/2$ Sm. S. for Issehoved og blev staaende. D. $11/2$ Kl. 16^{55} kom M. flot ved fremmed Hjælp. Ved Grundstødningen fik Skibet mindre Bundskade og blev læk.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen kunde have været forhindret ved Opankring af Skibet.

264. M/Gl. **Mette** af Nykøbing M., 23 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Eg. Paa Rejse fra Ejerslev til Aalborg med Molersten.

Grundstødt d. $20/3$ 43 i Limfjorden.

Søforklaring og Søforhør i Nykøbing M. d. $24/3$ 43.

Kl. 9^{30} afsejlede M. under en SØ.-lig Killing fra Ejerslev. Da Skibet var kommet uden for Havnemolen, tog det Grunden og faldt tværs i Vinden. Kl. 20^{00} kom M. flot ved fremmed Hjælp, efter at en Del af Ladningen var kastet over Bord.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Lavvande.

265. M/Gl. **Minde IV** af Marstal, 96 Reg. T. Br. Bygget 1914 af Staal.

a) Paa Rejse fra Horsens til Nakskov med Brunkul.

Tørnet en Lysbøje i Storebælt og grundstødt i Nakskov Fjord d. $25/6$ 43.

Søforklaring og Søforhør i Nakskov d. $28/6$ 43.

Kl. 7^{40} , da M. befandt sig SV. for Sprogø i Ruten Nyborg—Korsør sejlende for Sejl alene, blev det vindstille, hvorved Skibet tabte Farten og af Strømmen blev sat ind mod en Lysbøje, som tørnedes med Stb.s Side. Herved fik M. lettere ovenbords Skade. Om Eftermiddagen, da M. befandt sig i Nakskov Fjord i Nærheden af Bøje Nr. 20, med Motoren sat paa Langsomt Frem og Storsejlet sat, tabte Skibet Styret og løb paa Grund. Det forsøgtes forgævesat manøvrere Skibet af Grunden ved Hjælp af Motoren. Kl. 19^{40} kom M. flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper. En Undersøgelse viste, at Skibet var tæt.

Anm. Aarsagen til Havarierne fremgaar af det ovenfor anførte.

b) Paa Rejse fra Vejle til Nakskov med Brunkul.

Sunket efter Eksplosion d. $19/8$ 43 i Storebælt; 2 Omkomne.

Søforklaring og Søforhør i Nakskov d. $20/8$ 43. Strandingsindberetning dat. $31/8$ 43.

Kl. 16^{23} , da M. IV befandt sig ca. 2,6 Sm. 107° af Hov Fyr, indtraf en voldsom Eksplosion. Ved Eksplosionen blev Styrehuset knust og Føreren, der opholdt sig i Styrehuset, dræbt. Skibet blev læk og begyndte at synke. 2 Mand af Besætningen, der bestod af 4 Mand, sprang straks over Bord og holdt sig flydende ved nogle Planker, medens 1 Mand forblev om Bord, indtil Skibet sank, og omkom. De 2 Mand reddede sig op i Masten, der ragede op over Vandet, og blev kort efter optaget af et andet Skib og landsat i Nakskov. M. IV er senere blevet hævet.

Anm. 1. De omkomne er: Skibsfører Johannes Hansen af Marstal og Letmatros Willum Nansen af Gudme.

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

266. Ff. **Minerva** af København, 3 Reg. T. Br. Bygget 1933 af Træ.

Paasejlet d. $6/1$ 43 i Esbjerg Havn.

Søforhør i Esbjerg d. $31/3$ 43.

Se Nr. 247.

267. M/Jt. **Minna Katharine** af Hamburg, 89 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Hamburg til Kastrup med Gødning.

Grundstødt d. $\frac{4}{3}$ 43 ved Langelands V.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{5}{3}$ 43.

Kl. 11³⁰ grundstødte M. K. i klart Vejr under en S.-lig Brise paa Smørstakken S. D. $\frac{5}{3}$ Kl. ca. 11⁰⁰ kom M. K. flot, efter at en Del af Ladningen var lægtret.

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

268. S/S **Mira** af Helsingfors, 820 Reg. T. Br. Bygget 1898 af Staal.

En Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. $\frac{10}{6}$ 43 i Københavns Havn.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. $\frac{10}{6}$ 43.

Kl. ca. 11⁰⁰, da M. laa i Frihavnen og lossede Papirruller, faldt en Længe ud af Stroppen, hvorved en Papirrulle ramte en Havnearbejder i Lastrummet. Den tilskadekomne, der havde stærke Smerter i det venstre Ben, blev i en tilkaldt Ambulance kørt paa Hospitalet.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor omtalte.

269. S/S **N. J. Ohlsen** af Marstal, 819 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Staal.

a) Kollideret d. $\frac{4}{9}$ 43 i Vejle Havn.

Se Nr. 47.

b) Paa Rejse fra København til Hernösand i Ballast.

Kollideret d. $\frac{16}{10}$ 43 i Østersøen.

Søforklaring i Hernösand d. $\frac{23}{10}$ 43. Søforhør i København d. $\frac{2}{11}$ 43.

Kl. ca. 19²⁰, da N. J. O., der havde Lods om Bord, befandt sig ud for den S.-lige Prik paa Kittelören styrende i Gåsstens Fyrlinie, skulde Skibet overhale et medgaaende Skib, M/Sk. »Hedvig« af Hernösand. Da H.s Stævn var ud for N. J. O.s Kommandobro i en Afstand af ca. 25 m om Bb., drejede H. pludselig Stb. over og tørnede med Jagerlejderen imod N. J. O.s Bb.s Redningsbaad og med Ankeret imod N. J. O.s Bb.s Side ud for Agterlugen. N. J. O.s Ror blev straks lagt Bb., og kort efter var Skibene klar af hinanden. Ved Kollisionen fik N. J. O. Redningsbaaden og en Plade i Skibssiden lettere beskadiget, og H. fik Sprydet brækket samt Anker, Svineryg og Skanseklædning beskadiget.

Anm. Søforklaring fra H. foreligger ikke.

270. M/Sk. **Nanny** af København, 76 Reg. T. Br. Bygget 1913 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Sarpsborg til Horsens med Karbid.

Havareret d. $\frac{30}{3}$ 43 i Kattegat, forlist d. $\frac{31}{3}$ 43 ved Sveriges V.-Kyst.

Søforhør i København d. $\frac{20}{4}$ 43. Forlisanmeldelse dat. København d. $\frac{20}{8}$ 43.

D. $\frac{30}{3}$ Kl. 0⁰⁰, da N., der sejlede for Sejl alene, under en V.-lig Storm med Byger befandt sig i Kattegat, blæste Jageren ud af Liget. Kl. 1³⁰ sprængtes Skonnertpikfaldet og senere Klyverlejderen. D. $\frac{31}{3}$ Kl. 1³⁰ kom Kloback Fyr i Sigte, og der blussedes efter Lods. Vinden tiltog til haard Storm, og Skonnertsejlet blæste ud af Liget, hvorfor der blev holdt af for Vejret og for Stagfokken alene styret efter Varberg. Vinden sprang imidlertid VNV.-lig, og da Skibet ikke kunde ligge klar af Rødsvær, blev der styret paa Trösløvleje Havneindløb. Umiddelbart uden for Havnemolerne brækkede Rorkæden, hvorfor Stagfokken straks blev bjærget samtidig med, at Ankeret blev stukket i Bund. Skibet svajede derefter rundt, men huggede herunder med Agterstævnen i Stenene paa det N.-ligste Molehoved, hvorefter N. drev agterover tværs over et gammelt Vrag. Skibets Baad blev sat paa Vandet, og Besætningen roede ind til Havnemolen, hvor den bjærgede sig op. Efter at være drevet klar af Vraget lagde N. sig over paa Stb.s Side, hvorved Dækslasten gik over Bord. Herved sprængtes Lugesurringerne, Presenningerne blev flaaet og Lugerne slaaet af, hvorefter Skibet fyldtes med Vand og sank.

Anm. Ministeriet maa antage, at Forliset skyldes Vejrforholdene i Forbindelse med den Omstændighed, at Rorkæden brækkede.

271. 3^m M/Sk. **Nauta** af Nyborg, 118 Reg. T. Br. Bygget 1907 af Eg og Fyr.

Brand om Bord d. $\frac{10}{1}$ 43 i Masnedsund Havn.

Politirapport dat. $\frac{10}{1}$ 43.

Kl. 12³⁰, da N. laa fortøjet i Havnen, opdagedes Ild i Stb.s Side af Lukafet. Brandvæsen fra Land blev tilkaldt, hvorefter Ilden hurtigt blev slukket.

Anm. Ministeriet maa antage, at Branden er opstaaet i Træværket bag en Kakkellovn, idet dette Træværk ikke var beskyttet mod Varme fra Kakkellovnen.

272. Ff. **Neptun** af Hundested, 16 Reg. T. Br. Paa Fiskeri i Nordsøen.

Borteblevet i August 1943 i Nordsøen; 4 Omkomne.

Søforklaring og Søforhør i Hundested d. $\frac{18}{9}$ 43 og $\frac{3}{6}$ 44.

D. $\frac{13}{8}$ Kl. ca. 22³⁰ saas N. liggende til Ankers ca. 60 Sm. V.t.N. af Esbjerg, samtidig med at der til Luvart af N. observeredes en drivende Mine. D. $\frac{14}{8}$ om Morgen, da det var blæst op til Storm, var N. forsvundet. Siden er der intet set eller hørt til N., hvorfor det maa antages, at Fartøjet er forlist med Mand og Mus.

Anm. 1. De omkomne er: Fiskerne Niels Einer Valdemar Svendsen, Benny Christian Andersen og Henning Olsen, alle af Hundested, og Svend Aage Christoffersen af Lohals.

Anm. 2. Da der af andre Fiskefartøjer, der fiskede paa samme Plads som N., er observeret mange drivende Miner, kan den Mulighed ikke udelukkes, at Fartøjets Forlis skyldes Krigsarsager.

273. M/Sk. **Neptun** af Rønne, 82 Reg. T. Br. Bygget 1907 af Eg.

Brand om Bord d. $\frac{26}{11}$ 43 i Rønne.

Søforhør i Rønne d. $\frac{8}{12}$ 43.

Kl. ca. 2⁰⁰ vaagnede Besætningen, der laa og sov i Lukafet, ved at dette var fyldt med Røg, der syntes at komme fra Træværket bag Kakkelovnen. Zoneredningskorpset kom hurtigt til Stede og blev snart Herre over Ilden. Ved Branden blev et Skab, hvori Besætningen opbevarede sit Tøj, raseret af Ilden, og en Del Tøj brændte.

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

274. M/S. **Nicoline Mærsk** af Odense, 4194 Reg. T. Br. Bygget 1925 af Staal. Paa Rejse fra Ebro.

Havareret og sat paa Grund i December 1943 ved Spaniens Ø.-Kyst.

Underretning gennem Udenrigsministeriet d. $\frac{15}{3}$ 44.

Ifølge Underretning gennem Udenrigsministeriet er N. M., der var beslaglagt af den tyske Regering og sejlede med udenlandsk Besætning, i December 1943 ud for Ebro's Munding havareret ved Beskydning fra en engelsk Torpedobaad og sat paa Grund.

275. M/Jt. **Norden** af Marstal, 27 Reg. T. Br. Bygget 1923 af Eg. Paa Rejse fra Egersund til Nysted med Mursten.

Sprunget læk og sat paa Grund d. $\frac{5}{6}$ 43 ved Lollands S.-Kyst; søgt Nødhavn.

Søforklaring i Marstal d. $\frac{11}{6}$ 43.

Kl. ca. 11⁰⁰, da N. under en S.-lig Brise, Styrke 4—5, befandt sig udfor Lollands S.-Kyst, opdagedes det, at Skibet var læk. Haandpumpen og Maskinpumpen holdtes gaaende; men da Vandet stadig steg i Skibet, og Motoren gik i Staa, besluttedes det at søge ind til Rødby Havn. Kl. 14³⁰ ankom N. til Rødby Havn, hvor Skibet blev sat paa Grund. En Undersøgelse viste, at et Naad i Skibssiden agter havde aabnet sig. N. er senere bragt flot.

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

276. Tysk M/S **Nordmark**.

Grundstødt d. $\frac{19}{11}$ 43 ved Sprogø.

Strandingsindberetning dat. $\frac{28}{11}$ 43.

I tæt Taage grundstødte N. paa Sprogø Østerrev. To armerede tyske Damptrawlere, der var kaldt til Assistance, grundstødte ligeledes. Om Morgenen d. $\frac{20}{11}$ kom N. flot ved egen Hjælp, og de to Trawlere blev senere paa Dagen bragt flot ved Hjælp af en tysk Bjærgningsdamper.

Anm. Der er intet oplyst om Aarsagen til Grundstødningen.

277. M/Gl. **Nordstjernen** af Aarhus, 44 Reg. T. Br. Bygget 1892 af Eg, Bøg og Fyr. Paa Rejse fra Odden Havn til Aarhus med Sten.

1 Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. $\frac{5}{5}$ 43.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. $\frac{5}{5}$ 43.

Kl. 6³⁰, da N., der var under Udsejling fra Odden Havn, befandt sig inden for Havnemolerne, blev Skibets Storsejl sat ved Hjælp af Dæksmotorspillet. Under Arbejdet hermed fik en Mand af Besætningen, der var sprunget op paa Lugen for at stoppe Pikfaldet af, sit højre Ben knust i Motorspillet. N. blev straks sejlet tilbage til Odden Havn, hvor den tilskadekomne i en tilkaldt Ambulance blev kørt til Hospitalet.

278. Ff. **Nordsøen** af Esbjerg, 27 Reg. T. Br. Bygget 1897 af Eg. Paa Fiskeri i Nordsøen.

Forlist efter Eksplosion d. $\frac{15}{3}$ 43 i Nordsøen; 4 Omkomne.

Søforhør i Esbjerg d. $\frac{31}{3}$ og $\frac{3}{4}$ 43. Forlisanmeldelse dat. Esbjerg d. $\frac{2}{7}$ 43.

Kl. ca. 19¹⁵, da N. under en svag SØ.-lig Brise med klart Vejr laa opankret ca. 4 Sm. NV.t.N. af Graadyb Barre, hørte Besætningen paa Ff. »Winni« af Esbjerg, der laa opankret i Nærheden, en voldsom Eksplosion. Motoren blev straks startet, og W. blev sejlet hen mod N.s Ankerplads, hvor en Del Vrag-gods fra N. flød i Vandet; men der saas intet til Kutterens Besætning, der maa antages at være omkommet.

Anm. 1. De omkomne var: Fiskeskipper Herman Alfred Olesen samt Fiskerne Jørgen Marius Vang Nielsen, Christian Pedersen Bonde og Ejgil Flyvbjerg, alle af Esbjerg.

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

279. M/S **Normandiet** af Kolding, 3161 Reg. T. Br. Bygget 1935 af Staal. Paa Rejse fra Luleå til Emden.

Sunket efter Kollision d. $\frac{1}{8}$ 43 paa Altenbrücks Red; kondemneret

Søforhør i København d. $\frac{11}{8}$ 43. Forlisanmeldelse dat. København d. $\frac{28}{10}$ 43.

Kl. 18⁰² lettede N., der havde Lods om Bord, fra en Ankerplads i den S.-lige Side af Sejllobet. Motoren blev sat paa Fuld Kraft Frem og Roret lagt haardt Bb. samtidig med, at der to Gange med Luftfløjten blev givet Signal for Manøvren af Hensyn til et Skib, der sejlede ned ad Floden i Løbets N.-lige Side. Et Dampskib, der senere viste sig at være hollandsk S/S »Maasburg«, saas nu komme op ad Floden i Løbets S.-lige Side, hvorfor der med Luftfløjten blev afgivet en kort Tone samtidig med, at Roret blev lettet. Da det syntes, som om M. drejede lidt Bb. over, blev Roret lagt Midtskibs og umiddelbart efter haardt Stb., samtidig med at der to Gange blev afgivet en kort Tone. Da en Kollision syntes uundgaelig, blev Motoren Kl. ca. 18¹² stoppet, og umiddelbart efter tørnede M. med Stævnen mod N.s Bb.s Side foran for Broen. Besætningen med Undtagelse af Lods, Føreren, 1. og 2. Styrmand samt 1. Mester,

der senere blev optaget af en Toldkrydser, forlod Skibet i Stb.s Redningsbaad. Kl. 18²² sank N. paa Positionen Otterndorf Duc d'Albe i retv. 96°, Altenbrück Kirke i retv. 219°. Besætningen blev landsat i Cuxhafen.

Anm. Søforklaring fra M. foreligger ikke.

280. Ff. **Nøkken** af Vesten., Læsø, 26 Reg. T. Br. Bygget 1868 af Eg. Paa Rejse fra København til Læsø.

Forlist efter Eksplosion d. ⁵/₁₁ 43 i Kattegat.

Indberetning fra Konsulatet i Gøteborg dat. ¹⁰/₁₁ 43. Søforklaring og Søforhør i Frederikshavn d. ²⁰/₁₁ 43.

Forlisanmeldelse dat. København d. ¹⁰/₁₂ 43.

Kl. 23³⁰, da N. befandt sig ca. 20 Sm. NNV. af Kullen, indtraf en voldsom Eksplosion noget agten for Fartøjet, der sprang læk og begyndte at synke. Ved Eksplosionen blev Jollen slaaet i Stykker, hvorfor Besætningen — 2 Mand — satte Redningsflaaden ud og gik om Bord paa denne. 4—5 Minutter efter Eksplosionen sank N. Besætningen blev d. ⁷/₁₁ Kl. ca. 10⁰⁰ reddet af en svensk Redningsbaad ca. 10 Sm. V. for Varberg og blev landsat i Varberg.

Anm. Ministeriet maa antage, at Eksplosionen skyldes Krigsaarsager.

281. M/Gl. **O. C. Petersen** af Aarøsund, 44 Reg. T. Br. Bygget 1909 af Eg og Fyr.

a) Paa Rejse fra Flensborg til Aarhus.

Havareret ved Eksplosion d. ¹³/₅ 43 i Lillebælt.

Søforhør i Haderslev d. ⁶/₉ 43.

Kl. ca. 6³⁰, da O. C. P. befandt sig V. for Brandsø. mærkedes en Rystelse i Skibet, og samtidig saas et i Nærheden værende Skib, M/S »Svalen« af Haderslev, synke. Det opdagedes senere paa Rejsen, at O. C. P. var blevet læk. Rejsen fortsattes til Aarhus, hvor Lækagen blev midlertidigt tætnet.

Anm. Ministeriet maa antage, at Eksplosionen skyldes Krigsaarsager.

b) Brand om Bord d. ²¹/₅ 43 i Assens Havn.

Politirapport dat. ²¹/₅ 43.

Kl. 12⁴⁵ opdagedes der Brand om Bord i O. C. P. Det forsøgtes at slukke Ilden ved at pøse Vand paa samtidig med, at Brandvæsen fra Land blev tilkaldt, og kort efter blev Ilden slukket. Det viste sig, at Branden var udbrudt i et Malerskab i Motorrummet, hvorved en Del af Træværket blev ødelagt.

Anm. Der er intet oplyst om Aarsagen til Branden.

282. M/Sk. **Oceanide** af Marstal, 131 Reg. T. Br. Bygget 1910 af Eg og Fyr.

Sunket efter Kollision d. ¹³/₁ 43 paa Trave; 1 Mand omkommet.

Indberetning fra det danske Konsulat i Lübeck dat. ¹⁵/₁ 43. Søforhør i Marstal d. ²²/₇ 43.

Kl. ca. 17¹⁰, da O., der havde Lods om Bord, for langsom Fart styrede mod Travemünde. saas ret forude et Dampskib, der var under Bugsering og som senere viste sig at være tysk S/S »Wadai«. Der blev afgivet to korte Toner med Taagehornet, og da man om Bord i W. tilsyneladende ikke hørte dette, blev Signalet gentaget to Gange. Fra W. hørtes nu en kort Tone med Dampføjten. Om Bord i O. blev Roret lagt haardt Bb. og Motoren beordret Fuld Kraft Frem. Da en Kollision syntes uundgaelig. blev Motoren sat paa Fuld Kraft Bak; men umiddelbart efter tørnede Slæbebaaden mod O.s Bovspryd, og W. ramte O. om Stb. foran for Fokkeriggen. O. begyndte straks at synke, hvorfor Redningsbaaden blev gjort klar. og det lykkedes fem Mand af Besætningen samt Lodsens at redde sig op i Baaden. da O. sank. Da der savnedes en Mand af Besætningen, roede man rundt om Stedet, hvor Skibet var sunket, i ca. 45 Minutter, men der saas intet til den savnede. De ombordværende i Redningsbaaden blev taget op af et i Nærheden værende Skib. O. er senere blevet hævet.

Anm. 1. Søforklaring fra W. foreligger ikke.

Anm. 2. Den omkomne er Letmatros Anker Villy Mortensen af Sakskøbing.

283. S/S **Odin** af København, 1688 Reg. T. Br. Bygget 1901 af Staal.

1 Mand kommet til Skade d. ¹⁸/₂ 43 i Gotenhafen.

Søforklaring og Søforhør i Helsingør d. ⁹/₃ 43.

Kl. ca. 19³⁰, da O., der laa fortøjet med Stb.s Side langs Kaj, under en haard NV.-lig Kuling, der holdt Skibet ud fra Kajen, skulde hales ind til Kajen, faldt Landgangsbroen fra Kajen ned mellem kajen og Skibet. Skibets Fører og 2 Personer fra Land, der befandt sig paa Landgangsbroen, faldt derved i Vandet, men blev straks efter bjærget op paa Kajen. Den ene af Personerne fra Land havde faaet venstre Arm kvæstet og blev i en tilkaldt Ambulance kørt til Hospitalet.

284. M/Tjk. **Odin** af Køge, 79 Reg. T. Br. Bygget 1897 af Staal. Paa Rejse fra Hesnæs til Aalborg med Generatorbrænde.

Forlist i Juli 1943 i Kattegat; 3 Omkomne.

Søforhør i Køge d. ⁶/₈ 43. Forlisanmeldelse dat. Køge d. ²⁷/₈ 43.

D. ¹⁵/₇ om Morgenen afsejlede O. fra Kalundborg, som var anløbet paa Grund af daarligt Vejr. D. ¹⁹/₇ blev en Del Vraggods fra Skibet fundet ud for Grenaa, og d. ²¹/₇ blev O. fundet som Vrag i stærkt beskadiget Stand ca. 2 Sm. misv. VSV. af Vejrø Flak hvide Et-Kost i 10 m Vand. Skibsførerens Lig er senere drevet i Land paa Sejro.

Anm. 1. De omkomne er: Skibsfører Axel Christensen af København samt Letmatroserne Børge Herman Bugge af Udbyhøj pr. Dalbyovre og Jacob Erik Tobias Andersen af Søby Mark pr. Højslev.

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

285. S/S **Olaf** af København, 1920 Reg. T. Br. Bygget 1897 af Staal.

a) Paa Rejse fra Hamburg til Svendborg med Kalisalt.

Kollideret d. $24/1$ 43 i Kielerkanalen.

Søforklaring og Søforhør i Svendborg d. $29/1$ 43.

Kl. 13¹¹ afgik O., der havde Lods om Bord, fra Brunsbüttel Sluse. Da Skibet naaede Vigepladsen ved Dückerwisch, var der hejst Stopsignal, og Maskinen blev stoppet. Samtidig hørtes Overhalingssignal fra et medgaaende Skib agten for O., hvilket Signal af O. besvaredes med Signalet K afgivet med Dampfløjten. Kort efter blev Maskinen beordret Langsomt Frem og Roret lagt haardt Bb. for at dreje O. langs med Pælerækken ved den S.-lige Kanalside. Da Skibet var begyndt at dreje, blev Maskinen stoppet. Kort efter blev Maskinen beordret Fuld Kraft Bak, hvilket tilkendegaves ved 3 korte Toner med Dampfløjten. O., der laa med Kurs skraat ind i Kanalen, nærmede sig under Farten agterover Pælene, hvorfor Maskinen kort efter blev stoppet og derefter beordret Fuld Kraft Frem, samtidig med at Roret blev lagt haardt Stb. Da O. var begyndt at dreje til Stb. og Farten agterover var standset, blev Maskinen stoppet. Straks efter overhalede det medgaaende Skib, der viste sig at være svensk S/S »Consul Corfitzon«, O. i faa Meters Afstand med ret stærk Fart. Da der syntes Fare for en Kollision, blev O.s Maskine beordret Halv Kraft Bak og straks efter Fuld Kraft Bak; men umiddelbart efter tørnede C. C. med Stb.s Side agten for midtskibs imod O.s Bb.s Bov. Ved Kollisionen fik O. en Del ovenbords Skade.

Anm. Søforklaring fra C. C. foreligger ikke.

b) Paasejlet d. $12/5$ 43 paa Luleå Red.

Søforklaring i Helsingør d. $25/6$ 43.

Se Nr. 41.

c) Beskadiget ved Flyverangreb og sunket d. $2/10$ 43 i Emden Havn; kondemneret.

Indberetning gennem Udenrigsministeriet dat. $6/10$ 43. Søforhør i København d. $8/10$ 43. Forlisansmeldelse dat. København d. $11/12$ 44.

Kl. 17⁰⁰, da O. laa fortøjet i Emden Havn, blev Byen udsat for et Luftbombardement. En Del af Besætningen forlod Skibet og søgte i Beskyttelsesrum, og da Bombardementet Kl. ca. 18³⁰ var forbi, viste det sig, at Skibet var blevet ramt af en Bombe i Forskibet, som laa under Vand til Forkant af Broen, og at Maskinrummet var vandfyldt, ligesom Vandet lækkede ind i Agterlasten. Broparti og Styrehus var beskadiget og en Lossebom brækket, og endvidere var alt Inventar knust.

Anm. Aarsagen til Havariet fremgaar af det ovenfor anførte.

286. Ff. **Olga** af Strandby, 11 Reg. T. Br. Paa Fiskeri i Nordsøen.

1 Mand omkommet ved Ulykkestilfælde d. $13/4$ 43 i Nordsøen.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. $15/4$ 43. Søforhør i Frederikshavn d. $4/8$ 43.

Kl. 13⁰⁰, da man om Bord i O., der befandt sig ca. $1\frac{1}{2}$ Sm. V. for Fanø, var ved at hale ind paa Fiskegrejerne, gik Motoren, der driver Dæksspillet, pludselig ned i Omdrejninger, og det viste sig, at Kok Villy Frønde af Strandby, der havde været beskæftiget med at hive Tampen af Linerne gennem Stopmaskinen, hang fast i Spillet indfiltret i Linerne. Da den paagældende blev befriet, var han afgaaet ved Døden, hvorfor O. sejledes ind til Esbjerg.

Anm. Ministeriet maa antage, at Ulykken skyldes, at den forulykkede er gledet paa Dækket.

287. Ff. **Olga** af Æbeltoft, 14 Reg. T. Br. Paa Fiskeri.

Forlist efter Eksplosion d. $5/8$ 43 i Kattegat.

Underretning gennem Marineministeriet d. $5/8$ 43.

Kl. 20¹⁵, da O. befandt sig ca. 2 Sm. Ø. for Hjelm, indtraf en Eksplosion, hvorved Fartøjet splintredes. Besætningen blev reddet.

288. Ff. **Olga** af København, 5 Reg. T. Br. Bygget 1926 af Eg og Fyr.

Paasejlet d. $26/10$ 43 i Holbæk.

Politirapport dat. $26/10$ 43.

Se Nr. 78.

289. S/S **Orestes** af Hamburg.

En Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. $20/4$ 43 i København.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. $20/4$ 43.

Kl. 11⁴⁵, da O. laa ved Østmolen i Frihavnen og lastede Roer i Spande, brækkede under Umbordhivning en Strop, der var fastgjort til Spandens Hank, og Spanden faldt paa Forkant af Lugekarmen paa Luge Nr. 3 og videre ned i Lastrummet, hvor den ramte en Havnearbejder. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt Ambulance kørt til Hospitalet.

Anm. Ministeriet maa antage, at Ulykken skyldes, at den benyttede Strop var gammel og i daarlig Stand.

290. S/S **Oslo** af København, 1412 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal.

a) Paa Rejse fra Luleå til Emden med Malm.

Kollideret d. $20/5$ og $21/5$ 43 paa Emsfloden.

Søforhør i København d. $2/6$ 43.

D. $20/5$ Kl. 11¹⁵ ankrede O., der havde Lods om Bord, paa Altenbrück Red i 6 Fv. Vand for Bb.s Anker med 45 Fv. Kæde. Kl. 13³⁰ gik Skibet i Drift. Der slækkedes paa Kæden, men Skibet drev stadig

og tørnede kort efter med Stævnen mod S/S »Dagmar Bratt« af Stockholm, der ogsaa laa til Ankers, hvorved dette Skib led lettere ovenbords Skade. D. $21\frac{1}{5}$ passerede O. i Bb.s Side af Farvandet Lysbøje G 6 paa Emsfloden efter at have overhalet S/S »Hans Christophersen« af Flensborg. Kl. 20⁰⁰, da O. paa Grund af Fyrrensning gik med mindre Fart, nærmede H. C. sig igen til O., hvorfor Maskinen Kl. 20⁴³ blev sat paa Langsomt Frem. Kort efter, da H. C. var i Færd med at passere O., drejede O. Stb. over. Maskinen blev sat paa Fuld Kraft Bak og Roret lagt haardt Bb., og Kl. 20⁵⁰ blev Maskinen stoppet, men i det samme tørnede O. med Forskibet mod H. C.s Agterstav, hvorved O. led en Del ovenbords Skade. En Under-søgelse viste, at Skibet var tæt.

Anm. Søforklaring fra D. B. og H. C. foreligger ikke.

b) Bekadiget ved Luftangreb d. $9\frac{1}{10}$ 43 i Gotenhafen.

Søforhør i København d. $11\frac{1}{11}$ 43.

Kl. ca. 13³⁰, da O. laa i Gotenhafen, nedkastede Luftfartøjer et stort Antal Bomber, der eksploderede i Nærheden af Skibet, hvorved dette blev lettere beskadiget.

Anm. Aarsagen til Havarierne fremgaar af det ovenfor anførte.

291. S/S **Otto Petersen** af København, 2832 Reg. T. Br. Bygget 1930 af Staal.

a) Havareret ved Flyverangreb d. $9\frac{1}{10}$ 43 i Gotenhafen.

Søforhør i København d. $21\frac{1}{10}$ 43.

Kl. ca. 14⁰⁰, da O. P. var under Indladning i Havnen, blev Skibet angrebet af Flyvemaskiner, der nedkastede Bomber, hvoraf 2 eksploderede i Nærheden. Ved Rystelserne fik O. P. Skorstenen, Luft-ventiler, Motorbaaden, Dele af Mandskabsapteringen, det elektriske Anlæg samt flere Aksellejer og Damp-ledning beskadiget.

b) Paa Rejse fra Danzig til København med Kul.

Kollideret d. $15\frac{1}{10}$ 43 paa Weichelfloden.

Søforhør i København d. $21\frac{1}{10}$ 43.

Kl. 16⁴⁵ afgik O. P., der havde Lods om Bord, fra Kulkajen i Danzig assisteret af en Bugserbaad. Da Skibet for langsom Fart nærmede sig Neufahrwasser, saas et modgaaende Skibs Toplanterne og grønne Sidelanterne forude i 200—300 m Afstand. Da det modgaaende Skib, der senere viste sig at være en tysk Undervandsbaad, var ca. 100 m borte, blev der fra dette afgivet 2 korte Toner med Sirenen. Om Bord paa O. P. blev Maskinen, der gik Langsomt Frem, strakt beordret Fuld Kraft Bak, og samtidig begyndte Bugserbaaden at trække O. P.s Stævn til Bb. Undervandsbaaden fortsatte imidlertid sin Fart, og ganske kort efter — Kl. 17⁴⁸ — tørnede O. P. med Stævnen imod Undervandsbaadens Stb.s Bov. Ved Kollisionen fik Undervandsbaaden Skibssiden stærkt beskadiget, og O. P. fik en mindre Læk i Forpeaktanken.

Anm. Søforklaring fra Undervandsbaaden foreligger ikke.

292. Ff. **Ovine Marie** af Esbjerg, 27 Reg. T. Br. Bygget 1906 af Eg. Paa Fiskeri i Nordsøen.

Forlist efter Eksplosion d. $23\frac{1}{2}$ 43 i Nordsøen.

Søforhør i Esbjerg d. $11\frac{1}{2}$ 43. Forlisanmeldelse dat. Esbjerg d. $24\frac{2}{3}$ 43.

Kl. ca. 22³⁰, da O. M. i næsten stille Vejr laa opankret ca. 20 Sm. SV. af Graadyb Barre, indtraf en voldsom Eksplosion, og Vandet strømmede ind fra et Hul i Stb.s Bov. Kutteren begyndte straks at synke, og da Redningsbaaden var blevet beskadiget og ikke kunde flyde, blev der afgivet Nødsignal med Taagehornet, og kort efter blev Besætningen bjærget af et andet Fiskefartøj, som befandt sig i Nærheden.

Anm. Ministeriet maa antage, at Forliset skyldes Krigsaarsager.

293. Patruljefartøj **P 10** af Frederikshavn, 36 Reg. T. Br. Bygget 1926 af Eg og Bøg.

Kollideret d. $6\frac{1}{7}$ 43 i København.

Søforhør i København d. $7\frac{1}{7}$ 43.

Se Nr. 259.

294. 3^m M/Sk. **Patricia** af Svendborg, 299 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Eg, Bøg og Fyr.

En Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. $1\frac{1}{2}$ 43 i Københavns Havn.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. $1\frac{1}{2}$ 43.

Kl. ca. 10³⁵, da P. laa ved Havnegade og lossede Salt, rousede en Saltblok ned mod en Havnearbejder, som blev klemt op mod en Lossespend, hvorved han blev kvæstet. I en tilkaldt Ambulance blev den tilskadekomne kørt paa Hospitalet.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

295. Ff. **Pax** af Strandby, 12 Reg. T. Br.

Kollideret d. $28\frac{1}{1}$ i 43 i Kattegat.

Søforhør i Frederikshavn d. $5\frac{1}{3}$, $29\frac{1}{3}$ og $25\frac{1}{6}$ 43.

Se Nr. 197.

296. M/S **Pax I** af Rotterdam, 200 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Hamburg til Tromsø med Stykgods

Grundstødt d. $8\frac{1}{3}$ 43 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $13\frac{1}{3}$ 43. Søforklaring i Grenaa d. $10\frac{1}{3}$ 43.

Kl. 12¹⁵ passerede P. I Naveren Lys- og Fløjtetønde med Kurs imod Grenaa Havn. Straks efter begyndte Motoren at sætte ud, hvorefter Føreren forlod Dækket for at tilse Motoren, der forinden var sat til Langsomt Frem. Kl. 12³⁰ tog Skibet Grunden paa Kalkgrunden og blev staaende. Kl. ca. 17³⁰ kom

P. I flot ved fremmed Hjælp. Ved Grundstødningen fik Skibet flere Kølplader samt Slingrekølen om Stb. lettere beskadiget.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Strømsætning i Forbindelse med Motor-skaden.

297. Lystkutter **Pelle** af Hellerup. Paa Rejse fra Gilleleje til Hundested.

Grundstødt d. $19/6$ 43 ved Sjællands N.-Kyst.

Søforhør i Københavns Amts nordre Birk d. $6/7$ og i Hundested d. $17/7$ 43.

Kl. ca. 16^{30} , da P. under en haard Paalandskuling befandt sig ud for Spodsbjerg Fyr, blæste Stor-sejlet i Stykker, hvorefter Fartøjet mistede Styret. Det forsøgtes at opankre P., men Ankeret kunde ikke holde, og Fartøjet drev mod Land og tog Grunden ud for Nøddebo Huse og blev staaende. P. blev samme Dag bragt flot ved fremmed Hjælp og indbragt til Hundested. Ved Strandingen fik Fartøjet Kølen lettere beskadiget, og ved Flottagningen mistedes Ankeret.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Vejrforholdene.

298. M/Gl. **Peter** af Nakskov, 48 Reg. T. Br. Bygget 1907 af Eg.

a) Paa Rejse fra Korsør til Assens i Ballast.

Grundstødt d. $31/1$ 43 ved Sjællands V.-Kyst; søgt Nødhavn.

Søforklaring og Søforhør i Korsør d. $6/2$ 43.

Kl. 8^{20} , da P. under en VSV.-lig stiv Brise befandt sig ca. $1/2$ Sm. V. for Havneindløbet til Korsør, gik Motoren i Staa. Bb.s Anker med 15 Fv. Kæde blev stukket ud, men kort efter brækkede Kæden, hvorfor det Stb.s Anker med 10 Fv. Kæde blev stukket ud, og der tilkaldtes Hjælp; men umiddelbart efter brækkede ogsaa Stb.s Kæde. Skibet gik i Drift og tog kort efter Grunden og blev staaende. P. kom flot ved fremmed Hjælp og ankom Kl. 10^{00} til Korsør Havn, hvor det konstateredes, at P. ikke havde taget Skade ved Grundstødningen.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Motorstop i Forbindelse med den Omstændighed, at Ankerkæderne brækkede.

b) Paa Rejse fra Mariager til Kolding med Cement.

Grundstødt d. $28/4$ 43 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $29/4$ 43. Søforhør i Bogense d. $19/8$ 43.

Fra den hvide 2-Kost paa Tvillingerne styredes misv. SV. $1/4$ S mod et Punkt $1/2$ Sm. Ø. for den røde 1-Kost paa Klokkegrund. Noget senere sprang Vinden S.-lig med Taage og Regnbyger, hvorfor det besluttedes at søge ind til Æbeltoft Vig. Da Hjælm pejlede i misv. Ø. $1/4$ S., ændredes Kursen til misv. V. $1/4$ N. Da en Distance paa $4^{1/2}$ —5 Sm. var udløbet, saas den røde 1-Kost paa Alhage, og Kursen ændredes til misv. N. $1/4$ V. Lidt senere blev Farten mindsket til halv Kraft, og der loddedes. Kl. ca. 18^{30} gav et Lodskud godt 5 m; umiddelbart efter tog P. Grunden paa V.-Siden af Alhage og blev staaende. D. $29/4$ Kl. ca. 17^{00} kom P. flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper uden at have taget Skade.

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

c) Paa Rejse fra Vejle til Roskilde med Brunkul.

Strandet og forlist d. $6/n$ 43 paa Jyllands Ø.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Æbeltoft d. $9/u$ 43. Strandingsindberetning dat. $9/u$ 43. Forlisanmeldelse dat. Esbjerg d. $11/12$ 43.

Kl. ca. 14^{00} , da P. med havareret Motor under en stormende S.-lig Kuling med høj Sø søgte at holde ind i Æbeltoft Vig, trak Vinden mere V.-lig. Ankeret blev stukket i Bund, og det forsøgtes forgæves at stagvende. Kl. ca. 14^{30} blev P. af Vinden og en haard N.-gaaende Strøm sat paa Land lidt Ø. for Øer Hage. Skibet er senere blevet Vrag.

Anm. Ministeriet maa antage, at Strandingen skyldes Strømsætning og haardt Vejr i Forbindelse med Motorhavariet.

299. Ff. **Peter** af Hundested, 20 Reg. T. Br.

Brand om Bord d. $13/2$ 43 i Esbjerg.

Søforhør i Hundested d. $20/3$ og i Esbjerg d. $6/6$ 43.

Kl. ca. 16^{30} gik Vagtsmanden i Land efter at have fyret paa Kakkelovnen i Lukafet. Kl. ca. 23^{30} opdagede forbipasserende, at der steg Røg op fra P.s Lukaf. Ilden, der havde faaet fat i Lukafets Træværk, blev hurtigt slukket.

Anm. Ministeriet maa antage, at Ilden er opstaaet ved Overophedning af Kakkelovnsrøret.

300. M/S **Pioner** af Bandholm, 95 Reg. T. Br. Bygget 1908 af Staal. Paa Rejse fra Masnedsund til Bandholm i Ballast.

Forlist efter Eksplosion d. $21/4$ 43 i Smaalandsfarvandet.

Søforklaring og Søforhør i Maribo d. $24/4$ 43. Strandingsindberetning dat. $24/4$ 43. Forlisanmeldelse dat. Bandholm d. 7, 43.

Kl. 12^{43} , da P. befandt sig paa ca. $55^{\circ}01'$ N. Brd. $11^{\circ}32'5$ Ø Lgd., indtraf en voldsom Eksplosion under Agterskibet. Skibet krængede straks over til Stb. og sank efter 3—4 Minutters Forløb i ca. 14 m Vand. Besætningen, der bestod af 4 Mand, holdt sig flydende, indtil de ca. 10 Minutter senere blev reddet af en tililende Fiskekutter.

Anm. Ministeriet maa antage, at Eksplosionen skyldes Krigsaarsager.

301. Ff. **Platessa** af Thyborøn, 20 Reg. T. Br. Bygget 1936 af Eg og Bøg.

a) Paa Fiskeri.

Beskadiget ved Flyverangreb d. $21/3$ 43 i Nordsøen.

Indberetning gennem Fiskeridirektoratet dat. $24/3$ 43.

Kl. ca. 18¹⁵, da P. befandt sig paa Fiskeri 75 Sm. misv. SV.t.V. af Thyborøn, blev Fartøjet angrebet af en Flyvemaskine, der fra lav Højde beskød P. med Maskingevær. Ved Angrebet rantes Fartøjet af ca. 30 Projektiler, hvorved Skrog, Sejl og Rigning blev beskadiget.

b) Paa Fiskeri i Nordsøen.

Borteblevet i Oktober 1943 i Nordsøen; 4 Omkomne.

Søforhør i Lemvig d. $27/11$ 43 og i Esbjerg d. $20/1$ 44.

D. $12/10$ afsejlede P. fra Thyborøn paa Fiskeri i Nordsøen. D. $17/10$ blev Fartøjet set ca. 70 Sm. V.t.S. af Thyborøn Kanal. Da der siden intet er set eller hørt til P., maa Fartøjet antages at være forlist med Mand og Mus.

Anm. 1. Besætningen bestod af: Kutterfører Niels Juul Rønn samt Fiskerne Edvard Juul Rønn. Carl Martin Toft og Arne Rønn Madsen, alle af Thyborøn.

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

302. Ff. **Platessa** af Esbjerg, 40 Reg. T. Br. Bygget 1935 af Eg, Bøg og Fyr. Paa Fiskeri.

Havareret ved Flyverangreb d. $24/8$ 43; 2 Mand saaret.

Søforhør i Esbjerg d. $30/9$ 43.

Kl. ca. 16³⁰, da P. befandt sig ca. 70 Sm. retv. V. for Graadyb Barre, blev Fartøjet angrebet af 2 Flyvemaskiner, der kom fra NØ.-lig Retning og fra lav Højde nedkastede Bomber og beskød P. med Maskingeværer. Bomberne faldt i Vandet i Nærheden af Fartøjet. Ved Angrebet blev 2 Mand af Besætningen lettere saaret af Granatsplinter i Hoved og Arm, og P. fik Styrehuset. Ruffet og Udstødsrøret beskadiget, Redningsftaaden ødelagt og Skibssiden gennemhullet paa 3 Steder. Endvidere blev Motoren gjort ubrugelig. P. blev taget paa Slæb af et andet Fiskefartøj og indbragt til Esbjerg.

303. S/S **Polly** af København, 793 Reg. T. Br. Bygget 1911 af Staal.

En Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. $28/12$ 43 i Masnedssund.

Politirapport dat. $28/12$ 43. Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. $14/1$ 44.

Kl. ca. 16³⁰, da P. skulde fortøjes i Masnedssund, fik en Letmatros, der med Ankerspillet hev ind paa en Wire, en Tørn af Wiren rundt om den ene Haand og blev slynget 2 Gange rundt om Spilkoppen. Den paagældende, der havde faaet venstre Overarm brækket, blev i en tilkaldt Ambulance kørt til Hospitalet.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

304. M/Gl. **Prøven** af Hasle, 54 Reg. T. Br. Bygget 1878 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Nexø til Aarhus med Sandsten.

Paasejlet d. $3/8$ 43 i Helsingør Havn.

Søforklaring og Søforhør i Helsingør d. $3/8$ 43.

Kl. ca. 6⁰⁰, da P. laa fortøjet i Helsingør Havn, blev Skibet paasejlet af M/S »Heinrich« af Stade, hvorved Jollen og Lønningen agter blev beskadiget, og Davidderne blev bøjet. Anm. Søforklaring fra H. foreligger ikke.

305. Ff. **Ras** af Skagen, 42 Reg. T. Br. Bygget 1941 af Eg. Paa Rejse fra Grenaa til Skagen. Strandet d. $24/1$ 43 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Søforhør i Skagen d. $15/3$ og $7/10$ 43.

Kl. ca. 11⁰⁰, da R. befandt sig i Farvandet lidt N. for Frederikshavn, sprængtes et Glødehoved paa Motoren. Storsejl og Fok blev sat, men da Vinden flovede, drev Kutteren S. paa med Strømmen. Da Motoren var repareret, var det ikke muligt at faa den i Gang igen. Kl. ca. 17⁰⁰ var R. ud for Frederikshavn, og der blev afgivet Nødsignal, som tilsyneladende ikke blev observeret. Kl. ca. 23⁰⁰ tog Kutteren Grunden 3—400 m fra Land ved Understed ca. 4 km N. for Sæby. Skibet er senere kommet flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Ministeriet maa antage, at Strandingen skyldes Motorhavari.

306. M/Gl. **Resolut** af Nørresundby, 100 Reg. T. Br. Bygget 1942 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Kalundborg til Aalborg med Generatorbrande.

Sunket efter Eksplosion d. $12/12$ 43 i Kattegat; 4 Omkomne.

Politirapport dat. $13/12$, $16/12$ og $17/12$ 43. Søforhør i Nørresundby d. $29/1$ 44.

D. $11/12$ afgik R. fra Ballen Havn. D. $13/12$ blev Skibet fundet sunket paa Tangen N. for Gjerrild. En Undersøgelse viste, at hele Agterskibet var bortsprængt. Ingen at Besætningen er reddet. R. er senere blevet hævet.

Anm. 1. De omkomne er: Skibsfører C. S. Madsen Jensen af Nørresundby, Bedstemand Magnus Christensen af Skive, Ungmand Kaj Jensen af Nykøbing M. samt Kok Poul Jensen af Frederikssund.

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

307. M/Gl. **Roland** af Hamburg, 171 Reg. T. Br. Paa Hejse fra Åhus til Rønne i Ballast. Grundstødt d. $28/3$ 43 ved Bornholms V.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $29/3$ 43.

Kl. 13⁰⁰ grundstødte R. i tæt Taage 1 Sm. S. for Hasle Havn ca. 200 m fra Land. Kl. 14⁰⁰ kom Skibet flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Taage.

308. Ff. **Rosa** af Esbjerg, 5 Reg. T. Br. Bygget 1934. Paa Fiskeri i Nordsøen.

Strandet d. $\frac{7}{8}$ 43 ved Jyllands V.-Kyst.

Søforhør i Esbjerg d. $\frac{20}{9}$ 43.

Kl. ca. 17⁰⁰, da R. befandt sig ca. 2 Sm. af Fanøs V.-Kyst, gik Motoren i Staa. En Undersøgelse viste, at Petroleumsrøret var tilstoppet. Da det ikke lykkedes at faa Motoren i Gang igen, blev Fartøjet opankret. Vinden var imidlertid frisket til stiv Kuling, og da Ankerkæden ud paa Aftenen brækkede, drev Fartøjet ind mod Land, idet der styredes efter Kurhotellet. Fartøjet tog lidt senere Grunden, og de to ombordværende vadede i Land. R. er senere blevet bjærget af Bjærgningslavet.

Anm. Ministeriet maa antage, at Strandingen skyldes Vejrforholdene i Forbindelse med den Omstændighed, at Fartøjet havde Motorhavari.

309. S/S **Runø** af København, 2874 Reg. T. Br. Bygget 1905 af Staal.

a) Paa Rejse fra Oxelösund til Emden med Malm.

Kollideret d. $\frac{21}{1}$ 43 i Nordsøen.

Søforklaring i Cuxhaven d. $\frac{26}{1}$ 43. Søforhør i Aarhus d. $\frac{9}{3}$ 43.

Kl. 13⁴², da R., der havde Lods om Bord, i næsten stille, klart Vejr med stoppet Maskine laa næsten stoppet paa Cuxhaven Red, saas et Dampskib, der senere viste sig at være S/S »Iberia« af Stockholm, komme frem klar af et andet Skibs Agterende. Fra I., der havde megen Fart og som syntes at dreje Bb. over, hørtes 2 Toner. Da Strømmen førte I. ned mod R., og der syntes Fare for en Kollision, blev Maskinen beordret Fuld Kraft Bak, hvilket blev tilkendegivet ved 3 korte Toner med Dampfløjten, samtidig med at Stb.s Anker blev stukket i Bund. Kort efter, Kl. 13⁵⁰, tørnede I. mod R.s Stævn, der blev stærkt beskadiget.

Anm. Søforklaring fra I. foreligger ikke.

b) Havareret ved Luftangreb d. $\frac{28}{7}$ 43 i Hamburg.

Søforklaring og Søforhør d. $\frac{14}{8}$ 43 i Aalborg.

Kl. 0¹⁵, da R. under et Luftangreb laa fortøjet i Hamburg, faldt 4 Brandbomber paa Skibets Bak og Poop samt paa en Redningsflaade, der laa paa Dækket ud for 2-Lugen. Besætningen iværksatte straks Slukningsarbejde med Assistance af Besætningen fra et andet Skib i Nærheden samt en af Havnens Slukningsdampere, og Kl. 7⁰⁰ var Ilden under Kontrol. Ved Branden blev Skibet stærkt beskadiget.

Anm. Aarsagen til Branden fremgaar af det ovenfor anførte.

310. 4^m M/Sk. **Ruth** af Svendborg, 321 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Eg, Bøg og Fyr. Paa Rejse med Kul.

Grundstødt og forlist d. $\frac{10}{1}$ 43 ved Irlands Ø.-Kyst; 1 Mand omkommet.

Underretning gennem Udenrigsministeriet d. $\frac{2}{9}$ 43. Søforklaring og Søforhør i Svendborg d. $\frac{22}{11}$ 43.

Ifølge Indberetning fra Gesandtskabet i Lissabon er R. forlist under Storm og Regntykning paa Klipperne i Nærheden af Belfast og 1 Mand af Besætningen — Matros Hans Christian Jepsen af Broager — omkommet.

311. M/Gl. **Ruth Kirstine** af Sejro, 69 Reg. T. Br. Bygget 1925 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Aalborg til København med Cement.

Havareret d. $\frac{9}{4}$ 43 i Kattegat.

Søforhør i København d. $\frac{15}{4}$ 43.

Kl. ca. 12⁰⁰ passerede R. K. under en NV.-lig Kuling med Snebyger Hals Barre. Kl. ca. 13⁰⁰ satte Motorens forreste Cylinder ud, og lidt senere stoppede Motoren. I Løbet af 1 Time friskede Vinden til orkanagtig Storm, og Skibet faldt tværs i Søen paa Kurs SV. En Søg slog Døren til Lukafet ud, og Vandet trængte ned igennem Kappen. Da Vandet steg i Lasten, holdtes Pumpen gaaende; men efter ca. 1 Times Forløb blev en af dens Ventiler slaaet op af sit Leje og skyllet bort. Kl. ca. 14²⁰ lykkedes det at faa Motoren startet paa den agterste Cylinder. Kl. 14⁴⁵ blæste begge Forsejl i Stykker, ligesom Dørene til Ruffet agter blev løftet af. Der pejledes da 36" Vand i Lasten. Kl. ca. 17⁰⁰ var R. K. naaet ind i Nærheden af Land, og blev opankret i ca. 4 m Vand. Ved Pumpning med Motorpumpen lykkedes det i Løbet af Natten at faa Skibet pumpet næsten læns, og d. $\frac{7}{4}$ Kl. ca. 6³⁰ lettede R. K. og sejlede mod Ø. Hurup. Kl. ca. 16⁰⁰ pejledes kun 8" Vand i Lasten, hvorefter Skibet sejlede ind til Als Odde og opankredes for Natten. En Undersøgelse viste, at der var opstaaet en Læk ved Bb.s Ankerklyds.

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

312. M/S **Rørdal** af Mariager, 189 Reg. T. Br. Bygget 1938 af Staal.

Paasejlet d. $\frac{6}{5}$ 43 i København.

Søforhør i København d. $\frac{31}{5}$ 43.

Kl. 12⁵⁰, da R. laa fortøjet ved Lemvig-Müller & Muncks Plads i Sydhavnen med Bb.s Side mod Kajen, vilde M/S »Wilma« af Emshaven forhale fra Kajen agten for R. udenom R. Herunder tørnede W. med Bb.s Side imod R.s Stb.s Laaring, hvorved R. fik et Køje knust og Rammen og Skibssiden beskadiget.

Anm. Søforklaring fra W. foreligger ikke.

313. S/P **Sandsugeren** af København, 275 Reg. T. Br. Bygget 1905 af Staal.

a) Paa Rejse fra København til Stubbekøbing i Ballast.

Grundstødt d. $\frac{8}{2}$ 43 i Ulvsund.

Søforklaring og Søforhør i Stubbekøbing d. $\frac{16}{2}$ 43.

Kl. 17⁰⁰ passerede S. Ulvsundbroen. Det blæste en frisk V.-lig Kuling. Kl. 17²⁵, da Skibet befandt sig i Langø Vrid, saas 2 hvide Halmprikker forude om Bb. og 2 Prikker, der antoges for røde Risprikker, om Stb. Straks efter tog S. Grunden, men kom atter flot. Stb.s Maskine blev straks kastet Fuld Kraft Bak; men under Drejningen tog Skibet Grunden paa Nordre Stenkar og blev staaende. En Undersøgelse viste, at den ene af de Prikker, der antoges for røde Risprikker, var et Skillemærke. S. er senere kommet flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Forveksling af Farvandsafmærkningen, der ikke var helt i Orden paa Grund af Isforholdene.

b) Paa Rejse fra Hammerhavnen til Falsterbokanalen i Ballast.

Grundstødt d. 15/12 43 ved Sveriges S.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Helsingør d. 10/1 44.

D. 14/12 Kl. 17³⁰ afsejlede S. fra Hammerhavnen med Kurs V.³/₄N., Log 0. Vinden var V., 1. Kl. 21³⁰ blev det Taage, men henimod Slutningen af Vagten lettede Taagen lidt. D. 15/12 Kl. 0⁴⁰ blev det tæt Taage. Kl. 1⁰⁰ viste Loggen 41. Samtidig mærkedes det paa Styringen, at S. var kommet ind paa grundet Vand, og der blev givet Ordre til at tage Lodskud. Inden Lodskud kunde tages, tog Skibet Kl. 1⁰⁵ Grunden i Nærheden af Smygehuk, Ø. for Fyret, og blev staaende. Kl. 1²⁰ kom S. flot ved egen Hjælp. Ved Grundstødningen fik Skibet mindre Bundskade.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes dels, at der ved Udregning af Kursen er anvendt en forkert Misvisning, dels at Loddet ikke er blevet benyttet som Kontrol for Bestikket.

314. B/B **Sejrø** af København, 130 Reg. T. Br. Bygget 1913 af Staal.

Paasejlet d. 16/12 43 i Københavns Havn.

Søforklaring i Køge d. 29/12 43. Søforhør i København d. 24/1 44.

Kl. 11⁰⁰, da S. i tæt Taage laa fortøjet med Stb.s Side langs Siden af S/S »Jolantha«, der laa fortøjet i Bøjer i Gasværkshavnen, saas et Skib, der senere viste sig at være M/Gl. »Stevns« af Køge, nærme sig agterude. Fra »Sejrø« blev der med Dampfløjten afgivet Opmærksomhedssignal; men umiddelbart efter tørnede »Stevns« med Bovsprydet imod »Sejrø«s Maskincasing i Stb.s Side. Ved Kollisionen fik »Sejrø« en Trappe til Broen samt Baadgalgen beskadiget, og »Stevns« fik Bovsprydet brækket.

Af den af M/Gl. »Stevns«s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at dette Skib sammen med B/B »Sejrø« passerede igennem Langebro for S.-gaaende. 3—4 Minutter senere blev det meget tæt Taage, og »Stevns«s Maskine blev sat paa Langsomt, og der blev afgivet Taagesignaler. Taagesignal fra »Sejrø« hørtes forude. Pludselig saas »Sejrø« liggende stoppet med Stb.s Bov imod J.s Skibsside og uden Agterfortøjning, og umiddelbart efter skete Kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes Taage.

315. S/S **Sigrid** af København, 1196 Reg. T. Br. Bygget 1917 af Staal. Paa Rejse fra Vejle til København med Brunkul.

Forlist efter Eksplosion d. 27/6 43 i Kattegat.

Søforhør i København d. 29/6 43. Forlisanmeldelse dat. København d. 24/7 44.

Kl. 5⁵⁸, da S. befandt sig i Sejlruten ca. 2000 m V. for »Kattegat S.« F.S., indtraf en Eksplosion ud for Skibets Bb.s Side. Ved Eksplosionen fik S. Slagside, blev læk og begyndte at synke. Redningsbaadene blev sat paa Vandet, og Besætningen med Undtagelse af Føreren og 2 Mand gik i Baadene og roede bort og gik noget senere om Bord i Fyrskibet. Kl. ca. 7³⁰ havde S. saa stærk Bb.s Slagside, at den tilbageværende Del af Besætningen forlod Skibet i Jollen. Kl. ca. 8⁰⁰ sank S. i ca. 26 m Vand. Hele Besætningen blev samme Dag landsat i Gilleleje.

Anm. Ministeriet maa antage, at Eksplosionen skyldes Krigsaarsager.

316. S/S **Silkeborg** af København, 1806 Reg. T. Br. Bygget 1915 af Staal. Paa Rejse fra Vejle til Næstved med Brunkul.

Grundstødt d. 2/10 43 ved Sjællands V.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. 7/10 43. Søforhør i Næstved d. 8/10 43.

Kl. 14⁰⁰ passerede S. tæt N. om den røde 2-Kost paa Omø NV.-Flak, og lidt senere passeredes den røde 1-Kost paa Omø Rev. Derefter styredes ind i Agersø Ledefyrlinie. Kort efter forsvandt Ledefyrene af Sigte paa Grund af Dis, og Kl. 14²² tog Skibet Granden S. for Helleholm og blev staaende. D. 7/10 Kl. 6⁰⁰ kom Skibet flot ved egen Hjælp, efter at en Del af Ladningen var opløst.

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

317. 3^m M/Sk. **Sine** af Marstal, 299 Reg. T. Br. Bygget 1912 af Eg. Paa Rejse fra Stettin til Kalundborg med Koks.

Kollideret d. 4/7 43 i Østersøen.

Søforklaring og Søforhør i Kalundborg d. 8/7 43.

Kl. 10⁰⁰ afsejlede S. fra Stettin. Kl. 23³⁰ saas en klar Lanterne ret for. Da det andet Skib førte en klar og en rød Lanterne paa Masten, blev Roret lagt Stb. og Motoren, der gik Fuld Kraft Frem, sat paa Langsomt Frem. Kort efter saas begge det andet Skibs Sidelanterner, og der hørtes 2 Toner fra Sirenen. Roret blev nu lagt haardt Stb. samtidig med, at der afgaves en Tone med Sirenen, og kort efter blev Motoren kastet Kuld Kraft Bak, men umiddelbart efter tørnede S. med Sprydet mod det andet Skibs Agterstavn, hvorved Sprydet blev revet af. Ved Morsning angaves det andet Skibs Navn til »Juno«. En Undersøgelse viste, at S. var tæt. Kl. 24⁰⁰ fortsatte S. Rejsen.

Anm. Søforklaring fra J. foreligger ikke.

318. M/Fg. **Sjælland** af Korsør, 2593 Reg. T. Br. Bygget 1933 af Staal. Paa Rejse fra Nyborg til Korsør.

Havareret ved Eksplosion og brændt d. $\frac{8}{11}$ 43 i Storebælt; 3 Omkomne.

Søforklaring og Søforhør i Korsør d. $\frac{5}{11}$ 43.

Kl. 14⁴⁷, da S. med Ø.-lig Kurs befandt sig ca. 3 Sm. fra Korsør, indtraf en voldsom Eksplosion i den ubenyttede, aflaaede III Kl. Salon under Vogndækket. En kraftig Brand udbrød i denne Salon, ligesom Stikflammer fra Eksplosionen tændte Ild i nogle Redningsveste paa Promenadedækket, hvor 7—8 af de rejsende blev saaret. To Læger blandt Passagererne ydede de saarede en Førstehjælp. Besætningen paa S. gik straks i Gang med at bekæmpe Ilden med Færgens eget Ildslukningsmateriel. Da det ved Eftersyn af Skibsskroget viste sig, at det ikke havde taget Skade ved Eksplosionen, fortsattes Rejsen mod Korsør, medens man gennem Radioanlægget rekvirerede Læger, Ambulancer, Brandvæsen og Falcks Redningskorps. Ved Ankomsten til Korsør blev de saarede straks kørt paa Hospitalet, og Færgen blev rømmet for rejsende og Jernbanevogne. Falcks Redningskorps, Brandvæsenet, D/Fg. »Odin«, et tysk Skib og Færgens egen Besætning bekæmpede nu Ilden, ligesom et Lokomotiv blev kørt op paa Kajen for at hjælpe til at slukke med Damp. Kl. ca. 16¹⁵ var Ilden under Kontrol. Kl. ca. 16³⁰ skete en ny Eksplosion i Forskibet om Bb., antagelig i Kosterkabet under Trappen, der fører op til Vingedækket. Ved denne Eksplosion dræbtes 3 af Redningsmandskabet, og 10—12 Mand saaredes. Da man frygtede flere Eksplosioner, blev Færgen nu rømmet, slæbt ud af Havnen og sat paa Grand paa Badstueretvet udenfor Korsør Havn. S., der ved Branden blev stærkt beskadiget, er senere taget af Grunden.

Anm. 1. De omkomne er: Stationsleder de Neergaard af Skelskør, Redder Johannes Nielsen af Slagelse og Brandassistent Regnar Nielsen af Korsør.

Anm. 2. Ministeriet maa antage, at Eksplosionerne skyldes Sabotage udført med tidsindstillede Sprængladninger.

319. Ft. **Skallingen** af Esbjerg, 42 Reg. T. Br. Bygget 1943 af Eg og Bøg.

Kollideret d. $\frac{14}{11}$ 43 i Esbjerg Fiskerihavn.

Søforhør i Esbjerg d. $\frac{28}{1}$ 44.

Se Nr. 251.

320. Ff. **Skjold** af Lemvig, 19 Reg. T. Br. Paa Fiskeri i Nordsøen.

Forlist efter Eksplosion d. $\frac{17}{4}$ 43 i Nordsøen; 3 Omkomne.

Søforhør i Esbjerg d. $\frac{2}{6}$ 43.

Kl. ca. 2³⁰, da S. laa til Ankers ca. 8 Sm. NV. af Hornum Fyr, mærkedes en voldsom Eksplosion under Skibet. Tre Mand af Besætningen løb straks op paa Dækket og gjorde Redningsflaaden los, da Skibet begyndte at synke. Det forsøgtes forgæves at komme ned i Lukafet for at bjærge en Mand af Besætningen, som ikke havde vist sig paa Dækket. Da Flaaden var blevet kastet paa Vandet, sank S., og de tre Mand sprang ud paa Flaaden, som vippede rundt flere Gange, hvorved de to Mand kom væk fra Flaaden og kort efter gik til Bunds og druknede. Den tredie, der var S.s Fører, blev Kl. ca. 5⁰⁰ reddet af et i Nærheden værende Fiskefartøj.

Anm. 1. De omkomne er: Fiskerne Peder Kristian Kristensen Harboe og Hans Theodor Thomsen samt Kok Ejner Villiam Thomsen, alle af Esbjerg.

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

321. S/S **Skodsborg** af København, 1450 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Staal. Paa Rejse fra Emden til København med Kul.

Kollideret d. $\frac{29}{11}$ 43 ved Tysklands N.-Kyst.

Søforhør i København d. $\frac{17}{12}$ 43.

Kl. ca. 14⁵⁰ blev S., der laa til Ankers paa Holtenau Red, paasejlet af en delvis neddykket Undervandsbaad, hvorved S. fik en Lækage i Kimingen om Bb. ud for 4-Lugen. Vandet strømmede ind i Agterlasten, og Skibet fik straks Slagside til Bb. Lodssignal blev sat, og Signaler afgivet med Dampfløjten, samtidig med at Ankeret blev hevet op, hvorefter Skibat blev sejlet mod Land. Kl. 15³⁰ kom Lodsen om Bord. Det forsøgtes forgæves at anbringe en Lækmaatte af Skibets Lugepresenninger over Lækagen. Kl. 16⁰⁶ blev Skibet med ringe Fart sat paa Grund med Forenden, og ved Hjælp af Maskine og Varp blev ogsaa Agterskibet sat ind paa Grunden. Kl. 18³⁰ kom en Bjærgningsdampner langs Siden og begyndte at læse fra Agterlasten, hvor Vandet nu stod op i Højde med Underkant af Lugekarmene. En Dykketforetog en midlertidig Tætning af Lækagen, hvorefter Skibet kunde holdes læns. D. $\frac{3}{12}$ blev Skibet taget i Tørdok i Kiel og repareret.

Anm. Søforklaring fra Undervandsbaaden foreligger ikke.

322. Ff. **Smut**. Paa Fiskeri i Københavns Havn.

Kollideret d. $\frac{28}{9}$ 43 i Københavns Havn.

Søforhør i København d. $\frac{19}{10}$ 43.

Se Nr. 64.

323. M/Gl. **Solveig** af Aalborg, 100 Reg. T. Br. Bygget 1931 af Eg og Bøg. Paa Rejse Era Odense til København med Byg.

Grundstødt d. $\frac{28}{1}$ 43 ved Sjællands N.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{30}{1}$ 43. Søforhør i København d. $\frac{4}{2}$ 43.

Kl. 20³⁰ passerede S. i diset Vejr Netspærringen ved Sjællands Rev. Herfra sejledes 2 Sm. paa Kurs

misv. NØ. Kl. 20⁴⁵ ændredes Kursen til misv. Ø. $\frac{1}{2}$ S. Det blæste en SSV.-lig Brise, og der blev sejlet for baade Sejl og Motor med 7 Knobs Fart. Kl. ca. 23⁰⁰ blev Sigtbarheden mindre, ca. 2 Sm., og Kursen ændredes til misv. Ø. Kl. 23³⁰ tog S. Grunden paa den yderste Ende af Hesselø SØ.-Rev og blev staaende. D. $\frac{30}{1}$ Kl. 15⁰⁰ kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes usigtbart Vejr og Strømsætning i Forbindelse med den Omstændighed, at Hesselø Fyr ikke var tændt.

324. M/Gl. **Spera** af Rødvig, 64 Reg. T. Br. Bygget 1897 af Eg. Paa Rejse fra Rønne til Vejle med Lervarer.

Sprunget læk d. $\frac{10}{11}$ 43 i Kattegat.

Søforklaring i Vejle d. $\frac{11}{15}$ 43.

D. $\frac{10}{11}$ da S. befandt sig i Farvandet N. for Fyen, friskede Vinden til haard SV.-lig Kuling, og Skibet arbejdede haardt i Søen. Om Aftenen ankom S. til Vejle, og Kl. ca. 20⁰⁰ blev Dækspumpen prøvet for at slaa læns, men der syntes ikke at være Vand i Skibet. D. $\frac{11}{11}$ Kl. ca. 2⁰⁰ opdagedes det, at Vandet stod ind over en Del af Dækket, og at Skibet var ved at synke. Falcks Redningskorps blev alarmeret, og Besætningen forsøgte straks at lænse med Dækspumpen, som dog ikke kunde virke, før et bøjet Søm, som sad i Bekneb i Pumpens Stigeventil, var fjernet. Kl. ca. 5⁰⁰ var S. ved Hjælp af Falcks Motorpumpe pumpet læns. En Dykkerundersøgelse viste, at Værket i en Naad i Bunden var trykket ind i en Længde af 3".

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

325. M/S **Steintor** af Hamburg. 377 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Hamburg til Sønderborg med Stykgods.

Grundstødt d. $\frac{16}{1}$ 43 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{19}{1}$ 43.

Kl. 16³⁰ grundstødte S. i tæt Taage paa Vesterhagen i Vemmingbund. Skibet er senere kommet flot ved fremmed Hjælp, efter at en Del af Ladningen var lægtret.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Taage.

326. M/Gl. **Stevns** af Køge, 47 Reg. T. Br. Bygget 1891 af Eg. Paa Rejse fra Aarhus til Køge med Havreskalmel.

Kollideret d. $\frac{16}{12}$ 43 i Københavns Havn.

Søforklaring i Køge d. $\frac{29}{12}$ 43. Søforhør i København d. $\frac{24}{1}$ 44.

Se Nr. 314.

327. S/S **Stockholm** af København, 1596 Reg. T. Br. Bygget 1930 af Staal.

Kollideret d. $\frac{31}{3}$ 43 i Københavns Havn.

Søforhør i København d. $\frac{6}{4}$ 43.

Kl. ca. 11⁴⁰ afgik S., der havde Lods om Bord, fra Enghave Brygge til Burmeister & Wains Skibsbyggeri. Det blæste en VNV.-lig Storm. Da Skibet ved Ankomsten hertil assisteret af en Bugserbaad skulde lægge til med Bb.s Side langs Siden af en Damper, der laa fortøjet ved B. & W.s Kaj Nr. 1, blev Bb.s Anker stukket i Bund, og Slæberen blev skiftet fra for til agter. Herunder kom Bugserbaaden ind under S.s Stb.s Laaring, hvorefter S. kom i Drift og drev ned imod en Lægter, der laa fortøjet for Enden af Flydedokken. S.s Maskine blev beordret Langsomt Frem; men straks efter tørnede S. imod Lægteren, der blev læk. S. led tilsyneladende ingen Skade.

Anm. Søforklaring fra Lægteren foreligger ikke.

328. Lægter **Stærkodder** af Vejle, 551 Reg. T. Br. Bygget 1866 af Jern. Paa Rejse fra Kolding til Masnedø med Brunkul.

Sunket d. $\frac{22}{11}$ 43 i Smaalandsfarvandet.

Strandingsindberetning dat. $\frac{22}{11}$ 43. Søforklaring i Vordingborg d. $\frac{24}{11}$ 43.

Kl. 4³⁰, da S. laa opankret ved Bredegrund, opdagedes det, at Lægteren havde Bb.s Slagside. Forinden Pumpning kunde iværksættes, var Agterskibet sunket saa dybt, at Pumperne agter var under Vand. Det forsøges derpaa at hive ind paa Ankeret for at faa S. slæbt ind paa grundere Vand; men da Agterskibet havde taget Grunden, opgaves Forsøget, og Besætningen gik i Jollen og blev optaget af den led-sagende Slæbebaad. Kl. 7³⁰ var S. sunket i 6 $\frac{1}{2}$ m Vand. D. $\frac{25}{12}$ blev Lægteren hævet af en Bjærgningsdamper og indbragt til Masnedø.

Anm. Ministeriet maa antage, at Lægteren sank som Følge af Lækage i Rorpakdaasen og ved Fenderlisten udfor Agterpeaktanken i Forbindelse med den Omstændighed, at der fandtes 2 Lænsehuller, der ikke var tilproppet, i Skottet mellem Agterpeak og Agterlast.

329. M/Gl. **Svalen** af Aarø, 75 Reg. T. Br. Bygget 1913 af Eg. Paa Rejse fra Aalborg til Haderslev med Cement.

Tørnet Vrag og sunket d. $\frac{11}{2}$ 43 i Kattegat.

Søforklaring og Søforhør i Haderslev d. $\frac{16}{2}$ 43.

Kl. 16⁰⁰ passerede S. Hals Barre Fyr, hvorefter Kursen sattes mod Fornæs. Det blæste en let NV.-lig Brise, og Farten var ca. 6 Knob. Kl. ca. 19⁰⁰ saas 2 Master rage op af Vandet forude. Roret blev straks lagt haardt Stb.; men umiddelbart efter tørnede S. imod et Vrag, der senere viste sig at være Vraget af tysk S/S »Ella Halm« paa 56°40'48" N. Brd. 10°43'15" Ø. Lgd. Ved Kollisionen blev S. læk og sank ca. 20 Minutter senere. Besætningen — 3 Mand — gik i Baaden og blev kort efter optaget af et andet Skib, der laa til Ankers i Nærheden. S. er senere blevet hævet.

Anm. Ministeriet maa antage, at Forliset skyldes, at Føreren, der kendte Vragets Beliggenhed, fejlagtig gik ud fra, at det var afmærket.

330. M/S **Svalen** af Haderslev, 99 Reg. T. Br. Bygget 1904 af Jern. Paa Rejse fra Haderslev til Kolding med Stykgods.

Sunket efter Eksplosion d. $13/5$ 43 i Lillebælt.

Strandingsindberetning dat. $24/5$ 43. Søforhør i Haderslev d. $14/7$ 43.

Kl. 6^{15} , da S. befandt sig ca. $2\frac{1}{2}$ Sm. N. for Brandsø, indtraf en Eksplosion under Motorrummet, hvorved Skibet blev læk og sank. Besætningen blev bjærget af et Skib, der befandt sig i Nærheden, S. er senere blevet hævet.

Anm. Ministeriet maa antage, at Eksplosionen skyldes Krigsaarsager.

331. 3^m M/Sk. **Svanen** af Aalborg, 100 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Eg og Bøg.

Brand om Bord d. $12/1$ 43 i Grenaa Havn.

Kl. 18^{00} blev der fyret paa Kakkelovnen i Kahytten. Kl. ca. 19^{30} opdagedes det, at der trængte Røg op fra Kahytten. Da det viste sig umuligt at komme ned i Kahytten, blev Skylightet fjernet, og ved Hjælp af Pøse blev Ilden hurtig slukket. Ved Branden blev Træværket, et Radioapparat, et Pejleapparat samt Førerens Klæder og Køjetøj ødelagt.

Anm. Ministeriet maa antage, at Ildens Opstaaen skyldes Overhedning af Kakkelovnsrøret.

332. M/Gl. **Svanen** af Rønne, 99 Reg. T. Br. Bygget 1913 af Staal. Paa Rejse fra Rønne til Aalborg med Sten.

Kollideret d. $8/11$ 43 ved Sveriges S.-Kyst.

Søforhør i København d. $11/11$ 43.

Kl. ca. 3^{15} saas fra S., der styrede VNV. og havde Trelleborg F.S. ret for i en Afstand af ca. 1 Sm., Toplanterne og den røde Sidelanterne fra et Skib, der senere viste sig at være en svensk Fiskekutter, 6 Streger om Stb. Om Bord i S., der sejlede for Sejl alene, og hvis Motor var stoppet, konstateredes det, at Lanterneerne brændte klart, og da Fiskekutteren stadig syntes at nærme sig, blev der som Opmærksomhedssignal givet nogle korte Toner med Sirenen. Kort efter tørnede Kutteren med Stævnen mod S.s Stb.s Side lidt foran for Mesanriggen. Ved Kollisionen blev Sceprene til Stb.s Lanternebrædt revet af, og S. mistede Loggen. Fiskekutteren opgav at have Nr. 35, men forsvandt derefter iøvrigt med Fuld Kraft i Retning af Trelleborg.

Anm. Søforklaring fra Fiskekutteren foreligger ikke.

333. S/S Svend **Pii** af København, 1809 Reg. T. Br. Bygget 1923 af Staal.

a) Paa Rejse fra Luleå til Emden med Jernmalm.

Kollideret d. $11/8$ 43 paa Brunsbüttel Red.

Søforhør i København d. $12/1$ og $13/1$ 44.

D. $10/8$ Kl. 10^{50} ankrede S. P. paa Brunsbüttel Red efter Marinemyndighedernes Ordre. Kl. ca. 17^{00} , efter at Strømmen var skiftet, drev S/S »Normandia« af Gøteborg, der laa opankret i Nærheden, noget nærmere mod S. P., uden at der dog var Fare for Kollision. Ved Pejlinger kontrolleredes det, at S. P. ikke drev. D. $11/8$ Kl. ca. 1^{00} , da Strømmen atter skiftede, blev S. P., idet Skibet svingede strømret, hængende med sin Agterende paa N.s Ankerkæde. S. P. kom derved til at ligge tværs i Strømmen, og drev med sit Anker først mod N. og dernæst mod S/S »Lunaria« af Gøteborg, der ligeledes laa opankret paa Reden. Skibene kom dog hurtigt klar af hinanden. Da Strømmen atter skiftede, vilde S. P. opsøge en bedre Ankerplads; men da Ankeret var lettet, drev S. P. mod norsk Ankerligger S/S »Svolder«s Stævn, uden dog at lide nogen Skade. En Undersøgelse viste, at S. P. foruden at have mistet sit Varpanker, der hang Agter, havde faaet det opstaaende paa Poopen en Del beskadiget, ligesom Lønningspladerne og et Par Støtter agten for Maskinhuset om Bb. var blevet bøjet.

Anm. 1. Søforklaring fra N., L. og S. foreligger ikke.

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

b) Sænket ved Flyverangreb d. $8/10$ 43 i Bremen.

Søforhør i København d. $14/10$ 43. Søforklaring i Bremen d. $18/10$ 43.

Kl. ca. 15^{10} , da S. P. laa i Kalihafen og lossede Jernmalm, blev Skibet under et Flyverangreb ramt af en Bombe, der gik gennem Dækket ud for 2-Lugen om Bb. og eksploderede i Lastrummet, hvorved Dækket i Stb.s Side blev revet op og Skibet blev læk og sank 4—5 m fra Kajen. Besætningen reddede sig i Land. S. P. er senere blevet hævet.

334. M/Gl. **Svip** af Frederikshavn, 59 Reg. T. Br. Bygget 1899 af Eg. Paa Rejse fra Nakskov til København med Byg.

Grundstødt d. $28/11$ 43 ved Sveriges V.-Kyst.

Søforhør i København d. $7/12$ 43.

Kl. ca. 16^{30} , da S. under en haard SV.-lig Kuling for Sejl og Motor krydsede N.-paa i Sundet under Svenskekysten, slog Bommen pludselig over og knækkede mod Riggen. Sejl og Bom blev bjærget indenbords. Da Søen løb ret haardt mod Land, besluttedes det at søge Læ paa Ø.-Siden af Skanør. Kursen blev sat mod Bredegrund V.-lige Lystønde, og herfra styredes NØ. et Kvarter, hvorefter Kursen forandredes til S.t.Ø. Vinden var tiltaget til stormende Kuling. Loddet holdtes gaende, og Kl. ca. 20^{00} loddedes 2 Fv. Vand. Skibet blev løbet i Vinden, men tog umiddelbart efter Grunden ca. 2 Sm. S. for Klagshamn. S. huggede haardt i Bunden, men holdt sig tæt. Der blussedes efter Hjælp hele Natten, men først d. $29/11$ Kl. ca. 7^{30} blev Besætningen — 2 Mand — bjærget af en Fiskerbaad. D. $30/11$ kom Skibet flot ved fremmed Hjælp, efter at en Del af Ladningen var blevet lægtret.

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

335. M/Gl. **Sylvia** af Aalborg, 53 Reg. T. Br. Bygget 1898 af Eg og Fyr.

En Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. $15/3$ 43 i København.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. $15/3$ 43.

Kl. 10^{50} , da S. laa forløjet langs Kaj ved Islands Brygge og lossede Tørv i Tønder, der kunde tippe, huggede en Gerd under Nedfiring af en Tønde fat i en Bolt paa Siden af Lossetønden. Derved huggede Lossekrogen i Losseløberen ud af Tøndens Jernbøjle, og Tønden faldt ned i Lastrummet, hvor den ramte en Havnearbejder i Ansigtet. Den tilskadedekomne blev i en tilkaldt Ambulance kørt til Hospitalet.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

336. Ff. **Sylvia** af Thyborøn, 20 Reg. T. Br. Paa Fiskeri.

Beskadiget ved Flyverangreb d. $21/3$ 43 i Nordsøen; 1 Mand kommet til Skade.

Indberetning gennem Fiskeridirektoratet dat. $24/3$ 43.

Kl. ca. 18^{15} , da S. befandt sig paa Fiskeri 80 Sm. SV.t.V. af Thyborøn, blev Fartøjet angrebet af en Flyvemaskine, der fra lav Højde beskød S. med Maskingevær. Ved Angrebet blev S.s Fører ramt af Granatsplinter paa Brystet og i Benet, og Fartøjet rammes af 20—30 Projektiler eller Granatstykker, hvorved Skroget, Rigningen og Ankergrejerne blev beskadiget.

337. M/Tjk. **Sylvia** af Egersund, 96 Reg. T. Br. Bygget 1904 af Staal. Paa Rejse fra Flensborg til Kalundborg med Briketter.

Brand om Bord d. $28/6$ 43 i Farvandet Syd for Fyen.

Søforklaring i Københavns Amts nordre Birk d. $14/7$ 43.

Om Formiddagen, da S. befandt sig mellem Turø Rev og Elsehoved, opdagedes det, at der steg Røg op fra Storlugen. Skibet blev sejlet ind til Korsør, hvor en Del af Ladningen blev opløst og Ilden, der var opstaaet i Bunden af Ladningen under Storlugens Forkant, slukket.

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

338. S/S **Sønderjylland** af Aabenraa, 580 Reg. T. Br. Bygget 1904 af Staal. Paa Rejse fra Kolding til København med Stykgods.

Beskadiget ved Flyverangreb d. $21/4$ 43 i Kattegat.

Rapport fra Føreren dat. $21/4$ 43.

Kl. 2^{50} , da S. laa opankret ca. $2 1/4$ Sm. 245° af Vesborg Fyr, blev Skibet angrebet af en Flyve-maskine, der fra lav Højde beskød S. med Maskingevær. Ved Beskydningen fik S. Midtskibshuset, et Køjle og Trappen til Kommandobroen lettere beskadiget.

339. Ff. **Talyn** af Esbjerg, 40 Reg. T. Br. Bygget 1943 af Eg og Bøg. Paa Fiskeri i Nordsøen.

Forlist efter Eksplosion d. $25/6$ 43 i Nordsøen; 4 Omkomne.

Søforhør i Esbjerg d. $16/8$ 43. Forlisanmeldelse dat. Esbjerg d. $2/9$ 43.

Kl. 19^{00} , da T. sammen med Kutteren »Svenning« af Esbjerg under Fiskeri befandt sig 97 Sm. NV.t.N. af Slugen, saas fra S., at T.s Vod fik Hold, og kort efter saas en Eksplosion, hvorved T. blev sprængt i Luften. S. sejlede straks hen til Ulykkesstedet, hvortil den ankom ca. 5 Minutter efter, men af de ombord-værende 4 Personer saas kun Kokken, der var død.

Anm. 1. De omkomne var: Fiskeskipper Ole Olsen og Fiskerne Christian Marinus Kristensen, Kaj Svend Børge Eriksen og Peder Hammelvang Larsen, alle af Esbjerg.

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

340. S/S **Thor** af København, 1561 Reg. T. Br. Bygget 1911 af Staal.

a) Paa Rejse fra Kolding til København med Brunkul.

Kollideret d. $5/2$ 43 i Kattegat.

Søforhør i København d. $19/2$ 43.

Kl. 9^{35} passerede T. i Taage med langsom Fart Hesselø i 3 Sm.s Afst, om Bb. Der styredes Ø.t.N. $1/2$ N.

Kl. 10^{05} hørtes Taagesignal fra et Dampskib ret forude, hvorfor Maskinen blev stoppet og Kursen ændret til Ø.t.N. Kl. 10^{08} blev Maskinen sat paa Langsomt Frem og Kursen ændret Stb. over samtidig med, at der blev afgivet en kort Tone med Dampfløjten. Kort efter hørtes to lange Toner. Roret blev lagt haardt Stb. og Maskinen sat paa Fuld Kraft Bak, samtidig med at der afgaves tre korte Toner med Dampfløjten. Ca. 1 Minut efter saas et Dampskib ret forude. Maskinen blev sat paa forceret Bak, men umiddelbart efter tømte T. med Stævnen mod det andet Dampskibs Stb.s Side, hvorved dette Skib, der viste sig at være S/S »Niobe« af Bremen, fik trykket en Plade ind over Vandlinien. Ved Kollisionen led T. en Del Skade over Vandlinien.

Anm. Søforklaring fra N. foreligger ikke.

b) Paa Rejse fra København til Rotterdam i Ballast.

Tørnet Sluseport d. $3/4$ 48 i Kielerkanalen.

Søforhør i København d. $3/4$ 43.

Kl. 19^{26} , da T., der havde Lods om Bord, for langsom Fart var under Indsejling til Brunsbüttel nordre Sluse, blev Maskinen stoppet. Kl. 19^{80} , da Skibet var ca. 50 m fra Sluseporten, blev Maskinen beordret Langsomt Bak og lidt senere, da Farten tilsyneladende ikke mindskedes, Fuld Kraft Bak. Da det viste sig, at Maskinen ikke var i Gang, blev der atter slaaet Fuld Kraft Bak: men umiddelbart efter

tørnede T. med Stævnen imod Sluseporten. Ved Kollisionen fik T. en Stævnplade samt flere Nagler i Stævnen lettere beskadiget, og Sluseporten fik en Tværbjælke knust og Bjælkens Indramning beskadiget.

Anm. Ministeriet maa antage, at Paasejlingen skyldes, at Maskinen ikke straks kunde gaa Bak, da Kondensatoren havde mistet sit Vacuum.

c) Paa Rejse fra Stettin til Nakskov med Brunkul.

Kollideret d. $18/7$, 43 i Storebælt.

Søforklaring og Søforhør i Nakskov d. $21/7$ 43 og i Odense d. $22/7$ 43.

Kl. 11²⁰ passerede T., der sejlede i den foreskrevne Tvangsrute, Kjels Nor Fyr. Agterude saas en medgaaende Damper, der halede ind paa T. og syntes at holde sig paa dette Skibs Stb.s Side, hvorfor T. blev holdt saa tæt som muligt til Vagerne. Kort før T. paa Kurs misv. NØ. naaede en Vager paa $54^{\circ}47'8''$ N. Brd. $10^{\circ}50'0''$ Ø. Lgd., befandt det andet Skib, der senere viste sig at være S/S »Basel« af Oslo, sig med Agterenden lidt foran for T.s Bro, og Afstanden mellem Skibene var 50—100 m. Kl. 11⁵⁷ passerede T. den ovennævnte Vager i en Afstand af ca. 6 m, og Kursen blev ændret til misv. N. $1/2$ Ø. Endnu inden T.s Kursændring var udført, saas B. dreje haardt Bb. over ind foran T. Maskinen blev straks kastet Fuld Kraft Bak og Roret lagt haardt Bb.; men Kl. 11⁵⁸ tørnede T. med Stb.s Bov mod B.s Bb.s Side agten for midtskibs. Ved Kollisionen blev T. en Del beskadiget.

Af den af B.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at dette Skib Kl. 11¹⁴ passerede en Vager paa $54^{\circ}41'2''$ N. Brd. $10^{\circ}44'7''$ Ø. Lgd. Kort efter passeredes T. om Bb. i ca. 3 Skibslængders Afstand. Kl. 11²⁵ passerede B. Kjels Nor og Kl. 11⁴⁴ Vageren paa $54^{\circ}46'1''$ N. Brd. $10^{\circ}47'5''$ Ø. Lgd., hvorefter Kursen ændredes ca. $1/4$ Str. til Stb. for at give Plads for et modgaaende Skib, der passeredes mellem T. og sidstnævnte Vager. Da B. paany drejede ind i Ruten, var T. halet noget ind paa B., og da dette Skib var i Nærheden af Vageren paa $54^{\circ}47'8''$ N. Brd. $10^{\circ}50'0''$ Ø. Lgd., syntes T. at dreje til Stb. for at gaa agten om B. Da der syntes Fare for en Kollision, blev Roret lagt haardt Stb.; men ca. 1 Minut senere indtraf Kollisionen som foran anført ca. 200 m fra sidstnævnte Vager. Ved Kollisionen blev B. en Del beskadiget.

Anm. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes, at man om Bord i begge Skibe har misforstaaet det andet Skibs Manøvrer.

341. Lgt. Thor af Nyborg, 330 Reg. T. Br. Bygget af Staal.

a) Paa Rejse fra Hamburg til København med Benzol.

Kollideret d. $17/4$ 43 paa Elben.

Søforhør i København d. $29/4$ 43.

Se Nr. 185.

b) En Mand omkommet ved Ulykkestilfælde d. $29/6$, 43 i Danzig.

Indberetning fra Konsulatet i Danzig dat. $30/6$ 43. Søforhør i København d. $8/7$ 43.

Kl. ca. 1³⁰, da Føreren af T. — Skibsfører Carl Valdemar Dahl af Nyborg — vilde gaa om Bord paa Lægteren, der laa fortøjet ved Feurgut Liggeplads i Danzigs Havn, gled han og faldt ned imellem Lægteren og Kajen. Det forsøgtes at løfte den paagældende op, men inden dette lykkedes, blev han klemt af Lægteren, der arbejdede voldsomt i Dønningen, der stod ind gennem Havneløbet. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt Ambulance kørt til Hospitalet, hvor det konstateredes, at Døden var indtraadt.

342. M/Gl. Thyra af Odense, 48 Reg. T. Br. Bygget 1887 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra København til Frederikshavn med Stykgods.

Grundstødt d. $24/11$ 43 ved Sveriges V.-Kyst; søgt Nødhavn.

Søforklaring i Frederikshavn d. $31/12$ 43.

D. $23/11$ Kl. 12⁰⁰, da T., hvis Storsejl var blæst i Stykker, under en SSV.-lig Storm passerede Helsingør, gik Motoren i Staa, hvorfor der ankredes med 30 Fv. Kæde. Da Ankeret ikke holdt, gik Skibet i Drift. Det forsøgtes forgæves at faa Motoren i Gang, og der sattes Nødfalg. Da Skibet befandt sig ved Viken, kom en Lodsbaad til Hjælp og slæbte T. et Stykke til Søs, men herefter drev Skibet atter mod Land, og d. $24/11$ Kl. 16⁰⁰ tog T. Grunden ved Lerberget og blev staaende. Der blev afgivet Nødsignal, og en Lodsbaad kom til Hjælp og forsøgte at slæbe T. af Grunden, hvilket blev opgivet Kl. 19⁰⁰. Kl. 20³⁰, da Vandet imidlertid var steget, kom T. flot ved Hjælp af sin egen Motor, som man imidlertid havde faaet i Gang, og Kl. 22⁰⁰ ankom T. til Høganæs. T. havde ved Grundstødningen faaet en mindre Lækage, ligesom en Del af Dækslasten var blevet skyllet overbord paa Rejsen.

Anm. Aarsagen til Havariet fremgaar af det ovenfor anførte.

343. M/S Tilde af Hamburg, 2557 Reg. T. Br.

Havareret ved Eksplosion d. $13/10$ 43 i Kattegat.

Politirapport dat. $14/10$ 43.

Kl. ca. 21⁰⁰, da T. befandt sig i en Konvoj ca. 1 Sm. 45° af Aalborg Bugt F.S., rantes Skibet af en Eksplosion og blev læk. D. $14/10$ blev T. slæbt paa Grund paa Svitrigen. Skibet er senere blevet bjærget.

344. S/S Toras af Helsingfors, 965 Reg. T. Br. Bygget 1883.

1 Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. $10/5$ 43 i Københavns Havn.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. $13/5$ 43.

Kl. 10⁰⁰, medens T. laa under Reparation ved Nordhavns Værft, snublede en af Værftets Arbejdere, der var ved at gaa ned ad Maskinlejderen, og faldt ned i Maskinrummet. Ved Faldet kvæstede den paagældende Ryggen og blev i en tilkaldt Ambulance kørt til Hospitalet.

345. Ff. **Tove** af Klintholm, 7 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Fiskeplads i Østersøen til Rønne.

Strandet og forlist d. $\frac{1}{10}$ 43 ved Bornholms V.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{4}{10}$ 43. Søforklaring og Søforhør i Rønne d. $\frac{7}{10}$ 43.

Kl. ca. 4⁰⁰, da T. under en frisk SV.-lig Kuling var under Indsejling til Rønne Havn, satte Rorkæden sig fast, hvorved Fartøjet mistede Styret og af Vind og Sø blev sat ned paa den nordre Bølgebryder og tog Grunden paa Stenene. T. blev læk og sank i Løbet af 2—3 Minutter. Besætningen — 2 Mand — sprang over Bord og blev reddet af andre Fiskekuttere.

Anm. Aarsagen til Forliset fremgaar af det ovenfor anførte.

346. S/S **Trio** af København, 493 Reg. T. Br. Bygget 1918 af Staal. Paa Rejse fra Horsens til København med Brunkul.

Sunket efter Eksplosion d. $\frac{6}{5}$ 43 i Kattegat.

Søforhør i København d. $\frac{8}{5}$ 43.

Kl. 8⁰⁵, da T. befandt sig ca. 800 m 300° af »Kattegat S.« F.S., indtraf en voldsom Eksplosion under Agterskibet, hvorved Kommandobroen og Styrehuset blev stærkt beskadiget, flere Damprør i Maskinen sprængtes, og Skibet blev læk. Maskinen blev straks stoppet, og Stb.s Redningsbaad og Prammen blev sat paa Vandet. Ca. 1 Time senere var Skibet sunket saa dybt, at Vandet stod ind over Dækket, hvorfor Besætningen — 13 Mand — gik i Redningsbaaden. Kort efter gik 2 Mand atter om Bord paa T. og lod begge Ankre gaa. Besætningen blev senere optaget af Fyrskibet. Kl. 9⁴⁵ sank T. i ca. 28 m Vand. Skibet er senere blevet hævet.

Anm. Ministeriet maa antage, at Eksplosionen skyldes Krigsaarsager.

347. 3^m M/Sk. **Ture** af Marstal, 130 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Eg, Bøg og Fyr. Paa Rejse fra Hadsund til Helsingør med Torv.

Sunket efter Eksplosion d. $\frac{4}{11}$ 43 i Kattegat; 2 Omkomne og 1 Mand saaret.

Søforhør i Grenaa d. $\frac{8}{11}$ 43.

Kl. ca. 12¹⁵, da T. under en SØ.-lig Brise befandt sig paa 56°42' N. Brd. 11°00' Ø. Lgd., mærkedes en Eksplosion under Agterskibet. I Lukafet, hvor 2 Mand af Besætningen opholdt sig. forsvandt Lejderen og Kakkellovnen pludseligt, og Vandet begyndte at trænge ind. men det lykkedes de to Mand at komme op paa Dækket. Her fandtes Rorgængerer liggende paa Redningsfiaaden haardt saaret, og i Kabysen var Kokken spærret inde af Tørv og Vraggods. Ved Hjælp af en Økse blev Kokken befriet, og da kort efter et Fiskefartøj kom til Assistance, reddedes Styrmanden, som flød i Vandet med begge Ben brækket. Skibets Fører var forsvundet ved Eksplosionen, og 5 Mand af Besætningen blev derefter optaget af Fiskefartøjet. T. sank senere. Om Bord i Fiskefartøjet døde Rorgængerer af sine Kvæstelser, medens de 4 Mand af Besætningen blev landsat i Bønnerup, hvor Styrmanden blev bragt paa Hospitalet. Skibet er senere blevet hævet.

Anm. 1. De omkomne er: Skibsfører Poul Edvard Nielsen af Kongens Lyngby og Ungmand Niels Daniel Jensen af Kolind, Grenaa.

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

348. Ff. **Tut** af Esbjerg, 23 Reg. T. Br. Bygget 1943 af Eg. Bøg og Fyr. Paa Fiskeri.

Havareret ved Flyverangreb d. $\frac{24}{8}$ 43 i Nordsøen; Brand om Bord.

Søforhør i Esbjerg d. $\frac{20}{9}$ 43.

Kl. ca. 18⁰⁰, da T. befandt sig ca. 70 Sm. V.t.S. af Graadyb Barre, blev Fartøjet angrebet af 3 Flyvemaskiner, der kom Ø. fra og beskød T. med Maskingeværer. Herved blev Rigning, Skanseklædning, Pram, Styrehus, Udstødsrør og Kompas stærkt beskadiget, og nogle Projektiler trængte gennem Dækket ned i Lukafet, hvor Bh.s Køjer antændtes. Da Ilden hurtigt bredte sig og det forgæves blev forsøgt at slukke med Vand og ildslukkende Vædske, lukkedes Lukafkappen og Skylightet tæt til. Kl. ca. 21⁰⁰ forsøgtes det paany at slukke Ilden med Vand, og kort efter var Ilden slukket. T. søgte ind til Esbjerg.

349. M/Gl. **Uranus** af Rønne, 85 Reg. T. Br. Bygget 1888 af Eg. Paa Rejse fra Norden Bro til Rørdal med Raajern.

Tørnet Bropille, sunket og forlist d. $\frac{22}{12}$ 43 i Limfjorden.

Søforklaring og Søforhør i Aalborg d. $\frac{22}{12}$ 43. Forlisanmeldelse dat. København d. $\frac{12}{4}$ 44.

Kl. ca. 9³⁰ afsejlede U. fra Norden Bro. Strømmen var Ø.-gaaende. Da Skibet nærmede sig Jernbanebroen over Limfjorden ved Aalborg, blev der fra Broen afgivet Stopsignal, hvorfor U.s Maskine blev stoppet. Da U. af Strømmen blev sat ned imod Broen, blev Skibet kort efter vendt og Kursen sat V. over. Samtidig blev der fra Broen afgivet Passagesignal, og om Bord i U. blev Roret atter lagt om. Under denne Manøvre blev U. af Strømmen ført saa hurtigt imod Broen, at der var Fare for en Kollision med en af den gamle Jernbanebros Piller S. for Gennemsejlingsaabningen. U.s Maskine blev straks kastet Fuld Kraft Bak; men kort efter tornede Skibet med Stb.s Side foran for Storvantet imod Pillen. Ved Kollisionen blev U. læk og sank i Løbet af faa Minutter. Besætningen reddede sig op paa Pillen.

Anm. Aarsagen til Forliset fremgaar af det ovenfor anførte.

350. Ff. **Vagn** af Esbjerg, 40 Reg. T. Br. Bygget 1942 af Eg og Bøg. Paa Fiskeri i Nordsøen.

Forlist efter Eksplosion d. $\frac{18}{7}$ 43 i Nordsøen: 4 Omkomne.

Søforhør i Lemvig d. $\frac{31}{7}$ og $\frac{20}{8}$ 43. Forlisanmeldelse dat. Esbjerg d. $\frac{14}{11}$ 43.

Kl. ca. 19⁰⁰, da V., der havde Motorskade og blev bugseret mod Esbjerg af Ff. »Karen Margrethe«

af Thyborøn, befandt sig ca. 70 Sm. VNV. af Esbjerg, indtraf en voldsom Eksplosion i Nærheden af V., der straks sank. K. M. eftersøgte forgæves V.s Besætning i ca. 1 Time.

Anm. 1. De omkomne var: Fiskerne Thue Ejnar Højer, Niels Suldrup Christiansen, Poul Volmer Skytte Knudsen og Otto Nørregaard, alle af Esbjerg.

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

351. S/S **Valda** af Hamburg, 633 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Gøteborg til Aarhus i Ballast.

Grundstødt d. $^{20}/_7$ 43 paa Hesselø.

Strandingsindberetning dat. $^{20}/_7$ 43.

Kl. 6^{50} grundstødte V. i stille Vejr med Taage paa Hesselø SØ.-Rev. Kl. 14^{00} kom V. flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Taage.

352. M/Sk. **Vandia** af Sølvesborg, 140 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Stettin til Stege i Ballast.

Grundstødt d. $^{11}/_7$ 43 ved Møns V.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $^{12}/_7$ 43.

Kl. 22^{30} grundstødte V. paa Strømjorden. D. $^{16}/_7$ kom Skibet flot ved fremmed Hjælp.

353. M/Sk. **Vega** af København, 183 Reg. T. Br. Bygget 1910 af Staal. Paa Rejse fra Kolding til København med Brunkul.

Grundstødt d. $^{23}/_7$ 43 i Kolding Fjord.

Søforhør i København d. $^{27}/_7$ 43.

Kl. 4^{30} afsejlede V. fra Kolding. Kort efter blev det taaget. Der styredes nu Ø.t.S. efter Kompasset, og Maskinen stoppedes. 2—3 Minutter senere tog Skibet Grunden i Siden af Renden og blev staaende.

D. $^{24}/_7$ kom V. flot ved fremmed Hjælp, efter at en Del af Ladningen var blevet lægtret.

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

354. M/Jt. **Vega** af Kolding, 37 Reg. T. Br. Bygget 1880/99 af Eg.

Paasejlet d. $^{18}/_{10}$ 43 i Fakse Ladeplads Havn.

Søforklaring og Søforhør i Fakse d. $^{4}/_{11}$ 43.

Kl. ca. 16^{15} , da V. under en frisk Ø.-lig Vind laa fortøjet langs Siden af et andet Skib, manøvrerede tysk B/B »Nord 335« for at komme til Kaj. Herunder bakkede N. 335 med Agterenden ind mod V.s Midtskibs om Stb., hvorved 3 Støtter samt Lønning og Skanseklædning blev beskadiget. En Undersøgelse viste, at Skibet var blevet læk.

Anm. Søforklaring fra N. 335 foreligger ikke.

355. M/Sk. **Venus** af Hadsund, 55 Reg. T. Br. Bygget 1903 af Eg. Paa Rejse fra Nørresundby til Kalundborg med Rug.

Sprunget læk d. $^{26}/_3$ 43 i Kattegat; søgt Nødhavn.

Søforklaring i Grenaa d. $^{31}/_3$ 43.

Kl. 12^{15} , da V. befandt sig ud for Gjerrild, opdagedes det, at Vandet i Motorrummet stod op over Svinghjulet. Motoren blev stoppet, og det forsøgtes ved Pumpning at lænse Skibet. Da Vandet vedblev at stige i Rummet, blev der sat Nødflag, og Kl. 13^{00} kom et andet Skib til Hjælp og tog V. under Bugsering ind til Grenaa, hvortil Skibene ankom Kl. 16^{00} . En Undersøgelse viste, at en Naad ved Kølplanken under Motoren havde aabnet sig paa en Længde af $1\frac{1}{2}$ ".

Anm. Aarsagen til Havariet fremgaar af det ovenfor anførte.

356. 3^m M/Sk. **Viben** af Stege, 98 Reg. T. Br. Bygget 1918 af Træ. Paa Rejse fra Horsens til København med Brunkul.

Strandet d. $^{6}/_4$ 43 ved Sjællands V.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $^{7}/_4$ 43. Søforklaring og Søforhør i Kalundborg d. $^{15}/_4$ 43.

Kl. 17^{00} passerede V. Gennemsejlingsaabningen i Spærringen ved Sjællands Odde. Det blæste en V.-lig Storm med svær Sø. Kl. ca. 17^{30} havarede Motorens ene Cylinder. Samtidig sprang Vinden om i NV. med orkanagtig Styrke; Skonnertgaflen brækkede, og Skonnertsejlet havarede og maatte bjærges, hvorefter Skibet mistede Styret og drev mod Revet. Kl. ca. 21^{00} forsøgtes det at opankre V., men inden Ankeret fik Hold, tog Skibet Grunden med Agterskibet paa Inderrevet og blev læk. Efter i ca. 3 Timer at have hugget i Grunden var V. vandfyldt. D. $^{9}/_4$ kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

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

357. M/Gl. **Viking** af Rønne, 44 Reg. T. Br. Bygget 1909 af Eg og Fyr.

Havareret ved Flyverangreb d. $^{28-29}/_3$ 43 i Lübeck Havn.

Søforklaring i Rønne d. $^{5}/_6$ 43.

Natten mellem d. 28. og 29. Marts, da V. laa fortøjet i Lübeck Havn, blev Byen bombarderet fra Luften, hvorved Skibet blev ramt af Sprængstykker, hvorved bl. a. Storsejl, Klyver, Mesan og Mesanmast, Luger med Presenning, Skandæk og Lønning blev beskadiget; endvidere sprængtes Fortøjningerne, og Skibet, der var blevet læk, bordfyldtes og stødte haardt imod Kajen, hvorved V. fik yderligere ovenbords Skade om Stb.

Anm. Aarsagen til Havariet fremgaar af det ovenfor anførte.

358. M/Gl. **Viking** af Marstal, 96 Reg. T. Br. Bygget 1915 af Staal. Paa Rejse fra Lübeck til Køge med Briketter.

Brand om Bord d. $10/6$ — $12/6$ 43 i Østersøen; søgt Nødhavn.

Søforklaring i Køge d. $19/6$ 43.

D. $10/6$ Kl. ca. 20^{00} , da V., der havde Motorskade, befandt sig under Bugsering udfor Grønsund, opdagedes svag Røg fra Dækslasten. I Løbet af Natten tiltog Røgen, og d. $11/6$ om Formiddagen saas Flamme agten for Storlugen. Der blev straks kastet Vand paa Ilden, men Briketterne vedblev at ryge stærkt. Kl. 10^{40} kom Vagerskibet »Løvenørn« til Stede, gik langs Siden af V. og paabegyndte Ildslukning med 3 Slinger. Da Ilden stadig bredte sig, besluttedes det at søge nærmeste Havn. Kl. ca. 14^{00} ankom V. bugseret af L. til Stubbekøbing, hvor Oplosning af Ladningen paabegyndtes. D. $12/6$ Kl. ca. 13^{00} var Ilden slukket. Ved Branden blev flere Lugedæksler og Lugepresenninger ødelagt og en Lossebom beskadiget.

Anm. Ministeriet maa antage, at Brandens Opstaaen skyldes Selvantændelse i Ladningen.

359. M/B **Vildanden** af København, 6 Reg. T. Br. Bygget 1900 af Eg. Paa Rejse fra Rønne til Hvideodde i Ballast.

Strandet og forlist d. $24/6$ 43 ved Bornholms V.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $30/6$ 43. Søforhør i Rønne d. $17/7$ 43.

D. $23/6$ Kl. 21^{30} afsejlede V. fra Rønne. Da V. var i Nærheden af Hvideodde, knækkede Stangen til Udstødningsventilen, hvorfor Fartøjet blev opankret. I Løbet af Natten friskede Vinden til haard Kuling, og der blev stukket paa Ankerrossen, ligesom der yderligere sjækkedes Wire til Ankerrossen, som forsynedes med Vægt. D. $24/6$ Kl. ca. 14^{00} brækkede Ankerrossen, og Fartøjet drev paa Land. V. blev ved Strandingen slaaet til Vrag.

Anm. Ministeriet maa antage, at Strandingen skyldes Vejrforholdene i Forbindelse med den Omstændighed, at V. havde Motorhavari.

360. M/Jt. **Villig** af Nexø, 20 Reg. T. Br. Bygget 1898 af Eg. Paa Rejse fra København til Rødvig i Ballast.

Kollideret d. $3/7$ 43 i Københavns Havn.

Søforklaring og Søforhør i Nexø d. $21/7$ 43.

Kl. ca. 6^{00} , da V. i stille Vejr gaende for Sejl og Motor befandt sig i Lynnetlobet tværs af Indsejlingen til Lynetten, saas forude om Bb. tysk Patrouillebaad »Primo«, der med stærk Fart nærmede sig V. Da P. antoges at ville løbe langs Siden af V., blev Skruen slaaet fra. P. fortsatte imidlertid uden at mindske Fart og tørnede kort efter mod V.s Bb.s Bov. Ved Kollisionen led V. en Del Skade.

Anm. Søforklaring fra P. foreligger ikke.

361. M/Gl. **Vitus Bering** af Horsens, 144 Reg. T. Br. Bygget 1908 af Staal.

a) Paa Rejse fra Randers til Nakskov med Havre.

Grundstødt d. $17/2$ 43 ved Lollands V.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Nakskov d. $19/2$ 43.

Kl. 16^{40} passerede V. B. Albuen. Kl. 17^{40} , da V. B. befandt sig ved Skillepunktet mellem den gravede Rende og Fjordens dybe Løb S. for Søndernæs, passerede Skibet, der vilde fortsætte ad den gravede Rende, Skillemærket om Stb. og tog Grunden ca. 1 Skibslængde Ø. for Skillemærket og blev staaende. D. $19/12$ Kl. 3^{00} kom V. B. flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Forveksling af Farvandsafmærkningen.

b) Paa Rejse fra Aalborg til Kolding med Cement.

Sunket efter Eksplosion d. $25/6$ 43 i Kattegat: 1 Mand omkommet.

Søforhør i København d. $28/6$ 43.

Kl. ca. 14^{30} , da V. B. befandt sig paa $56^{\circ}40'6$ N. Brd. $11^{\circ}11'5$ Ø. Lgd., indtraf en voldsom Eksplosion under Skibet. Ved Eksplosionen blev Jollen kastet ud af Klamperne og fik flere Bord trykket ind, og Skibet blev læk og begyndte at synke. 1 Mand af Besætningen — Bedstemand Niels Valdemar Sørensen af Fuur — sprang straks efter Eksplosionen over Bord og omkom, medens Resten af Besætningen — 3 Mand — satte Jollen paa Vandet og gik i denne, der flød paa Luftkasserne. 8—10 Minutter senere sank V. B. i ca. 15 m Vand. Kl. ca. 18^{00} blev de overlevende optaget af et andet Skib. Skibet er senere blevet hævet og repareret.

Anm. Ministeriet maa antage, at Eksplosionen skyldes Krigsaarsager.

362. B/B **Volmer** af København, 115 Reg. T. Br. Bygget 1916 af Staal. Paa Rejse fra Danzig til Thisted med en Lægte.

Forlist d. $30/5$ 43 i Østersøen; 6 Omkomne.

Søforklaring i Danzig d. $2/6$ 43. Søforhør i København d. $17/6$ og $11/8$ 43. Forlisanmeldelse dat. København d. $28/6$ 43.

Kl. ca. 0^{05} , da V. med Latteren »Hejmdal« paa Slæb under en N.-lig Kuling, Styrke 7—8, med svær, urolig Sø befandt sig 7—10 Sm. Ø. $1/2$ S. af Rixhöft Fyr, tog V. en svær Sø ind over Dækket. Herved blev en Del af Reserverkulbeholdningen, der var anbragt paa Dækket, skyllet ned i læ Side, hvorved Skibet fik en Slagside paa ca. 45° og mistede Styret. Da V. begyndte at tage Vand ind, og Slagsiden derved øgedes, blev Surringerne paa Redningsflaaden 10—15 Minutter senere kappet, og 3 Mand af Besætningen, der bestod af 9 Mand, reddede sig op paa Flaaden og blev ca. 10 Timer senere optaget af en tysk Ubaad og landsat i Hela. De øvrige 6 Mand omkom.

Anm. 1. De omkomne er: Skibsfører Karl Georg Christensen Wegeberg af Nyborg, Styrmand Poul

Martin Chr. Jacobsen af Svendborg, Maskinmester Rudolf Vald. Willads Petersen. Maskinassistenterne Karl Aage Christiansen og John Andre Engelberg Solander samt Hovmester Peter Johs. Larsen Holst. alle af Nyborg.

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

363. Ff. W. Hytting af Skagen, 50 Reg. T. Br. Bygget 1942 af Eg og Bøg. Paa Fiskeri.

En Mand faldet over Bord og druknet d. $22/5$ 43 i Nordsøen.

Søforhør i Esbjerg d. $24/6$ 43.

Kl. ca. 19⁰⁰, da W. H. befandt sig ca. 20 Sm. S. for Graadyb Barre og var ved at løbe Liner ud, fik en Mand af Besætningen — Fisker Søren Jakobsen af Skagen — Foden ind i Vodtovet og blev trukket med udenbords. Skruen blev straks slaaet fra og kort efter slaaet til for Fuld Kraft Bak. Da det ikke lykkedes at bakke op til den overbordfaldne, der laa i Vandet 10—12 Fv. fra Kutteren, blev en Redningskrans fastgjort til en Line kastet ud, og Motoren blev sat for Fuld Kraft Frem med haardt Bb.s Ror. Da det ikke lykkedes at komme nærmere til den overbordfaldne, forsøgte en Mand af Besætningen at svømme til Hjælp; men inden han naaede frem, forsvandt den overbordfaldne og kom ikke mere til Syne.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

364. M/Sk. Wanjan af Esbjerg, 64 Reg. T. Br. Bygget 1905 af Eg. Paa Rejse fra Fakse Ladeplads til Aabenraa med Kalk.

Grundstødt d. $28/12$ 43 ved Avernakø.

Søforhør i Aabenraa d. $8/1$ 44.

Kl. 9⁰⁰ afgik W. fra Svendborg. Kl. 10³⁰ blev det Taage; Farten blev sat ned og Loggen sat. Da Taagen blev tættere, Sigbarhed 7—8 Skibslængder, sattes Kursen ret S. for at faa Landkending. Da der kort efter havdes Landkending, blev Motoren kastet Fuld Kraft Bak, og Roret lagt i Borde, men Motoren svigtede, og Skibet tog Grunden udfør Højestene paa Avernakø. D. $30/12$ Kl. 11³⁰ kom W. flot ved Højvande, men under Arbejdet med at faa Motoren i Gang havde Jollen revet sig løs og var drevet væk. Ved Grundstødningen var W. blevet læk, men da Skibet kunde holdes flydende paa Pumperne fortsattes Rejsen.

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

365. M/S Weisser Greif af Stepenitz, 127 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Grenaa til Danzig med Ral.

Grundstødt d. $25/6$ 43 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $26/6$ 43. Søforklaring i Grenaa d. $28/6$ 43.

Kl. 2²⁰ passerede W. G. Grenaa Havnemole, hvorefter der styredes Ø.t.S. efter Kompasset. Det blæste en NNV.-lig Kuling. Kl. 2³⁰ tog Skibet Grunden paa Kalkgrunden og blev staaende. Efter Grundstødningen observeredes en haard N.-gaaende Strøm. Kl. 11¹⁵ kom W. G. flot ved fremmed Hjælp, efter at en Del af Ladningen var blevet lægtret.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Strømsætning muligvis i Forbindelse med en ukendt Deviation paa Kompasset.

366. M/Gl. Willemoes af Assens, 63 Reg. T. Br. Bygget 1909 af Staal. Paa Rejse fra Nakskov til Kragenæs i Ballast.

Forlist efter Eksplosion d. $9/7$ 43 i Storebælt; 1 Mand omkommet.

Søforklaring og Søforhør i Nakskov d. $2/8$ 43. Forlisansmeldelse dat. København d. $5/9$ 43.

Kl. ca. 16⁰⁰, da W. befandt sig ca. 400 m fra Taars, mærkedes en voldsom Eksplosion, hvorved to Mand af Besætningen blev slynget i Vandet. Skibet sank straks, og der saas intet til W.s Fører, Niels M. Christiansen af Nakskov, medens de øvrige to Mand af Besætningen blev optaget af Fiskerbaade, som befandt sig i Nærheden.

Anm. Ministeriet maa antage, at Eksplosionen skyldes Krigsaarsager.

367. S/S Xenia af København, 141 Reg. T. Br. Bygget 1903 af Staal.

a) Paa Rejse fra København til Lübeck i Ballast.

Grundstødt d. $9/3$ 43 ved Møens Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $10/3$ 43. Søforhør i København d. $16/8$ og $27/7$ 43.

Kl. 19³⁰ passerede X. Drogden Fyr, Log 0. Der styredes misv. SV.t.S. Kl. 20⁰⁰ ændredes Kursen til misv. S. $1/2$ V. Kl. 1³⁰ ændredes Kursen til misv. SSV., Log 32. Kl. 3¹⁵ tog Skibet Grunden ca. $1/2$ Sm. V. for Hellehavn Fyr og blev staaende. Kl. 22³⁰ kom X. flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper. Ved Grundstødningen fik Skibet Kølen lettere beskadiget.

b) Paa Rejse fra København til Lübeck i Ballast.

Kollideret d. $27/8$ 43 i Københavns Havn.

Søforhør i København d. $11/11$ 43.

Se Nr. 21.

c) Paa Rejse fra København til Lübeck i Ballast.

Forlist efter Eksplosion d. $27/8$ 43 i Sundet; 5 Omkomne.

Søforhør i København d. $13/9$ 43. Forlisansmeldelse dat. Klampenborg d. $23/11$ 43.

Kl. ca. 18³⁰ observeredes fra et Skib, der befandt sig S. for Drogden Fyr, at X. ramtes af en voldsom Eksplosion og derefter sank. Der blev straks styret imod Ulykkesstedet; ved Ankomst hertil fandtes Redningsbaaden og Flaaden flydende paa Vandet, men intet Spor af Besætningen, der derfor maa antages

at være omkommet. Vraget stod paa Bunden med Mastetoppen over Vandet ca. 6,2 Sm. 312° af Drogden Fyr.

Anm. 1. De omkomne er: Skibsfører Valdemar Jensen af København, Maskinmester Ib Windfeldt Hansen af Ribe, Bedstemand Harry Rudolf Christensen af Geldstrup, Kullempere Frede Evald Petersen af Rønnebæk samt Kok og Ungmand Ejgil Sørensen af Horsens.

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

368. M/Sk. **Zephyr** af København, 78 Reg. T. Br. Bygget 1915 af Eg. Paa Rejse fra København til Mariager i Ballast.

Forlist efter Eksplosion d. $21/4$ 43 i Kattegat: 2 Omkomne.

Strandingsindberetning dat. $5/5$ 43. Søforhør i Store-Heddinge d. $28/5$ 43. Forlisanmeldelse dat. København d. $17/9$ 43.

Kl. 6^{00} , da Z. befandt sig paa $56^{\circ} 43'1$ N. Brd. $10^{\circ}24'7$ Ø. Lgd., indtraf en voldsom Eksplosion, hvorved Skibet blev læk og sank. En Mand af Besætningen blev i saaret Tilstand bjærget af et Fartøj, der befandt sig i Nærheden, medens de øvrige to ombordværende omkom.

Anm. 1. De omkomne var: Skibsfører J. L. Nielsen af København og Bedstemand Jørgen Nielsen af Fakse Ladeplads.

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

369. S/S **Østersøen** af Rønne 419 Reg. T. Br. Bygget 1899 af Staal.

a) Kollideret d. $13/2$ 43 i København.

Søforhør i København d. $23/2$ 43.

Kl. ca. 11^{30} , da Ø. for langsom Fart nærmede sig Toldbodbommen X. fra, saas en tysk Patruljebaad bakke ud i Løbet fra Toldbodhavnen. Om Bord i Ø. blev Kursen ændret ca. 1 Streg Bb. over, hvilken Manøvre tilkendegaves ved 2 korte Toner med Dampfløjt, hvorefter Patruljebaaden stoppede og blev liggende stille tværs i Løbet. Da Ø.s Forskib var ud for Patruljebaaden i ca. 10 m.s Afstand, begyndte Baaden at bakke, og kort efter tørnede Patruljebaaden med Agterenden imod Ø.s Stb.s Laaring. Ved Kollisionen fik Ø. en Plade beskadiget, et Køje knust og 3 Spanter bøjet.

Anm. Søforklaring fra den tyske Patruljebaad foreligger ikke.

b) Paa Rejse fra Rønne til København med Passagerer og Stykgoods, kollideret d. $7/8$ 43 i Københavns Havn.

Søforhør i København d. $18/9$ 43.

Kl. 13^{05} , da Ø. skulde manøvrere langs Kaj i Havnegade agten for S/S »Carl« af Neksø, der laa for-tøjet langs Kajen, nægtede Ø.s Maskine at bakke, og Ø. sejlede med langsom Fart med Stævnen ind i C.s Agterende, der blev lettere beskadiget.

Anm. Aarsagen til Kollisionen fremgaar af det ovenfor anførte.

c) En Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. $2/10$ 13.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. $2/10$ 43.

Kl. 15^{50} , medens Ø. laa fortøjet ved Havnegade, styrtede Matros Anton Fønch, der var beskæftiget med Rengøring af en skraatstillet Losseslidske, baglæns ned i Lasten, hvorved han beskadigede Ryggen. I en tilkaldt Ambulance blev den tilskadekomne kørt til Hospitalet.

Anm. Ministeriet maa antage, at Ulykken skyldes, at den tilskadekomne, der var vidende om, at der ikke var anbragt nogen Sikring rundt Aabningen til Lastrummet, er gledet paa Losseslidsken og har mistet Balancen.

370. Ukendt Marinefartøj (tysk).

Grundstødt og forlist d. $30/1$ 43 ved Jyllands V.-Kyst; 6 Omkomne.

Strandingsforretning ved Lild Strand d. $1/2$ 43. Strandingsindberetning dat. $4/2$ 43.

Kl. 10^{00} grundstødte et tysk Marinefartøj under en frisk SØ.-lig Kuling og Regntykning paa Bragerne. Besætningen — med Undtagelse af 11 Mand — blev d. $1/2$ reddet i Land af Redningsvæsenet. I Løbet af Natten forsøgte de tilbageværende 11 Mand paa Grund af tiltagende Kuling at redde sig i Land i Fartøjets Baad, hvorved 6 Mand omkom.

Anm. Der er intet oplyst om Aarsagen til Grundstødningen.

371. Ukendt Marinefartøj (tysk).

Grundstødt d. $30/1$ 43 ved Jyllands V.-Kyst.

Strandingsforretning ved Lild Strand d. $1/2$ 43. Strandingsindberetning dat. $4/2$ 43.

Kl. 10^{00} grundstødte et tysk Marinefartøj under en frisk S Ø.-lig Kuling og Regntykning paa Bragerne. D. $1/2$ blev Besætningen reddet i Land af Redningsvæsenet. Fartøjet er senere Kommet flot ved egen Hjælp.

Anm. Der er intet oplyst om Aarsagen til Grundstødningen.

372. Fiskefartøj uden Navn — Fiskeri Nr. H. 246 — af Helsingør. Paa Hejse fra Fiskeplads i Sundet til Helsingør.

Kollideret d. $25/11$ 43 i Sundet.

Søforklaring og Søforhør i Helsingør d. $30/11$. 43.

Se Nr. 58.

373. Færgebaad uden .Navn af Stige. 1 Reg. T. Br.

En Mand faldet over Bord og druknet d. $30/1$ 43 i Odense Kanal.

Forhør i Otterup d. $11\frac{1}{2}$ og i Kerteminde d. $\frac{8}{8}$ 43. Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. $\frac{18}{5}$ 43.

Kl. ca. 20³⁰. da Færgebaaden under en frisk SV.-lig Brise og N.-gaaende Strøm befandt sig omtrent midt i Odense Kanal ved Stige Færgested, gled Færgetovet ud af de Gafler paa Baadens Essing, hvori Tovet førtes. Idet Færgebaaden herefter førtes N. paa for Strøm og Vind, rammes Baadens 6 Passagerer, der alle stod op i Baaden, af Færgetovet, og 4 af Passagererne faldt over Bord. Det lykkedes 1 af disse at redde sig i Land ved Svømning, 2 Mand holdt sig oppe ved Færgetovet, indtil de blev reddet af en tililende Baad, medens 1 Mand — Henning Nielsen Ejstrup af Stige — druknede.

Ann. Ministeriet maa antage, at Ulykken skyldes ukyndig Betjening af Færgetovet.

Tabel A.

Art og Antal af de for Aaret 1943 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	14	1	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	14	2
Grundstødning	88	11	—	1	1	1	—	1	3	12	1	1	—	—	—	—	92	27
Kæntring	4	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	1
Sprunget læk i Søen	10	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10	1
Forladt synkefærdig	4	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	—
Forskellig Søskade	30	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	30	5
Kollision	61	46	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	61	46
Brand	18	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	18	5
Borteblevet	3	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	2
Overbordfald m. m.	19	5	—	—	—	—	—	3	—	2	—	—	—	—	—	—	20	10
Krigsforlis	32	9	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	32	10
Krigshavari	30	22	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	30	23
I alt...	313	108	—	1	2	1	—	5	3	16	1	1	—	—	—	—	319	132

451

Tabel B.

Art og Antal af de i Aaret 1943 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.	14	1188	1	6	15	1194
Kæntring	1	76	1	115	2	191
Forladt synkefærdig	1	89	—	—	1	89
Kollision.	2	112	2	3967	4	4079
Krigsskade.	32	1151	9	9631	41	10782
Brand	—	—	—	—	—	—
Borteblevet	3	149	2	18815	5	18964
I alt...	53	2765	15	32534	68	35299

Tabel C.

Tab af Menneskeliv ved de for danske Skibe for Aaret 1943 opførte Søulykker og Søskader.

Ulykkestilfældets Art	Antal omkomne		
	Sejlskibe	Dampskibe	Ialt
Stranding, Forlis eller anden Søskade	16	61	77
Overbordfald	6	—	6
Krigsaarsager	79	28	107
Andre Ulykkestilfælde	8	—	8
I alt...	109	89	198

Tabel D.

Danske og fremmede Skibes Strandinger m. m. i **Aaret 1943** paa danske Kyststrækninger og i Inderfarvande.

Kyststrækninger og Inderfarvande	Danske Skibe					Fremmede Skibe					Ialt	Tab af Menneskeliv			
	Strandinger m. m.				Til- sam- men	Strandinger m. m.				Til- sam- men		Ialt	Danske	Fremmede	Ialt
	uden Forlis		med Forlis			uden Forlis		med Forlis							
	Sejl	Dp.	Sejl	Dp.		Sejl	Dp.	Sej,	Dp.						
Jyllands Vestkyst (til Hanstholm)	1	—	1	—	2	—	1	—	1	2	4	—	6	6	
Jyllands Nordvestkyst (Skagen indbefattet)	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1	—	—	—	
Jyllands Østkyst	21	—	2	—	23	1	4	—	—	5	28	—	—	—	
Limfjorden	5	—	—	—	5	—	—	—	—	—	5	—	—	—	
Læsø	2	—	—	—	2	—	—	—	—	—	2	—	—	—	
Anholt	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Fyns Nordkyst (med Samsø) ..	4	—	—	—	4	—	—	—	—	—	4	—	—	—	
Fyns Vest- og Sydkyst (med Ærø)	6	—	—	—	6	—	1	—	—	1	7	—	—	—	
Fyns Østkyst (med Langeland)	3	1	1	—	5	1	—	—	—	1	6	—	—	—	
Sjællands Nordkyst (med Hesselø)	14	—	4	—	18	—	1	—	—	1	19	—	—	—	
Sjællands Vestkyst (m. Sprogø)	4	1	1	—	6	—	4	—	—	4	10	—	—	—	
Smaalandsfarvandet (Grønsund og Ulvsund indbefattet)	7	2	1	—	10	1	1	—	—	2	12	—	—	—	
Lollands og Falsters Svd- og Vestkyst	8	—	—	—	8	—	1	—	—	1	9	—	—	—	
Møens Øst- og Sydkyst	2	1	1	—	4	—	1	—	—	1	5	—	—	—	
Sjællands Østkyst (Syd fra til Amager)	3	1	—	—	4	—	1	—	—	1	5	—	—	—	
Amager	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Saltholm	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Middelgrund	2	—	—	—	2	—	1	—	—	1	3	—	—	—	
Øresundskysten (fra Kjøbenhavns Frihavn)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Bornholms Vestkyst	3	—	1	1	5	1	—	—	—	1	6	—	—	—	
Bornholms Østkyst	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1	—	—	—	
I alt	87	6	12	1	106	4	16	—	1	21	127	—	6	6	

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 — 451 — væsentlig større end de 2 forudgaaende Aar, hvor Antallet var i 1942 379 og i 1941 408. *Paa Grund af Krigsforholdene har Forbindelsen med et betydeligt Antal danske Skibe været afbrudt siden 9. April 1940; Ministeriet er derfor uden Oplysning om de Søulykker, der maatte være overgaaet disse Skibe bortset fra visse Tilfælde, hvor Skibet er krigsforlist, og det faktiske Antal af indtrufne Søulykker i 1943 maa derfor antages at være større end det i Tabel A anførte.*

Forlis af danske Skibe.

Af danske Damp- og Motorskibe er i 1943 gaaet tabt 15 med en samlet Tonnage af 32.534 Reg. Tons Brutto. I 1942 og 1941 var Tabet henholdsvis 37 Skibe med 111.871 Reg. Tons Brutto og 38 Skibe med 79.945 Reg. Tons Brutto. Tabet af Sejlskibe og Sejlskibe med Hjælpemaskinkraft udgør i 1943 53 Skibe med 2765 Reg. Tons Brutto mod i 1942 54 Skibe med 2136 Reg. Tons Brutto og i 1941 30 Skibe med 1058 Reg. Tons Brutto.

Af de i Tabel B opførte 53 Sejlskibe og Sejlskibe med Hjælpemaskinkraft var 2 Skibe mellem 300 og 400 Reg. Tons Brutto, 2 Skibe mellem 100 og 200 Reg. Tons Brutto, medens de øvrige 49 Skibe var under 100 Reg. Tons Brutto.

Af de fornævnte forliste danske Skibe er ialt 41 Skibe med ialt 10.782 Reg. Tons Brutto gaaet tabt som Følge af Krigsaarsager eller formodes gaaet tabt som Følge af Krigsbegivenheder, nemlig 25 Fiskefartøjer og 7 Sejlskibe med Hjælpemaskinkraft paa tilsammen 1151 Reg. Tons Brutto (se Nr. 13, 14, 18, 39, 44, 66, 73, 101, 104, 155, 165, 168, 190, 216, 220, 238, 247, 249, 256, 261, 272, 278, 280, 284, 287, 292, 301, 320, 339, 350, 366 og 368) samt 9 Damp- og Motorskibe paa tilsammen 9631 Reg. Tons Brutto (se Nr. 7, 37, 136, 206, 252, 285, 300, 315 og 367).

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 1943 har der været ialt 23 Tilfælde af Brand i danske Skibe, nemlig 5 Tilfælde i Damp- og Motorskibe, 16 Tilfælde i Sejlskibe med Hjælpemotor og 2 Tilfælde i Fiskefartøjer. Aarsagen til Brandene er følgende: I Damp- og Motorskibene i 2 Tilfælde Selvantændelse i Ladningen, i 1 Tilfælde Overophedning af Træværket rundt Udstødsrøret og i 2 Tilfælde uoplyst; i Sejlskibene med Hjælpemotor i 7 Tilfælde Overophedning af Kakkelovnen eller Varme fra Kakkelovnen, der har antændt Træværk, som maa antages dekomponeret som Følge af længere Tids Opvarmning, i 6 Tilfælde Selvantændelse i Ladningen, i 1 Tilfælde Overophedning af Træværk rundt Udstødsrøret. i 1 Tilfælde Gnister fra et Skorstensrør og i 1 Tilfælde uoplyst; i Fiskefartøjerne er Aarsagen i første Tilfælde mangelfuld Isolering ved en Kakkelovn og i det andet Tilfælde Overophedning af en Kakkelovn.

Tab af Menneskeliv.

Ifølge Tabel V er Tab af Menneskeliv ved Overbordfald i 1943 indtruffet i 6 Tilfælde: i 1942 og 1941 var det tilsvarende Antal henholdsvis 3 og 8. *Som Følge af Krigsbegivenheder er i 1943 ialt 107 Menneskeliv gaaet tabt.*

Af de ifølge Tabel 3 omkomne 198 Personer var de 194 Søfolk.

Danske Søretters Domme eller Udtalelser om Søulykker, overgaaet danske Skibe i 1943, er afgivet i 7 Tilfælde.