

DANSK
SØULYKKE-STATISTIK

1944

UDGIVET AF

MINISTERIET FOR HANDEL, INDUSTRI OG SØFART

MAJ 1946

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 1944.....	5
Tabeller indeholdende statistiske Oplysninger vedrørende Søulykker i 1944.....	64

1944.

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

Havareret ved Eksplosion d. ¹⁷/₁₀ 44 i Odense Havn.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. ¹⁷/₁₀ 44. Søforklaring og Søforhør i Odense d. ²⁴/₁₀ 44.

Kl. ca. 12³⁰, medens A. laa ved Kaj. indtraf en voldsom Eksplosion i Vandlinien om Bb. mellem Skibet og Kajen. Vandet strømmede hurtigt ind i Forskibet, der sank i Løbet af ca. 10 Minutter og blev staaende paa Bunden med Hoveddækket lidt over Vandet.

Anm. Ministeriet maa antage, at Havariet skyldes Sabotage.

2. S/S **Absalon** af København, 457 Reg. T. Br. Bygget 1932 af Staal. Paa Inspektion i Kattegat.

Sunket efter Eksplosion d. ¹³/₁₂ 44 i Kattegat; 1 Mand omkommet.

Søforhør i København d. ²⁰/₁₂ 44.

Kl. ca. 13¹⁰, da A. under en let NØ.-lig Brise med ringe Sø i klart Vejr efter at have udskiftet Moselgrund L. og Fl. Td. med et Vintersømærke paa Kurs retv. 108° ad nærmeste Vej søgte tilbage til den minestrøgne Rute og befandt sig paa 56°01'8 N. Brd. 10°58'4 Ø. Lgd., indtraf en voldsom Eksplosion ved Stb.s Laaring, hvorefter A. straks begyndte at synke med Agterakibet. Maskinen blev straks stoppet med Hurtiglukkeren. Ved Eksplosionen blev 9 Mand mere eller mindre kvæstede, 2 saa haardt at de mistede Bevidstheden. 6 Mand reddede sig i den Bb.s Redningsbaad, 9 i den Stb.s og 4, deraf de 2 bevidstløse, paa Redningsflaaden. Ved Optælling savnedes 1. Maskinmester, som ved en Eftersøgning fandtes liggende haardt kvæstet øverst paa Maskinlejderen, men inden han kunde reddes, sank A. Kl. ca. 13¹⁵. Kl. ca. 14¹⁵ blev Besætningen optaget af et tysk Vagtskib og indbragt til Kalundborg. A. er senere blevet hævet.

Anm. 1. Den omkomne var: 1. Maskinmester A. K. Olsen af København.

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

3. M/Gl. **Adele** af Odense, 48 Reg. T. Br. Bygget 1893 af Eg. Paa Rejse fra Skelskør til Aarhus med Hvede.

Grundstødt d. ⁸/₁₁ 44 i Skelskør Fjord; søgt Nødhavn.

Søforklaring og Søforhør i Skelskør d. ¹⁷/₁₁ 44.

Kl. ca. 16⁰⁰, da A. under en NV.-lig Kuling befandt sig ud for Vasebro, søgtes over i Bb.s Side af Løbet af Hensyn til et Skib, der laa fortojet ved Broen. Pludselig mistede Skibet Styret, hvorfor Motoren blev koblet fra, men Skibet tog i det samme Grunden og blev staaende. Det forsøgte ved Manøvrer med Motoren at faa A. af Grunden, og da dette ikke lykkedes, tilkaldtes Hjælp. D. ⁹/₁₁, medens en Bugserbaad forsøgte at slæbe A. af Grunden, sprængtes et Klyds agter, hvorved Laaringen om Stb. blev revet op og Mesanvantet sprængt, ligesom Mesanmasten knækkede. D. ¹⁰/₁₁ om Formiddagen kom A. flot ved fremmed Hjælp, efter at en Del af Ladningen var blevet lægtret. A. blev bugseret tilbage til Skelskør.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Vejrforholdene i Forbindelse med den Omstændighed, at A.s Fører holdt for langt over i Bb.s Side af Løbet.

4. S/S **Adolph** af Stege. 257 Reg. T. Br. Bygget 1899 af Staal. Paa Rejse fra Assens til København med Sukker.

Kollideret d. ⁹/₁₂ 44 i Københavns Havn.

Søforhør i København d. ²²/₁₂ 44 og ³/₁ 45.

Kl. 15⁴², da A. i Taage befandt sig i Kronløbet i Nærheden af Bølgebryderne, blev Taagen tættere, og Maskinen, der gik langsomt frem, blev stoppet, da der hørtes Taagesignaler forude. Fra A. afgaves med Mellemrum Taagesignaler. Kort efter saas et medgaaende Skib, som senere viste sig at være M/Gl. »Elise« af Sæby, liggende stoppet i Løbet mellem Bølgebryderne. A.s Maskine blev straks kastet Fuld Kraft Bak, hvilket tilkendegaves ved 3 korte Toner med Dampfløjten: men ganske kort efter, Kl. ca. 15⁴⁵, tørnede A. med Stb.s Bov imod E.s Agterende. Ved Kollisionen fik A. en Plade lettere beskadiget.

Af den af E.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at da dette Skib Kl. ca. 16 i tæt Taage laa stille ved Duc d'Alben N. for Trekroner med Stævnen i Syd og med Motoren i Gang, hørtes Taagesignaler fra et Dampskib, der nærmede sig for indgaaende. Fra E. afgaves med korte Mellemrum 2 lange Toner med Luftsirenen. Pludselig dukkede A. frem af Taagen, Og Umiddelbart efter skete Kollisionen som ovenfor anført. Ved Kollisionen fik E. Redningsbaaden og det opstaaende beskadiget.

Anm. Ministeriet maa antage, Kollisionen og det opstaaende beskadig.

5. M/Jt. **Afrodite** af Sakskøbing, 87 Reg. T. Br. Bygget 1912 af Staal.

a) Paa Rejse fra Svendborg til Sakskøbing i Ballast.

Tørnet Kaj d. $14\frac{1}{3}$ 44 i Sakskøbing Havn.

Søforklaring og Søforhør i Sakskøbing d. $18\frac{1}{4}$ 44.

Kl. 14^{30} stod A. under en frisk NNV.-lig Kuling med ret stærk Fart ind gennem Havneindløbet til Sakskøbing Havn. Skibet drejede op mod Vinden for at gaa til Kaj; men da der samtidig kom en Byge, lykkedes det ikke at faa Stævnen gennem Vinden. Motoren blev straks kastet Fuld Kraft Bak; men umiddelbart efter tørnede Stævnen vinkelret paa Kajen, hvorved Kajens Fenderliste samt Skibets Stævn blev en Del beskadiget.

Anm. Ministeriet maa antage, at Paasejlingen skyldes Vejrforholdene.

b) Paa Rejse fra Sakskøbing til København med Tørv.

Sunket d. $27\frac{1}{10}$ 44 i Østersøen.

Strandingsindberetning dat. $28\frac{1}{10}$ 44. Søforhør i København d. $2\frac{1}{11}$ 44.

Da A., der gik for Sejl og Motor, under en SØ.-lig Kuling var kommet Bøgestrømmen ud, styredes NØ. Skibet slingrede meget stærkt, og Ladningen begyndte at forskubbe sig i Storlugen, der ikke var skalket, idet der af Luge-dækslerne var dannet en Lugekasse, som var delvis fyldt op med Tørv. Kort efter blev A. af en svær SØ kastet over paa Siden, og Vandet styrtede ned gennem den aabne Storluge, hvorefter Skibet Kl. ca. 12^{00} sank ca. 2 Sm. SSØ. for Rødvig. Besætningen blev senere optaget af en tysk Patrouillebaad og landsat i Rødvig. A. er senere blevet hævet.

Anm. Ministeriet maa antage, at Forliset skyldes den Omstændighed, at Storlugen ikke var skalket.

6. S/S **Agda** af Horsens, 49 Reg. T. Br. Bygget 1896 af Staal. Paa Rejse fra Snaptun til Endelave med Passagerer.

Forlist efter Eksplosion d. $15\frac{1}{1}$ 44 ved Jyllands Ø.-Kyst; 14 Omkomne.

Søforhør i Horsens d. $26\frac{1}{2}$ 44. Forlis-anmeldelse dat. Horsens d. $1\frac{1}{5}$ 44.

Kl. ca. 19^{00} , da A. befandt sig i Farvandet mellem Hjørnø og Endelave ca. 2,5 Sm. NNV. af Endelave Havn hørtes fra Endelave en voldsom Eksplosion, hvorefter A. var forsvundet. Skibe, der sejlede ud til Assistance, fandt kun Vragrester af A.

Anm. 1. De omkomne var: Skibsfører Carl Edv. Mortensen af Endelave, Maskinmester Leo Jensen og Matros O. K. Lundgren, begge af Horsens, samt Matros Harald Petersen af Endelave. Endvidere Passagererne Gaardejer Ejner Hoe, Skoleelev Carl Johan Hoe, Fru Agnes Johanne Rasmussen, Poul Hansen Zederkopff, Skibsfører Valdemar Sørensen samt Frk. Laura Edith Petersen alle af Endelave, Fabrikant Darling Nielsen af Horsens, Mejerist Svend E. Petersen af Nørre Vium, Frk. Karen Margrethe Røgler af Faster pr. Skern og Missionær Anna Søndberg af Hellerup.

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

7. Ff. **Agda** af Esbjerg, 39 Reg. T. Br. Bygget 1928 af Eg, Bøg og Fyr. Paa Fiskeri i Nordsøen.

Havareret d. $1\frac{1}{3}$ 44 i Nordsøen; Grundstødt d. $2\frac{1}{3}$ 44 ved Jyllands V.-Kyst.

Søforhør i Esbjerg d. $27\frac{1}{3}$ 44.

D. $1\frac{1}{3}$, da A. havde paabegyndt Fiskeri med Snurrevod paa en Fiskeplads ca. 65 Sm. SV.t.V. af Graadyb, gik Motoren i Staa. Kutteren blev straks ankre op, og det forsøgte forgæves at faa Motoren i Gang. Vinden friskede stadig, og da det Kl. ca. 15^{00} var blæst op til Storm, brækkede Ankerkæden. Sejlene blev derpaa sat, og der blev sejlet mod Esbjerg. D. $2\frac{1}{3}$ Kl. ca. 17^{00} passeredes Graadyb Barre med indgaaende Strøm og haard NV.-lig Kuling. Udfor Skallingen og senere ved Passage af Jerg Bøje og tværs af Indsejlingen til Fiskerihavnen affyredes Raketter, ligesom Taagehornet jævnlige blev brugt for at tilkalde Hjælp. Ingen af Nødsignalerne observeredes, og Kl. ca. 21^{00} tog A. Grunden udfor Esbjerg Dampcentral. D. $3\frac{1}{3}$ Kl. ca. 8^{00} kom Kutteren flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

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

8. S/S **Agersø** af Hammerhavnen, 298 Reg. T. Br. Bygget 1901 af Staal.

a) Paa Rejse fra Hammerhavnen til København med Skærver.

Kollideret d. $27\frac{1}{2}$ 44 i Sundet.

Søforhør i København d. $16\frac{1}{3}$ 44.

Kl. ca. 4^{00} , da A. styrende NØ. befandt sig i Tvangsruten mellem Saltholm og Malmø, saas ca. 2 Str. om Bb. Toplanternen og den røde Sidelanterne fra et modgaaende Dampskib, der senere viste sig at være den svenske Patrouillebaad »H. J. V. B. 342«. Fra Patrouillebaaden blev afgivet nogle Blinksignaler, og A.s Fart blev ændret til Langsomt. Lidt senere viste Patrouillebaaden pludselig grønt Sidelys og holdt lige ned mod A., hvis Maskine blev stoppet, samtidig med at Kursen blev ændret 1 Streg til Stb. Kl. ca. 4^{20} tørnede Patrouillebaaden med Fuld Fart mod A.s Bb.s Side ved Fokkeriggen, hvorved A. led lettere ovenbords Skade. Patrouillebaadens Fører beklagede efter Kollisionen det passende og oplyste, at Patrouillebaadens Styregrej var i Uorden.

Anm. Søforklaring fra Patrouillebaadens Besætning foreligger ikke.

b) Paa Rejse fra Rønne til Sakskøbing med Sten.

Forlist efter Eksplosion d. $28\frac{1}{9}$ 44 i Østersøen; 1 Mand omkommet.

Søforhør i København d. $10\frac{1}{10}$ 44. Forlis-anmeldelse dat. København d. $22\frac{1}{11}$ 44.

Kl. ca. 21^{30} , da A. befandt sig paa ca. $54^{\circ}45'$ N. Brd. $23^{\circ}36'$ Ø Lgd., indtraf en voldsom Eksplosion, hvorefter Maskinen stoppede, og Skibet begyndte at synke. Begge Redningsbaade blev ødelagt ved Eksplosionen, hvorfor Besætningen, hvoraf to Mand var kommet til Skade, samledes paa Redningsflaaden, der, efter at A. Kl. ca. 21^{50} var sunket, drev i NØ.-lig Retning. D. $29\frac{1}{9}$ Kl. ca. 8^{00} blev Besætningen optaget

af et svensk Skib og senere landsat i Trällebørg. En af de tilskadekomne — Kullempen Gustav Zweick af Skelskør — er senere død af sine Saar.

Anm. Ministeriet maa antage, at Eksplosionen skyldes Krigsaarsager.

9. M/Gl. **Agnete** af Aarøsund, 41 Reg. T. Br. Bygget 1881/1915 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Faxø Ladeplads til Vejle med Kalk.

Grundstødt d. $18/_{11}$ 44 ved Sjællands V.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $20/_{11}$ 44. Søforklaring i Vejle d. $24/_{11}$ 44.

Kl. ca. 5⁰⁰, da A. under en SØ.-lig Storm laa opankret i Agersø Sund, drev Skibet for Ankeret og tog Grunden Ø. for Agersø. D. $19/_{11}$ Kl. 4³⁰ kom A. flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Vejrforholdene.

10. Ff. **Akvila** af Esbjerg, 40 Reg. T. Br. Bygget 1944 af Eg.

Havareret ved Eksplosion om Bord d. $3/_{10}$ 44 i Esbjerg Havn.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. $4/_{10}$ 44. Rapport fra Kutterens Besætning dat. $7/_{10}$ 44.

Kl. ca. 0³⁰, medens A. laa fortøjet ved Kaj i Fiskerihavnen, skete en voldsom Eksplosion i Motorrummet, hvorved der opstod store Skader paa Motoren og i Motorrummet.

Anm. Ministeriet maa antage, at Eksplosionen skyldes Sabotage.

11. M/Gl. **Albatros** af Aalborg, 73 Reg. T. Br. Bygget 1935 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Fakse Ladeplads til Aalborg med Hvede.

Grundstødt d. $24/_{11}$ 44 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $27/_{11}$ 44. Søforhør i Aalborg d. $1/_{12}$ 44.

Kl. ca. 13⁰⁰ passerede A. Hesselø om Stb. i 2 Sm.s Afstand. Vejret var stille og diset, og Strømmen var N.-gaaende. Derfra styredes NV.t.V. Kl. 17⁰⁰ blev det tæt Taage, hvorfor Farten blev nedsat fra 5 til 3 Knob, og Taagesignal blev afgivet. Gentagne Lodskud viste fra 15—20 m Vand. Kl. 18³⁰ mærkedes det, at Skibet tog Grunden ganske svagt med Forenden og blev staaende. Kort efter lettede Taagen, og det viste sig, at A. var grundstødt mellem Grenaa Havn og Naveren. D. $25/_{11}$ Kl. ca. 7⁰⁰ kom A. flot ved fremmed Hjælp.

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

12. Ff. **Aldebaran** af Thyborøn, 38 Reg. T. Br. Bygget 1943 af Eg. Paa Fiskeri, Nordsøen.

Kollideret d. $14/_{5}$ 44 i Nordsøen.

Søforhør i Lemvig d. $20/_{6}$ 44.

Kl. ca. 17⁰⁰ løb A. med Motoren gaaende Langsomt Frem under en haard NV.-lig Kuling med klart Vejr paa V.-lig Kurs tæt op paa Bb.s Side af Fiskekutter »Elida« af Hundested for at komme paa Prajehold. E.s Rorsmand, der var alene paa Dækket, saas slippe Rattet og løbe ud af Styrehuset for at besvare Prajningen. Da der syntes Fare for et Sammenstød, blev A.s Motor sat paa Fuld Kraft Frem; men umiddelbart efter tørnede Fartøjerne imod hinanden med Bredsidens, uden at A. dog led nævneværdig Skade.

Af den af E.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at da dette Fartøj, der befandt sig ca. 175 Sm. V. af Graadyb Barre, med Motoren gaaende Langsomt Frem paa V.-lig Kurs laa og afventede Bedring i Vejret, kom A. med ringe Fart op agter fra paa Bb.s Side og prajede E. Da A. var tværs af E., tørnede A. pludselig med stor Kraft mod E.s Bb.s Side. Ved Kollisionen blev E. læk og fik 5 Lønningsstøtter knækket samt Skanddækket en Del beskadiget. Fartøjet søgte ind til Esbjerg for Reparation.

Anm. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes, at A. ikke har udvist fornøden Agtpaagivenhed ved Nærmelse til E.

13. M/Gl. **Alex** af Odense, 84 Reg. T. Br. Bygget 1913 af Staal og Jern. Paa Rejse fra København til Odense med Stykgods.

Grundstødt d. $17/_{11}$ 44 ved Lollands N.-Kyst.

Søforhør i Københava d. $5/_{12}$ 44.

Kl. 19⁵⁰ passerede A. under en svag Brise den røde 2-Kost paa Dyrefod Flak tæt om Bb., hvorefter Kursen ændredes til dev. VNV. Kl. 21³⁰ friskede Vinden fra SSØ. Kl. 21⁵⁰ tog Skibet Grunden ved Vejrø Nordspids og blev staaende. D. $19/_{11}$ Kl. ca. 10⁰⁰ kom A. flot ved fremmed Hjælp. Ved Grundstødningen fik Skibet en mindre Læk i Bunden.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes, at Vejrø Fyr ikke var tændt.

14. M/Gl. **Alice** af Hasle, 68 Reg. T. Br. Bygget 1904 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Vang til Kalundborg med Kantsten.

Kollideret d. $28/_{1}$ 44 i Stubbekøbing Havn.

Søforklaring og Søforhør i Kalundborg d. $9/_{2}$ 44.

Kl. ca. 10⁰⁰ stod A. under en haard VNV.-lig Kuling med stærk Strøm ind gennem Havneindløbet til Stubbekøbing. Paa Grund af Vejrforholdene maatte Skibet gaa med ret stærk Fart, og da Motoren ikke hurtigt nok kunde omskiftes til Baggang, tørnede A. med Sprydet mod M/Tjk. »Hansine« af Egernsund, der laa fortøjet langs Kaj. Ved Kollisionen blev H.s Styrehus, Ruf, Løjbom m. m. noget beskadiget.

Anm. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes Vejrforholdene.

15. Ff. **Allis** af Skagen, 20 Reg. T. Br. Paa Fiskeri i Skagerak.

Motorhavari; sat paa Land d. $31/_{10}$ 44 ved Jyllands V.-Kyst.

Søforklaring i Skagen d. $9/_{11}$ 44.

Kl. 3³⁰, da A. under en opfriskende Paalandskuling laa opankret ud for Kandestederne i ca. 30 Fv. Vand, forsøgtes det at starte Motoren for at lette og søge Havn. Da det efter 3 Timers Forløb ikke var lykkedes at faa Motoren i Gang, blev der afbrændt Nødblus, som dog tilsyneladende ikke blev observeret. I Løbet af Formiddagen friskede Vinden til Storm med svær Sø, og Kl. ca. 11⁰⁰ brækkede Ankerrossen, hvorefter der sattes rebede Sejl. Da det viste sig umuligt at holde A. klar af Kysten, blev Kursen Kl. ca. 14⁰⁰ sat mod Land lidt Ø. for Tversted Banke, og kort efter tog Fartøjet Grunden i Strandkanten og blev staaende. Besætningen — 3 Mand — reddede sig i Land ved egen Hjælp.

Anm. Aarsagen til Havariet fremgaar af det ovenfor anførte.

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

a) Paasejlet d. 23/3 44 i Swinemünde.

Søforhør i København d. 4/5 44.

Kl. ca. 17³⁰, da A. laa fortøjet i Swinemünde Havn, tørnede tysk S/S »Bernhard Schultz«, der skulde gaa til Kaj ca. 200 m agten for A., med Agterenden mod A.s Stb. Anker og senere mod Fokkeriggen, hvor ved Svineryggen og Lønningsbrættet brækkede, Stiverne til Lanternebrættet blev bøjet; desuden trykkes Støtterne omkring Ankeret, saa at Skibet blev læk.

Anm. Søforklaring fra B. S. foreligger ikke.

b) Paa Rejse fra Stettin til Fredericia.

Grundstødt d. 13/4 44 ved Tysklands N.-Kyst.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. 10/5 44.

Kl. ca. 13⁰⁰ grundstødte A. i tæt Taage ved Arkona. 3/4 Time senere kom Skibet flot ved egen Hjælp.

c) Paa Rejse fra Stettin til Helsingør med Briketter.

Brand om Bord d. 16/8 44 i Østersøen.

Søforhør i København d. 1/9 44.

Om Morgenens, da A. befandt sig i Nærheden af Arkona, opdagedes Røg og Damp i Forkant af Storlugen, hvorfor det forsøgtes at lempe Dækslasten for at faa Storlugen fri for at kunne bekæmpe Ilden. Kl. ca. 12¹⁵ slog der pludselig Flamme op gennem Storlugen. Et tysk Marinefartøj blev tilkaldt og slæbte A. ind til Sassnitz, hvor Ilden søgtes slukket med Assistance af Brandvæsen fra Land samtidig med, at en Del af Dækslasten blev losset. Da man ikke kunde blive Herre over Ilden, blev Skibet sat paa Grund og fyldt med Vand. D. 17/8 blev A. lænset; men d. 18/8 opstod der atter Ild i Briketterne i Storlugen. Efter at en Del af Lasten var losset, lykkedes det at faa Bugt med Ilden. D. 30/8 blev A., hvis Maskine ikke kunde virke, bugseret til København for Reparation.

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

d) Paa Rejse fra Stege til Rønne med Byg.

Grundstødt d. 21/10 44 ved Sjællands S.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Rønne d. 27/10 44.

Kl. 13³⁰ passerede A. Stagen med 2 Halmviske NØ. for Stenør. Da den næste Vager ikke var i Sigte, blev Motoren sat paa Langsomt. Kort efter saas en hvid Vager forude, og Kursen blev sat ret mod denne. Ca. 2 Minutter senere tog Skibet Grunden paa Masnedø Ø.-Flak og blev staaende. D. 22/10 Kl. 2³⁰ kom A. flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes, at Kursen blev sat direkte mod den hvide 1-Kost NV. for Stenør.

e) Paa Rejse fra Hasle til Kolding med Klinker.

Forlist d. 11/11 44 i Østersøen.

Strandingsindberetning dat. 20/11 44. Søforhør i København d. 16/11 44. Forlisanmeldelse dat. Esbjerg d. 19/2 45.

D. 10/11 Kl. 18³⁰ afsejlede A. under en frisk NØ.-lig Brise fra Hasle. Kl. 21⁰⁰ opdagedes en Lækage under Vandlinien i Kabelrummet, hvorfor Pumpen blev holdt gaaende. Kl. 23⁰⁰ var Vinden gaaet om i N. og frisket til Kuling. D. 11/11 Kl. 0⁰⁰, da Skibet arbejdede haardt i Søen, opdagedes det, at Vandet strømmede ind gennem Lækagen, som det forgæves søgtes at stoppe med gamle Flag. Kl. 3⁰⁰ blev Skibet lagt Bidevind og Sejlføringen mindsket. Kl. 5⁰⁰ pejledes 7 Fod Vand i Lasten, og Vandet steg stærkt. Kl. 5²⁰ blev Skibet drejet til og Redningsbaaden gjort klar, ligesom der blev afgivet Nødsignal. Kl. ca. 5⁴⁰ forlod Besætningen, der bestod af 3 Mand, A. i Redningsbaaden, der var fortøjet Agter. Kl. ca. 6⁰⁰ sank A. ca. 10 Sm. VNV. af Trelleborgbøjen. Besætningen blev samme Dag optaget af et forbi passerende Skib.

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

17. M/Gl. **Amor** af Femø, 45 Reg. T. Br. Bygget 1889 af Eg. Paa Rejse fra Svendborg til København med Havregryn og Slibemel.

Grundstødt d. 20/12 44 ved Sjællands Ø.-Kyst.

Søforhør i København d. 3/1 45.

Kl. 16³⁰, da A. med Motoren gaaende Langsomt Frem og under stadige Lodskud var ved at gaa til Ankers i Bøgestrømmen SV. for Jungshoved, gav et Lodskud pladselig mindre Vand. Motoren blev straks kastet Fuld Kraft Bak; men umiddelbart efter tog Skibet Grunden lidt N. for Jnugshoved røde 1-Kost og blev staaende. D. 25/12 kom A. flot ved fremmed Hjælp, efter at en Del af Ladningen var blevet lægtret.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Lavvande.

18. M/Jt. **Anna** af Odense, 19 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Østerskov Bro til Hou med Træ.

Grundstødt d. 7/2 44 ved Samsø Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. 9/2 44. Søforklaring og Søforhør i Odense d. 2/3 44.

D. $\frac{6}{2}$ Kl. ca. 21⁰⁰ ankrede A. op i Kyholmløbet. Det blæste en frisk SV.-lig Kuling. D. $\frac{7}{2}$ om Morgenen sprang Vinden til SØ. og satte en voldsom Sø. A. forsøgte at lette for at søge Læ, men Ankerkæden sprængtes, og før det lykkedes at stikke det andet Anker ud og starte Motoren, drev Skibet paa Grund paa Lindholm ca. 30 m fra Land. Besætningen — 2 Mand — reddede sig i Land paa Lindholm. Skibet er senere taget af Grunden.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Vejrforholdene.

19. M/Gl. **Anna** af Rønne, 74 Reg. T. Br. Bygget 1898 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Rønne til København med Lervarer.

Grundstødt d. $\frac{28}{5}$ 44 i Sundet.

Søforhør i København d. $\frac{6}{6}$ 44.

Kl. ca. 12⁰⁰ passerede A. efter at være kommet gennem Falsterbokanalen et Vagtskib, der antoges at ligge ud for Klagshamn paa 55°31'09" N. Brd. 12°51'00" Ø. Lgd. Vejret var diset. Kursen blev sat V.t.N. mod Drogden Fyr. $\frac{1}{2}$ Time senere tog Skibet Grunden og blev staaende. Det konstateredes senere, at A. stod paa N.-Siden af Bredgrund. Skibet kom senere flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper uden at have lidt Skade ved Grundstødningen.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes usigtbart Vejr samt den Omstændighed, at Vagtskibet var flyttet S. efter til 55°28'5" N. Brd. 12°53'2" Ø. Lgd., hvilket først bekendtgjordes i E. f. S. d. $\frac{8}{6}$ 44.

20. M/Gl. **Anna** af Hamburg, 96 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Frederiksværk til Randers Fjord med Mursten.

Grundstødt d. $\frac{18}{7}$ 44 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{20}{7}$ 44. Søforklaring i Grenaa d. $\frac{22}{7}$ 44.

Kl. ca. 17⁰⁰ passerede A. Naverens Lystønde i klart Vejr, og Kursen sattes Ø. om Kalkgrundens 2-Kost, der passeredes 100—150 m om Bb. Herfra styredes nordpaa, idet Lillerevets 3-Kost holdtes godt om Bb.; men Kl. ca. 17¹⁵ tog Skibet Grunden paa NØ.-Siden af Kalkgrunden og blev staaende. A. kom senere flot ved Hjælp af Lodsbaaden fra Grenaa og 2 Fiskefartøjer.

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

21. S/S **Anne** af København, 1593 Reg. T. Br. Bygget 1928 af Staal.

Kollideret d. $\frac{14}{1}$ 44 i Pillau Havn.

Søforhør i København d. $\frac{20}{3}$ 44.

Kl. 6³⁰, da A., der havde Lods om Bord, med Langsom Fart befandt sig for indgaaende til Pillau Inderhavn, saas en uddykket tysk Undervandsbaad, der kom frem bag Molen fra Inderhavnen. Opmærksomhedssignal blev afgivet; men i det samme tørnede Undervandsbaaden med sin Stævn mod A.s Bb.s Side lidt foran for Fokkeriggen, og gled derefter agterover og sejlede bort. Ved Kollisionen fik A. nogle Plader i Skibssiden og et Par Spanter beskadiget.

Anm. Søforklaring fra den tyske Undervandsbaad foreligger ikke.

22. M/Gl. **Anne** af Marstal, 58 Reg. T. Br. Bygget 1900 af Eg. Paa Rejse fra Nykøbing F. til København med Tørv.

Grundstødt d. $\frac{6}{11}$ 44 ved Sjællands S-Kyst.

Søforhør i København d. $\frac{13}{11}$ 44.

Kl. ca. 16³⁰, da A. under en svag V.-lig Brise med haard Ø.-gaaende Strøm efter at være blevet opankret ved Langø Vrid svajede op for Strømmen, tog skibet Grunden med Agterenden og blev staaende i N.-Siden af Løbet. D. $\frac{8}{11}$ kom skibet flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes, at Skibets Fører ved Opankringen gis-sede Afstanden til Løbets N.-Side forkert.

23. Ff. **Anne Sofie Albert Jensen** af Hirtshals, 54 Reg. T. Br. Bygget 1941 af Eg.

a) Paa Rejse fra Grenaa til Skagen i Ballast.

Kollideret d. $\frac{22}{1}$ 44 i Grenaa Havn.

Søforhør i Frederikshavn d. $\frac{5}{4}$ 44.

Kl. ca. 6⁰⁰ afsejlede A. S. A. J. med Langsom Fart under en VSV.-lig Kuling fra Nordmolen i Fiskerihavnen. Kort efter varskoede Udkigsmanden, at der skulde bakkes, hvorfor Motoren blev kastet Fuld Kraft Bak; men umiddelbart efter tørnede Fartøjet med Stævnen imod en Motorgalease, der laa fortøjet ved Østmolen, og som senere viste sig at være M/Gl. »Henny« af Graasten.

Af den af H.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at da dette Skib Kl. 5⁴⁰ under en VSV.-lig Kuling laa fortøjet i den gamle Havn med Bb.s Side til Kajen, saas en Kutter styre ret mod H. med god Fart. Da Kutteren befandt sig ca. 1 Fv. fra H. hørtes det, at Motoren blev kastet Bak; men umiddelbart efter tørnede Kutteren mod H.s Stb.s Side, hvorved der fremkom en Bule i Skibssiden, Ligesom der opstod lettere ovenbords Skade.

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

Anm. 2. A. S. A. J.s Fører er under $\frac{23}{11}$ 44 ved Sørenten i Grenaa idømt en Statskassen tilfaldende Bøde af 125 Kr. for Overtrædelse af Sølovens §§ 40 og 223.

b) Paa Fiskeri i Nordsøen.

Kollideret d. $\frac{11}{7}$ 44 i Nordsøen.

Søforklaring i Esbjerg d. $\frac{23}{9}$ 44.

Kl. CA. 23⁰⁰, medens A. S. A. J. i klart Vejr befandt sig i Nordsøen, observeredes det, at Ff. »Bent

Erik« af Esbjerg ønskede Forbindelse med A.S.A.J. Da det antoges, at B. E. vilde gaa agten om A.S.A.J., bibeholdtes Kursen. Imidlertid laa B. E. med stoppet Maskine, og Fartøjerne var nu saa tæt paa hinanden, at en Kollision var uundgaaelig. A.S.A.J. ramte B. E.s Stb.s Side midtskibs, hvorved der opstod en Del Skade paa B. E.

Af den af B. E.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at A.S.A.J. antoges at ville gaa agten om B. E., der laa stille, da A.S.A.J. ændrede Kursen ned mod B. E. Først da Fartøjerne var tæt paa hinanden, forsøgte det at faa B. E. til at sakke; men umiddelbart efter skete Kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes, at man om Bord i Fartøjerne har misforstaaet hinandens Manøvrer.

24. M/Jt. **Antilope** af Odense, 99 Reg. T. Br. Bygget 1909 af Staal. Paa Rejse fra Petersværft til Helsingborg med Paketstave.

Beskadiget ved Eksplosion d. $13/10$ 44 i Sundet.

Søforklaring i Køge d. $29/11$ 44.

Kl. ca. 16^{30} , da A. befandt sig tværs af Raa, i en Afstand af ca. 2 Sm. mærkedes pludselig en voldsom Rystelse i Skibet, og ca. 10 Minutter senere stoppede Motoren. En Undersøgelse viste, at begge Krumtap-lejer varmede, og at Skibet lækkede en Del. Noget senere blev Motoren atter startet, og for langsom Maskine og ved en svensk Patruljebaads Hjælp bragtes A. ind til Helsingborg.

Anm. Ministeriet maa antage, at Havariet skyldes Krigsaarsager.

25. M/Gl. **Argo** af Rønne, 32 Reg. T. Br. Bygget 1880/1923 af Eg. Paa Rejse fra København til Rønne med Charmottebrokker.

Forlist efter Eksplosion d. $22/12$ 44 i Sundet.

Søforklaring og Søforhør i Rønne d. $6/1$ 45. Forlisansmeldelse dat. Rønne d. $27/12$ 45.

Kl. ca. 19^{00} , da A. under en frisk SSØ-lig Brise befandt sig ca. 6 Sm. NNØ. af Stevns, indtraf en kraftig Eksplosion under Forskibet, hvorved Skibet blev læk og begyndte at synke. Jollen blev straks gjort klar, og Besætningen — 2 Mand — gik i denne. 2-3 Minutter efter Eksplosionen sank A. Besætningen søgte ind til Falsterbo.

Anm. Ministeriet maa antage, at Eksplosionen skyldes Krigsaarsager.

26. Ff. **Argus** af Hundested, 14 Reg. T. Br. Paa Fiskeri.

Sunket efter Eksplosion d. $30/4$ 44 i Sejrbugten; 3 Omkomne.

Søforhør i Nykøbing S. d. $30/5$ 44.

Kl. ca. 4^{00} afgik A. fra Havnsø sammen med Fiskefartøj »Hervig« af Kalundborg paa Fiskeri i Sejrbugten. Fartøjerne fulgtes ad, indtil A. gik til Ankers ca. 4 Sm. N. for Ordrup Næs, og H. fortsatte Sejladsen. Kl. ca. 8^{00} saas fra Land ca. 2. km V. for Overby en Vandsøjle ude paa Sejrbugten og umiddelbart efter saas et Fiskefartøj synke paa Stedet. Da H. ca. 2 Timer efter A.s Opankring kom tilbage til Stedet, der var afmærket med en Bøje, var A. forsvundet, og der saas kun nogle Oliepletter 500—600 m fra Bøjen. D. $2/5$ fandtes A. sunket paa Stedet i 12 m Vand. Fartøjet er senere blevet hævet.

Anm. 1. De omkomne var: Fiskeskipper Niels Nielsen og Fisker Marius Jørgensen, begge af Hundested, samt Fisker Axel Peter Andersen af Havnsø.

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

27. Ff. **Arken** af Klitmøller, 8 Reg. T. Br. Paa Fiskeri i Nordsøen.

Forlist efter Eksplosion d. $1/6$ 44 i Nordsøen; 4 Omkomne.

Søforhør i Thisted d. $28/6$ 44.

Kl. ca. 11^{00} , da A. befandt sig ud for Klitmøller, observeredes fra Ff. »Svanen« af Klitmøller, der var ca. 300 m fra A., en voldsom Eksplosion i Nærheden af A. S. blev straks sejlet hen mod A.; men der saas kun Vragrester og intet Spor af Besætningen.

Anm. 1. omkomne var: Fiskeskipper Kresten Odder Pedersen samt Fiskerne Aksel Andersen Grønkjær, Karl Oddershede Pedersen og Kresten Kristensen Odder, alle af Klitmøller.

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

28. M/Sk. **Arre** af Ærøskøbing, 94 Reg. T. Br. Bygget 1892 af Staal. Paa Rejse fra Odense til Frederiksværk med gl. Jern.

Kæntret og sunket d. $6/1$ 44 i Kattegat.

Søforklaring og Søforhør i Frederiksværk d. $11/1$ 44.

D. $5/1$ Kl. 20^{10} passerede A. Netspærringen ved Sjællands Rev. Det blæste en opfriskende, SV.-lig Kuling. Kort efter brækkede Storbommen, og Skibet blev drejet til Vinden og Storsejlet bjærget. Kl. 20^{30} ændredes Kursen til NØ., Kl. 21^{00} til Ø. og Kl. 21^{30} til SØ.t.S. Vinden var nu SV., Styrke 7—8, med Svær Sø. Kl. 21^{55} gik Motoren i Staa, og en Undersøgelse viste, at Olietilførselsrøret var tilstoppet. Kl. 22^{10} kom Motoren atter i Gang. D. $6/1$ Kl. 0^{40} stoppede Motoren paany som Følge af, at Olien i Tanken under Skibets Slingren løb fra Tilførselsrøret. Efter Paafyldning af Olie paa Tanken startedes Motoren paany. Kl. 2^{30} gik Motoren atter i Staa. Kl. 2^{40} sattes Stagfok og Klyver; men det viste sig umuligt at faa Styr paa Skibet. Kl. 3^{00} pejledes Hesselø Fyr i misv. N.t.Ø., giss. Afst. 8 Sm. Noget senere blæste Klyveren i Stykker. Vinden var frisket til Storm, og A. tog svære Søer over og fik Bb.s Slagside, der stadig øgedes. Kl. 5^{00} var Slagsiden saa stærk, at der syntes Fare for Kæntring, hvorfor Besætningen — 3 Mand — satte Redningsbaaden ud og gik i Baaden. Kl. ca. 5^{15} kæntrede Skibet og sank. Kl. 7^{20} blev Besætningen reddet af et andet Skib. A. er senere blevet hævet.

Anm. Ministeriet maa antage, at Forliset skyldes, at Ladningen har forskubbet sig.

- 29.** M/S **Arusa** af Aarhus, 411 Reg. T. Br. Bygget 1939 af Staal.
En Mand borteblevet d. $\frac{1}{1}$ 44 i Lübeck Havn.
Søforhør i Korsør d. $\frac{4}{1}$ 44.
Kl. ca. 8⁰⁰ opdagedes det, at 2. Maskinmester Allan Edvin Hamman Petersen, der Kl. 0³⁰ havde forladt Salonen, ikke var om Bord, samt at den paagældendes Køje var urørt, hvorfor det maa antages, at den paagældende er snublet paa Dækket og er faldet over Bord og druknet.
- 30.** S/S **Aslaug** af København, 1509 Reg. T. Br. Bygget 1927 af Staal. Paa Rejse fra Bremen til Esbjerg med Kul.
Kollideret d. $\frac{11}{5}$ 44 paa Weserfloden.
Søforklaring i Esbjerg d. $\frac{15}{5}$ 44.
Kl. ca. 15³⁰, da S/S »Aslaug«, der havde Lods, Ledsageofficer og Signalgaster om Bord, havde passeret Bremerhafen, kom den tyske Marines Motorbugserbaad »Aade« op agter fra for at stikke en Trosse om Bord i S/S »Aslaug«. Under disse Manøvrer løb M/S »Aade« med ret stor Fart Stævnen ind i S/S »Askaug«s Bb.s Side ud for 3-Lugen, hvorved S/S »Aslaug«s Skanseklædning, Skibsside, Hoveddæk og Minesikringskabel blev beskadiget paa et længere Stykke.
Anm. Søforklaring fra M/S »Aade« foreligger ikke.
- 31.** Ff. **Benedicte Schou** af Kalundborg, 20 Reg. T. Br. Paa Fisken i Sejrbugten.
Grundstødt d. $\frac{14}{2}$ 44 ved Sejro.
Strandingsindberetning dat. $\frac{16}{2}$ 44. Søforhør i Kalundborg d. $\frac{7}{3}$ og $\frac{14}{3}$ 44.
Kl. ca. 20⁰⁰ grundstødte B.S., der under en haard NØ.-lig Kuling med N.-gaaende Strøm i Sneykning vilde søge Ankerplads i Læ af Sejro, paa Sejro NV.-Rev. D. $\frac{15}{2}$ Kl. 4³⁰ kom Fartøjet flot ved fremmed Hjælp.
Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes daarlig Sigtbarhed i Forbindelse med Strømsætning.
- 32.** Ff. **Bent-Erik** af Esbjerg, 40 Reg. T. Br. Bygget 1942 af Eg, Bøg og Fyr.
Kollideret d. $\frac{11}{7}$ 44 i Nordsøen.
Søforklaring i Frederikshavn d. $\frac{24}{7}$ 44.
Se Nr. 23.
- 33.** S/S **Bes** af København, 294 Reg. T. Br. Bygget 1917 af Staal. Paa Rejse fra Hamburg til Kalundborg.
Grundstødt d. $\frac{31}{3}$ 44 ved Sjællands V.-Kvst.
Søforklaring i Kalundborg d. $\frac{1}{4}$ 44. Søforhør i København d. $\frac{9}{8}$ 44.
Kl. ca. 6²⁰, da B. ca. 5 Min. før for Langsom Fart havde passeret Gisseløre for indgaaende, kom Lodsen om Bord. Da Skibet befandt sig paa grundt Vand, beordrede Lodsens straks haardt Stb.s Ror og Fuldkraft Frem paa Maskinen; men umiddelbart etter tog Skibet Grund og blev staaende. Kl. 12⁰⁵ kom B. flot ved Hjælp af en Bjærgningsdampe.
Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes, at Føreren undlod at orientere sig, forinden Kursen blev sat mod Havnen.
- 34.** M/Gl. **Bien** af Fjellebroen, 65 Reg. T. Br. Bygget 1898 af Eg og Bøg.
Kollideret d. $\frac{22}{3}$ 44 i Kragenæs Havn.
Søforklaring og Søforhør d. $\frac{3}{4}$ 44 i Aalborg.
Kl. ca. 16⁰⁰, da B. efter endt Forhaling laa fortøjet umiddelbart indenfor Havneindløbet, saas et Skib, der viste sig at være M/Jt. »Marie« af Kerteminde, nærme sig Havnen. M. tønnede først mod det sydlige Molehoved og straks etter mod B.s Styrbordsside, hvorved B. blev en Del beskadiget.
Af den af M.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at da dette Skib skulde sejle ind i Havnen og i en Snebyge befandt sig i Indsejlingen, saas B. ligge saa tæt ved denne, at M. ikke kunde passere. Under Forsøg paa at gaa klar af B. tønnede M. først mod den søndre Mole og derefter mod B. som ovenfor anført. Ved Kollisionen blev M. en Hel beskadiget.
Anm. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes Vejrforholdene i Forbindelse med den begrænsede Plads i Havnen.
- 35.** 3^m M Sk. **Birgitte Høeg** af Udbyhøj, 93 Reg. T. Br. Bygget 1900/44 af Eg.
a) Paa Rejse fra Menstad til Frederikshavn med Salpeter.
Sprunget læk d. $\frac{6}{7}$ 44 i Kattegat.
Søforklaring i Frederikshavn d. $\frac{13}{7}$ 44.
D. $\frac{6}{7}$ Kl. ca. 15³⁰ afsejlede B. H. fra Porsgrund under en let SV.-lig Brise. I Skagerak stod der en Del Dønning, og Skibet slingrede voldsomt. D. $\frac{7}{7}$ Kl. 18⁰⁰ ankom B. H. til Frederikshavn. Ved Udloosningen viste det sig, at ca. 250 Sække Salpeter var ødelagt af indtrængende Vand.
Anm. Ministeriet maa antage, at Skibet har arbejdet sig læk i Søen.
b) PM Rejse fra København til Horsens i Ballast.
Grundstødt d. $\frac{9}{9}$ 44 ved Sveriges V.-Kyst; søgt Nødhavn.
Søforklaring i Randers d. $\frac{13}{10}$ 44.
D. $\frac{8}{9}$ Kl. ca. 17¹⁵ da B. H. under en SV.-lig Storm befandt sig ca. 10 Sm. V.t.S. af Anholt, hvor det forsøgtes at bringe Skibet i Læ, stoppede Motoren. Det forsøgtes at op i Læ af Anholt, men Kl. ca. 17³⁰ flængedes Mesanen i en Byge, og under Nedfiringen sprængtes Bomdirken, og Bommen faldt ned

paa Udstødsrøret, der blev ødelagt. Endvidere blæste Skonnertsejlet fra Agterliget flere Steder, saa Sejlet maatte bjærges, og Mellemstagenes sprængtes. D. $\frac{9}{9}$ Kl. 12³⁰ var Skonnertsejlet og Mellemstagenes repareret, hvorefter Skibet blev lagt for Bb.s Halse for at holde klar af den svenske Kyst. Kl. 17⁰⁰ var B. H. imidlertid kommet i Nærheden af de svenske Minefelter og blev derfor vendt med Kurs mod Klosterfjorden, hvor Skibet blev opankret for Stb.s Anker i ca. 6 Fv. Vand. Da Ankeret ikke holdt, blev ogsaa Bb.s Anker stukket i Bund; men B. H. drev for Ankrene og tog Grunden og blev staaende. D. $\frac{10}{9}$ Kl. ca. 14³⁰ kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper og blev indbragt til Skallahamn for Dykkerundersøgelse, der viste, at Skibsbunden var ubeskadiget.

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

c) Paa Rejse fra Randers til Mullerup med tomme Tromler.

Kollideret d. $\frac{28}{11}$ 44 i Store Bælt.

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

Kl. ca. 10⁰⁰, da B.H. paa Grund af Motorhavari var under Bugsering af Ff.»Ruth« af Reersø, gik R.s Motor pludselig i Staa, og B.H., der havde Fart fremover, tørnede med Forgrejterne mod Agterenden paa R. Ved Kollisionen fik B.H. Sprydbardunen sprængt og Bb.s Kranbjælke revet ud af Dækket. R. fik Mesanmasten knækket samt Lanternebrættet beskadiget.

Anm. Aarsagen til Kollisionen fremgaar af det ovenfor anførte.

d) Paa Rejse fra Hobro til København med Rug.

Grundstødt d. $\frac{31}{12}$ 44 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Søforhør i København d. $\frac{26}{1}$ 46.

Kl. ca. 15⁰⁰, da B.H. under en frisk N.-lig Kuling og stærk S.-gaaende Strøm paa Vej ud af Renden fra Als Odde netop havde passeret Dobbeltprikken paa Inderhage, blev Skibet af Vind og Strøm sat ind paa Grunden mellem den anden og tredje hvide Prik og blev staaende. D. $\frac{5}{1}$ 45 Kl. ca. 13⁰⁰ kom B. H. flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

36. Ff. **Bjørn** af Kerteminde, 26 Reg. T. Br. Bygget 1918 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Rønne til Kerteminde med Sild i Tønder.

Motorhavari d. $\frac{3}{11}$ 44 i Østersøen; søgt Nødhavn.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. $\frac{10}{11}$ 44.

Kl. ca. 23⁰⁰, da B. under en haard Kuling med høj Sø paa V.-lig Kurs befandt sig V. for Bornholm, gik Motoren i Staa. Kutteren faldt tværs i Søen og tog saa meget Vand over, at en Del af Dækslasten gik over Bord, og Motorrummet blev delvis fyldt med Vand. Da det ikke lykkedes at faa Motoren startet igen, forsøgte det for Sejl alene at naa tilbage til Bornholm; men Stagfokken og Mesanen blæste i Stykker, hvorefter B. drev omkring, indtil Kutteren d. $\frac{4}{11}$ blev taget paa Slæb af en anden Fiskekutter og indbragt til Hasle.

Anm. Ministeriet maa antage, at Motorhavariet skyldes Solaroliens ringe Kvalitet,

37. M/Sk. **Blix** af København, 96 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Eg.

a) Paa Rejse fra København til Lübeck.

Kollideret d. $\frac{17}{2}$ 44 i Østersøen.

Søforhør i København d. $\frac{2}{3}$ 44 og i Aalborg d. $\frac{5}{4}$ 45.

Kl. ca. 12⁵, da B. i klart Vejr befandt sig i Farvandet mellem Gedser og Femern, styrende misv. VSV., kom en Dampers ene Toplanterne og grønne Sidelanterne i Sigte noget foran for tværs om Stb. Kurs og Fart bibeholdtes. Fra det andet Skib, der senere viste sig at være et tysk Krigsskib og som stadig kom nærmere, hørtes kort efter 1 lang Tone, samtidig med at Krigsskibet saas dreje til Stb., saaledes at dets røde Sidelanterne kom i Sigte. Umiddelbart efter tørnede Krigsskibet mod B.s Klyverbom, som brækkede.

Anm. Søforklaring fra Krigsskibet foreligger ikke.

b) Paa Rejse fra Lübeck til København med Raajern.

Grundstødt d. $\frac{5}{10}$ 44 ved Saltholms V.-Kyst.

Søforhør i København d. $\frac{19}{10}$ 44.

Kl. 0³⁰ passerede B. Drodden Fyr, og kort efter saas ret forude et Fyr, der antoges for Nordre Røse, men som senere viste sig at være Middelgrunds Fort Fyr. Da Skibet var kommet op i Dragør Fyrs klare Vinkel, ændredes Kursen, saaledes at Dragør Fyr holdtes ret agterude. Vejret var efterhaanden blevet tildiset. Noget senere tog B. Grunden i Ø.-Siden af Løbet NØ. for Nordre Røse og blev staaende. Kl. ca. 19⁰⁰ kom B. flot ved fremmed Hjælp, efter at ca. 30 Tons af Ladningen var blevet lægtret.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes diset Vejr i Forbindelse med den Omstændighed, at Nordre Røse Fyr ikke var tændt.

38. M/S **Bogø** af Nykøbing M., 98 Reg. T. Br. Bygget 1981 at Staal. Paa Rejse fra Aalborg til Løgstør med Stykgods.

Grundstødt d. $\frac{24}{7}$ 44 i Limfjorden.

Søforklaring og Søforhør i Aalborg d. $\frac{28}{7}$ 44.

Kl. 17¹⁶ passerede B. under en frisk NV.-lig Kuling med haard Ø.-gaaende Strøm Skulshage Halmprík i en Afstand af ca. 100 m, hvorefter kursen sattes mod de 2 røde 1-Koste S. for Nordmandshage. Da det paa Grund af stærkt Solglitter i Vandet ikke var muligt at se Afmærkningen forud, blev Motoren stoppet. Kort efter tog B. Grunden paa Sydsiden af Hagedybet og blev staaende. Kl. ca. 21³⁰ kom B. flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes, at Føreren blev blændet af Solen.

39. S/S **Bonn** af Oslo, 1265 Reg. T. Br. Bygget 1928 af Staal. Paa Rejse fra Brake til Bergen med Havre.

Havareret ved Eksplosion og sat paa Grund d. $\frac{25}{3}$ 44 i Langelandsbæltet.

Strandingsindberetning dat. $\frac{26}{3}$ 44. Søforklaring og Søforhør i Nakskov d. $\frac{30}{3}$ 44.

Kl. 11³⁵ kvitteredes Lodsens ved Kiel F.S. Kl. 13³⁰ mærkedes en voldsom Eksplosion, og det viste sig, at Skibet havde faaet en Lækage i Maskinrummet. Da B. straks begyndte at synke, tilkaldtes Hjælp fra et i Nærheden værende Skib, som bugserede B. ind mod Land. Kl. 16⁴⁰ tog Skibet Grunden ca. $\frac{3}{4}$ Sm. S. af Kjels Nor Fyr og blev staaende. Skibet blev senere bragt flot og bugseret til Nakskov af et Bjærgningsdampskib.

Anm. Ministeriet maa antage, at Eksplosionen skyldes Krigsaarsager.

40. S/S **Brasilien** af Vejle, 5334 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal.

En Mand omkommet ved Ulykkestilfælde d. $\frac{7}{7}$ 44 i Bremen.

Søforklaring i Bremen d. $\frac{8}{7}$ 44. Søforhør i København d. $\frac{14}{7}$ 44.

Kl. ca. 11²⁰, da B. var under Forhaling langs Kajen i Frihavnen, var 3. Styrmand Hans Nicolai Hansen ved at skifte en Wire inde paa Kajen. Herunder mistede han Fodfæstet og faldt fra Kajen ca. 5 m ned paa Skibets Lønning og derfra ned i Vandet mellem Skibet og Kajen. Ved Faldet mod Lønningen kvæstede den paagældende Hovedet og venstre Skulderparti alvorligt. En Mand af Besætningen dykkede gentagne Gange efter den forulykkede, men uden Resultat. Kl. ca. 12⁰⁰ blev den overbordfaldne fundet med Dræg; men Døden var da allerede indtraadt, antagelig som Følge af de svære Læsioner i Hovedet.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

41. 3^m M/Sk. **Bris** af København, 93 Reg. T. Br. Bygget 1910 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Sassnitz til Svendborg med Koks.

Havareret d. $\frac{9}{1}$ 44 i Østersøen.

Søforhør i København d. $\frac{10}{9}$ 44.

D. $\frac{5}{1}$ Kl. 23¹⁰ passerede B. for Sejl og Motor Arkona Fyr paa NV.-lig Kurs under en tiltagende stormende Kuling fra V. med svær Sø. Under en haard Byge d. $\frac{6}{1}$ Kl. ca. 1⁰⁰ lagde B. sig over med stor Stb.s Slagside. Forsejlene og Storsejlet blev ødelagt, og Skonnertsejlets Skøde sprængtes. Skibet blev lagt op i Søen, men krængede derefter saa langt over til Bb., at Halvdelen af Dækslasten gik over Bord. Resten af Dækslasten blev dels lempet over Bord, dels skyllet ud af Søen. Herved blev Presenningerne paa For- og Storlugen revet i Stykker, og Vandet trængte ned i Lasten gennem Lugerne og Kappen til Folkelukafet. Efter nogen Tids Forløb stoppede Motoren, idet Maskinrummet var løbet fuld af Vand. Nødraketter blev sendt op, og da B. truede med at kænre, forlod Besætningen Skibet, men holdt sig stadig i Nærheden af dette. Kl. ca. 10³⁰ kom den tyske Bjærgningsdamper »Norder« til Stede, hvorefter nogle Mand atter gik om Bord i B., der af N. blev bugseret ind i Læ af Rügen, hvor Skibet blev opankret Kl. ca. 12³⁰. N. kom derefter langs Siden af B. og pumpede Skibet læns. D. $\frac{7}{1}$ blev B. slæbt til Sassnitz for Reparation.

42. M/S **Bussard** af Tuborg Havn, 153 Reg. T. Br. Bygget 1907 af Staal. Paa Rejse fra Sarpsborg til København med Feldspat og Papir.

Motoren havareret d. $\frac{18}{9}$ 44 i Kattégat; søgt Nødhavn.

Søforhør i København d. $\frac{6}{10}$ 44.

Kl. ca. 22⁴⁵, da B. under en let SSV.-lig Brise med S.-gaaende Strøm befandt sig ud for Nidingen Fyr, opdagedes det, at forreste Hovedleje varmede. Da der var overhængende Fare for, at Skibet med stoppet Motor vilde drive ind i svensk Minefelt, besluttedes det med langsom Fart og under rigelig Smøring af det varmede Leje at søge ind til Varberg for Reparation. Da B. var ca. 1 Sm. af Varberg, maatte Motoren stoppes, da den var begyndt at banke, og Lodsbaaden bugserede derefter Skibet i Havn.

Anm. Ministeriel maa antage, at Motorhavariet skyldes Anvendelse af mindre godt Lejemetal i Forbindelse med daarlig Smøreolie.

43. M/Gl. **Bygholm** af Horsens, 147 Ret.; T. Br. Bygget 1900 af Staal. Paa Rejse fra Lübeck til Helsingør med Briketter.

Grundstødt d. $\frac{18}{9}$ 44 ved Sveriges V.-kyst.

Søforklaring og Søforhør i Helsingør d. $\frac{27}{9}$ 44.

Kl. ca. 020 passerede B. fyrskibet paa 55°05'8 N. Brd. 12°49'5 Ø. Lgd., hvorefter Kursem sattes V. om Faksterbo Fyr. Vejret var let diset. Kl. 2³⁰ pejledes Stevns Fyr i V.t.S., Drogden Fyr i N. og Falsterbo Fyr i NØ. $\frac{1}{4}$ N. B. holdt sin Kurs, og da det blev mere diset, mindskedes Farten til ca. 2 Knob. Kl. 4⁰⁰ tog Skibet Grunden ud for Falsterbo Fyr og blev staaende. Kl. ca. 15⁰⁰ kom B. flot ved Hjælp af en Bjærg-

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

44. M/Gl. **C. Bauer** af Kolding, 51 Reg. T. Br. Bygget 1903 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Flensborg til Mullerup med Kul.

Tørnet Undervandshindring d. $\frac{30}{7}$ 44 i Lillebælt.

Søforhør i Assens d. $\frac{5}{8}$ 44.

Kl. ca. 19⁴⁵, da C.B., hvis Dybgaaende var ca. 12 Fod, befandt sig ca. 1 Sm. Ø. for Skjoldnæs Fyr,

mærkedes et kraftigt Stød i Skibet, og Motoren gik i Staa. En Undersøgelse viste, at Stævnrøret var beskadiget og Krumtappen brækket.

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

45. S/S **Carl** af Neksø, 391 Reg. T. Br. Bygget 1884 af Staal. Paa Rejse fra København til Hasle med Passagerer og Stykgods.

Grundstødt d. $\frac{6}{6}$ 44 ved Bornholms V.-Kyst.

Søforklaring i Neksø d. $\frac{22}{7}$ 44.

Kl. ca. 4⁰⁰, da C. nærmede sig Hasle, laa der en Taagebanke inde over Land, hvorfor Radiofyret i Hasle blev pejlet. Da C. nærmede sig Taagebanken, blev der afgivet reglementeret Taagesignal, men Signalet fra Taagesirenen paa Molen i Hasle, der skulde afgive Taagesignal, kunde ikke høres. Kl. 4⁵⁰ kom Føreren paa Dækket, og Maskinen blev straks stoppet og umiddelbart efter kastet Fuld Kraft Bak; men inden Farten helt var gaaet af Skibet, tog det Grunden med Forenden og blev staaende ca. 100 m fra Hasle Havns Molehoved. Ved Bakmanøvrer lykkedes det hurtigt at faa C. flot, og Kl. 5²⁰ fortøjedes i Hasle Havn.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Taage og Strømsætning i Forbindelse med den Omstændighed, at Sirenen paa Molehovedet i Hasle ikke afgav Taagesignal.

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

Havareret ved Eksplosion d. $\frac{29}{2}$ 44 i Kattegat.

Søforklaring i Skagen d. $\frac{13}{3}$ 44.

Da C, der fiskede med Vod, befandt sig 2^{1/2}—3 Sm. N. for Grenen i Færd med at hive Voddet hjem, indtraf en Eksplosion i Nærheden af Fartøjet, hvorved Cementen i Lastrummet blev knust flere Steder, Motoren slaaet løs samt en Del Inventar beskadiget.

Anm. Ministeriet maa antage, at Eksplosionen skyldes Krigsaarsager.

47. M/Gl. **Christiane** af Rønne, 62 Reg. T. Br. Bygget 1900 af Eg.

En Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. $\frac{25}{3}$ 44 i København.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. $\frac{27}{3}$ 44.

Kl. ca. 15⁰⁰, medens C. laa ved Islands Brygge og lossede Brunkul, knækkede Øjet paa Lossebommen ved Svanehalen, medens en tom Tønde blev turet ned i Lasten. Bommen faldt ned paa Motorspillet og ramte Bedstemandens højre Haand, hvis Fingre blev en Del beskadiget. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt Ambulance kørt til Hospitalet.

Anm. Ministeriet maa antage, at Ulykken skyldes, at Beslaget paa Bommen var forfærdiget af daarligt Materiale.

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

Tørnet Molehoved d. $\frac{24}{12}$ 44 i Københavns Havn.

Søforhør i København d. $\frac{29}{12}$ 44.

Kl. 12⁴⁵, da C. for Langsom Fart med Lods om Bord, assisteret af en Bugserbaad, befandt sig ved Indsejlingen til Jernhavnen, mistede Skibel Styret og skar Stb. ud. Maskinen blev straks kastet Fuld Kraft Bak, og Bugserbaaden trak Bb. over, men umiddelbart efter tørnede C. mod det V.-lige Molefy, hvorved en Plade i Skibet revnede

Anm. Aarsagen til Havariet fremgaar af det ovenfor anførte.

49. M Gl. **Clemens** af Aarhus, 152 Reg. T. Br. Bygget 1898 af Staal. Paa Rejse fra Sarpsborg til Horsens med Carbid.

Grundstødt d. $\frac{20}{12}$ 44 ved Sjællands N.-Kyst.

Søforklaring i Horsens d. $\frac{29}{12}$ 44.

Kl ca. 18⁰⁰, da C. under en let Ø.-lig Brise med ringe Sø i stærkt diset Vejr paa SV.-lig Kurs under hyppig Brug af Loddet paa Tvangsruten nærmede sig Sjællands Rev med ringe Fart, mærkedes det, at Skibet tog Grunden. En kort Klaring viste senere, at C. var grundstødt ca. 0,5 Sm. Ø. for Sjællands Rev Fvr Kl ca 22⁰⁰ kom Skibet flot ved egen Hjælp, efter at en Del af Ladningen var kastet over Bord

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

50. 3m M/Sk. **Clytia** af Køge, 167 Reg. T. Br. Bygget 1896 af Eg. Paa Rejse fra Lovia til Aalborg med Træ.

a) Tørnet Undervandshindring d. $\frac{25}{10}$ 44 i Østersøen.

Søforklaring og Søforhør i Aalborg d. $\frac{10}{11}$ 44.

Kl. 20²⁰, da C. befandt sig paa 55°45' N. Brd. 15°11'5 Ø. Lgd., mærkedes et kraftigt Stød i Skibet.

Motoren blev stoppet, hvorefter en Undersøgelse viste, at Skibet tilsyneladende ingen Skade havde taget

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

b) Grundstødt d. $\frac{4}{11}$ 44 i Limfjorden.

Søforklaring og Søforhør i Aalborg .1. $\frac{10}{11}$ 41.

Kl. ca. 13³⁰, da C. befandt sig i Stb.s Side af Sejløbet ud for Rørdal, svigtede Styremaskinen. Motoren blev straks kastet Bak; men umiddelbart efter tog C Grunden og blev staaende. Kl. 15²⁰ kom Skibet flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundtøningen fremgaar af det ovefor anførte.

51. Ff. **Conny** af Hundested, 18 Reg. T. Br. Paa Fiskeri i Kattegat.

Havareret ved Eksplosion og sat paa Grund d. $17/3$ 44 i Kattegat.

Søforklaring og Søforhør i Hundested d. $21/3$ 44.

Kl. ca. 18³⁰, da C. befandt sig ca. 7 Sm. V.t.N. af Hesselø i Færd med at hive Voddet hjem, indtraf en voldsom Eksplosion, der slog Fartøjet læk. Kursen blev straks sat mod Hesselø, og da Motoren ca. 5 Minutter senere gik i Staa, fortsattes for Sejl alene. Ved at pumpe og øse uafbrudt lykkedes det at holde C. flydende, indtil Fartøjet Kl. ca. 21³⁰ kunde sættes paa Grund paa Hesselø. D. $20/3$ kom C. flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Ministeriet maa antage, at Eksplosionen skyldes Krigsaarsager.

52. 3^m M/Sk. **Cornelia** af Nekso, 248 Reg. T. Br. Bygget 1918 af Staal. Paa Rejse fra København til Nekso med Stykgods.

Tørnet Undervandshindring d. $22/11$ 44 i Østersøen.

Søforklaring i Nekso d. $27/12$ 44.

Kl. ca. 11¹⁵, da C. paa Ø.-lig Kurs var ved at passere et Vrag paa ca. 55°18' N. Brd. 12°49' Ø. Lgd., mærkedes nogle Stød i Skibet, som syntes at skrabe mod en Undervandshindring. Ved senere Doksætning viste det sig, at C. havde faaet Skruebladene bøjet og Bunden lettere beskadiget.

Anm. Ministeriet maa antage, at C. har tørnet en Vragdel under Vandet.

53. 3^m M/Sk. **Cornwall** af Korsør, 214 Reg. T. Br. Bygget 1906 af Eg. Paa Rejse fra Stettin til Aarhus med Briketter.

Forlist efter Eksplosion d. $30/4$ 44 i Østersøen; 1 Mand omkommet.

Søforhør i Korsør d. $6/5$ 44. Forlisanmeldelse dat. $9/12$ 44.

Kl. ca. 12⁵⁰, da C. befandt sig i Tvangsruten tværs af Greifswalder Oie Fyr, indtraf en voldsom Eksplosion under Agterenden, hvorved hele Agterskibet med Styrehuset blev bortsprængt, og Skibet begyndte at synke. Det viste sig, at Føreren var forsvundet. Besætningen, hvoraf Bedstemanden var haardt saaret, reddede sig i Skibets 2 Baade og blev Kl. ca. 13¹⁰ optaget af et andet Skib og indbragt til Sassnitz.

Anm. 1. Den omkomne er: Skibsfører Carl Rasmussen af Svendborg.

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

54. M/Sk. **Dagmar Larsen** af Aarhus, 108 Reg. T. Br. Bygget 1941 af Træ. Paa Rejse fra Lübeck til Kalundborg med Koks.

Grundstødt d. $10/3$ 44 paa Kalundborg Fjord.

Søforklaring og Søforhør i Kalundborg d. $14/3$ 44.

Kl. ca. 3¹⁵, da D.L. for V.-lig Vind med Dis og Taage under stadig Lodning med langsom Fart stod ind gennem Kalundborg Fjord, tog Skibet Grunden paa Giseløre Sand. Kl. ca. 22⁰⁰ kom D.L. af Grunden ved Hjælp af en Bjærgningsdamper, efter at en Del af Ladningen var blevet lægtret.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Taage.

55. S/S **Dagny** af Lemvig, 495 Reg. T. Br. Bygget 1895 af Staal. Paa Rejse fra Gdynia til Tuborg Havn med Koks.

Mistet Dækslasten d. $9/1$ 44 i Østersøen.

Søforhør i København d. $17/1$ 44.

Kl. ca. 11⁰⁰, da D. under en orkanagtig V.-lig Storm befandt sig i Østersøen tværs af Stoller Banke. brød en svær Braadsø over Skibet, hvorved hele Dækslasten i Stb.s Side blev skyllet over Bord. Da Skibet herved fik svær Bb.s Slagside, hvorved Kahytten og Kamrene i Bb.s Side delvis blev fyldt med Vand, blev alle Lænseportene aabnet, og Resten af Dækslasten blev skyllet ud, hvorefter Skibet rettede sig upigen. En Wirerulle paa Agterdækket var af Braadsøen blevet revet op af Dækket.

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

Anm. 2 D.s Fører er under $14/6$ 45 ved Sørøtten i Svendborg idømt en Statskassen tilfaldede

Bøde af 250 Kr. for Overtrædelse af Sølovens § 26.

56. B/B **Dan** af København, 34 Reg T. Br. Bygget 1914 af staal.

a) Kollideret d. $1/4$ 44 i Københavns Havn.

Søforhør i København d. $21/4$ 44.

Kl. 8⁰⁰ afgik 3^m M/Sk. »Vita« af Randers under Bugsering af D., der var fortøjet paa V.S Stb.s Side, fra Ndr. Toldbod til Gasværkshavnen. Kort før Toldbodbommen skulde passeres, drejede V. pludselig Stb. over. Om Bord i D. blev Røret straks lagt haardt Bb. og Maskinen beordret Fuld Kraft Frem; men umiddelbart efter tørnede D. med Stb.s Side imod Bolværket og derefter med Bb.s Bov imod V. Ved Kollisionen tog D. ingen Skade, medens V. fik en Pullert og en Lønningsstøtte brækket og Skanseklædningen beskadiget.

Af den af V.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at da dette Skib under Bugsering af D. nærmede sig Toldbodbommen, mistede Skibene Styringen og svingede Stb. over. V.s Ror, der var fastgjort midtskibs, blev straks gjort los og lagt haardt Bb.; men umiddelbart efter skete Kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Aarsagen til Kollisionen fremgaar af det ovenfor uførte.

b) Kæntret d. $27/9$ 44 i Københavns Havn; 2 Omkomne.

Rapport fra Slatens Skibstilsyn dat. $30/9$ 44. Søforhør i København d. $30/9$ og i Aarhus d. $12/10$ 44. Kl. ca. 14¹², da D. under en VSV.-lig Kuling med Byger i Sydhavnen assisterede S/S »Otto Petersen« af København under Manøvrer med at gaa fra Kaj, blev D., der havde Slæber fra O.P.s Agerende, af

dette Skibs Skruevand drejet tværs paa Sejlretningen. Da der var Fare for, at D. vilde kænre, forsøgtes det at udløse Slæbewiren med Slippeapparatet, men dette virkede ikke, og kort efter blev D., der nu var trukket helt over paa Bb.s Side. fyldt med Vand og sank. Af de 5 ombordværende lykkedes det de 3 at redde sig paa D.s Redningsflaade.

Af den af O.P.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at da dette Skib med Lods om Bord assisteret af Bugserbaadene »Ymer« for og D. agter Kl. ca. 14⁰⁰ med Roret liggende haardt Bb. et Øjeblik lod Maskinen gaa Fuld Kraft Frem for ikke at drive ned paa en ved Kajen liggende Damper, hørtes Raab fra D., som krængede meget Bb. over. Maskinen blev straks stoppet, men inden det var muligt at kaste Slæberen los, saas D. kænre og synke.

Anm. 1. De omkomne var: Skibsfører Niels Peter Christian Hindsgaul og Maskinmester Kalnitz Christian Hans Poulsen, begge af København.

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

c) Paa Rejse fra Malmø til København med Lægter paa Slæb.

Grundstødt d. 18/11 44 ved Sjællands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. 18/11 44. Søforhør i København d. 23/11 44.

Kl. ca. 8⁰⁰, da D., der under en opfriskende SØ.-lig Storm med høj Sø og N.-gaaende Strøm bugserede Lægter »Irma« af København paa NNV.-lig Kurs i Tvangsruten, passerede Barsebäck, blev Kursen ændret til V.¼ N. Kl. ca. 9³⁰ saas I.s Besætning 2 Mand — forlade Lægteren i Jollen, fordi Lægteren som Følge af Havari i den høje Sø var i Færd med at synke, og Besætningen blev taget om Bord i D. D. holdt derefter af for Vejret for at forsøge at naa Tuborg Havn, men da Vinden efterhaanden friskede til orkanagtig Storm, og videre Bugsering blev umuliggjort, blev I. med D.s Anker stukket paa Slæbetrossen opankret paa ca. 55°45' N. Brd. 12°42' Ø. Lgd. Herfra styredes en NV.-lig Kurs for at søge Nødhavn. I den høje Sø tog D. meget Vand over, og selv om Nedgangskappen til Maskinrummet var baade lukket og laaset, strømmede der meget Vand ned baade gennem Kappen og Luftrørene. Skønt alle Lænsemidler blev holdt i Gang, steg Vandet i Maskinrummet, og da Kul og Aske efterhaanden tilstoppede Sugerørens Brusere, steg Vandet op i Askegraven og slukkede Fyret. Med reduceret Fart som Følge af det faldende Kedeltryk blev Kursen nu sat paa Vedbæk Havn. Kl. ca. 11³⁰, da D. var ca. 100 m fra Havnemolerne, saas Folk i Land vinke advarende, men i det samme tog Skibet Grunden. Da det viste sig umuligt at faa D. flot ved Bakmanøvrer, blev Maskinen atter kastet Fuld Kraft Frem for at faa Skibet til at staa godt fast paa Sandbund. Kl. 11⁴⁵ stoppedes Maskinen, og de ombordværende reddede sig i Land, dels i Redningsbaaden, dels paa Flaaden. D. er senere kommet flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Vejrforholdene.

57. 3^m M/Sk. **Dana** af Marstal, 299 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Eg. Paa Rejse fra Horsens til København med Brunkul.

Kollideret d. 14/2 44 i Sundet.

Søforhør i København d. 21/2 44.

Kl. ca. 5³⁰ passerede D. den røde Lystønde paa 55°53'0 N. Brd. 12°39'2 Ø. Lgd., hvorfra Kursen sattes misv. SØ.t.S. 7/8 S. Kl. ca. 5⁴⁵ saas et Fartøj, der senere viste sig at være et tysk Bevogningsfartøj, der laa opankret uden Lanterner, forude i ca. 50 m Afstand. Om Bord i D. blev Roret straks lagt Bb. og Motoren stoppet; men umiddelbart efter tørnede D. med Stb.s Ankerstok imod det andet Fartøjs Bb.s Bov.

Anm. Søforklaring fra det tyske Fartøj foreligger ikke.

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

Paasejlet d. 4/2 44 i Danzig.

Søforklaring og Søforhør i Fredericia d. 25/2 44.

Kl. ca. 8³⁰, da D. laa i Kaiserhafnen, mærkedes et Stød i Skibet, og en Undersøgelse viste, at Skibet var blevet paasejlet af Lgt. »Klara« af Bromberg. Ved Kollisionen fik D. et Skrueblad brækket.

Anm. Søforklaring fra K. foreligger ikke.

59. M/Gl. **Dania** af København, 69 Reg. T. Br. Bygget 1903 af Eg. Paa Rejse fra Kragerø til København med Metallaffald og Feldspat.

Grundstødt d. 13/3 44 ved Sveriges V.-Kyst; søgt Nødhavn.

Søforhør i København d. 20/3 44.

Kl. 13²⁵ passerede D. Måseskär, Afst. 1 Sm., Log 15, hvorefter der styredes misv. S. til tværs af Blålandsbåde, Log 17. Derefter styredes misv. SØ.t.S., og der passeredes tæt om Prikken paa Breddådan, hvorefter der styredes ind mod Eggskärs Fyr. Vejret var diset med Snebyger. Da Eran var omtrent tværs om Stb., drejedes op i Løbet mellem Eggskär og Eran; men under Drejningen tog Skibet Grunden paa Eran Flu og blev staaende. Kl. ca. 17²⁰ kom D. flot ved fremmed Hjælp, efter at en Del af Ladningen var kastet over Bord. Ved Grundstødningen blev Kølen stærkt beskadiget, og Skibet fik en mindre Læk. D. søgte ind til Marstrand for Dykkerundersøgelse.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes, at Afstanden til Eran, der var dækket af Sne, paa Grund af Dis er bedømt forkert.

60. Ff. **Debora** af Ringkøbing, 9 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Fiskeplads i Nordsøen til Thorsminde med Fisk.

Havareret d. 27/11 44 ved Jyllands V.-Kyst.

Søforhør i Lemvig d. 13/2 45 og i Ringkøbing d. 24/2 45.

Kl. ca. 11⁰⁰, da D. under en frisk V.-lig Kuling med høj Sø og kraftig N.-gaaende Strøm i klart Vejr

nærmede sig Indløbet til Thorsminde Havn, hvis S.-lige Del var tilsandet, blev Fartøjet af en voldsom Sø slaet ind mod den N.-lige Havnemole, hvorved der opstod flere Lækager paa D., der hurtigt blev vandfyldt og af Strøm og Sø sat ind paa Kysten lige N. for Havnen, saaledes at Besætningen kunde vade i Land.

Anm. Ministeriet maa antage, at Havariet skyldes Vejrforholdene i Forbindelse med de vanskelige Besejlingsforhold ved Thorsminde Havn.

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

Kollideret d. $\frac{9}{2}$ 44 i Danzig Havn.

Søforklaring i Danzig d. $\frac{11}{2}$ 44. Søforhør i København d. $\frac{2}{3}$ 44.

Kl. ca. 17³⁵, da D., der havde Lods om Bord, under Assistance af 2 Slæbebaade i mørkt, men klart Vejr under Forhaling befandt sig ved Weichelhaserne, observeredes forude om Stb. tysk Torpedofangbaad Nr. 19 liggende stille. D., der gik med langsom Fart, afgav først 1 lang Tone med Fløjten og derefter 2 korte Toner og drejede til Bb. Da Signalerne ikke blev besvaret, gentoges sidstnævnte Signal 2 Gange. Kort efter gik Torpedobaaden fremover med Kurs tværs paa D. Der blev straks afgivet 3 korte Toner, og Maskinen blev beordret Fuld Kraft Bak, samtidig med at Bb.s Anker blev stukket i Bund. Torpedofangbaaden besvarede heller ikke disse Signaler, men fortsatte fremover, og umiddelbart efter tørnede D. med Stævnen mod T. 19.s Bb.s Bov.

Anm. Søforklaring fra T. 19 foreligger ikke.

62. M Gl. **De to Søstre** af Fredericia, 20 Reg. T. Br. Bygget 1879 af Eg. Paa Rejse fra Aarhus til Vejle i Ballast.

Grundstødt d. $\frac{8}{9}$ 44 ved Jyllands Ø.-Kyst; søgt Nødhavn.

Søforklaring og Søforhør i Fredericia d. $\frac{28}{12}$ 44.

D. $\frac{7}{9}$ anløb D.t.S. Tunø Havn for at afvente bedre Vejr. Det blæste en SV.-lig Kuling, som efterhaanden friskede til Storm. D. $\frac{8}{9}$ Kl. 0³⁰ blev Fortøjningerne efterset og yderligere Fortøjning sat i Land. Kl. 2⁰⁰ blev Fortøjningerne atter efterset. Kl. ca. 6⁰⁰ mærkedes det, at Fortøjningerne sprængtes og at Skibet drev ud af Havnen. Ankeret blev straks stukket i Bund, men da der var ca. 20 Fv. Kæde ude, tog Skibet Grunden uden for Havnemundingen og blev staaende. Skibet arbejdede haardt i Grunden, hvorved det blev læk og delvis vandfyldt. Kl. 21⁰⁰ kom D.t.S. flot ved fremmed Hjælp og blev efter en midlertidig Tætning bugseret til Hou.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Vejrforholdene.

63. M/Gl. **Dion** af Fakse Ladeplads, 43 Reg. T. Br. Bygget 1895 af Eg. Paa Rejse fra Rønne til Sakskøbing med Lervarer.

Grundstødt d. $\frac{16}{8}$ 44 ved Sjællands Ø.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Sakskøbing d. $\frac{19}{8}$ 44.

Kl. 23⁰⁰ passerede D. under en SØ.-lig Kuling med klart Vejr Bøgestrømmens Lystønde tæt om Bb. Herfra holdtes ind i Bøgestrømmens gravede Rende, idet der styredes efter Ledefyrene i Bønsvig, som antoges at være overet. Kl. ca. 23¹⁵ tog D. Grunden med Forenden ca. 50 m norden for Afmærkningen og blev staaende. Efter Grundstødningen konstateredes det, at det ene af Bøgestrømmens Ledefyr var slukket. D. $\frac{17}{8}$ Kl. 17⁰⁰ kom D. flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes, at det ene af Bøgestrømmens Ledefyr var saa stærkt neddæmpet, at det ikke kunde ses fra Grundstødningsstedet.

64. M/Gl. **Doriana** af Svendborg, 108 Reg. T. Br. Bygget 1930 af Staal. Paa Rejse fra Lübeck til Aalborg med Salt.

Sunket efter Eksplosion d. $\frac{4}{10}$ 44 i Østersøen.

Søforklaring og Søforhør i Svendborg d. $\frac{7}{10}$ og $\frac{11}{12}$ 44.

Kl. 10²⁰, da D. befandt sig paa ca. 54°26' N. Brd. 10°48' Ø. Lgd. styrende retv. N.N°V., indtraf en voldsom Eksplosion under Agterskibet. Ved Eksplosionen blev 3 Mand af Besætningen, der bestod af 4 Mand, kvæstet, og Skibet blev læk og begyndte at synke. Det lykkedes at faa Redningsflaaden sat ud, og 2 af de saarede blev anbragt paa denne. Skibets Fører, der var stærkt forstumlet efter Kvæstelser i Hovedet, blev — forsynet med en Redningskrans — skubbet i Søen, hvorefter den sidste ombordværende forlod Skibet paa Redningsflaaden. 2 — 3 Minutter efter Eksplosionen sank D. paa ca. 9 $\frac{1}{2}$ m Vand. Besætningen kom om Bord i Skibets Redningsbaad, der ved Eksplosionen var blevet slaet over Bord i beskadiget Tilstand, men nu flød paa Luftkasserne. Efter ca. 2 $\frac{1}{2}$ Times Forløb blev Besætningen optaget af et andet Skib og blev senere landsat i Kiel, hvor de saarede blev indlagt paa Hospitalet. Skibet er senere blevet hævet.

Anm. Ministeriet maa antage, at Eksplosionen skyldes Krigsaarsager.

65. M/Sk. **Dorthea** af Dragør, 109 Reg. T. Br. Bygget 1893 af Eg

a) Paa Rejse fra København til Lübeck i Ballast

Grundstødt d. $\frac{29}{1}$ 44 ved Falsters Ø.-Kyst.

Strandingindberetning dat. $\frac{31}{1}$ 44. Politirapport dat. $\frac{22}{6}$ 44.

Om Morgenen afgik D. fra Rødvig, og der styredes ud efter Tvangsruten, som fulgtes S. paa. idet der regnedes med $\frac{1}{2}$ Stregs Afdrift for V.-lig Vind Kl. ca. 13⁰⁰ blev Vejret diset, og Kl. ca. 18⁰⁰ blev det taaget med Taagebanker. Noget senere kom et Blinkfyr, som senere viste sig at være Gedser Fyr, i Sigte, og Kursen sattes mod dette. Kl. ca. 19⁰⁰ tog Skibet Grunden ved Gedser Odde ca. 500 m NØ. for Revet

og blev staaende. D.³⁰/₁ Kl. 16³⁰ kom D. flot ved egen Hjælp uden at have taget Skade ved Grundstødningen.

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

b) Brand om Bord d. ²³/₇ 44 i Ærøskøbing.

Søforklaring i Ærøskøbing d. ²⁵/₇ 44.

I Løbet af Formiddagen opdagedes det, at det røg op gennem Agterlugen fra Briketladningen. Da Røgen stadig blev kraftigere, paabegyndtes Kl. 13⁰⁰ Oplosning af Ladningen, samtidig med at det tilkaldte Brandvæsen overdængede Ladningen med Vand. Kl. ca. 21⁰⁰, da ca. 52 Tons var oplosset, var Ilden slukket.

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

66. Ff. **Dorthea** af Strandby, 8 Reg. T. Br. Bygget 1908 af Eg. Paa Fiskeri i Kattegat.

Forlist efter Eksplosion d. ¹⁷/₁₀ 44 i Kattegat; 3 Omkomne.

Søforhør i Frederikshavn d. ²⁴/₁₀ 44.

Kl. ca. 7⁰⁰ afsejlede D. under en frisk S.-lig Brise med moderat Sø fra Strandby Havn for at gaa paa Fiskeri ca. 3 Sm. NØ.t.N. af Strandby. D. blev fra Land iagttaget paa Fiskepladsen indtil Kl. ca. 14³⁰, da det blev diset. Kl. ca. 15⁰⁰, da det atter blev klart, var D. forsvundet, hvorfor en anden Kutter gik paa Eftersøgning, under hvilken der paa Fiskepladsen fandtes Vragrester, der viste, at D. var sunket efter en Eksplosion. Noget Spor af Besætningen fandtes ikke.

Anm. 1. De omkomne var: Skipper Chr. Peter Pedersen og Fiskerne Herman Gravesen og Martinus Oscar Poulsen, alle af Strandby.

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

67. Ff. **Duty** af Skagen, 37 Reg. T. Br. Bygget 1943. Paa Fiskeri i Kattegat.

Havareret ved Eksplosion d. ¹²/₁ 44 i Kattegat.

Søforklaring i Grenaa d. ¹⁵/₁ 44.

Kl. 13³⁰, da D. befandt sig 13 Sm. S. for Anholt i Færd med at hale Voddet ind, skete en Eksplosion, hvorved Føreren og Bestemanden kom lettere til Skade, ligesom Kutteren blev slaaet læk, og Motoren led en Del Skade. Ved Assistance fra tililende Kuttere lykkedes det under stadig Pumpning at bjærge D. ind til Grenaa.

Anm. Ministeriet maa antage, at Eksplosionen skyldes Krigsaarsager.

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

a) Paa Rejse fra Aarhus til København med Stykgods.

Rørt Grunden d. ³/₁₁ 44 ved Jyllands Ø. Kyst; Motorhavari, grundstødt ved Sveriges V.-Kyst; søgt Nødhavn.

Søforhør i Aarhus d. ⁸/₁₂ 44.

Kl. ca. 6⁰⁰ passerede E. under en frisk S.-lig Brise med Byger Sletterhage Fyr, hvorefter Kursen blev sat langs Landet for at gaa N. om Skadegrunden. Da Skibet var ud for Lushage, tog det Grunden ca. 50 m fra Land, men kom straks flot. Kl. ca. 7¹⁵, da E. befandt sig mellem Øreflak og Land, tog Skibet Grunden med Agterskibet omtrent ud for Hasenøre, men kom straks efter atter flot. Da E. befandt sig ud for Nakkehoved Fyr i 5—6 Sm.s Afstand, havarerede Pakningen paa den ene Cylinders Glødehoved, hvorved Motoren gik i Staa, og Skibet mistede Styret og drev N. paa. Det lykkedes at faa E. ind i Skælderviken; men umiddelbart før Skibet skulde opankres, tog det Grunden. Det lykkedes at faa Motoren til at bakke, hvorefter E. atter kom flot og blev opankret. D. ⁴/₁₁ Kl. 6⁰⁰ blæste det en VNV.-lig, opfriskende Kuling, og efter at Cylindrenes Pakninger var blevet spændt, blev Motoren startet paa 1 Cylinder, og der lettedes Anker, og Rejsen fortsattes. Vinden var efterhaanden frisket til haard Storm, og da det ikke lykkedes at komme rundt Kullen, søgte Skibet ind til Torekov for Reparation af Motoren. E. havde tilsyneladende ikke taget nogen Skade ved Grundstødningerne.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningerne skyldes, at Afstanden til Land er gisset forkert.

b) Paa Rejse fra Randers til Aarhus med Stykgods.

Motorhavari, drevet paa Grund d. ²⁶/₁₁ og ²⁸/₁₁ 44 i Randers Fjord.

Søforhør i Aarhus d. ⁸/₁₂ 44.

D. ²⁵/₁₁ Kl. 11³⁰ afgik E. fra Randers. Kl. ca. 13³⁰ havarerede Pakningen paa den ene Cylinders Topstykke, hvorved Motoren stoppede. Der fortsattes for Sejl alene. Kl. 19⁰⁰ opankredes Skibet ved Udbyhøj for 30 Fv. Kæde. I Løbet af Natten friskede Vinden fra SV., og K. drev for Ankeret tværs over Løbet og tog d. ²⁸/₁₁ Kl. 6⁰⁰ Grunden med Agterskibet. Kl. ca. 14⁰⁰ kom Skibet flot ved egen Hjælp. D. ²⁸/₁₁ Kl. ca. 10⁰⁰ blæste det atter op fra SV., og E. gik paany i Drit og tog Grunden paa samme Sted. Skibet kom senere flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Aarsagen til Havarierne fremgaar at det ovenfor anførte.

69. 3^m M/Sk. **Edith** af Middelfart, 81 Reg. T. Br. Bygget 1906 at Eg. Paa Rejse fra Aalborg til Odense med Raajern.

Havareret og grundstødt d. ²²/₁₁ 44 ved Fyns N.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Odense d. ³⁰/₁₁ 44.

Kl. ca. 0⁰⁰, da E. under en svag S.-lig Brise med Regndis styrende SSV. befandt sig V. for Fyns Hoved, gik Motoren i Staa. En Undersøgelse viste, al Skruen var kommet uklar af en Wire af ca. 4 Favnes Længde, som holdtes oppe af 5—6 Bøjer. Jollen blev sat ud, og det lykkedes efter ca. 2 Timers Arbejde at faa klaret Skruen. Da Motoren atter skulde startes, viste det sig umuligt at tørne denne til Startstilling, hvorfor der

for Sejl alene søgtes ind under Fyns Hoved for Ankring. Kl. 2 loddedes 8 Fv., og Kl. 2³⁰ godt 4 Fv., hvorefter det forsøgtes at stagvende med Skibet. Da Vendingen ikke lykkedes, besluttedes det at kovende; men under Vendingen tog E. Grunden paa S.-Siden af Lillegrund og drev efterhaanden længere ind og blev staaende. Efter ca. 2 Timers Forløb kom Skibet flot ved egen Hjælp. Ved Grundstødningen blev E. læk, og Roret blev knust.

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

70. M/Gl. **Edith Als** af Odense, 62 Reg. T. Br. Bygget 1900 af Eg.

Beskadiget ved Eksplosion d. 24/10 44 i Odense.

Søforklaring og Søforhør i Odense d. 31/10 44.

Kl. ca. 4⁰⁰, da E.A. laa fortojet i Odense Havn, indtraf flere voldsomme Eksplosioner i Havnen, hvorved Skibet blev kastet haardt ind imod Kajen og blev læk. E.A. holdtes læns ved Pumpning, indtil Skibet kunde tages paa Bedding.

Anm. Der er intet oplyst om Aarsagen til Eksplosionerne.

71. M/Gl. **Edna** af Løgstør, 129 Reg. T. Br. Bygget 1917 af Staal. Paa Rejse fra Køge til Aalborg med Generatorbrænde.

I Mand faldet over Bord og druknet d. 4/8 44 i Køge Bugt.

Søforhør i Aalborg d. 9/8 44.

D. 4/8 Kl. 16³⁰ afsejlede E. fra Køge. Kl. ca. 19⁰⁰, medens Skibsføreren stod til Rors, opdagedes det, at Ungmanden, der havde været søsyg, var forsvundet. E. blev straks lagt paa modsat Kurs i Tvangsruten; men al Eftersøgning var forgæves, og Kl. ca. 20⁰⁰ fortsattes Rejsen. Den paagældende er senere fundet som Lig paa Stranden ved Stevns.

Anm. 1. Den omkomne er: Ungmand Kaj Rasmussen af Odense.

Anm. 2. Ministeriet maa antage, at den omkomne har faaet et Ildebefindende, medens han stod ved Lønningen, og derved er faldet over Bord.

72. M/Sk. **Eirene** af Hasle, 77 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Eg. Paa Rejse fra Hadsund til Neksø med Kalkmel.

Kollideret d. 26/3 44 i Sundet.

Søforhør i Neksø d. 30/3 44.

Kl. ca. 21³⁰, da E. i klart Vejr befandt sig S. for Hveen, kom et tysk Patrouillefartøj langs Siden for Inspektion. Herunder tømmede Patrouillefartøjet mod E.s Stb.s Side, hvorved der skete nogen Skade paa E.s Stb.s Lønning og paa en Støtte i Skanseklædningen.

Anm. Søforklaring fra det tyske Patrouillefartøj foreligger ikke.

73. Ff. **Eli** af Frederikshavn, 33 Reg. T. Br. Bygget 1893 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Fiskeplads i Nordsøen til Thyborøn.

Grundstødt d. 23/4 44 ved Jyllands V.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. 24/4 44. Søforklaring og Søforhør i Lemvig d. 9/5 44.

D. 22/4 Kl. 12⁰⁰ afgik E. fra en Fiskeplads ca. 75 Sm. V. 1/2 N. af Esbjerg med Kurs mod Thyborøn Kanal. Kl. 21⁰⁰ loddedes 18 Fv., Log 61. Vinden var NV., Styrke 8—9, med Regndis, og der styredes misv. NØ.t.Ø. 1/4 Ø., idet der regnedes med 1/2 Stregs Afdrift. D. 23/4 Kl. 1⁰⁰ loddedes 15 Fv. Kl. 2¹⁵ tog E. Grunden i Strandrønnen ud for Knoppen og blev staaende. Besætningen — 4 Mand — reddede sig i Land. Fartøjet kom d. 15/5 flot ved frem med Hjælp. Ved Grundstødningen fik E. Køl og Kølplanker ødelagt og For- og Agterstævn beskadiget, og Fartøjet blev læk.

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

74. Ff. **Elida** af Hundested, 20 Reg. T. Br. Paa Fisken i Nordsøen.

Kollideret d. 14/5 44 i Nordsøen

Søforhør i Esbjerg d. 21/6 44.

Se Nr. 12.

75. S/S **Elie** af Esbjerg, 1873 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal.

a) Paa Rejse fra Luleå til Holtenau med Jernmalm.

Grundstødt d. 13/7 44 ved Sveriges Ø.-Kyst

Søforklaring i Helsingør d. 24/8 44.

D. 12/7 Kl. 17¹⁵ passerede E. Sydostbroten F. S. i 4 Sm.s Afstand. Log 25. Derfra styredes retv. S. 19° V. mod Finngrundens Lystønde, idet der efter en foretaget Deviationsundersøgelse paa denne Kurs regnedes med en Deviation paa 5° Ø. Vejret var diset. D. 13/7 Kl. 19⁰⁰ antoges Distancen til Finngrundens Lystønde at være udløbet. Da Lystønden Kl. 10¹⁰ endnu ikke var kommet i Sigte, ændredes Kursen til retv. S. 22° V., Log 70, og samtidig radiopøjledes Eggegrund Fyr 38° om Stb. Kl. 10³⁰ kom et Sømærke, hvis Karakter ikke kunde skelnes, i Sigte om Stb. Kursen blev ændret ned mod Sømærket, der kort efter viste sig at være en 2-Kost med 2 nedadvendte Koste, og som blev antaget for Afmærkningen paa Østre Finngrundsbanke. Kursen blev derefter paany ændret til retv. S. 22° V. Kl. 10⁴⁴ tog Skibet Grunden paa Vest Finngrundsbanke og blev staaende. Efter Grundstødningen viste en Deviationsundersøgelse, at Deviationen paa Kurs retv. S. 22° V. var vokset til 10° Ø. Kl. 12¹⁰ kom E., der ved Grundstødningen var blevet læk, flot ved egen Hjælp.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Ukendskab til de af Ladningen forandrede Ændringer i Kompassets Deviation.

b) Paa Rejse fra Gdynia til København med Koks.

Forlist efter Eksplosion d. $24/_{11}$ 44 i Østersøen.

Søforhør i København d. $13/_{2}$ 45. Forlisanmeldelse dat. København d. $20/_{11}$ 45.

Kl. ca. 15^{15} , da E. i roligt, klart Vejr paa V.-lig Kurs befandt sig i Tvangsruten omtrent tværs af Stilo Fyr, indtraf en voldsom Eksplosion ved Stb.s Side af Forskibet, der begyndte at synke. Kursen blev straks sat mod Land, og Redningsbaadene blev firet af til Lønningshøjde. Kl. ca. 15^{40} tog E. Grunden med Forenden og blev staaende ca. 5 Sm. Ø. for Stilo Fyr. D. $2/_{12}$ gik Besætningen fra Borde. Skibet er senere blevet Vrag.

Anm. Ministeriet maa antage, at Eksplosionen skyldes Krigsaarsager.

76. M/Gl. **Elise** af København, 26 Reg. T. Br. Bygget 1925 af Eg. Paa Rejse fra Rostock til København med tomme Fiskerkasser.

Grundstødt og forlist d. $17/_{2}$ 44 ved Møns Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $18/_{2}$ 44. Søforklaring og Søforhør i Stege d. $22/_{2}$ 44. Forlisanmeldelse dat. København d. $30/_{5}$ 45.

Kl. 21^{00} , da E. under en ØNØ.-lig Kuling. Styrke 5, med Snefald styrede dev. ØSØ., havdes Møns Fyr tværs om Bb., giss. Afstand 1,5 Sm. Kl. 22^{00} vendtes, og der styredes dev. NNØ. Kl. 22^{20} tog Skibet Grunden ca. $3/_{4}$ Sm. NØ. af Møns Fyr og blev staaende. D. $18/_{2}$ Kl. ca. 11^{00} blev Besætningen — 2 Mand — reddet af Redningsbaad fra Land. Ved Grundstødningen blev E. læk i Agterskibet. Skibet er senere blevet Vrag.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes, at Afstanden til Fyret som Følge af Vejrforholdene og Fyrets Neddæmpning er gisset for stor.

77. M/Gl. **Elise** af Sæby, 116 Reg. T. Br. Bygget 1916 af Staal. Paa Rejse fra København til Sæby med Stykgods.

Kollideret d. $9/_{12}$ 44 i Københavns Havn.

Søforhør i København d. $22/_{12}$ 44 og $3/_{1}$ 45.

Se Nr. 4.

78. Ff. **Ellen** af Sønderborg, 10 Reg. T. Br. Bygget 1935. Paa Fiskeri i Flensborg Fjord.

Sunket efter Eksplosion d. $15/_{2}$ 44 i Flensborg Fjord.

Søforklaring og Søforhør i Sønderborg d. $23/_{2}$ 44.

Kl. ca. 15^{30} , da E. befandt sig 2-3 Sm. S. for Kegnæs og var i Færd med at hale Trawlet ind, mærkedes en Eksplosion agter, hvorefter Fartøjet straks begyndte at synke. Besætningen — to Mand — sprang over Bord og blev kort efter reddet af et Fiskefartøj, der befandt sig i Nærheden. E. er senere blevet hævet.

Anm. Ministeriet maa antage, at Eksplosionen skyldes Krigsaarsager.

79. M/Jt. **Ellen** af Knebel, 18 Reg. T. Br. Bygget af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Aarhus til Knebel med Stykgods.

Kollideret d. $18/_{9}$ 44 i Aarhus.

Søforhør i Aarhus d. $9/_{10}$ 44.

Kl. 9^{15} afgik E. fra Midtermolen i Aarhus og holdt langs Mellemarms Søndre Molearm i en Afstand af 3—4 Fv. fra Molen. Da E. befandt sig tværs af Fyret paa Søndre Molearm, syntes der Fare for en Kollision med M/Gl. »Gertrud« af Kolding, der var paa Vej udefter i Havnen, hvorfor Motoren blev kastet Fuld Kraft Bak; men umiddelbart efter tørnede E. med Bb.s Bov mod G.s Stb.s Side. Ved Kollisionen blev E.s Bb.s Bov lettere beskadiget.

Af den af G.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at da G., der var under Forsejling fra Kaj 27 i Bassin II til Kaj 131 i Bassin IV, befandt sig imellem Pier II og Mellemarms Søndre Molearm, kom E., der gik med ret stærk Fart, agter fra og vilde passere imellem G. og Søndre Molearm. G.s Ror blev lagt lidt Bb. for at give E. Plads til at passere; men umiddelbart efter tørnede E. med Bb.s Bov mod G.s Stb.s Laaring.

Anm. Aarsagen til Kollisionen fremgaar af det ovenfor anførte.

80. Ff. **Ellen Marie** af Hals, 8 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Fiskeplads i Nordsøen til Ringkøbing.

Kæntret og strandet d. $2/_{5}$ 44 ved Jyllands V.-Kyst; 1 Mand omkommet.

Strandingsindberetning dat. $2/_{5}$ 44. Søforhør i Ringkøbing d. $19/_{5}$ 44.

Kl. ca. 18^{30} , da E.M., der under en stormende Kuling af V. med høj Sø paa Grund at Motorhavari var under Bugsering af Kutter »Inger Marie« af Hals, befandt sig lige uden for Indsejlingen til Hvide Sande Havn, ramtes Fartøjet pludselig af en voldsom Sø og kæntrede. Føreren blev i bevidstløs Tilstand bjærgt af Kutter I.M., medens den anden ombordværende omkom. E.M. drev senere i Land ca. 200 m S. for Hvide Sande søndre Mole.

Anm. 1. Den omkomne var: Fisker Gunnar Larsen af Hals.

Anm. 2. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfra anførte.

81. M/Sk. **Eliida** af Lohals, 52 Reg. T. Br. Bygget 1905 af Eg. Paa Rejse fra Rørdal til Skelskør med Cement.

Grundstødt d. $6/_{7}$ 44 ved Sjællands V.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Svendborg d. $14/_{7}$ 44.

Kl. 12^{00} passerede E. i stille Vejr med Taage og uden Strøm Lystønden paa $56^{\circ}30'7$ N. Brd. $10^{\circ}52'4$

Ø. Lgd. Der styredes SØ.t.S.^{1/2}S. efter Kompasset. Kl. ca. 13³⁰ ændredes Kursen til S.t.Ø., og Farten mindskedes. Kl. ca. 14¹⁰ tog Skibet Grunden paa Halskov Rev og blev staaende. D. ⁷/₇ Kl. ca. 0³⁰ kom E. flot ved fremmed Hjælp, efter at en Del af Ladningen var kastet over Bord og en Del opløst.

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

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

a) Paa Rejse fra Randers til København med Brunkul.

Grundstødt d. ¹⁶/₁ 44 ved Sjællands N.-Kyst.

Søforhør i København d. ²¹/₁ 44.

D. ¹⁵/₁ Kl. 20³⁰ pejledes Grenaa Havnefyrtværs paa Kurs misv. SØ.^{1/2}S. i en gisset Afstand af 5 Sm., Log O. Derfra sattes Kursen godt fri af Hastens Grund. Kl. 22⁰⁰ blev det diset. Kl. 24⁰⁰, da Loggen viste 21⁰⁰, antoges E. at være godt klar af Hastens Grund, og Kursen ændredes til misv. SØ.t.S. D. ¹⁶/₁ Kl. 1⁰⁰, da Loggen viste 27, ændredes Kursen til misv. Ø.^{1/2}S. Kl. 1¹⁰ saas noget mørkt forude, og faa Minutter senere tog Skibet Grunden paa S.-Siden af Hesselø NV.-Rev. D. ¹⁷/₁ Kl. 1³⁰ kom E. flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

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

b) Paa Rejse fra Helsingør til Aalborg med Staatspaaner.

Sprunget læk og sunket d. ⁷/₁₁ 44 i Kattegat.

Søforklaring og Søforhør i Aalborg d. ¹⁰/₁₁ 44 og ²²/₂ 45.

Kl. ca. 0³⁰, da E. under haard S.-lig Kuling befandt sig Ø. for Fornæs, opdagedes det, at Motorens Svinghjul kørte i Vand. Skønt der blev pumpet uafbrudt, steg Vandet i Skibet, og kort efter stoppede Motoren, hvorefter Sejladsen fortsattes for Sejl alene. Da E. befandt sig 10—15 Sm. N. for Fornæs, nægtede Skibet at styre og faldt tværs i Søen. Kl. ca. 6⁴⁰ blev Lugerne knust af Søerne, der skyllede over Skibet, og kort efter sank E. Besætningen blev optaget at et Skib, der befandt sig i Nærheden, og landsat i Aalborg.

Anm. Ministeriet maa antage, at Forliset skyldes Vejrforholdene.

83. M/Gl. **Else** af Odense, 55 Reg. T. Br. Bygget 1900 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Fakse Ladeplads til Assens med Kalk.

Tørnet Undervandshindring d. ¹³/₁ 44 i Smaalandsfarvandet; sat paa Grund ved Omø; forlist.

Strandingsindberetning dat. ¹⁷/₁ 44. Søforklaring og Søforhør i Odense d. ⁴/₂ 44. Forlis anmeldelse dat. Odens d. ²/₅ 44.

Kl. ca. 17³⁰, da E. under en SSV.-lig Kuling, Styrke 3, befandt sig paa 55⁰⁰6' N. Brd. 11⁰19' Ø. Lgd., mærkedes et voldsomt Stød i Skibet. En Undersøgelse viste, at E. var blevet læk, og da Vandet i Skibet trods Pumpning med Haand- og Maskinpumpe stadig steg, besluttedes det at søge at sætte E. paa Grund i Læ af Omø. Kl. ca. 21⁰⁰ blev E. sat paa Grund ca. 500 m V.t.N.^{1/2}N. af den røde 1-Kost paa Omø Rev. En senere Dykkerundersøgelse viste, at Straakølen og en Planke i Skibsbunden samt Agterstævnen var beskadiget og Krigen revet af. Skibet er senere blevet Vrag.

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

84. M/Sk. **Else** af Jegindø, 82 Reg. T. Br. Bygget 1914 af Eg.

Kollideret d. ³¹/₁ 44 i Korsør Havn.

Søforhør i Korsør d. ¹/₂ og ¹²/₂ 44.

Kl. ca. 8³⁰ gik E. fra Kaj for at gaa gennem Broen til Inderhavnen sammen med 3 andre Skibe. Samtidig gik M/Sk. »Lehnskov« af Svendborg fra den modsatte Kaj. E. gik frem for at gaa først gennem Broen; men da et foranliggende Skib samtidig begyndte at bakke ud i Havnen, blev Motoren kastet Fuld Kraft Bak, hvorved E. af Strømmen blev tvunget Stb. over og tørnede L. ud for Bb.s Mesanvant.

Af den af L.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at dette Skib gik fra Kaj Kl. ca. 8³⁰ for at gaa gennem Broen. Strømmen satte haardt i V.-lig Retning, og L. maatte foretage flere Manøvrer for at komme paa Kurs. Herunder kom E. op agter fra og tørnede mod L.s Bb.s Side ud for Mesanvantet, hvorved der skete en Del Skade paa Lønning, Lønningsstøtter, Røstjern og Lanternescepter.

Anm. Aarsagen til Kollisionen fremgaar af det ovenfor anførte.

85. M/Gl. **Else** af Nekso, 53 Reg. T. Br. Bygget 1894 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Fakse Ladeplads til Sønderborg med brændt Kalk.

Brand om Bord d. ¹/₄ 44 i Smaalandsfarvandet.

Søforklaring og Søforhør i Sønderborg d. ¹³/₄ 44.

Kl. 9⁰⁰ afsejlede E. fra Fakse Ladeplads. Kl. ca. 19⁰⁰ opdagedes det, at der trængte Røg gennem Skoddet fra Lasten ind i Lukafet. Skibet blev sejlet ind til Masnedsund, hvor en Del af Ladningen blev opløst og Branden slukket med Skum af Brandvæsenet. Skibet led kun mindre Skade.

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

86. M/Sk. **Else** af Frederikshavn, 69 Reg. T. Br. Bygget 1907 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra København til Frederikshavn med Stykgods.

Grundstødt d. ¹⁸/₁₁ 44 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. ¹⁸/₁₁ 44. Søforklaring i Frederikshavn d. ²³/₁₁ 44.

Kl. ca. 430 passerede E. under en stormende SØ.-lig Kuling med høj Sø med Motoren gaende halv

Kraft Hals Barre Fyr for at søge Læ ved Hals. Der styredes VNV. op i Fyrlinien. Kl. 4⁴⁵ slukkedes Hals Barre Fyr og Egense Bagfyr, og det forsøgtes at holde Kursen ved Hjælp af Forfyrene. I den høje Sø girede E. 3—4 Streger. og under en Giring til Stb. kom Skibet ind paa lægt Vand. Motoren blev straks sat paa Fuld Kraft og Roret lagt haardt Bb.; men E. lystrede ikke Roret, og kort efter huggede Skibet gentagne Gange i Grunden og blev derefter staaende paa Nordmandshage. Kl. 5⁴⁵ var E. fuld af Vand. Besætningen søgte op i Storriggeren og blev Kl. ca. 9⁰⁰ reddet af Redningsbaaden fra Hals. Skibet er senere bragt flot.

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

87. M/Gl. **Emanuel** af Esbjerg, 29 Reg. T. Br. Bygget 1891 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Esbjerg til Nykøbing M. i Ballast.

Strandet d. $\frac{8}{9}$ 44 ved Jyllands V.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{14}{9}$ 44. Søforhør i Esbjerg d. $\frac{16}{11}$ 44.

D. $\frac{7}{9}$ Kl. ca. 21³⁰, da E., der blev bugseret, under en SV.-lig Storm befandt sig i en tysk Konvoj uden for Skallingen, blev det besluttet at vende om. Kl. ca. 23⁰⁰, da Konvojen befandt sig inden for Skallingen ved 1-Kosten, blev der fra det bugserende Skib givet Ordre til at lade Slæbetrossen gaa. Det forsøgtes derefter at faa Forbindelse med Konvojen eller med Vagtskibene, og da dette ikke lykkedes, ankredes Kl. ca. 24⁰⁰ i 6 Fv. Vand. Kort efter mistedes Ankeret, hvorfor der ankredes med det andet Anker, men da ogsaa dette mistedes, gik Skibet i Drift, og d. $\frac{8}{9}$ Kl. ca. 2⁰⁰ tog E. Grunden og blev staaende. Kl. ca. 2³⁰, da Vinden var flovet, kom Skibet flot ved egen Hjælp, men Kl. ca. 4⁰⁰, da Vinden atter var frisker, tog Skibet Grunden igen og blev staaende. Der blev afgivet Nødsignaler, og Kl. 6³⁰ gik Motoren i staa. E. var imidlertid blevet læk, hvorfor Pumpen blev holdt gaaende. Kl. 10⁰⁰, medens det var Lavvande, vadede Besætningen — 2 Mand — i Land. Skibet er senere blevet bjærget.

Anm. Ministeriet maa antage, at Strandingen skyldes Vejrforholdene.

88. Ff. **Emilie** af Frederikshavn, 36 Reg. T. Br. Bygget 1925 af Eg og Fyr.

Forlist d. $\frac{15}{6}$ 44 i Nordsøen.

Forlisansmeldelse dat. Frederikshavn d. $\frac{8}{12}$ 44.

Ifølge Meddelelse fra den tyske Krigsmarine, hvortil E. var udlejet, er Skibet forlist i Nordsøen.

89. Ff. **Emma** af Hvalpsund. Paa Fiskeri.

Sunket efter Eksplosion d. $\frac{14}{6}$ 44 i Limfjorden; 2 Omkomne.

Søforhør i Hobro d. $\frac{11}{7}$ 44.

Kl. ca. 16⁰⁰ afgik E. fra Hvalpsund paa Fiskeri i Louns Bredning. Kl. ca. 19⁰⁰ observeredes fra Gedsted Mark en Eksplosion og en Vandsøjle, der rejste sig 20—30 m i Vejret. D. $\frac{18}{6}$ blev E. fundet som Vrag i Louns Bredning ca. 1000 m fra Land ud for Hjorthøje sunket paa ca. 5 m Vand. Besætningen — 2 Mand — er senere fundet som Lig. Fartøjet er senere blevet hævet.

Anm. 1. De omkomne er: Fiskerne Jeppe Christian Pedersen og dennes Søn, Marius Pedersen, begge af Louns.

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

90. D/Jt. **Emmy** af Korsør, 143 Reg. T. Br. Bygget 1903 af Staal.

a) Brand om Bord d. $\frac{11}{7}$ 44 i Stege.

Søforklaring og Søforhør i Stege d. $\frac{14}{7}$ 44.

Kl. 7⁰⁰ opdagedes det. at Ladningen, der bestod af Briketter, var varm. Kl. 8⁰⁰ paabegyndtes Losning med Skibets Lossegrejer. Ladningen blev imidlertid varmere, efterhaanden som der kom Luft til den, og Kl. 11⁰⁰ forhaledes til en Kran for at fremskynde Losningen. Kl. 11¹⁵ maatte Brandvæsen fra Land tilkaldes, og Kl. 17²⁰ var Ilden slukket. Ved Branden blev Forskibet en Del beskadiget.

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

b) Paa Rejse fra Stettin til Randers med Brunkul.

Brand om Bord, en Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. $\frac{4}{8}$ 44 i Østersøen; søgt Nødhavn.

Søforklaring i Køge d. $\frac{17}{8}$ 44.

Kl. 12⁰⁰ passerede E. under en frisk NNØ.-lig Brise Greifswalder-Oie Fyr. Kl. 13⁰⁰ opdagedes Røg fra Lasten, og da Dækket følte varmt, løb E. ind til Sassnitz. Da der ikke kunde faas Kran til Losning, blev der givet Tilladelse til at sejle til nærmeste Havn, hvor der fandtes Kran. D. $\frac{5}{8}$ Kl. 6⁰⁰ afsejlede E. fra Sassnitz. Lasten blev stadig varmere. Kl. 8³⁰ fik Maskinmesteren under Askehvivning en Pøs med Aske i Hovedet, hvorved fremkom et 5 cm langt, dybt Saar. Den paagældende blev i bevidstløs Tilstand forbundet og bragt til Køjs, og med forceret Fart blev Kursen sat mod Trelleborg. Ilden i Lasten bredte sig mere og mere, og da Skibet Kl. 12⁰⁰ var indhyllt i en tæt, gul Røg, blev Storsejlet firet, hvorefter dette og en Presenning blev brugt til at skalke over Dækslasten paa Storlugen for at lukke for Lufttilførsel. Kl. 15³⁰ ankom E. til Trelleborg, hvor Maskinmesteren straks blev kørt til Behandling paa et Hospital. Udlosningen med Kran blev paabegyndt, samtidig med at det tilkaldte Brandvæsen søgte at slukke med Vand. Kl. 19⁰⁰, da ca. 115 Tons var losset, syntes Ilden at være slukket. D. $\frac{6}{8}$ Kl. ca. 7¹⁵ opstod paany Brand i Restladningen, der derefter hurtigst muligt blev oplosset. D. $\frac{7}{8}$ Kl. 1¹⁵ var Skibet losset og Branden slukket.

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

91. M/Gl. **Energi** af Svendborg, 93 Reg. T. Br. Bygget 1906 af Staal. Paa Rejse fra Middelfart til København med Søm og Traad.

Havareret d. $\frac{8}{11}$ 44 i Sejro Bugt; søgt Nødhavn.

Søforhør i København d. $24/11$ 44.

Kl. ca. 8^{30} , da E. under en NV.-lig Kuling med svær Sø befandt sig 2 Sm. NV. af Sejro Pulle, besluttedes det at vende om. Efter Vendingen opdagedes det, at Skalkningen paa Agterlugen om Stb. var slaet væk, hvorved der var kommet Vand i Lastrummet og Ladningen var blevet beskadiget, ligesom Redningsbaaden var blevet beskadiget og en Del løst Gods slaet over Bord. Skibet søgte ind til Havnsø.

Anm. Ministeriet maa antage, at Havariet skyldes Vejrforholdene.

92. M/S **England** af Esbjerg, 2767 Reg. T. Br. Bygget 1932 af Staal.

Forlist d. $27/8$ 44 i Kiel.

Forlisanmeldelse dat. København d. $8/2$ 45.

Ifølge Meddelelse fra det tyske Riges Befuldmægtigede er Skibet, der var beslaglagt af den tyske Værnemagt, forlist.

93. M/Sk. **Erland** af Graasten, 135 Reg. T. Br. Bygget 1943 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Lübeck til Kalundborg med Briketter.

Grundstødt d. $1/9$ 44 i Østersøen.

Søforhør i København d. $5/10$ 44.

Kl. ca. 19^{00} , da E. befandt sig i Drejet lidt N. for Stølper Huk, blev en umalet Stage, der skulde erstatte en rød Stage, antaget for en sort Stage og taget om Stb., hvorefter Skibet tog Grunden og blev staaende. D $2/9$ Kl. 6^{00} kom E. flot ved egen Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

94. 3^m M/Sk. **Erna** af Odense, 215 Reg. T. Br. Bygget 1920/38 af Staal. Paa Rejse fra Stettin til København med Briketter.

Kollideret d. $19/10$ 44 i Stettin Yderhavn.

Søforhør i København d. $23/10$ 44.

Kl. ca. 15^{50} , da E. der havde Lods om Bord, under en svag S.-lig Brise med god Sigbarhed ved Afsejling fra Stettin befandt sig i Møllnfahrt Kanalen, saas pludselig Motorlægtet »Matthias Stinnes 100« komme sejlen med stor Fart ud af Sidekanalen Svante, der var skærmet af høje Diger. E.s Motor blev straks stoppet og kort efter kastet Fuld Kraft Bak, og som Opmærksomhedssignal blev afgivet en lang Tone, hvilket af M.S.100. blev besvaret med en kort Tone. En Kollision var imidlertid uundgaelig, og Kl. ca. 15^{52} tørnede Motorlægtet med sin Bb.s Bov mod E.s Stb.s Bov, hvorved E.s Klyverbom brækkede, og Lønning samt Støtter i Forskibet blev stærkt beskadiget. M.S.100. led ingen Skade ved Kollisionen

Anm. Søforklaring fra M.S.100. foreligger ikke.

95. M/Jt. **Ernte** af Horsens, 87 Reg. T. Br. Bygget 1906 af Staal. Paa Rejse fra Horsens til København med Brunkul.

Forlist efter Eksplosion d. $9/5$ 44 i Sundet.

Søforhør i Rudkøbing d. $11/9$ og i Horsens d. $15/11$ 44. Forlisanmeldelse dat. Endelave d. $26/11$ 44.

Kl. ca. 15^{00} , da E. befandt sig ca. 1,5 Sm. 50^0 af Vedbæk Havn, indtraf en voldsom Eksplosion, hvorved Skibet blev læk og sank næsten øjeblikkeligt. Besætningen— 3 Mand — klamrede sig til forskelligt Vragods, indtil den blev bjærget af en tililende Fiskerbaad. Da de alle var saarede, blev de i en tilkaldt Ambulance kørt paa Hospitalet.

Anm. Ministeriet maa antage, at Eksplosionen skyldes Krigsaarsager.

96. M/Gl. **Esther** af Rødbyhavn, 53 Reg. T. Br. Bygget 1847 af Fyr. Paa Rejse fra Hesnæs til Hou med Træ.

Grundstødt d. $6/3$ 44 ved Fyns N.-Kyst.

Søforhør i Aarhus d. $14/3$ 44.

Kl. 18^{30} passerede E. i stille, diset Vejr Romsø i ca. $1\frac{1}{2}$ Sm.s Afstand paa Kurs NV.t.N. Strømmen var haard nordgaaende, og Lystønden paa Lillegrund skulde efter Bestikket passeres i ca. $\frac{1}{2}$ Sm.s Afstand. Loddet holdtes gaaende, og der loddedes flere Gange 4 Fv. Vand. Kl. ca. 20^{00} , da et Lodskud gav 3 Fv. Vand, blev Motoren, der havde gaaet Fuld Kraft Frem, kastet Fuld Kraft Bak, samtidig med at Roret blev lagt Stb., men umiddelbart efter tog E. Grunden ca. $\frac{1}{2}$ Sm. S. for Lystønden paa Lillegrund og blev staaende. D. $7/3$ Kl. ca. 7^{00} kom Skibet flot ved egen Hjælp, efter at en Del af Ladningen var kastet over Bord.

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

97. M/Gl. **Eva** af Rønne, 40 Reg. T. Br. Bygget 1909 af Eg, Bøg og Fyr. Paa Rejse fra Lundborg til Rønne med Savmuld.

Grundstødt d. $20/12$ 44 ved Falsters N.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Rønne d. $28/12$ 44.

Kl. ca. 17^{00} passerede E. i stille, let diset Vejr med svag V.-gaaende Strøm paa SØ.-lig Kurs den røde 2-Kost paa Dyrefod Flak tæt om Stb. Herfra sattes Kursen paa Masnedø Kalvs røde 1-Kost, som Kl. 17^{25} passeredes tæt om Bb., hvorefter der blev sejlet 1 Sm. mod S. Da Storstrømsbroen ikke maatte passeres efter Mørkets Frembrud, blev det besluttet at opankre ved Orehoved Havn, hvorfor Kursen under hyppig Brug af Loddet med stoppet Motor blev ændret til SV. Kl. 17^{55} , kort efter at der var loddet 7 m Vand, tog Skibet Grunden med ringe Fart og blev staaende. Det viste sig senere, at Skibet var grundstødt omtrent midt mellem Storstrømsbroen og Orehoved Havn. D. $21/12$ Kl. 23^{45} kom E. flot ved fremmed Hjælp.

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

98. M/S **F. V. Mortensen** af København, 334 Reg. T. Br. Bygget 1938 af Staal.

Paasejlet d. $\frac{20}{5}$ 44 i Aalborg Havn.

Søforhør i Aalborg d. $\frac{24}{5}$ 44.

Kl. ca. 22³⁰, da F. V. M. laa fortøjet ved Skibsværftet, blev Skibet paasejlet af M/Sk. »Gamma« af København. Ved Paasejlingen blev F.V. M.s Gelænder bøjet paa en Længde af ca. 4,5 m, ligesom der opstod forskellige mindre Skader.

Af den af G.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at G. med langsom Fart stod ind gennem Indløbet til Østre Havn. I Indløbet blev Roret lagt haardt Stb., og da Skibet ikke lystrede Roret, blev Motoren kastet Fuld Kraft Bak samtidig med, at Stb.s Anker blev stukket i Bund. Kort efter tørnede G. imidlertid med Vaterstaget mod F. V. M. Ved Kollisionen sprængtes G.s Vaterstag.

Anm. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes, at G.s Rorkæde var kommet i Bekneb paa Kædetromlen.

99. M/Jt. **Falken** af Femø, 20 Reg. T. Br. Bygget 1902 af Fyr og Eg. Paa Rejse fra Saksøbing til Femø med Roeaffald.

Kollideret d. $\frac{22}{11}$ 44 i Smaalandsfarvandet.

Søforklaring og Søforhør i Saksøbing d. $\frac{28}{11}$ og $\frac{4}{12}$ 44.

Kl. ca. 7³⁰ afgik F. fra Saksøbing. Da Skibet befandt sig S. for Oreby Rende ud for Oreby Skovnakke, saas et modgaaende Skib, der senere viste sig at være M/Jt. »Maja« af Femø, forude om Bb. i Sejlrenden i ca. $\frac{1}{2}$ Sm.s Afstand. Efterhaanden som Skibene nærmede sig hinanden, ændredes F.s Kurs Stb. over, saaledes at M. stadig holdtes om Bb. Da de to Skibe var i en indbyrdes Afstand af ca. 10 Skibslængder, naaede F. ind i Sejlrenden. Da der syntes Fare for et Sammenstød, blev F.s Ror lagt haardt Stb., og Motoren blev kastet Fuld Kraft Bak; men umiddelbart efter tørnede F. med Stævnen imod M.s Stb.s Side lidt agten for midtskibs.

Af den af M.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at da dette Skib Kl. ca. 8³⁰ befandt sig i Oreby Rende styrende misv. SØ. $\frac{3}{4}$ Ø. og med Mærkerne overet, saas F. nærme sig forude inde paa Landgrunden SV. for Sejlrenden. Da Skibene var i en Afstand af nogle faa Skibslængder fra hinanden, drejede F. til Stb., og da et Sammenstød syntes uundgaaelig, drejede M. til Bb.; men umiddelbart efter skete Kollisionen som ovenfor anført. Ved Kollisionen fik M. en Del ovenbords Skade.

Anm. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes, at F. ikke har holdt sin Kurs og har undladt at tilkendegive Drejningen ved Afgivelse af Lydsignal, samt at M. har undladt at gaa af Vejen for F.

100. M/Jt. **Fanny** af Nysted, 60 Reg. T. Br. Bygget 1897 af Eg. Paa Rejse fra Stege til Nysted i Ballast.

a) Havareret d. $\frac{6}{3}$ 44 i Stege Havn.

Søforklaring og Søforhør i Nysted d. $\frac{14}{4}$ 44.

Da F. laa stille i Indre Havn afventende Brooplukning, blev Skibet af Strømmen ført hen imod Broen, hvorfor Motoren, der gik Tomgang, blev koblet til Skruen, der var stillet paa Bak. Herunder slog Motoren den anden Vej rundt, og Skibet gik frem og tørnede med Bb.s Bov imod en Duc d'Albe. Ved Kollisionen fik F. Kranbjælken brækket.

Anm. Aarsagen til Havariet fremgaar af det ovenfor anførte.

b) Paa Rejse fra Øerhage til Aabenraa med Singels.

Sunket d. $\frac{8}{9}$ 44 i Lillebælt.

Søforhør i København d. $\frac{22}{9}$ 44.

Kl. ca. 5³⁰, medens Besætningen paa F., der under en stærk S.-lig Storm med meget kraftig N.-gaaende Strøm laa til Ankers ved Stavrhoved, var ved at aftage Presenningerne paa Storlugen for Reparation af nogle Lugedæksler, tog Skibet, der laa tværs i Søen, en svær Sø ind og bordefyldte. Herved krængede F. stærkt over og sank paa faa Sekunder. Besætningen reddede sig i Skibsjollen, der efter 5 Timers Forløb drev i Land ved Juelsminde. F. er senere blevet hævet.

Anm. Ministeriet maa antage, at Forliset skyldes Overlastning.

101. M/Fg. **Fanø** at Nordby, 138 Reg. T. Br. Bygget 1926 af Staal. Paa Rejse fra Nordby til Esbjerg med Stykgods og Passagerer.

Havareret d. $\frac{22}{4}$ 44 i Esbjerg.

Søforhør i Esbjerg d. $\frac{8}{5}$ 44.

Kl. ca. 14²⁵, da F. under en haard NV.-lig Storm og meget kraftig Flodstrøm var ved at manøvrere ind i Færgelejet, mistede Skibet Styret og blev af Vind og Strøm ført ind paa en nærliggende Badeanstalt. Ved Kollisionen blev Roret i Forenden bøjet, Rorstammen vredet ca. 30⁰ og Rorkæden sprængt.

Anm. Aarsagen til Havariet fremgaar af det ovenfor anførte.

102. S/S **Fido** af Bremen. Paa Rejse fra Aalborg til Grenaa med Cement.

Grundstødt d. $\frac{31}{3}$ 44 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{31}{3}$ 44.

Kl. 8³⁰ grundstødte F. i stille, taaget Vejr ca. 1 Sm. Ø.t.S. af Hals Havn. Kl. ca. 15⁰⁰ kom Skibet flot ved Hjælp af 2 Bjærgningsdampere.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Taage.

103. M/Jt. **Fladstrand** af Aalbæk, 44 Reg. T. Br. Bygget 1933 af Eg og Bøg.

Forlist, efter Eksplosion d. $\frac{3}{10}$ 44 i Kattegat; 4 Omkomne.

Søforklaring i Frederikshavn d. $\frac{19}{10}$ 44. Forlisanmeldelse dat. Frederikshavn d. $\frac{20}{12}$ 44.

Kl. ca. 8^{45} , da F. sammen med M/Jt »Stærkodder« af Grenaa under en frisk S.-lig Kuling befandt sig paa Bjærgningsarbejde ved et Vrag SØ. for Læsø, besluttedes det paa Grund af Vejrforholdene at anløbe Østerby Havn. Kl. 9^{30} , da Skibene befandt sig ca. 1 Sm. V. for den røde 2-Kost paa Flyndergrund, indtraf en voldsom Eksplosion i Nærheden af F., der blev sprængt fuldstændig i Stykker og sank straks. Under Eftersøgningen fandtes intet Spor af F.s Besætning, der bestod af 4 Mand, som alle maa antages at være omkommet.

Anm. 1. De omkomne var: Skibsfører Jens Peter Martin Olsen og Dykker Eskild Risom Mortensen, begge af Aalbæk. Matros Charles Egon Andersen af Blæsbjerg pr. Tolne samt Skibsdreng Børge Bay Jensen af Gl. Spodsbjerg, Langeland.

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

104. M/Jt. **Flid** af København, 19 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Rønne til Neksø i Ballast.

Grundstødt d. $\frac{21}{5}$ 44 ved Bornholms Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{22}{5}$ 44. Søforklaring og Søforhør i Neksø d. $\frac{25}{5}$ 44.

Kl. ca. 13^{00} , da F., der under en svag ØNØ.-lig Brise med tæt Taage befandt sig lidt S. for Aarsdale, paa Grund af Motorhavari skulde opankres i Nærheden af Land, brækkede Ankerkæden, og Anker med Kæde gik tabt. Det forsøgtes under stadig Brug af Loddet at sejle langs Land; men Fartøjet blev ført mod Land og tog Kl. 13^{30} Grunden ca. 400 m S. for Aarsdale og blev staaende. D. $\frac{22}{5}$ Kl. 13^{30} kom F. flot ved fremmed Hjælp.

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

105. M/Gl. **Fola** af København, 109 Reg. T. Br. Bygget 1906/35 af Staal.

a) Paa Rejse fra København til Aalborg med Jernspaaner.

Kollideret d. $\frac{15}{2}$ 44 i Sundet.

Søforhør i København d. $\frac{19}{2}$ 44.

Kl. ca. 18^{20} , da F. under en SØ.-lig Brise med klart Vejr for udgaaende fra København paa NØ.-lig Kurs i Tvangsruten befandt sig knapt 0,5 Sm. fra Havnemolerne, saas forude en Streg om Bb. Lanterneerne fra et modgaaende Dampskib, der senere viste sig at være en tysk Ministryger. Kursen blev ændret lidt Stb. over. Da Afstanden til Ministrygeren var 7—800 m, hørtes en kort Tone, hvilket af F. blev opfattet som et Signal om ikke at gaa for nær, hvorfor Kursen blev ændret endnu til Stb., hvilket, blev tilkendegivet ved en kort Tone. Lidt senere, da Afstanden mellem Skibene var ca. 200 m, drejede Ministrygeren pludselig til Bb. og gav to korte Toner. Om Bord i F., slaaet fra, blev Motoren straks kastet Fuld Kraft Bak, men Kl. 18^{35} tørnede F., der nu havde en Fart af 2—3 Knob, med sin Stævn mod Ministrygerens Stb.s Side lige agten for Bakken og blev derved drejet helt rundt Stb. over. Det slæbte Ministrygningsgrej fiskede Røret paa F., hvorved dette blev bøjet 90^0 og blev siddende fast. Ved Kollisionen fik F. Stævnen knust og bøjet, hvorved Forpeaktanken blev læk.

Anm. Søforklaring fra den tyske Ministryger foreligger ikke.

b) Paa Rejse fra Aalborg til København med Cement.

Grundstødt d. $\frac{26}{7}$ 14 ved Sjællands Ø.-Kyst.

Søforhør i København d. $\frac{1}{8}$ 44.

Kl. 15^{30} passerede F. Kronborg. Kl. 17^{00} stoppede Motoren, der gik med Træolie, da der ikke i Tanken fandtes mere Solarolie. Det forsøgtes forgæves at starte Motoren med noget Solarolie som fandtes i Reserve, og samtidig forsøgtes det for Sejl alene at naa Kysten for at ankre. Da Strømmen satte Skibet N. over, forsøgtes det at halse rundt, men F. manøvrerede ikke, hvorfor Skibet blev lagt til Vinden, og Loddet holdtes gaaende. Kl. 19^{00} blev Ankeret stukket i Bund, men umiddelbart efter tog Skibet Grunden og blev staaende. D. $\frac{27}{7}$ Kl. 16^{30} kom F. flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Motorhavariet i Forbindelse med den Omstændighed, at Skibet ikke blev opankret paa et tidligere Tidspunkt.

106. S/S **Frederikshavn** af Frederikshavn, 1480 Reg. T. Br. Bygget 1914 af Staal. Paa Rejse fra Aalborg til København med Stykgods.

Havareret ved Eksplosion d. $\frac{19}{11}$ 44 i Kattegat; søgt Nødhavn.

Søforklaring og Søforhør i Aalborg d. $\frac{23}{11}$ 44

Kl. 15^{30} , da F. befandt sig i en Konvoj med Ministrygerledsagelse paa ca. $56^051'$ N. Brd. $11^000'$ Ø. Lgd., indtraf en kraftig Eksplosion tæt agten for Skibet. Maskinen blev straks stoppet, og ved Pejling viste det sig, at Vandet steg hurtigt i Tunnellen. Det besluttedes at vende tilbage til Limfjorden, og d. $\frac{20}{11}$ Kl. 10^{02} ankom F. til Aalborg.

Anm. Ministeriet maa antage, at Eksplosionen skyldes Krigsaarsager.

107. M/Gl. **Freja** af København, 76 Reg. T. Br. Bygget 1907 af Staal. Paa Rejse fra København til Fakse Ladeplads i Ballast.

Forlist efter Eksplosion d. $\frac{10}{11}$ 44 i Køge Bugt.

Søforhør i København d. $\frac{14}{11}$ 44. Forlisanmeldelse dat. København d. $\frac{25}{9}$ 45.

Kl. ca. 9^{30} , da F. under en let N.-lig Brise i klart Vejr gaaende for Sejl og Motor paa S.-lig Kurs befandt sig ca. 4,5 Sm S. for Kalveboderne S. Lystønde, rammes Skibet af en voldsom Eksplosion og begyndte straks

at synke. Besætningen — 3 Mand — der alle var blevet noget kvæstede, reddede sig i den stærkt havarede Stribsjolle og paa Redningsflaaden. Kl. ca. 9⁴³ sank F. Kl. ca. 10¹⁰ blev Besætningen optaget af et tililende Skib og blev senere landsat i Køge.

Anm. Ministeriet maa antage, at Eksplosionen skyldes Krigsaarsager.

108. S/S **Freja** af København, 347 Reg. T. Br. Bygget 1915 af Staal. Paa Bjærgningsarbejde i Køge Bugt.

Beskadiget ved Eksplosion d. 10/11 44 i Køge Bugt.

Søforhør i København d. 6/12 44.

Kl. ca. 11⁰⁰, medens F. sammen med S/S »Sigyn« og Pontonlægtene »Odin« og »Thor«, alle af København, samt 2 tyske Pontonlægtene under en frisk N.-lig Brise med moderat Sø og god Sigtbarhed paa NNV.-lig Kurs var i Færd med at flytte Vraget af en tysk Magnetministryger gennem en til dette Formaal minestrøget og afmærket Rute mellem 55 22'6 N. Brd. 12°34'9 Ø. Lgd. og 55°27'7 N. Brd. 12°29'3 Ø. Lgd., indtraf en voldsom Eksplosion i Vandet ca. 20 m om Stb. for T. Ved den som Følge af Eksplosionen opstaaede kraftige Rystelse ophørte F.s Ekkolod at virke, ligesom der opstod flere mindre Skader paa Skibet.

Anm. Ministeriet maa antage, at Eksplosionen skyldes Krigsaarsager.

109. Ff. **Frem** af Frederikssund, 11 Reg. T. Br. Bygget 1927 af Eg og Fyr. Paa Fiskeri i Kattegat.

Forlist efter Eksplosion d. 6/12 44 i Kattegat.

Søforklaring og Søforhør i Gilleleje d. 24/12 44.

Kl. ca. 13³⁰, da F. under Trawlfiskeri befandt sig ca. 7 Sm. N. for Gilleleje Havn og var i Færd med at hive Trawlet hjem, indtraf en voldsom Eksplosion ca. 10 Fv. agten for Kutteren. F. begyndte straks at synke, og Besætningen — 2 Mand — sprang i Vandet og blev ca. 10 Min. efter bjærget af en Kutter, der befandt sig i Nærheden.

Anm. Ministeriet maa antage, at Eksplosionen skyldes Krigsaarsager.

110. Ff. **Fremad** af Tejn, 10 Reg. T. Br. Bygget 1914 af Eg. Paa Rejse fra Fiskeplads i Østersøen til Tejn.

Forlist d. 24/5 44 i Østersøen; 2 Omkomne.

Søforhør i Allinge d. 5/8 44.

Om Formiddagen fiskede F. sammen med to andre Kuttere paa en Fiskeplads ca. 15 Sm. ØNØ. af Neksø. Vinden friskede, og det besluttedes at sejle til Tejn. I Nærheden af Christiansø sprang det ene Fartøj læk og sejlede derfor ind til Christiansø. Da de to andre Fartøjer befandt sig ca. 4 Sm. inden for Christiansø, blev det bygget med Regn og Hagl, og F. forsvandt da af Syne. Da der siden intet er set eller hørt til Fartøjet, maa det antages at være forlist med Mand og Mus.

Anm. 1. De omkomne er: Fiskeskipper Thor H. Blomquist og Fisker Alfred Anker Kristensen, begge af Tejn.

Anm. 2. Ministeriet kan ikke anse det for udelukket, at Forliset skyldes Krigsaarsager.

111. M/Jt. **Freya** af Rønne, 37 Reg. T. Br. Bygget 1887 af Eg. Paa Rejse fra Rønne til København med Sten.

Sprunget læk og forlist d. 6/11 44 i Østersøen.

Søforhør i København d. 14/11 44. Forlisanmeldelse dat. Skovshoved d. 4/7 45.

Kl. 15⁰⁰ afgik F. fra Rønne. Det blæste en svag, V.-lig Brise, og der førtes klosrebet Storsejl. Sent paa Eftermiddagen friskede Vinden, og Kl. 21³⁰ brækkede Storgafflen, hvorefter Storsejlet blev bjærget. Kl. 22⁰⁰ opdagedes det, at Skibet trak Vand, og en Undersøgelse viste, at der fandtes en Læk i Agterskibet. Der stod nu svær Sø, og F. arbejdede haardt i Søen. Vinden var frisket yderligere til Storm af SV. Ved Hjælp af Haandpumpen forsøgte det at holde Skibet læns; men da Vandet stadig steg i Skibet, besluttedes det at søge ind til Ystad. Da F. nænnede sig den svenske Kyst, blev der afgivet Nødsignaler. Vandet var efterhaanden steget saa højt i Motorrummet, at at Motoren gik i Staa, og Skibet blev derefter opankret for begge Ankre. Men Ankrene holdt ikke, og F. drev mod Land og tog Grunden ud for Abbekås. D. 7/11 Kl. 7³⁰ blev Besætningen taget om Bord i en Fiskerbaaad. F. blev Vrag.

Anm. Ministeriet maa antage, at Forliset skyldes, at F. har arbejdet sig læk i Søen.

112. S/S **Frida** af København, 1700 Reg. T. Br. Bygget 1936 af Staal.

Forlist d. 15/5 44 i Magellan Strædet.

Indberetning fra Rederiet dat. 28/9 44. Forlisanmeldelse dat. København d. 9/12 44.

Af Indberetningen fremgaar, at Skibet, der var beslaglagt af den chilenske Regering og sejlede under chilensk Flag, er forlist, samt at hele Besætningen er reddet.

Anm. Der er intet oplyst om Aarsagen til Forliset.

113. 3^m M/Sk. **Gamma** af København, 137 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Eg og Bøg.

a) Paa Rejse fra København til Vejle i Ballast.

Havareret d. 1/2 44 i Hundested.

Politirapport dat. 1/2 44 Søforklaring og Søforhør i Hundested d. 4/2 44.

Kl. 9³⁰ Politirapport der havde Lods om Bord, fra en Ankerplads S. for Hundested Havn. Med udgaende Strøm Og haard V.-lig Kuling styredes mod Havneindløbet. Da G. befandt sig mellem Molerne, blev Skibet af Strømmen forsat mod den N.-lige Havnemole, som det tørnede med sin Agterende. Motoren blev straks kastet Fuld Kraft Bak, men G.s Forstævn tørnede alligevel mod det S.-lige Molehoved, hvorved

G.s Stævn og Forgrejer blev en Del beskadiget. Det paa Molen staaende Havnefyrr og Taagesignalapparat blev splintret ved Paasejlingen.

Anm. Ministeriet maa antage, at Paasejlingen skyldes Strømsætning.

b) Kollideret d. $20/5$ 44 i Aalborg Havn.

Søforhør i Aalborg d. $24/5$ 44.

Se Nr. 98.

c) Paa Rejse fra Fredericia til Nakskov med Brunkul.

Grundstødt d. $16/7$ 44 ved Lollands V.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Nakskov d. $18/7$ 44. Strandingsindberetning dat. $25/7$ 14.

Kl. ca. 9^{30} , da G. befandt sig mellem Søndernæs og Skillemærket ved den gravede Rende til Nakskov, begyndte Motoren at sætte ud. En Undersøgelse viste, at en Brænderspids var tilstoppet, og for, at Motoren ikke skulde gaa i Staa, blev Skruen delvis koblet fra. Herunder mistede Skibet Styret, og Roret blev lagt Stb.; men Skibet tog Grunden og blev staaende. Det kom senere flot ved fremmed Hjælp, efter at en Del af Ladningen var blevet lægtret.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundsødningen skyldes Motorhavariet.

d) Beskadiget ved Flyverangreb d. $17/8$ 44 i Stettin.

Søforhør i København d. $25/8$ 44.

Kl. ca. 1^{00} , da G. under et Luftangreb laa fortøjet i Stettins Frihavn, faldt en Brandbombe paa Fordækket, hvorved der opstod Brand i Forskibet. Skibets Besætning gik efter Luftangrebet i Gang med Slukningsarbejdet med Assistance af 3 Mand fra et Skib i Nærheden, og Kl. ca. 4^{00} var Ilden slukket. Udover den ved Branden opstaaede ret ringe Skade blev Styrehuset beskadiget af Lufttrykket fra de i Nærheden eksploderende Bomber.

Anm. Aarsagen til Beskadigelsen fremgaar af det ovenfor anførte.

114. M/Gl. **Gefion** af Nekso, 64 Reg. T. Br. Bygget 1915 af Eg. Paa Rejse fra Vejle til København med Brunkul.

Tørnet Undervandshindring d. $9/6$ 44 i Kattegat.

Søforklaring i Nekso d. $28/6$ 44.

Kl. 23^{40} , da G. befandt sig ca. 7 Sm. Ø.t.N. $1/2$ N. af Lystønden ved Gennemsejlingsaabningen i Net-spærringen ved Sjællands Rev, mærkedes et kraftigt Stød i Skibet. En Undersøgelse viste, at Skibet var blevet læk. Ved en senere Doksætning konstaterede det, at Straakølen var revet af, og at flere Naadder i Skibshunden samt Krigen var beskadiget.

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

115. Ff. **Gefion** af Klitmøller, 9 Reg. T. Br. Paa Fiskeri i Nordsøen.

Krigsforlist i August 1944 i Nordsøen; 4 Omkomne.

Politirapport dat. $6/8$ 44. Søforhør i Thisted d. $20/10$ 44.

D. $3/8$ om Morgenen afsejlede G. fra Klitmøller sammen med Kutteren »Immanuel« af Klitmøller for at fiske ud for Thyborøn. Der var set en Del Miner paa det Sted, hvor G. vilde fiske. Agterenden af Kutteren er senere drevet i Land ved Hansted, hvorfor det maa antages, at G. er forlist efter en Eksplosion og hele Besætningen omkommet.

Anm. 1. De omkomne var: Fiskerne Albert Marinus Holler, Thorvald Andersen Grønkjær, Johannes Brund og Niels Christian Vegeberg, alle af Klitmøller.

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

116. M/Gl. **Gertrud** af Kolding, 86 Reg. T. Br. Bygget 1894 af Staal.

Kollideret d. $18/9$ 44 i Aarhus Havn.

Søforklaring og Søforhør i Odense d. $30/11$ 44.

Se Nr. 79.

117. M/Gl. **Glaciere** af Gilleleje, 49 Reg. T. Br. Bygget 1899 af Eg og Bøg.

Kollideret d. $14/71$ 44 i Københavns Havn.

Søforhør i København d. $26/7$ 44.

Kl. ca. 15^{30} , da G. befandt sig i Hovedløbet ud for Enghave Brygge med Kurs mod slusen, hørtes en tang Tone fra em Dampfløjte om Stb., og umiddelbart efter saas en Sandpumper, der viste sig at være »Kay« af København, komme ud fra Sejløbet, der leder til Frederiksholms Havn, i en Afstand af ca. 60 m. G.s Motor blev straks kastet Fuld Kraft Bak; men ganske kort efter tønnede G. med Stævnen imod K.s Bb.s Bov. Ved Kollisionen tik G. Bovsrydet brækket, og K. fik Boven lettere beskadiget.

Af den at K.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at dette Skib Kl. ca. 15^{00} afgik fra Frederiksholms Havn paa Vej til Kalkbrænderihavnen. Maskinerne gik for Halv Kraft. Da K. var naaet fra Sideløbet ud i Hovedløbet, saas G. komme N. fra i ca. 200 m Afstand. K. drejede langsomt Bb. over, og der blev afgivet en lang Tone med Dampfløjten. Da G. saas dreje Bb. over, blev K.s Maskiner kastet Fuld Kraft Bak; men umiddelbart efter skete Kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes, at K. ikke har udvist fornøden Agtpaagivenhed ved Sejlad fra Sideløbet ud i Hovedløbet.

118. S/S **Glattensee** af Bremerhaven. Paa Rejse fra Hamburg til Haderslev med Kalisalt.

Grundstødt d. $28/1$ 44 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Søforklaring i Haderslev d. $5/2$ 44.

Kl. ca. 8³⁰, da G., der havde Lods om Bord, under en frisk Kuling befandt sig ca. 3 Sm. fra Haderslev Havn, skar Skibet under et Vindstød ud til Stb. Roret blev straks lagt haardt Bb., og ved Manøvrer med Maskinen lykkedes det at rette Skibet op. Kort efter drejede G. til Bb., hvorfor Maskinen blev kastet Fuld Kraft Bak og Stb.s Anker stukket i Bund; men umiddelbart efter tog G. Grunden med Hælen uden for Sejllobet. Ved Hjælp af Varpanker blev Skibet atter bragt ud i Sejllobet, hvorefter Rejsen fortsattes.

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

119. M/Sk. **Gloria** af Marstal, 79 Reg. T. Br. Bygget 1902 af Eg. Paa Rejse fra Odense til Randers med Hvede.

Grundstødt d. $13/2$ 44 ved Fyns N.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $23/2$ 44. Søforklaring i Randers d. $25/2$ 44.

Kl. ca. 16⁰⁰, da G. paa Grund af stiv N.-lig Kuling søgte ind til Maarup Havn, tog Skibet Grunden i Løbet til Havnen. D. $17/2$ kom G. flot ved fremmed Hjælp, efter at en Del af Ladningen var blevet lægtret.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes usædvanligt Lavvande.

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

a) Paa Rejse fra Vejle til Helsingør med Brunkul.

Havareret d. $29/1$ 44 i Kattegat.

Søforhør i København d. $17/2$ 44.

Kl. ca. 23⁰⁰, da G. under en haard NV.-lig Kuling befandt sig i Store Bælt, skubbede en Braadsø Dækslasten agterover, hvorved Dæksbjælken paa Agterkant af Storlugen knækkede og Skibet blev læk. Da G. havde passeret Sjællands Rev og forandrede Kurs, kom Vind og Sø agterind, hvorved efterhaanden ca. 8 Tons af Dækslasten blev skyllet over Bord.

Anm. Aarsagen til Havariet fremgaar af det ovenfor anførte.

b) Paa Rejse fra Mullerup til Aalborg med Sukker.

Havareret d. $25/3$ 44 i Kattegat.

Søforklaring og Søforhør i Aalborg d. $3/4$ 44.

Kl. ca. 9⁰⁰, da G. under en let NV.-lig Brise befandt sig tværs af Gerrild Fyr, stoppede Motoren, og Skibet blev slæbt ind til Grenaa af en Fiskekutter. Her viste det sig, at der var Luft og Vand i Olietilførslen, samt at forreste Hovedlejes Smøring var utæt.

Anm. Aarsagen til Havariet fremgaar af det ovenfor anførte.

121. Ff. **Gratia** af Esbjerg, 19 Reg. T. Br. Paa Fiskeri i Nordsøen.

Forlist efter Eksplosion d. $26/4$ 44 i Nordsøen; 3 Omkomne.

Søforhør i Esbjerg d. $8/5$ 44.

Kl. ca. 14³⁰, da G. sammen med 3 andre Kuttere under en N.-lig Brise befandt sig paa en fiskeplads ca. 7 Sm. N.t.V. af Graadyb i Færd med at sætte Voddet, indtraf en voldsom Eksplosion G. sank straks paa lavt Vand med Toppen af Styrehuset synligt over Vandet. Tililende Kuttere, der naaede frem 3—4 Min. efter Eksplosionen, fandt intet Spor af G.s Besætning.

Anm. 1. De omkomne var: Fiskeskipper Niels Hansen, Fisker Kaj Engelhardt Andersen og Bedstemand Niels Hansen Enevoldsen, alle af Esbjerg.

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

122. Ff. **Gretha** af Strandby, 10 Reg. T. Br. Bygget 1914. Paa Fiskeri i Kattegat.

Forlist efter Eksplosion d. $5/12$ 44 i Kattegat.

Søforhør i Frederikshavn d. $19/12$ 44.

Kl. ca. 9⁴⁵, da G. i stille Vejr var ved at sætte Vod paa en Fiskeplads ca. Sm. N. af Hirsholmene, fik Voddet Hold. Under Arbejdet med at frigøre Voddet indtraf en Eksplosion ca. 40 m agten for Far-tøjet, der blev slaaet læk og sank i Løbet af nogle Minutter. Besætningen sprang iført Redningsveste over Bord og blev ca. 15 Minutter senere optaget af tililende Fiskefartøjer.

Anm. Ministeriet maa antage, at Eksplosionen skyldes Krigsaarsager.

123. M/Gl. **Grethe** af Ærøskøbing, 83 Reg. T. Br. Bygget 1895 af Eg.

a) Paa Rejse fra København til Horsens i Ballast.

Havareret d. $9/6$ 44 i Kattegat.

Søforhør i København d. $29/7$ 44.

Kl. 6⁰⁰, da G. befandt sig ca. 1,5 Sm. Ø. for den røde Tre-Kost paa Hov Røm, mærkedet et Stød i Skibet, hvorefter Skibet rystede stærkt. En Undersøgelse viste, at det ene Skruerblad var knækket af. Motoren blev derefter sat paa Langsomt, og Rejsen fortsattes til Horsens.

Anm. Ministeriet maa antage, at Havariet skyldes, at Skibet har tørnet en drivende Genstand.

b) Paa Rejse fra Aalborg til København med Cembritplader.

Krigsforlist d. $21/11$ el. $22/11$ 44 i Kattegat; 3 Omkomne.

Søforhør i København d. $13/12$ og $19/12$ 44. Forlisanmeldelse dat. Nykøbing F. d. $20/12$ 44.

D. $21/11$ afsejlede G. fra Ankerpladsen ved Hals Barre. D. $22/11$ fandtes et Vrag sunket 1,3 Sm. 18⁰ fra Syr Odde Fyr. En Dykkerundersøgelse viste, at Vraget var af et mindre Træskib, antagelig en Galease, med en 2-cylindret Vølund Motor og at Skibssiden, der var delvis splintret, var paamalet Bogstaverne THE DAN. Ladningen bestod af Cembritplader. Det maa herefter antages, at Vraget er identisk med G., og at Besætningen, der bestod af 8 Mand, er omkommet.

Anm. 1. De omkomne er: Skipper Hans Oskar Svend Eliassen af Tingsted, Bedstemand Kaj Heinrich Andersen af Aarhus og Kok Sigurd Hakon Larsen af Eskildstrup.

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

124. Ff. **Grethe** af Grenaa, 12 Reg. T. Br.

Havareret ved Eksplosion d. $\frac{4}{7}$ 44 i Kattegat.

Søforklaring i Grenaa d. $\frac{22}{7}$ 44.

Kl. ca. 11³⁰, da G. befandt sig ca. 4 Sm. ØSØ. for Hjelm, fik Voddet under Indhivning Hold. Det forsøgtes at frigøre Voddet, men Kl. ca. 11⁵⁰ indtraf en voldsom Eksplosion, hvorved G. blev læk. Fartøjet blev taget under Bugsering ind til Grenaa Havn for Reparation.

Anm. Ministeriet maa antage, at Eksplosionen skyldes Krigsaarsager.

125. M/Gl. **Grethe** af Hasle, 77 Reg. T. Br. Bygget 1936 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Korsør til Rønne med Mursten.

Grundstødt d. $\frac{3}{10}$ 44 ved Sjællands V.-Kyst.

Søforhør i København d. $\frac{12}{10}$ 44.

Kl. ca. 5³⁰ afsejlede G. fra Korsør. Der styredes forskellige Kurser med Landkending mod Omø Sund. Kl. ca. 7⁰⁰, da der styredes SSØ., tog Skibet Grunden NV. for Agersø Næb og blev staaende. Efter Grundstødningen viste det sig, at Strømmen var haardt nordgaaende. Kl. ca. 9⁰⁰ kom G. flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Strømsætning.

126. M/Gl. **Grethe Rask** af Hasle, 96 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Lübeck til Neksø med Brunkulsbriketter.

Mistet Dækslast d. $\frac{15}{12}$ 44 i Østersøen; søgt Nødhavn.

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

Kl. 3⁰⁰ passerede G. R. under en ØSØ.-lig Kuling Arkona. Kl. 7³⁰ var Vinden tiltaget til stiv Kuling. Da Skibet tog meget Vand over, og Dækslasten begyndte at forskubbe sig, blev Kursen ændret mod Trelleborg. Kl. 14⁰⁰ tog Skibet nogle svære Overhalinger, hvorunder Dækslaststøtterne om Bb. brækkede, og en Del af Dækslasten gik over Bord. Kursen ændredes efter Sundet, og Kl. 20⁰⁰ blev G. R. opankret i Læ af Skanør. Efter at det forgæves var forsøgt at starte Skibets Motor, og Startluften var opbrugt, blev G. R. d. $\frac{17}{12}$ for Sejl alene sejlet til København.

Anm. Aarsagen til det passerede fremgaar af det ovenfor anførte.

127. S/S **Gunhild** af København, 1142 Reg. T. Br. Bygget 1918 af Staal.

Brændt efter Flyverangreb og sunket d. $\frac{18}{8}$ 44 i Bremen.

Søforhør i København d. $\frac{22}{9}$ 44.

Kl. ca. 23³⁰, da G. laa fortøjet i Europahafen, blev Havnen angrebet af Flyvemaskiner, der i ca. $\frac{3}{4}$ Time nedkastede Brand- og Sprængbomber. G. blev ramt af talrige Brandbomber og begyndte at brænde overalt, hvorefter den ombordværende Del af Besætningen forlod Skiber. D. $\frac{21}{8}$ var Skibet helt udbrændt og sunket. Skibet er senere blevet hævet.

128. M/Gl. **Gunna** af Fakse Ladeplads, 58 Reg. T. Br. Bygget 1912 af Jern og Staal

a) Paa Rejse fra København til Höganäs med Murbrokker.

Grundstødt d. $\frac{30}{9}$ 44 ved Sveriges V.-Kyst.

Søforhør i København d. $\frac{12}{4}$ 44.

Kl. ca. 22⁴⁵, da G., der havde Motorhavari, under en frisk S.-lig Brise passerede Bøjen ved Svjn-bådan, knækkede Rorpinden, hvorfor Sejlene blev bjærget, og der ankredes. Da Ankeret ikke holdt, gik Skibet i Drift, og tørnede Kl. 23³⁰ Grunden paa Silløran ved Lerberget og blev staaende. Der blussedes eller Hjælp, og den $\frac{1}{4}$ kom G. flot ved Hjælp af et Bjærgningsskib, efter at en Del af Ladningen var blevet kastet over Bord.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Vejrforholdene i Forbindelse med den Omstændighed, at Roret havarerede.

b) Paa Rejse fra Stavreby til København med Tørv.

Grundstødt d. $\frac{19}{8}$ ved Sjællands Ø.-Kyst.

Søforhør i København d. $\frac{8}{9}$ 44.

Kl. ca. 11⁰⁰, da G., der gik for Sejl og Motor, under en frisk SØ.-lig Brise med klart Vejr paa NØ.-lig Kurs befandt sig i Bøgestrømmen lidt S. for Bøgenakke-Løbet, forlod Rorsmanden Roret for at hjælpe til med at strække Storsejlet. Herunder mistede Skibet Styringen, og inden Kursen atter kunde rettes op, tog G. Grunden paa S.-Siden af Trindelen og blev staaende. Kl. ca. 21⁰⁰ kom Skibet flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar at det ovenfor anførte.

129. S/S **Gustav** af Assens, 254 Reg. T. Br. Bygget 1899 at Staal. Paa Rejse fra Assens til Kolding i Ballast.

Havareret ved Flyverangreb d. $\frac{15}{11}$ 44 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Søforhør i Kolding d. $\frac{20}{11}$ 44.

Kl. 15⁵⁵, da G. befandt sig ud for Lodsstationen i Kolding Fjord, blev Skibet beskudt med Maskingearer af 2 Flyvemaskiner, hvis Nationalitet ikke kunde fastslaaes. G. blev ramt af ca. 20 Kugler, og der opstod flere mindre Skader paa Skibet.

Anm. Aarsagen til Havarierne fremgaar af det ovenfor anførte.

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

a) Paa Rejse fra Danzig til København med Egeplanker.

Havareret ved Eksplosion d. $16/8$ 44 i Østersøen.

Søforhør i København d. $25/9$ 44.

Kl. ca. 11¹⁰, da G. i klart Vejr paa V.-lig Kurs i Tvangsruten befandt sig paa Pladsen 55°00'0 N. Brd. 18°00'5 Ø. Lgd., passerede 4 minestrygende Flyvemaskiner i lav Højde hen over Skibet, hvorved 2 Miner i en Afstand af 125—150 m fra Skibet bragtes til Eksplosion. Ved den herved frembragte kraftige Rystelse fik G. en svær Læk ved Stævnørret; men da Skibet ved samtidig Brug af Haand- og Motorpumpen kunde holdes læns, blev Rejsen fortsat.

Anm. Aarsagen til Havariet fremgaar af det ovenfor anførte.

b) Paa Rejse fra Aalborg til Oslo med Cement og Kartoffler.

Rørt Grunden d. $2/12$ 44 ved Norges S.-Kyst.

Søforhør i København d. $3/1$ 45.

Kl. ca. 19⁰⁰, da G., der sejlede i Konvoj, i haardt Vejr paa N.-lig Kurs befandt sig ca. 1,5 Sm. S. for Færder Fyr, saas dette lidt om Stb. Kursen blev ændret lidt Stb. over for at passere Fyret om Bb.; men kort efterkom et tysk Ledsageskib langs Siden og beordrede G. ind paa Plads i Konvojen igen. Kl. ca. 19¹⁵ saas Land forude, og Røret blev atter lagt Stb.; men kort efter huggede G. gentagne Gange i Grunden uden at blive staaende. Ved Grundstødningen blev Skibet læk.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

c) Paa Rejse fra Aalborg til København med Raajern og Papir.

Sprunget læk d. $31/12$ 44 i Sundet.

Søforhør i København d. $3/1$ 45.

Kl. ca. 11³⁰, da G. var tværs af Skovshoved Havn, opdagedes det, at der var Vand i Lasten. Ved samtidig Brug af Haand- og Motorpumpe kunde Skibet holdes læns.

Anm. Ministeriet maa antage, at Lækagen skyldes, at den midlertidige Tætning efter Grundstødningen d. $2/12$ 44 havde begivet sig.

131. Ff. **Haabet** af Sejrø, 9 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Fiskeplads i Sejrø Bugt til Sejrø Havn.

Grundstødt d. $16/1$ 44 ved Sejrø.

Strandingsindberetning dat. $19/1$ 44. Søforhør i Kalundborg d. $4/2$ 44.

Kl. 20²⁰, da H. i tæt Taage var for hjemgaaende til Sejrø Havn, tog Fartøjet Grunden paa Sejrø SØ.-Rev og blev staaende. D. $18/1$ kom H. flot ved fremmed Hjælp.

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

132. M/Jt. **Hans** af Ærøskøbing, 91 Reg. T. Br. Bygget 1910 af Staal.

a) Paa Rejse fra Kolding til København med Jernstøberør og Træ.

Motoren havareret, grundstødt d. $8/11$ 44 ved Sveriges V.-Kyst.

Søforhør i København d. $18/11$ 44.

D. $8/11$, medens H., der gik for Sejl og Motor, under en NNV.-lig Kuling befandt sig ud for Mølle, revnede Glødehovedet paa Bb.s Motor, og Sejladsen fortsattes for Sejl og Stb.s Motor. Da Skibet senere befandt sig ud for Høganæs, opstod der pludselig Ild i Stb.s Motor. Motoren blev sat paa Langsomt, og da en Undersøgelse, efter at Ilden var blevet slukket, viste, at Olien trængte ud mellem Glødehovedet og Topstykket, blev det besluttet at anløbe Høganæs for Reparation af Motoren. Efter at være kommet ind i Høganæs Havn grundstødte H. paa en midt i Havnen liggende Lerbanke og blev staaende. Skibet kom senere flot ved fremmed Hjælp.

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

b) Paa Rejse fra Moss til København med Træuld og Raajern.

Strandet d. $23/12$ 44 ved Sveriges V.-Kyst.

Søforhør i København d. $29/12$ 44.

Kl. ca. 0⁴⁰ passerede H. under en svag SSV.-lig Brise med klart Vejr og meget haard S.-gaaende Strøm den røde 3-Kost paa Svinbådan Grund tæt om Bb., og Kursen blev sat mod en Lysbøje i Gennemsejlingsaabningen i Netspærringen ud for Viken. Kl. ca. 0⁴⁸ kunde det høres, at den Bb.s Motor var ved at gaa i Staa, hvorfor Koblingen straks blev slaaet fra. Herved drejede Skibet et Par Streger mod Bb., hvilket dog hurtigt blev rettet op igen; men H., der nu kun gjorde ringe Fart, blev at den haarde Strøm ført ind mod Kysten, hvor Skibet Kl. ca. 1⁰⁰ tog Grunden og blev staaende ud for Viken. D. $26/12$ Kl. ca. 15⁰⁰ kom H. flot ved fremmed Hjælp, efter at Dækslasten var blevet kastet over Bord.

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

133. M/Tjk. **Hansine** af Egersund, 85 Reg. T. Br. Bygget 1913 af Staal.

Paasejlet d. $28/1$ 44 i Stubbekøbing Havn.

Søforhør i Graasten d. $9/3$ 44.

Se Nr. 14.

134. S/S **Hans Mærsk** af Kalundborg, 1981 Reg. T. Br. Bygget 1916 af Staal.

Brand om Bord d. $29/6$ 44 i Svendborg.

Søforklaring og Søforhør i Svendborg d. $7/7$ 14.

Kl. ca. 15⁰⁰. da H. M. Stod paa Bedding paa Skibsværftet, opdagedes det, at det brændte i et Lukaf

forude. Brandvæsenet blev tilkaldt, og Kl. ca. 16⁰⁰ var Ilden slukket. Ved Branden ødelagdes en Del af Mandskabets Ejendele og Inventaret i Lukafet.

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

135. M/S **Hasa** af Korsør, 105 Reg. T. Br. Bygget 1895 af Staal. Paa Rejse fra Aalborg til Odense med Rug.

Havareret og sunket d. 10/2 44 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Søforklaring i Grenaa d. 15/2 44.

D. 9/2 Kl. 19³⁰ passerede 11. Hals Barre Fyr. D. 10/2 Kl. 4⁰⁰ stoppede Motoren. Det blæste en NØ-lig Kuling, og Skibet faldt tværs i Søen. Det forsøgte forgæves at faa Styr paa Skibet ved at sætte Stagfokken. Kl. 6⁰⁰, da H. befandt sig 6—7 Sm. af Gjerrild, lykkedes det at faa Motoren startet paany. Kl. 6³⁰ stoppede Motoren atter, og Skibet faldt atter tværs i Søen. Kort efter blæste Stagfokken i Stykker, og Søerne slog over Skibet, der drev imod Land. Vindstyrken var nu 7—8 med høj Sø. Kl. 11⁰⁰ blev H. opankret i Gjerrild Bugt ca. 1/2 Sm. fra Land for 40 Fv. Kæde i 9 m Vand. Da der opdagedes Vand i Motorrummet, blev Pumpen holdt gaaende. Kl. ca. 16⁰⁰ forlod Besætningen — 3 Mand — Skibet i Redningsbaaden fra Grenaa Havn, der var kommet til Hjælp. H. sank, men er senere blevet hævet.

Anm. Ministeriet maa antage, at Havariet skyldes Vejrforholdene.

136. S/S **Hedda Lau** af Esbjerg, 1144 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Staal. Paa Rejse fra Skive til Oslo med Kartoffler.

Grundstødt d. 21/12 44 i Limfjorden.

Strandingsindberetning dat. 8/1 45. Søforhør i København d. 9/3 45.

Kl. ca. 9⁵³ lettede H.L., der havde Lods om Bord, i stille Vejr med let Taage fra en Ankerplads ca. 500 m Ø. for den hvide 1-Kost ved Rotholm, hvorfra der styredes misv. NV. 1/2 N. indtil Kl. 10¹⁰, da Kursen blev ændret til misv. NV. Kl. 10¹⁵ blev det mere usigtbart, hvorfor Farten blev mindsket. Kl. ca. 10²⁰ tog Skibet umærkeligt Grundten med Forenden paa Rindgrund og blev staaende. D. 22/12 Kl. 11¹⁵ kom H. L. flot ved fremmed Hjælp, efter at en Del af Ladningen var blevet lægtret.

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

137. Ff. **Hein** af Strandby, 8 Reg. T. Br. Bygget 1920. Paa Fiskeri i Kattegat.

Havareret ved Eksplosion d. 20/12 44 i Kattegat.

Søforklaring i Frederikshavn d. 27/12 44.

Kl. ca. 13³⁰, da H. befandt sig ca. 6 Sm. NØ. for Hirtsholmene Fyr, fik Voddet Hold. Under forsigtig Indhivning indtraf ca. 100 m agten for Fartøjet en voldsom Eksplosion, hvorved en Del Planker under Vandlinien blev ribbet. Vandet strømmede ind i H., og Motoren gik i Staa. Da H. kunde holdes flydende med Haandpumpen, lykkedes det ved Hjælp af et Fartøj, der befandt sig i Nærheden, at bugsere H. til Strandby.

Anm. Ministeriet maa antage, at Eksplosionen skyldes Krigsaarsager.

138. M/Ev. **Hein Godenwind** at Hamburg, 57 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Lübeck til København med Briketter.

Grundstødt d. 25/6 44 ved Lollands V.-kyst.

Strandingsindberetning dat. 26/6 44.

Kl. 18³⁰ grundstødte H.G. paa Albu Puller under en SV.-lig Brise. Kl. 21³⁰ kom Skibet flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Strømsætning.

139. S/S **Helene** at Nakskov, 184 Reg. T. Br. Bygget 1900 af Staal. Paa Rejse fra Rudkøbing til Horsens med Stykgods.

Grundstødt d. 8/9 44 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. 8/9 44.

Kl. ca. 3³⁰ grundstødte H. under en orkanagtig Storm i diset Vejr paa Hjarnø. Kl. ca. 19⁰⁰ kom H. flot ved egen Hjælp og fortsatte Rejsen.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Vejrforholdene.

140. M/Sk. **Helga** at Assens, 124 Reg. T. Br. Bygget 1916 af Staal. Paa Rejse fra København til Oslo med gammelt Jern.

Forlist d. 8/9 44 Kattegat.

Politirapport dat. 9/9 44. Søforhør i Frederikshavn d. 11/9 44. Forlisanmeldelse dat. Assens d. 16/11 44.

D. 7/9 Kl. ca. 18⁰⁰ passerede H., der under en haard S.-lig Kuling med svære Byger og høj Sø paa NV.-lig Kurs gik for Sejl og Motor, Anhold Knob F. S. i en Afstand af ca. 3 Sm. om Bb. Kl. 20³⁰ ændredes Kursen til V., og Motoren blev stoppet. Skibet slingrede voldsomt i den høje Sø, og Kl. ca. 22⁰⁰ knækkede Gaflen til Skonnertsejlet, hvorved dette blev flængt helt igenem. Da Sejlet var bjærgt, blev Motoren atter startet, og H. fortsatte i Tvangsruten paa V.-lig Kurs med mindsket Fart. Vinden, der imidlertid var skiltet til ØMØ., friskede yderligere til haard Storm. D. 8/9 Kl. ca. 2⁰⁰ opdagedes det, at der gennem Dækasaabningen til Kakkellovnrøret var løbet en Del Vand ned i Lukarfet, hvorfor det forsøgte at læse med Pøse, men da Søen til Stadighed slog over Forskibet ned gennem den aabne Kappe, maatte det opgives. Forskibet kom herved til at ligge dybt i Søen, antagelig ogsaa som Følge af, at Kædekassen gennem Kædeklydsene, hvis Skalkning var slaaet ned af Søen, var løbet fuld af Vand. Skibet kom efterhaanden til at

ligge saa dybt med Forskibet, at Motorens Lænsepumpe ikke gav Vand, hvorfor Motoren blev stoppet. Presenninger og Lugeskalkninger blev stadig efterset, og en opstaaet Skade blev udbedret. I Løbet af Natten loddedes Dybder mellem 10 og 16 m. Om Morgenen løjede Vinden noget af, og Motoren blev atter startet, men stoppet igen, da Skruen ingen Magt havde over Skibet. Forenden sank stadig dybere, og da der var Fare for, at Skibet vilde synke, gik Besætningen i Jollen, der hurtigt drev bort fra H. Lige inden H. tabtes af Syne, saas Skibet tage Grunden med Forenden, stikke Skruen op over Vandet og faa Bb.s Slagside. Vinden var imidlertid sprunget V.-lig, og Jollen drev Ø. paa, indtil Besætningen Kl. ca. 19" blev optaget af en Trawler, der indbragte dem til Frederikshavn. H. er senere fundet sunket paa ca. 56° 46' N. Brd. 10° 27' Ø. Lgd.

Anm. Ministeriet maa antage, at Forliset skyldes, at de Aabninger i Forskibet, hvorigennem Vandet tærngte ned i Lukaf og Kædekasser, ikke blev effektivt tætnet, saa snart Lækagen opdagedes.

141. S/S **Helga** af København, 1700 Reg. T. Br. Bygget 1937 af Staal.

Kollideret og sunket i September Maaned 1944 Ved Amerikas Ø.-Kyst.

Søforhør i København d. ⁶/₁₀ 45. Forlisanmeldelse dat. København d. ⁵/₁₀ 44.

Ifølge telegrafisk Indberetning til Rederiet d. ²/₁₀ 44 er H. sunket efter en Kollision ud for New York.

Anm. Der er intet oplyst om Aarsagen til Kollisionen.

142. M/Gl. **Helle** af Frederikssund, 20 Reg. T. Br. Bygget 1898/1939 af Eg og Bøg.

a) Paa Rejse fra Randers til Frederiksværk med Støbesand.

Grundstødt d. ⁸/₃ 44 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Indberetning fra Kystbevogtningen dat. ⁹/₃ 44. Søforklaring og Søforhør i Frederiksværk d. ¹⁵/₃ 44.

Kl. ca. 17³⁰, da H. i tæt Taage efter Bestikket skulde være tværs af Fornæs Fyr, forsøgte det at faa Landkending; men trods uafbrudt Brug af Loddet tog Skibet pludselig Grunden ¹/₄ Sm. N. for Fornæs Fyr og blev staaende. H. kom senere flot ved fremmed Hjælp, efter at en Del af Ladningen var kastet over Bord.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Taage.

b) Paa Rejse fra Ballen til Odense i Ballast.

Grundstødt d. ⁶/₁₁ 44 ved Sjællands V.-Kyst.

Søforklaring i Kalundborg d. ⁹/₁₁ 44.

Kl. 13³⁰ afgang H. — hvis Ankerspil var fjernet for Reparation — fra Ballen. Efter at Ljushage var passeret, gik Motoren i Staa, og det lykkedes ikke senere at faa den i Gang, hvorfor der fortsattes for Sejl alene. Vinden var SSV. Da det viste sig umuligt at vende med Skibet, besluttedes det at holde af og søge Havn i Kalundborg. Ved Mørkets Frembrud naaedes ind i Fjorden, hvorefter Vinden friskede med Regndis. Kl. 19³⁰ saas Land forude, og umiddelbart efter tog H. Grunden paa Gisseløre og blev staaende. D. ⁸/₁₁ Kl. 6³⁰ kom Skibet flot ved egen Hjælp uden at have taget nævneværdig Skade.

Anm. 1. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes, at Gisseløre Fyr og Kalundborg Fjord Ledefyr ikke var tændt.

Anm. 2. H.s Fører er under ¹⁴/₃ 45 ved Sørenten i Kalundborg idømt en Statskassen tilfaldende Bøde af 50 Kr. for Overtrædelse af Sølovens § 292, 2. Stk.

143. M Gl. **Henny** af Graasten, 97 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Staal.

Paasejlet d. ²²/₁ 44 i Grenaa Havn.

Søforhør i København d. ³/₂ 44.

Se Nr. 23.

144. S/S **Hernia** af Hamburg, 717 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Rostock til Aarhus i Ballast.

Havareret og sat paa Grund efter Eksplosion d. ²⁸/₆ 44 i Kattegat; 1 Mand omkommet.

Strandingsindberetning dat. ³⁰/₆ 44.

Kl. 19³⁰, da H. under en SØ.-lig Brise befandt sig ud for Sletterhage, havarerede H. ved en Eksplosion. Skibet blev af tyske Marinefartøjer bugseret ind til Aarhus Red, hvor det sank med Forenden ragende op over Vandet. Ved Eksplosionen blev 2. Maskinmester dræbt. Skibet er senere blevet hævet.

Anm. Eksplosionen angives at skyldes Krigsaarsager.

145. S/S **Hilma Lau** at Esbjerg, 2414 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Staal.

a) En Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. ¹²/₁ 44 i København.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. ¹²/₁ 44.

Kl. ca. 11⁵⁰, da 2 Mand var i Færd med at banke Rust paa en Stilling i Lasten, brast den ene Surring paa Stillingen, hvorved begge Mand styrtede ca. 4 m ned i Lasten. Ved Faldet brækkede den ene Mand højre Arm paa 2 Steder og blev i en tilkaldt Ambulance kørt til Hospitalet.

b) Paa Rejse fra Masnedø til Emden i Ballast.

Havareret ved Flyverangreb d. ²⁹/₃ 44 i Nordsøen; 1 Mand omkommet.

Søforklaring og Søforhør i Aalborg d. ²⁰/₄ 44.

Kl. ca. 17⁰⁰. da H. L., der sejlede i Konvoj og havde tysk Ledsageofficer om Bord, befandt sig ud for den hollandske Kyst, blev Konvojen angrebet af Flyvemaskiner, der beskød Skibene med Maskinkanoner og nedkastede Bomber og Torpedoer. H. L blev beskydt med Sprænggranater fra For til Agter, hvorved Ledsageofficeren, Kaptajn Frøsell, blev dræbt og Føreren lettere saaret. Endvidere blev Skibet gennemhullet af flere Granater i Vandgangen, Brohuset Bestiklukafet beskadiget og Styrekompasset, Radiopejlapparatet og den elektriske Installation til Ekkoloddet ødelagt. Mange mindre Skader opstod forskellige Steder. Efter at Hullerne i Vandlinien var blevet tætnet med Trækiler, fortsattes Rejsen til Borkum Red, hvor H.L. opankredes KL 21⁴⁵.

Anm. Aarsagen til Havariet fremgaar af det ovenfor anførte.

c) Paa Rejse fra Gdynia til København med Kul.

Torpederet d. $13/10$ 44 i Østersøen; 4 Omkomne.

Søforhør i København d. $17/10$ 44. Forlisanmeldelse dat. København d. $9/12$ 44.

D. $12/10$ Kl. ca. 20³⁵, passerede H.L. i stille, klart Vejr med smult Vande en Lysbøje paa ca. $55^{\circ}13'$ N. Brd. $16^{\circ}37'5$ 0. Lgd., Herfra styredes retv. N. 79° V. mod Christiansø. I Tiden indtil Kl. 23³⁰ observeredes flere større og mindre modgaaende Krigsskibe. Kl. ca. 23³⁵ hørtes Motorstøj agter om Stb., og kort efter saas Konturerne af en uddykket Undervandsbaad, der uden Lanterner sejlede parallelt med H. L. Da Undervandsbaaden var kommet tværs af H. L. i en Afstand af ca. $1/2$ Sm om Stb., stoppede den og sakkede agterud. Kort efter saas den atter komme op om Stb., og da dette gentog sig flere Gange, antoges det, at Undervandsbaaden havde Motorskade. D. $13/10$ Kl. 0²⁰ tabtes Undervandsbaaden af Syne agterude. Kl. ca. 0³⁰ ramtes H. L. af 2 voldsomme Eksplosioner i Forskibet, hvorved en vældig Vandsøjle rejste sig fra 2-Lasten, ligesom Luggedæksler og Kul slyngedes op paa øverste Bro og knuste Stb.s Redningsbaad. H. L. begyndte straks at synke med Forskibet. 16 Mand reddede sig i Bb.s Redningsbaad. 4 Mand, der ved Eksplosionen var løbet til den agterste Redningsflaade, da Skibet Kl. 0³⁴ sank, blev suget med ned, og da Flaaden atter kom op til Overfladen var der kun 1 Mand tilbage. Redningsbaaden bjærgede yderligere 2 Mand, der efter Eksplosionen var sprunget over Bord. Under Eftersøgningen af 4 savnede af Besætningen fandtes Skibets Motorbaad liggende vandfyldt. Den blev lænset, og det forsøgtes at starte Motoren, hvilket dog ikke lykkedes; men da Redningsbaaden var overfyldt, blev 5 Mand sat om Bord i Motorbaaden, der blev taget paa Slæb. Kl. 2¹⁵ blev al videre Eftersøgning opgivet, og Kursen sattes mod Christiansø. Kl. 8¹⁵ blev Besætningen taget op af en Fiskekutter, der landsatte dem paa Christiansø, hvor en saaret Kullempet kom under Lægebehandling.

Anm. 1. De omkomne var: 1. Maskinmester Frederik Hillebert Pelle af Kastrup, Ekstra-Styrmænd Kristian Carl Nielsen af Lohals, Matros Harald Andersen af Skive og Fyrbøder Hans Peder Harald Hansen af Sorø.

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

146. M/Gl. **Holmenæs** af Næstved, 75 Reg. T. Br. Bygget 1897 af Staal. Paa Rejse fra Fakse Ladeplads til Middelfart med Kalk.

Grundstødt d. $16/2$ 44 ved Sjællands S.-Kyst.

Søforhør i Korsør d. $22/2$ 44. Strandingsindberetning dat. $25/2$ 44.

Kl. 17⁰⁰ passerede H. under en SØ.-lig Kuling Venegrundens hvide 3-Kost. Derfra styredes NNV., idet der paa Grund af S.-gaaende Strøm regnedes med $1/2$ Str. Strømsæstning. Kl. 18⁰⁰ blev det Snetykning. Fra Kl. 18⁴⁵ holdtes Loddet gaaende, og da der Kl. ca. 19²⁰ blev loddet 3—4 in Vand, antoges det, at Skibet befandt sig nærmest Sjællandssiden af Agersø Sund. Farten blev derefter mindsket; men kort efter Kl. 19³⁰, tog H. Grunden og blev staaende. Da det blev lyst, pejledes Agersø Havn i NV. og Helleholm Fyr i SV. D. $18/2$, kom Skibet flot ved fremmed Hjælp.

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

147. S/S **Hvidbjerg** af Vejle, 72 Reg. T. Br. Bygget 1914 af Staal. Paa Rejse fra Vejle til Munkebjerg i Ballast.

Grundstødt d. $1/6$ 44 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Søforklaring i Vejle d. $14/6$ 44.

Kl. 9³⁰, da H. manøvrerede for at lægge til ved Broen ved Munkebjerg, tog Skibet Grunden og blev staaende. Ved Hjælp af Manøvrer med Maskinen kom Skibet kort efter flot; men herunder beskadigedes Rorstammen, saaledes at H. ikke kunde styre, men maatte bugseres tilbage til Vejle.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Ukendskab til en Sandbanke, der har dannet sig siden Rutefartens Ophør i Sommeren 1943.

148. M/Jt. **Ib** af Nakskov, 17 Reg. T. Br. Bygget 1898 at Eg og Fyr. Paa Bjærgningsarbejde i Sundet.

Borteblevet i December 1944 i Sundet; S Omkomne.

Søforhør i København d. $11/1$ 45.

D. $1/12$ kl. 8⁰⁰ afgik I., der var beskæftiget med Bjærgning at et Vrag beliggende ca. 9 Sm. SSV. af Drogden Fyr, med en Del tomme Jerntromler om Bord fra Kastrup. Kl. 10³⁰ observeredes I. S. for Drogden Fyr. Da der siden intet er hørt eller set til Skibet, og 11 tomme Jerntromler af samme Slags, som I. havde om Bord, senere under en SV.-lig Kuling er drevet i Land i Lundåkrabugten ved Sveriges V.-Kyst, maa det antages at I. er forlist med Mand og Mus.

Anm. De omkomne var: Skibsfører Heinrich Hansen at København samt Dykkerne Karl Petersen og Sofus Johannes Hansen, begge af Kastrup.

149. Ff. **Immanuel** af Klitmøller, 8 Reg. T. Br. Paa Fiskeri i Nordsøen.

Forlist i August 1944 i Nordsøen; 4 Omkomne.

Politirapport dat. $6/8$ 44. Søforhør i Thisted d. $20/10$ 44.

D. $3/8$ om Morgen afsejlede I. fra Klitmøller sammen med Kutteren »Gefion« af Klitmøller for at fiske ud for Thyborøn. Da der ikke senere er hørt eller set noget til Fartøjet, og der under Eftersøgningen er set en Del Miner paa det Sted, hvor I. vilde fiske, maa det antages, at I. er forlist ved en Eksplosion og hele Besætningen omkommet.

Anm. 1. De omkomne var: Fiskerne Andersen, Jens Emil Andersen, Thomas Christian Andersen og Kjora GrønkJær, alle af Klitmøller.

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

150. Ff. **Ingrid** af Ringkøbing, 18 Reg. T. Br. Bygget 1913. Paa Fiskeri.

Forlist efter Eksplosion d. $23\frac{1}{2}$ 44 i Nordsøen.

Søforhør i Esbjerg d. $27\frac{1}{3}$ og i Ringkøbing d. $20\frac{1}{4}$ 44.

Kl. ca. 18¹⁵, da I. i stille Vejr med ringe Sø og god Sigtbarhed befandt sig ca. 2,5 Sm. NV. for Graadyb Barre, fik Voddet Hold i en Genstand, og kort efter indtraf en voldsom Eksplosion ca. 20 m foran for Kutteren, hvorefter denne straks begyndte at synke med Agterskibet. Besætningen, der var uskadt, gik i Jollen og blev kort efter optaget af et tysk Forpostskib. Kl. 18²⁷ sank I.

Anm. Ministeriet maa antage, at Eksplosionen skyldes Krigsaarsager.

151. Lgt. **Irma** af København, 110 Reg. T. Br. Bygget 1908 af Jern. Paa Rejse fra Malmø til København med Træ.

Havareret og sunket d. $18\frac{1}{11}$ 44 i Sundet.

Søforhør i København d. $23\frac{1}{11}$ 44.

Kl. ca. 7⁴⁵, da I., der under en SØ.-lig opfriskende Storm med høj Sø og nordgaende Strøm paa NNV.-lig Kurs i Tvangsruten, under Bugsering af B/B »Dan« af København befandt sig omtrent S. for Barsebäck, opdagedes det, at der strømede Vand ind i Kahytten gennem Garneringen i Bb.s Side. Gennem Kahytsskylightet, der ikke kunde lukkes helt, og som ikke var tildækket med nogen Presenning, løb ogsaa en Del Vand ned, naar Lægteren, der var meget haardt lastet og havde megen Dækslast, blev overskyttet af Søen. I.s 2 Luger var ikke tildækket med Luggedæksler og ikke skalkede med Presenninger, og Lægterens 2 Pumper var stuvet saadan til, at de ikke kunde benyttes. Efter at Barsebäck Kl. ca. 8⁰⁰ var passeret og Kursen ændret til V. $\frac{1}{4}$ N., tog I. endnu mere Vand over og kom til at ligge dybere i Søen. Kl. ca. 9⁰⁰ blev Kahytsskylightet revet op af en svær Sø, og Kahytten fyldtes med Vand, hvorved I. kom til at ligge med Agterdækket i Vandet. Da der syntes Fare for, at I. vilde synke, forlod Besætningen — 2 Mand — Kl. ca. 9³⁰ Lægteren i Jollen og blev taget om Bord i D. Bugserbaaden holdt derefter af for Vejret for om muligt at naa Tuborg Havn, men da Vinden efterhaanden var frisket til orkanagtig Storm, og det blev umuligt at fortsætte Bugseringen, blev I. med D.s Anker stukket paa Slæbetrossen opankret paa ca. 55°45' N. Brd. 12°42'5 Ø. Lgd. Det blev senere konstateret, at I. sank paa Ankerpladsen efter at have mistet Dækslasten. I. er senere blevet hævet.

Anm. 1. Ministeriet maa antage, at Forliset skyldes Vejrforholdene i Forbindelse med den Omstændighed, at I.s Luger ikke var tildækkede og skalkede samt, at Dækslasten var stuvet paa en saadan Maade, at Pumperne ikke var tilgængelige.

Anm. 2. I.s Fører har under $19\frac{1}{12}$ 45 ved Sø- og Handelsretten vedtaget en Statskassen tilfaldende Bøde af 100 Kr. for Overtrædelse af Sølovens § 293.

152. M/Gl. **Irmgard** af Graasten, 124 Reg. T. Br. Bygget 1943 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Stubbe-købing til Stege med Cement.

Grundstødt d. $3\frac{1}{11}$ 44 i Smaalandsfarvandet.

Strandingsindberetning dat. $6\frac{1}{11}$ 44. Søforhør i Stege d. $11\frac{1}{11}$ 44.

Kl. 14¹⁰ passerede I. i klart Vejr under en SV.-lig Kuling Masnedsundbroen, hvorfra der fortsattes gennem det afmærkede Løb. Kl. 14³⁰ tog Skibet Grunden paa S.-Siden af Trellegrunden og blev staaende. D. $6\frac{1}{11}$ Kl. 13³⁵ kom Skibet flot ved fremmed Hjælp, efter at en Del af Ladningen var blevet lægtret.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes, at Føreren under Besejlingen af det afmærkede Løb har taget fejl af Afmærkningen.

153. S/S **Ivar** af København, 2145 Reg. T. Br. Bygget 1917 af Staal. Paa Rejse fra Danzig til København med Kul.

Grundstødt d. $11\frac{1}{12}$ 44 ved Sjællands Ø.-Kyst.

Søforhør i København d. $14\frac{1}{12}$ 44.

Kl. ca. 12³⁰, da L., der havde Lods om Bord, under en frisk SØ.-lig Kuling og med stærk nordgaende Strøm var paa Vej mod Tuborg Havn, blev Skibet ved Anduvning af Tuborg Rende af Vind og Strøm ført ind paa Grunden ved den yderste røde 2-Kost og blev staaende. D. $13\frac{1}{12}$ Kl. ca. 8³⁰ kom I. atter flot ved Hjælp af 2 Slæbebaade.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Vejrforholdene.

154. B/B **Jan** af Delfzijl, 58 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Kiel til Trondhjem.

Grundstødt d. $16\frac{1}{1}$ 44 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Søforklaring i Grenaa d. $20\frac{1}{1}$ 44.

Kl. 14¹⁵ passerede J., der havde en Pram paa Slæb, Ruteafmærkningen paa 56° 24' N. Brd. 11°06'8 Ø. Lgd., og Kursen blev sat mod Grenaa Havn. Kl. 17⁰⁰ passeredes 2-Kosten paa Kalkgrunden, og kort efter tog Skibet Grunden og blev staaende. En Undersøgelse vist, at Skibet var tæt. Om Natten blev det Højvande, og d. $17\frac{1}{1}$ Kl. 1⁰⁰ kom J. flot ved egen Hjælp.

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

155. M/Gl. **Jens Juhl** af Nykøbing M., 100 Reg. T. Br. Bygget 1940 af Eg og Bøg.

Beskadiget d. $4\frac{1}{7}$ 44 i Aarhus Havn.

Søforhør i Aarhus d. $7\frac{1}{7}$ 44.

Kl. ca. 13⁴⁷, da J.J. laa fortøjet ved Kaj 125 og lossede Kalksalpeter i Sække, indtraf en voldsom Eksplosion i et tysk Ammunitionsskib, der laa fortøjet agten for J.J. Ved Eksplosionen led J.J. en Del Skade, ligesom Fortøjningen sprængtes, og Skibet drev ud i Havnen. Endvidere blev en Mand af Besæt-

ningen, der efter Eksplosionen søgte at komme op fra Lastrummet, ramt i Hovedet af en Splint og faldt ned i Lastrummet og paadrog sig en Hjernerystelse. Den tilskadekomne blev paa en Lastbil, der holdt paa Kajen, kørt til Hospitalet.

156. M/Gl. **Johanne** af Rønne, 79 Reg. T. Br. Bygget 1913 af Eg. Paa Rejse fra Allinge til Aalborg med Brosten.

Grundstødt og sunket d. $\frac{8}{9}$ 44 i Kattegat.

Strandingsindberetning dat. $\frac{9}{9}$ 44. Søforklaring og Søforhør i Aalborg d. $\frac{11}{9}$ 44.

Kl. ca. 5^{30} , da J., der gik for Sejl alene, under en stormende S.-lig Kuling befandt sig N. for Gjerrild, blev Skibet lagt bidevind for Bb.s Halse. Kl. ca. 6^{30} forsøgtes det at starte Motoren; men det viste sig, at der, antagelig som Følge af Skibets haarde Arbejden i Søen, var kommet Vand i Brændolien, og at Luftledningerne til Blæselamperne var tilstoppet. Vinden friskede imidlertid til orkanagtig Storm, og da den samtidig skrallede, drev Skibet ind over Tangen, hvor det begyndte at hugge i Grunden og sprang læk. Det viste sig umuligt at faa J. til at gaa over Stag, og Skibet vedblev at hugge haardt i Grunden, indtil det Kl. ca. 8^{30} var drevet helt over Tangen og atter flød frit. Da Vandet i Skibet trods stadig Pumpning vedblev at stige, besluttedes det at søge ind under Land. Der blev sat Nødflag, og Kl. 11^{20} , da det var øjensynligt, at J. vilde synke, forlod Besætningen Skibet og blev optaget af et andet Skib. 10 Minutter senere sank J. ca. 8 Sm. S. for Hals Barre Fyr. D. $\frac{11}{10}$ blev Skibet hævet af Bjærgningsdampere og indbragt til Grenaa Havn for Reparation.

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

157. S/S **Jolantha** af København, 714 Reg. T. Br. Bygget 1884 af Jern. Paa Rejse fra Køge til København i Ballast.

Kollideret d. $\frac{31}{5}$ 44 i Københavns Havn.

Søforhør i København d. $\frac{1}{6}$ 44.

Kl. ca. 14^{00} , da J., der havde Lods om Bord, befandt sig ca. 150 m fra Langelinie kajen med Kurs mod denne, blev Maskinen, der var stoppet, beordret Fuld Kraft Bak. Da Dampspjældet havde sat sig fast i lukket Stillings, kom Manøvren imidlertid ikke til Udførelse, og da Skibet havde Fart fremover, blev der givet Ordre til at lade Ankeret falde; men umiddelbart efter Opankningen tørnede J. med Stævnen imod et ved Kajen liggende tysk Marinefartøj, der blev en Del beskadiget.

Anm. 1. Søforklaring fra det tyske Marinefartøj foreligger ikke.

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

158. Ff. **Josse** af Esbjerg, 22 Reg. T. Br. Bygget 1917 af Eg. Paa Rejse fra Fiskeplads i Nordsøen til Esbjerg.

Forlist efter Eksplosion d. $\frac{30}{9}$ 44 ved Jyllands V.-Kyst; 2 Omkomne.

Strandingsindberetning dat. $\frac{2}{10}$ 44. Søforhør i Esbjerg d. $\frac{7}{11}$ 44. Forlisansmeldelse dat. Frederiksberg d. $\frac{25}{11}$ 44.

Kl. ca. 15^{00} , da J., hvis Motor var lettere havareret, under en frisk NV.-lig Kuling med klart Vejr og N.-gaaende Strøm paa NØ.-lig Kurs med Kending af Skallingen, søgte at lodde sig ind i den gravede Rende, tog Kutteren Grunden paa Vaade Bjælke, ca. $\frac{1}{2}$ Sm. SV. af Søren Jessens Sand og blev staaende. Det forsøgtes at faa J. flot ved egen Hjælp, og da dette ikke lykkedes, forlod 2 Mand at Besætningen Kutteren i Jollen og naaede Kl. ca. 17^{00} i Land paa Fanø og alarmerede Redningsbaaden, der straks gik ud. Fra Redningsbaaden saas gentagne Gange Blus om Bord i J., men pludselig saas en Eksplosion paa det Sted, hvor Blussene var set, og da Redningsbaaden naaede derhen, saas Vraget af J., medens der intet Spor fandtes af de ombordværende.

Anm. 1. De omkomne var: Fiskeskipper Jakob Poulsen og Fisker Knud Jensen, begge af Esbjerg.

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

159. Ff. **Juliane** af Skagen, 10 Reg. T. Br. Paa Fiskeri i Kattegat.

Forlist efter Eksplosion d. $\frac{11}{1}$ 44 i Kattegat; 3 Omkomne.

Politirapport dat. $\frac{11}{1}$ 44. Søforhør i Skagen d. $\frac{31}{1}$ 14.

Kl. ca. 12^{30} , da J. befandt sig paa en Fiskeplads ca. 4 Sm. S.t.V. uf Skagen Havn. iagttoges fra en nærliggende Kutter en Vandsøjle i Nærheden af J. Da der siden intet er set eller hørt til J., maa Fartøjet antages at være forlist med Mand og Mus.

Anm. 1. De omkomne var: Fiskerne Petrus Christian Olesen. Carl Christoffer Olesen og Viggo Alfred Jensen, alle af Skagen.

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

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

a) Paa Rejs fra Halborg til Bremen med Korn.

Grundstødt og havareret d. $\frac{12}{1}$ 44 i Stolpmünde.

Indberetning fra Wasserstrassendirektion, Stettin, dat. $\frac{16}{1}$ 41.

Kl. ca. 7^{30} , da J., der havde Lods om Bord, i klart Vejr under en NV.-lig Brise for udgaaende fra Stolpmünde Havn befandt sig mellem Havnemolerne, tog Skibet pludselig Grunden midt i Løbet. Herved skar J. ud til Bb., lagde sig paa tværs i Løbet og tørnede med sin Bb.s Bov og Stb.s Hæk mod Havnemolerne, hvorved Skibets Yderklædning blev en Del beskadiget. Ved Maskinens Hjælp blev J. forhalet ind i Yderhavnen.

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

b) Paa Rejse fra Rønne til Danzig med Skærver.

Kollideret d. $\frac{14}{11}$ 44 i Østersøen.

Søforklaring og Søforhør i Rønne d. $15/_{11}$ 44.

Kl. 7^{00} afgik J., der havde Lods om Bord, fra Rønne Inderhavn. Da Skibet var kommet ud i Yderhavnen, saas en tysk Undervandsbaad i Sejløbet lige inden for Bølgebryderne med Stævnen paa Ø.-lig Kurs. J.s Maskine blev straks stoppet, og der blev afgivet 2 korte Toner med Dampfløjten, hvilket af Undervandsbaaden besvaredes med 3 korte Toner. Det saas nu, at Undervandsbaaden befandt sig for udgaende under Bakning, og J.s Maskine blev derfor beordret Fuld Kraft Bak. Da Undervandsbaaden havde passeret Bølgebryderne, blev J.s Maskine beordret Fuld Kraft Frem og Roret lagt Stb., hvilket tilkendegaves ved 1 kort Tone med Dampfløjten. Kursen blev sat mod den hvide 3-Kost, der passeredes om Stb., samtidig med at Undervandsbaaden passeredes om Bb., hvorefter J.s Kurs blev ændret NV. efter. Da der var udløbet en Distance af $1/4-1/2$ Sm. fra 3-Kosten, blev Kursen ændret Bb. over mod Anduvningsbøjen, og Maskinen blev beordret Langsomt Frem og kort efter stoppet for Aftagning af Lods. Undervandsbaaden saas nu nærme sig under Bakning fra en Retning ca. 2 Streger agten for tværs om Bb. i en Afstand af 15—20 m. Om Bord i J. blev der præjet advarende til Undervandsbaaden, og samtidig blev Roret lagt haardt Stb. og Maskinen beordret Fuld Kraft Frem. Da Undervandsbaaden var ca. 2 m fra J., saas dens Skruevand skifte fra Bak til Frem; men umiddelbart efter tørnede Undervandsbaaden med Agterenden imod J.s Bb.s Side midtskibs. Ved Kollisionen fik J. en mindre Læk under Vandlinien og gik tilbage til Rønne for midlertidig Reparation.

Anm. Søforklaring fra Undervandsbaaden foreligger ikke.

161. S/S **Julius Madsen** af København, 2490 Reg. T. Br. Bygget 1942 af Staal.

a) En Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. $29/3$ 44 i Aarhus Havn.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. $29/3$ 44.

Kl. 6^{45} , da J.M. var under Forhaling langs Kaj, var en Mand af Besætningen beskæftiget med at slække paa en Wire. Herunder kom Wiren i Bekneb paa Wirerullen, hvorved Wiren rettede sig ud mellem Pullerten og Rullen og ramte Sømanden, der blev kastet 2—3 m henad Dækket. I en tilkaldt Ambulance blev den tilskadekomne bragt til Hospitalet.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

b) Paa Rejse fra Luleaa til Holtenau med Erts.

Forlist efter Eksplosion d. $5/6$ 44 i Østersøen.

Søforhør i København d. $15/6$ 44. Forlisanmeldelse dat. København d. $16/5$ 45.

Kl. ca. 1^{45} , da J.M. efter Kl. 0^{05} at have passeret Fyrskibet paa $55^{\circ}05'8$ N. Brd. $12^{\circ}49'5$ Ø. Lgd. befandt sig paa Kurs S.t.V. $1/2$ V. i Tvangsruten, indtraf en voldsom Eksplosion lige agten for Skibet. Ved Eksplosionen gik alt Lys ud, og Damp trængte ud fra Maskinrummet. Kursen blev sat ud af Ruten, og der blev slaaet Stop paa Maskintelegrafen. Vandet var imidlertid steget op paa Dørken i Maskinrummet, og først ca. 15—20 Minutter efter kunde Maskinen stoppes, hvorefter Ankeret blev stukket ud ca. $1/2$ Sm. fra Ruten. I Maskinrummet steg Vandet stadig, saaledes at det var umuligt at sætte nogen Lænsespumpe i Gang. En Presenning anbragtes som Lækmaatte under Skibet, og Lænsning af Maskinrummet ved Hjælp af Pøse paabegyndtes. Agterskibet sank imidlertid stadig, og da Vandet Kl. ca. 7^{00} stod ind paa Dækket, gik Besætningen i Baadene. Kort efter sank Agterskibet. Kl. ca. 22^{00} sank Forskibet, efter at Skibet var brækket over ved Nr. 3 Luge.

Anm. Ministeriet maa antage, at Eksplosionen skyldes Krigsaarsager.

162. S/S **Jürgen Fritzen** af Stettin.

En Mand omkommet ved Ulykkestilfælde d. $24/1$ 44 i Københavns Havn.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. $24/1$ 44.

Kl. ca. 8^{55} , da J. F. laa ved Islands Brygge og lossede Cement i Sække, styrtede en Længe paa 20 Sække ned og ramte en Havnearbejder, Karl Viggo Jensen af København. I en tilkaldt Ambulance blev den tilskadekomne kørt til Hospitalet, men paa Vejen hertil afgik han ved Døden.

Anm. Ministeriet maa antage, at Ulykken skyldes, at Spillet Kobling udløste sig, idet Spillet viste sig at være defekt.

163. M/Sk. **Jylland** af Middelfart, 100 Reg. T. Br. Bygget 1914 af Eg. Paa Rejse fra Hasle til Odense med Lervarer.

Grundstødt d. $18/9$ 44 ved Sjællands S.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Odense d. $26/9$ 44.

Kl. ca. 13^{30} , da J., der sejlede for Sejl alene, under en frisk V.-lig Brise under Krydsning paa NV.-lig Kurs befandt sig tværs af den røde 1-Kost paa Bredemandshage, forsøgte det forgæves at faa Skibet til at gaa over Stag. Den haarde Ø.-gaaende Strøm førte hurtigt J. ind over Bredemandshage, hvor det tog Grunden og blev staaende. Den $19/9$ Kl. ca. 12^{00} kom J. flot ved fremmed Hjælp, efter at en mindre Del af Ladningen var blevet lægtret.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

164. M/Jt. **Jytte** af Næstved, 99 Reg. T. Br. Bygget 1910 af Staal. Paa Rejse fra Aalborg til Haderslev med Cement.

Forlist efter Eksplosion d. $9/6$ 44 i Kattegat; 4 Omkomne.

Politirapport dat. $9/6$ 44. Søforklaring og Søforhør i Marstal d. $27/6$ 44. Forlisanmeldelse dat. Marstal d. $16/10$ 44.

Kl. ca. 12^{20} , da J. befandt sig paa ca. $56^{\circ}39'$ N. Brd. $10^{\circ}56'$ Ø. Lgd., mærkedes en voldsom Eksplosion, og i Løbet af faa Minutter sank Skibet. Et Fiskefartøj, der befandt sig i Nærheden, optog Skibets Fører, hvorimod man intet saa til den øvrige Besætning — 2 Mand — eller til Førerens Hustru og Barn, der ogsaa befandt sig om Bord.

Anm. 1. De omkomne var: Adda Mary Bønnelykke, Ib Frede Bønnelykke, Matros Johannes Fabricius, alle af Marstal, samt Matros Dan Tage Rasmussen af Næstved.

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

165. M/Sk. **Jørga** af Hasle, 66 Reg. T. Br. Bygget 1908 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Hasle til Aarhus med Lervarer.

Sprunget læk d. $\frac{5}{7}$ 44 i Østersøen; søgt Nødhavn.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. $\frac{18}{7}$ 44.

Kl. ca. 13⁰⁰, da J. befandt sig S. for Møn, begyndte Skibet pludselig at trække Vand, og kort efter stod Vandet i Motorrummet op over Svinghjulet paa Motoren, der blev stoppet. Der fortsattes for Sejl alene ind til Stubbekøbing for Tætning.

166. S/S **Jørgen** af København, 843 Reg. T. Br. Bygget 1917 af Staal.

a) Paa Rejse fra Fredericia til København med Brunkul.

Grundstødt d. $\frac{14}{5}$ 44 i Københavns Sydhavn.

Søforhør i København d. $\frac{26}{5}$ 44.

Kl. ca. 6⁴⁵, da J., der havde Lods om Bord, med langsom Fart i tæt Taage befandt sig ud for Tegholmholmen, saas forude lidt om Stb. en Kost, som blev antaget for en af Vagerne i Løbets Stb.s Side, og kort efter tog Skibet Grunden med Forenden og blev staaende. D. $\frac{15}{5}$ Kl. 15⁴⁵ kom J. flot ved Hjælp af en Bugserbaad, efter at en Del af Ladningen var blevet lægtret.

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

b) Beskadiget ved Flyverangreb d. $\frac{26}{8}$ 44 i Kielerfjord.

Søforklaring i Stockholm d. $\frac{1}{12}$ 44.

Kl. 23⁰⁰, da J. laa opankret paa Holtenau Red, blev Byen og Fjorden overfløjet af Flyvemaskiner, der nedkastede talrige Spræng- og Brandbomber. I ca. 1 Time var Skibet gentagne Gange udsat for svære Rystelser fra Eksplosioner i Nærheden. En Granat fra Antiluftslystet beskadigede J.s Fokkemast. Det viste sig senere, at Højtryks-Stempelstangen var blevet bøjet.

167. M/Sk. **Jørgen Peter** af Hasle, 74 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Eg. Paa Rejse fra Holtug til Nekso med Kalkmel.

Grundstødt d. $\frac{5}{10}$ 44 ved Sjællands Ø.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Nekso d. $\frac{9}{10}$ 44.

Kl. 17⁰⁰ afsejlede J. P. under en opfriskende V.-lig Vind i klart Vejr fra Holtug Bro paa Kurs Ø.t.S. Da Skibet var kommet ca. 100 m ud, tog det Grunden med Forenden og blev staaende. Kl. ca. 19⁰⁰ kom J. P. flot ved egen Hjælp, efter at ca. 10 Tons af Ladningen var blevet kastet over Bord.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Lavvande.

168. M/Sk. **Karen** af Marstal, 99 Reg. T. Br. Bygget 1896 af Eg.

a) Paa Rejse fra Aalborg til København med Jern og Tørvekoks.

Tørnet Vrag d. $\frac{11}{1}$ 44 i Kattegat.

Søforhør i København d. $\frac{17}{1}$ 44.

Kl. ca. 18³⁰, da K. under en let NV.-lig Brise befandt sig i Tvangsruten ca. 4 Sm. SØ. for Hals Barre, sejlede for Sejl alene, brækkede Pikfaldet til Skonnertsejlet, og Gaflen faldt ned. Derved mistede Skibet Styret og luvede op, og da der i Nærheden laa et Vrag, der var afmærket med en grøn Vraglystønde, blev Ankeret gjort klar; men inden Ankeret var stukket ud, tørnede K. let mod Vraget og blev hængende paa dette med Bb.s Side fra Fokkeriggen og forefter. D. $\frac{12}{1}$ Kl. ca. 9⁰⁰ kom K. flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Aarsagen til Havariet fremgaar af det ovenfor anførte.

b) Paa Rejse fra Vejle til København med Brunkul.

Grundstødt d. $\frac{13}{2}$ 44 i Smaalandsfarvandet.

Søforhør i København d. $\frac{17}{2}$ 44.

Kl. ca. 7¹⁵, da K. fra en Ankerplads ca. 1 Sm. misv. Ø.t.N. af Ore Fyr i diset Vejr styrede misv. S.t.Ø. $\frac{3}{4}$ Ø., observeredes Masnedø Kalv røde 1-Kost pludselig tæt forude om Stb. Roret blev straks lagt haardt Stb. og Motoren kastet Fuld Kraft Bak; men K. blev af Strømmen tvunget Bb. over og tog umiddelbart efter Grunden. Kl. ca. 16⁰⁰ kom K. flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Strømsætning.

169. S/S **Karen** af København, 1194 Reg. T. Br. Bygget 1917 af Staal.

Havareret ved Flyverangreb d. $\frac{6}{8}$ 44 i Harburg.

Søforklaring i Hamburg d. $\frac{9}{8}$ 44.

Under et Luftangreb blev K. Kl. ca. 12¹⁰ ramt af en Bombe i Forskibet, der hurtigt sank, saaledes at Bakken var under Vand. Ved Eksplosionen blev Salonen og alle Kamre midtskibs raseret, ligesom Kedel- og Maskinrum løb fulde af Vand. Skibet er senere blevet hævet og repareret.

Anm. Aarsagen til Havariet fremgaar af det ovenfor anførte.

170. Ff. **Karla Jørgensen** af Kerteminde, 58 Reg. T. Br. Bygget 1929 af Eg.

Sunket efter Eksplosion d. $\frac{15}{12}$ 44 i Kerteminde Havn.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. $\frac{18}{12}$ 44. Søforklaring i Kerteminde d. $\frac{21}{12}$ 44.

Kl. ca. 0⁰⁰ blev Besætningen, der opholdt sig i Lukafet, beordret i Land af revolverbevæbnede Mænd. Kl. ca. 1³⁰ hørtes en voldsom Eksplosion fra K.J., der hurtigt sank. Skibet er senere blevet hævet.

Anm. Ministeriet maa antage, at Eksplosionen skyldes Sabotage.

- 171.** M/Gl. **Karla Marie** af Kerteminde, 35 Reg. T. Br. Bygget 1885 af Eg og Fyr.
Sunket efter Eksplosion d. ¹⁵/₁₂ 44 i Kerteminde Havn.
Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. ¹⁸/₁₂ 44. Søforklaring i Kerteminde d. ²¹/₁₂ 44.
Kl. ca. 3³⁰ hørtes en voldsom Eksplosion fra K.M., der laa langs Kajen uden Besætning om Bord.
K.M. sank i Løbet af kort Tid. Skibet er senere blevet hævet.
Anm. Ministeriet maa antage, at Eksplosionen skyldes Sabotage.
- 172.** M/Gl. **Kastor** af Løgstør, 77 Reg. T. Br. Bygget af Eg. Paa Rejse fra Skarrehage til København med Molersten.
Sunket efter Kollision d. ²⁰/₁₀ 44 i Sundet.
Søforhør i København d. ²⁷/₁₀ 44.
Kl. ca. 7³⁰ løb K., der befandt sig i Tvangsruten VNV. af Middelgrundsfortet, ind i tæt Taage. Farten blev mindsket og forskriftsmæssigt Taagesignal afgivet. Ca. 6 Minutter senere hørtes ret forude Taagesignal fra en Damper. K.s Skrue blev straks slaaet fra. Umiddelbart efter saas en Damper forude i en Afstand af ca. 1 Skibslængde. Roret blev lagt Stb., samtidig med at der med Taagehornet blev afgivet en kort Tone; men umiddelbart efter tørnede Damperen, der viste sig at være S/S »Yrsa« af Horsens, med Stævnen mod K.s Bb.s Bov. Ved Kollisionen blev bl. a. 3 Planker i Bb.s Side revet op, og Fokkemasten knækkede. K. sank i Løbet af ca. 15 Minutter. Besætningen gik i Skibets Jolle, der af et forbisejlende Skib blev slæbt ind til København. Skibet er senere blevet hævet.
Af den af Y.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at dette Skib, der gik med mindsket Fart afgivende forskriftsmæssigt Taagesignal, Kl. 6⁵³ i tæt Taage passerede Molerne i Kronløbet. Kl. 7⁰⁸ saas Konturerne af et Skib forude om Bb. i en Afstand af ca. 50 m. Y.s Maskine blev straks kastet Fuld Kraft Bak, samtidig med at der med Dampbiben blev afgivet 3 korte Toner. Umiddelbart efter tørnede Y. med Stævnen mod K.s Bb.s Bov. Ved Kollisionen led Y. ingen Skade.
Anm. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes Taage.
- 173.** Ff. **Kathrine** af Skagen, 26 Reg. T. Br. Bygget 1925 af Eg og Bøg.
Forlist d. ¹⁷/₄ 44.
Forlisanmeldelse dat, Skagen d. ²⁶/₆ 44.
Ifølge Meddelelse fra den tyske Krigsmarine, hvortil K. var udlejet, er Fartøjet forlist.
- 174.** Ff. **Kathrine** af Ringkøbing, 9 Reg. T. Br. Paa Fiskeri i Nordsøen.
Kæntret og forlist d. ²⁵/₄ 44 i Nordsøen; 4 Omkomne.
Strandingsindberetning dat. ²⁵/₄ 44. Søforhør i Ringkøbing d. ¹⁹/₅ 44.
Kl. ca. 18⁵⁰ stod K. under en haard NNV.-lig Kuling ind mod Barren ved Hvide Sande. Umiddelbart uden for Barren saas Fartøjet vende og sejle et Stykke ned mod Indsejlingen med Søerne tværs. Kort efter slog en Braadsø over K. helt op til Masten og kæntrede Fartøjet. Redningsbaaden fra Hvide Sande gik straks ud; men Eftersøgningen af Besætningen var resultatløs. D. ²⁷/₄ drev Vraget af K. i Land ca. 2 Sm. S. for Hvide Sande.
Anm. 1. De omkomne var: Fiskeskipper Laurids Severin Jensen af Ringkøbing og Fiskerne Andreas Iversen af Stauning, Jens Nørgaard af Ringkøbing samt Jens Jørgen Christiansen af Rindum.
Anm. 2. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.
- 175.** S/P **Kay** af København, 307 Reg. T. Br. Bygget 1901 af Staal.
Kollideret d. ¹⁴/₇ 44 i Københavns Havn.
Søforhør i København d. ²⁶/₇ 44.
Se Nr. 117.
- 176.** S/S **Kejserinde Dagmar** af København, 1599 Reg. T. Br. Bygget 1905 af Staal. Paa Rejse fra Fredericia til Emden i Ballast.
Forlist efter Eksplosion d. ²/₄ 44 i Nordsøen; 1 Mand omkommet.
Søforhør i København d. ¹¹/₄ 44. Forlisanmeldelse dat. København d. ²⁴/₇ 44.
Kl. ca. 10³⁵, da K.D., der havde tysk Ledsageofficer om Bord, befandt sig ved Borkum mellem 2 Bøjer, der var mærket henholdsvis »HG« og »H H«, indtraf en voldsom Eksplosion under 2-Lugen. Flaader, Lugerne og Lugesurringerne paa Lugen blev slynget over Bord, Stb.s Baad blev splintret, og Forskibet sank i Løbet af 2 Minutter. Efter Eksplosionen savnedes Donkeymanden, der havde opholdt sig forude i Lukafet. Den øvrige Besætning, hvoraf 4 Mand var saaret, gik i Bb.s Redningsbaad og blev senere optaget af en Lodsdamper og landsat i Borkum. Skibet er senere kæntret og sunket.
Anm. 1. Den omkomne var: Donkeymand Johannes Ture Nyholm af København.
Anm. 2. Ministeriet maa antage, at Eksplosionen skyldes Krigsaarsager.
- 177.** M/Gl. **Ketty** af Graasten, 99 Reg. T. Br. Bygget 1912 af Staal. Paa Rejse fra Gøteborg til Masned Sund med Brædder.
Forlist efter Eksplosion d. ⁴/₇ 44 ved Sjællands Ø.-Kyst.
Søforklaring og Søforhør i Graasten d. ¹⁵/₇ 44.
Kl. ca. 16²⁵, da K. befandt sig ca. 9 Sm. SSV. af Drogden Fyr, indtraf en voldsom Eksplosion. Ved Eksplosionen blev Førerens Hustru slynget over Bord, og Førerens Datter, der opholdt sig i Kabysen, blev en Del forbrændt i Hovedet og paa Arme og Ben. Endvidere blev Skibet læk og begyndte at synke. En Mand af Besætningen, der vilde redde Førerens 3-aarige Søn, tabte denne over Bord og sprang selv

ud efter ham. K.s Fører satte Jollen paa Vandet og gik sammen med sin Datter i denne, hvorefter de i Vandet værende Personer blev taget op i Jollen. Skibet sank kort efter. Besætningen blev senere bjærget af et andet Skib.

Anm. Ministeriet maa antage, at Eksplosionen skyldes Krigsaarsager.

178. M/Jt. **Kirsten** af Nysted, 74 Reg. T. Br. Bygget 1907 af Staal. Paa Rejse fra Horsens til København med Brunkul.

Grundstødt d. ²⁶/₁₁ 44 ved Sjællands Ø.-Kyst.

Søforhør i København d. ¹/₁₂ 44.

Kl. ca. 8⁰⁰ lettede K., der havde ligget til Ankers 1¹/₂ Sm. V. for den røde 2-Kost i Sorte Rende. Umiddelbart efter gik Motoren i Staa, og under den friske SSV.-lige Kuling lagde Skibet sig tværs i Søen og slingrede voldsomt. Herunder slog Bb.s Sværd sig løs og sank. Det forsøgte at ankre; men Ankeret holdt ikke. Kl. 8²⁵ var Motoren startet paany, og Rejsen fortsattes. Kl. 9¹⁰, da K. befandt sig mellem den 2den og 3die røde 1-Kost, gerede Skibet pludselig til Stb.; Wiren til Stb.s Sværd sprængtes, hvorefter Sværdet fiskede Bunden, og kort efter tog K. Grunden og blev staaende. D. ²⁷/₁₁ Kl. 15⁴⁵ kom Skibet flot, efter at en Del af Ladningen var blevet lægtiet.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Vejrforholdene i Forbindelse med den Omstændighed, at Stb.s Sværd fiskede Bunden.

179. S/S **Koldinghus** af Aalborg, 674 Reg. T. Br. Bygget 1912 af Staal. Paa Rejse fra Aarhus til København med Stykgods.

Paasejlet d. ⁸/₃ 44 i Kattegat.

Søforhør i København d. ¹¹/₃ 44.

Kl. ca. 14⁴⁵, da K. i Taage laa opankret lidt NØ. for Lystønden paa 56°09' N. Brd. 11°15' Ø. Lgd. med Stævnen Nord i, passerede en Konvoj for Ø.-gaaende. Der afgaves fra K. hyppigt Taagesignaler med Klokkeren. Det 4. Skib i Konvojen — S/S »Drecksdejk« — nærmede sig med Kurs imod K. og drejede, da et Sammenstød syntes uundgaaeligt, til Bb.; men umiddelbart efter — Kl. 14⁵⁰ — tørnede D. med Stb.s Side imod K.s Stævn og fiskede K.s Ankerkæde. Der blev straks stukket ud paa Ankerkæden, hvorefter Skibene kom klar af hinanden. Ved Kollisionen fik K. Stævnen bøjet.

Anm. Søforklaring fra D. foreligger ikke.

180. S/S **Kong Trygve** af Oslo, 1141 Reg. T. Br. Bygget 1930 af Staal. Paa Rejse fra Oslo til Holtenau i Ballast.

Havareret ved Eksplosion d. ²⁰/₁₁ 44 i Østersøen.

Søforklaring i København d. ²⁸/₁₁ 44.

Kl. ca. 7¹⁵ lettede K.T. fra den minestrøgne Ankerplads ved Stevns for herfra at følge Tvangsruten S. over. Kl. 7²⁵ indtraf en kraftig Eksplosion i Vandet ca. 10 m fra Skibssiden midtskibs om Stb. Maskinen blev straks stoppet, og Redningsbaadene svunget ud og firet af. Herved faldt den Stb.s Baad i Vandet og drev bort. For at tage Farten af Skibet blev Stb.s Anker stukket i Bund. Ved Fløjtesignaler tilkaldtes 2 Skibe, som befandt sig i Nærheden, og en Del af Besætningen blev sat om Bord i disse. K.T. begyndte nu at faa Slagside til Stb., og det konstateredes, at Vandet fossede ind i Maskinrummet fra en Lækage paa Bb.s Side; men efter at Søvventilerne var blevet lukket og Lænsepumpen sat i Gang, sank Vandet i Skibet. Kl. 9³⁰ begyndte de assisterende Skibe at bugsere K.T. til København, hvortil Skibene ankom Kl. ca. 17³⁰.

Anm. Ministeriet maa antage, at Eksplosionen skyldes Krigsaarsager.

181. M/Sk. **Kristian** af Svendborg, 60 Reg. T. Br. Bygget 1897 af Eg. Paa Rejse fra København til Vejle med Bloksten.

Grundstødt d. ²⁸/₁₁ 44 ved Sjællands N.-Kyst; søgt Nødhavn.

Søforklaring i Grenaa d. ²/₁₂ 44.

D. ²⁷/₁₁ Kl. 22³⁰ passerede K. under en NV.-lig Brise med S.-gaaende Strøm Hesselø i 2 Sm.s Afstand, hvorefter der styredes V.¹/₂N. D. ²⁸/₁₁ Kl. 1⁰⁰ blev Fyrene slukket. Kl. 2⁰⁰ loddedes 18 m Vand og Kursen blev ændret til V., medens Motoren blev sat paa Langsomt Frem og Loddet holdtes gaaende. Kl. 2³⁰ blev det tæt Taage, og Vinden friskede. Der blev halet ind paa Skonnertsködets for at luve til Vinden, men i det samme tog Skibet Grunden paa Sjællands Rev og blev staaende. Der blev udsat Varpanker og manøvreret med Motoren, hvorefter K. Kl. 8⁰⁰ kom flot. En Undersøgelse viste, at Skibet var næsten tæt, men at Roret og Skruen var blevet beskadiget. Kursen blev derefter sat mod Vejle. Vinden var imidlertid frisket til Kuling, og da en Sø slog et Stykke af Agterspejlet og beskadigede Jollen, besluttedes det at søge ind til Grenaa.

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

182. M/Jt. **Kronan** af Lemvig, 20 Reg. T. Br. Bygget 1906/22 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Aalborg til Lemvig med Stykgods.

Kollideret d. ²²/₆ 44 i Limfjorden.

Søforklaring og Søforhør i Lemvig d. ²⁷/₆ 44.

Kl. ca. 18⁰⁰, da K. under en let NV.-lig Brise med klart Vejr gaaende for Sejl og Motor paa SV.-lig Kurs befandt sig i Sallingsund ud for Lysen Bredning, saas forude lidt om Bb. et modgaaende tysk Marinefartøj — »F.510« — som viste Stopssignaler. K.s Skrue blev straks slaaet fra, hvorefter Skibet blev løbet op i Vinden og Fokken bjerget. »F.510« var imidlertid gaaet agten om K. og kom nu op paa dette Skibs

Stb.s Side. Da der syntes Fare for en Kollision, blev K.s Motor kastet Fuld Kraft Bak; men umiddelbart efter tørnede »F.510« med sin Agterende mod K.s Stb.s Bov. Ved Kollisionen fik K. Svineryggen, en Del af Lønningen og 2 Støtter beskadiget samt lidt af Fordækket revet op.

Anm. Søforklaring fra »F.510« foreligger ikke.

183. Ff. **Kronborg** af Humlebæk, 12 Reg. T. Br. Bygget 1923. Paa Rejse fra Listed til Fiskeplads i Østersøen.

Strandet d. $2/_{10}$ 44 ved Bornholms Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $11/_{10}$ 44. Søforklaring og Søforhør i Helsingør d. $24/_{11}$ 44.

Kl. ca. 7^{00} afsejlede K. fra Listed Havn under en N.-lig Kuling med ret høj Sø. Da Fartøjet befandt sig ca. 25 Fv. uden for Havnen, gik Motoren i Staa, hvorfor Ankeret blev stukket i Bund. Ankeret fik imidlertid ikke Hold, og K. drev ind mod Klipperne og derefter mod Havnemolen, hvorved Bunden og Kølen blev revet op. Skibet er senere blevet bjerget.

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

184. Ff. **Laurette** af Esbjerg, 38 Reg. T. Br. Paa Fiskeri i Nordsøen.

Havareret d. $5/_{11}$ 44 i Nordsøen; 2 Omkomne.

Søforhør i Esbjerg d. $10/_{11}$ 44.

Kl. ca. 12^{00} , medens L. under en VSV.-lig Storm med svære Byger i klart Vejr med Motoren gaende Langsomt Frem holdt gaaende med Stævnen mod Vind og Sø, ramtes Kutteren pludselig af en forkert Sø, der knuste Prammen, flængede Storsejlet, beskadigede Styrehuset svært og skyllede 2 Mand over Bord. Samtidig kastedes L. saa langt over paa Siden, at Vandet strømmede ned i Motorrummet, og Motoren gik i Staa. Da Kutteren atter rettede sig op, saas de overbordfaldne ligge i Vandet ca. 50 Fv. fra L. klyngende sig til Resterne af Prammen. Da der paa Grund af Motorhavariet intet kunde gøres fra L. for at redde de 2 Mand, affyredes 6 Raketter for at hidkalde Hjælp. 2 andre Kuttere kom hurtigt til Stede og foretog en Eftersøgning, der dog efter 2 Timers Forløb maatte opgives, uden at de overbordværende havde kunnet findes.

Anm. 1. De omkomne var: Fisker Kaj Werner Sørensen og Kok Carl Knipp, begge af Esbjerg.

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

185. 3^m M/Sk. **Lehnskov** af Svendborg, 100 Reg. T. Br. Bygget 1943 af Eg og Bøg.

a) Kollideret d. $31/_{1}$ 44 i Korsør Havn.

Søforhør i Korsør d. $1/_{2}$ og $12/_{2}$ 44.

Se Nr. 84.

b) Paa Rejse fra Lübeck til Middelfart med Jerntraad.

Forlist efter Eksplosion d. $22/_{2}$ 44 i Østersøen.

Indberetning fra Generalkonsulatet i Hamborg dat. $23/_{2}$ 44. Søforklaring og Søforhør i Svendborg d. $28/_{2}$ 44.

Kl. ca. 20^{45} , da L. befandt sig paa $54^{\circ}29'6$ N. Brd. $11^{\circ}24'3$ Ø. Lgd. styrende misv. NØ.t.N., indtraf en voldsom Eksplosion. Ved Eksplosionen blev Olietankenes Rørforbindelser ødelagt, hvorved Brændselsolien løb ud og Motoren gik i Staa, og Skibet blev læk. Endvidere væltede Kakkellovne i Lukaf og Kahyt, hvorved der udbrød en Brand, som hurtigt slukkedes. L. blev nu opankret, og det forsøgtes at holde Skibet flydende ved Pumpning; men Lænsepumpen virkede ikke, og da L. stadig sank dybere, blev Redningsbaaden sat paa Vandet, og Besætningen — 5 Mand — gik i Baaden. Kl. ca. 22^{00} sank L., efter at der var indtruffet endnu en Eksplosion. D. $23/_{2}$ Kl. ca. 1^{15} naaede Besætningen Land ved Staberhuk paa Femern.

Anm. Ministeriet maa antage, at Eksplosionen skyldes Krigsaarsager.

186. M/Gl. **Leif** af Aarhus, 155 Reg. T. Br. Bygget 1909 af Staal. Paa Rejse fra Horsens til København med Brunkul.

Grundstødt d. $21/_{9}$ 44 ved Sjællands N.-Kyst.

Søforhør i København d. $28/_{9}$ 44.

Kl. 20^{20} passerede L. under en Ø.-lig Brise i klart Vejr tæt om Vagtskibet paa $56^{\circ}05'9$ N. Brd. $11^{\circ}08'8$ Ø. Lgd. Derfra styredes misv. ØNØ. til Kl. 20^{40} , da Hesselø Fyr pejledes i misv. N. 77° Ø., og Kursen blev ændret til misv. Ø. Føreren, der derefter overlod Bedstemanden Vagten, kom atter paa Dækket Kl. ca. 23^{50} og saa da Hesselø Fyr i kort Afstand ca. 2 Str. agten for tværs om Bb. Der blev straks givet Ordre til at styre ØSØ.; men i det samme tog Skibet Grunden med Forenden og blev staaende paa Hesselø SØ.-Rev. D. $22/_{9}$ Kl. ca. 1^{30} kom L. flot ved egen Hjælp, efter at ca. 7 Tons af Dækslasten var kastet over Bord.

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

187. M/Gl. **Libra** af Middelfart, 95 Reg. T. Br. Bygget 1934 af Jern.

a) Paa Rejse fra Frederiksværk til Odense med Stangjern.

Grundstødt d. $18/_{1}$ 44 ved Sjællands N.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Odense d. $4/_{2}$ 44.

Kl. ca. 14^{30} afgik L. fra Frederiksværk under en svag SV.-lig Vind og let Taage. Da Skibet nærmede sig Jydergrunder, blev Sømærket Jydergrund SØ. antaget for et Sømærke, der ligger ca. $1/_{2}$ Sm. SV. derfor, og Kl. 15^{00} tog L. Grunden paa Jydegrund og blev staaende. D. $22/_{1}$ kom Skibet flot ved fremmed Hjælp, efter at en Del af Ladningen var blevet lægtret.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

b) Paa Rejse fra Lübeck til Vejle med Salt.

Forlist efter Eksplosion d. $23/3$ 44 i Østersøen.

Søforklaring og Søforhør i Svendborg d. $25/3$ 44. Forlisanmeldelse dat. Middelfart d. $12/9$ 44.

Kl. ca. 10^{00} , da L. befandt sig ca. 7 Sm. SV.t.S. $3/4$ S. af Kjels Nor, indtraf en voldsom Eksplosion. Ved Eksplosionen gik Motoren i Staa, og der udbrød Brand i Kahytten som Følge af, at Kakkelovnen blev slaet i Stykker. Endvidere fik Skibet stærk Bb.s Slagside og blev læk og begyndt. at synke. Besætningen blev taget om Bord i et andet Skib, der samsejlede med L. Kort efter sank L. i 22 m Vand.

Anm. Ministeriet maa antage, at Eksplosionen skyldes Krigsaarsager.

188. S/S **Lica Mærsk** af Aalborg, 2480 Reg. T. Br. Bygget 1927 af Staal.

a) Paa Rejse fra Gdynia til Aarhus med Kul.

Tørnet Havnemole d. $4/9$ 44 i Gdynia.

Søforklaring og Søforhør i Svendborg d. $14/9$ 44.

Kl. 6^{00} afgik L.M., der havde Lods om Bord, assisteret af en Bugserbaad agter fra Bassin Nr. 2. Da Skibet var midt i Bassinet ud for Udløbet, kvitteredes Bugserbaaden, og der fortsattes for langsom Maskine. Det blæste en haard SV.-lig Kuling ind paa Skibets Stb.s Laaring. Da L.M. var kommet igennem Bassinudløbet, blev Roret lagt haardt Bb. for at komme klar af en ud for Bassinet liggende Havnemole. Da Skibet kun langsomt lystrede Roret, blev Maskinen Kl. 6^{23} beordret Fuld Kraft Frem og — da der syntes Fare for en Kollision med Havnemolen — Kl. 6^{24} Fuld Kraft Bak, samtidig med at begge Ankre blev stukket i Rund; men Kl. 6^{25} tørnede L.M. med Stævnen imod Havnemolen. Ved Kollisionen fik Skibet Stævnen brækket paa 3 Steder samt flere Plader og øverste Forpeaktank beskadiget.

Anm. Aarsagen til Kollisionen fremgaar af det ovenfor anførte.

b) Brand om Bord d. $6/10$ 44 i Stettin.

Søforhør i København d. $19/10$ 44.

Kl. ca. 9^{35} opdagedes Røg i Stb.s Maskingang, og en Undersøgelse viste, at det brændte kraftigt i Skoddet mellem Gangen og Beboelseskamrene. Da det var umuligt at trænge ind i Maskingangen, blev Køjernerne til 2 af Kamrene slaet ind, og Ilden bekæmpedes derigennem med Skumslukker og Vand. Kl. ca. 9^{50} var Ilden under Kontrol. Ved Branden blev 3 Kamre med Inventar. Maskingangen og Dækket over Kamrene stærkt beskadiget.

Anm. Der er intet oplyst om Aarsagen til Branden.

189. S/S **Lilleborg** at København, 1462 Reg. T. Br. Bygget 1916 af Staal. Paa Rejse fra Kolding til Næstved med Brunkul.

Grundstødt d $6/8$ 44 ved Sjællands S.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Næstved d $8/8$ 44.

Kl. 4^{53} , da L skulde opankres ud for Karrebæksminde for at afvente Lods, tog Skibet Grunden ganske let med Stb.s Side. Kl. 12^{45} , da Vandet steg, kom L. flot ved egen Hjælp.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Lavvande.

190. Ff. **Lilstrand** at Esbjerg, 20 Reg. T. Br. Paa Fiskeri i Nordsøen.

Mistet Fiskegrejer d. $20/2$ i Nordsøen.

Politirapport dat. $29/4$ 44. Søforhør i Esbjerg d $2/8$ 44.

Kl. ca. 18^{30} , da L. befandt sig paa Fiskepladsen ca. 70 Sm. misv. V $1/2$ S. af Graadyb Barre, saas en stor Hornmine i Voddet, da dette blev halet ind. Voddet blev straks kappet, hvorved dette og 2 Ruller Tovværk gik tabt.

191. M/Sk. **Lisbeth** af Vejle, 58 Reg. T. Br. Bygget 1906 at Eg og Fyr. Paa Rejse fra Aalborg til Køge med Cement.

Havareret d. $21/3$ 44 i Kattegat.

Søforhør i København d. $23/3$ 44.

Kl. ca. 5^{30} , da L., under en stiv NV.-lig Kuling med høj Sø paa Kurs dev. SØ. $1/2$ Ø. havde Nakkehoved Fyr i misv. SØ.t.S., brækkede Rorpinden, og Skibet løb op i Vinden. Skonnertsejlet blev straks halet midtskibs, Klyveren bjærget og Stagfokken bakket, hvorefter Skibet kunde holdes paa Kurser mellem NØ. og NNØ., indtil det Kl. ca. 12^{00} var lykkedes at anbring. en ny Rorpind af en Planke, som blev tilhugget. Under Forsøg paa at bringe L. paa Kurs brækkede ogsaa denne Rorpind, og Skibet blev igen ved Hjælp af Sejlene lagt paa en NØ.-lig Kurs. Kullen pejledes da i misv. Ø.t.S. Kl. ca. 18^{30} var 2 Spilspager af Jern anbragt som Rorpind, og L. var derefter atter manøvredygtig.

Anm. Ministeriet maa antage, at Havarierne skyldes Vejrforholdene.

192. M Gl. **Lise** af Thurø, 100 Reg. T. Br. Bygget 1931 af Staal. Paa Rejse fra Gjerrild til Aalborg med Ral.

Krigsforlist d. $1/6$ el. $2/6$ 44 i Kattegat; 4 Omkomne.

Søforhør i Svendborg d. $14/7$ 44. 44. Forlisanmeldelse dat. Thurø d. $18/7$ 44.

D $1/6$ Kl. ca 11^{00} afgik L. fra Gjerrild. D $2/6$ indbragtes en tom Redningsbaad hidrørende fra L. til Hals. og d. $5/6$ fandtes Skibet sunket paa 10 m Vand ca. 2,3 Sm. 172° af Hals Barre Fyr. D. $6/6$ fandtes ved en Dykkerundersøgelse. af Vraget Ligene af Besætningen, der bestod af 4 Mand, og del konstateredes, at L var sprængt i 2 Dele, og at Skibsbunden var slaet ind.

Anm. 1. De omkomne var: Skibsfører Peter Rønholt og Bedstemand Christian Pedersen, begge af Hjørring, samt Ungmand Carl Wilhelm Andreas Pedersen og Dæksdreng Valentin Knudsen, begge af Fakse Ladeplads.

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

193. M/Jt. **Lisel** af Graasten, 144 Reg. T. Br. Bygget 1908 af Staal.

Paasejlet d. $\frac{4}{12}$ 44 i Københavns Havn.

Søforhør i København d. $\frac{11}{12}$ 44.

Kl. 7²⁰, da L. laa fortøjet ved Kalvebod Brygge med Bb.s Side til Kajen, mærkedes et haardt Stød i Agterskibet. Da Besætningen kom paa Dækket, opdagedes det, at L. var blevet paasejlet af M/S »Vera« af København, der med Stævnen havde tørnet L.s Agterende, hvorved Fortøjningerne var blevet sprængt. Kort efter tørnede L. mod Kajen, der led lettere Skade. Ved Paasejlingen led L. nogen ovenbords Skade.

Af den af V.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at dette Skib Kl. 7²⁰ laa fortøjet ved Kalvebod Brygge, da Motoren skulde startes. Besætningen forsøgte forgæves at starte Lysmaskinen, hvorfor der tændtes en Cyklelygte, ved hvis Lys Motoren bragtes i Startstilling, medens det samtidig forsøgtes at føle, om Skruen var koblet fra. Da Motoren var startet, gik den ene Mand op paa Dækket og opdagede da, at Skibet var i Drift fremover. Det forsøgtes at kaste Motoren Bak, men umiddelbart efter skete Paasejlingen som ovenfor nævnt. Ved Paasejlingen led V. ingen Skade.

Anm. Ministeriet maa antage, at Paasejlingen skyldes, at V.s Motor var koblet til, da Motoren blev startet.

194. Kuf **Liselotte** af Hamburg. Paa Rejse fra København til Odense i Ballast.

Grundstødt d. $\frac{4}{9}$ 44 paa Sjællands V.-Kyst.

Strandingsindberetning dat $\frac{6}{9}$ 44.

Under en V.-lig Storm drev L. fra en Ankerplads i Agersø Sund ind paa Kysten ca. $\frac{1}{2}$ Sm. S. for Indløbet til Skælskør Fjord. Den $\frac{9}{9}$ kom Skibet flot ved egen Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være haardt Vejr.

195. M/S **Lissy** af Hamburg, 144 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Næstved til Odense med Grus og Stykgods.

Motorhavari d. $\frac{8}{1}$ 44 i Kattegat; søgt Nødhavn.

Søforklaring og Søforhør i Odense $\frac{25}{1}$ 44.

Kl. 10¹⁴ passerede L. Romsø. Kl. 11⁰⁰ opdagedes det, at Cylinderdækslet var revnet, hvorved Kølevandet trængte ud. Kl. 11³⁰ ankredes paa Pladsen 55°39' N. 10°45' Ø., hvorefter Cylinderdækslet blev udskiftet med et Reservedæksel; men da Motoren havde kørt i kort Tid, sprængtes ogsaa dette Dæksel. Vinden var imidlertid frisket til V.-lig Storm, hvorfor der lettedes Kl. ca. 19⁵⁰. Da Skibet kun gjorde ringe Fart, tilkaldtes Hjælp fra et i Nærheden værende Skib, som tog L. paa Slæb. Kl. 23⁴⁰ ankredes i Kerteminde Bugt, og den $\frac{9}{1}$ Kl. 14⁰⁰ blev L. slæbt ind i Havnen.

Anm. Der er intet oplyst om Aarsagen til Motorhavariet.

196. 3^m M/Sk. **Lolli** af Ærøskøbing, 98 Reg. T. Br. Bygget 1943 af Eg og Bøg.

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

Havareret ved Eksplosion d. $\frac{2}{3}$ 44 i Kattegat.

Søforklaring i Aarhus d. $\frac{3}{3}$ 44.

Kl. 9¹⁰, da L. befandt sig i Tvangsruten NV. for Mejlflak, indtraf en Eksplosion agten for Skibet. Ved Eksplosionen blev L. læk, og der opstod forskellige Skader i Maskinen, hvorfor Skibet blev opankret. Kl. ca. 10⁰⁰ blev Passagererne taget om Bord i et andet Skib. Om Eftermiddagen blev L. bugseret til Aarhus af en tysk Ministryger.

Anm. Ministeriet maa antage, at Eksplosionen skyldes Krigsaarsager.

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

Havareret ved Eksplosion d. $\frac{22}{8}$ 44 i Kattegat.

Søforklaring og Søforhør i Kalundborg d. $\frac{24}{8}$ 44.

Kl. 8⁴⁷, da L. befandt sig paa 56°04'6" N. Brd. 10°21'0" Ø. Lgd., indtraf en kraftig Eksplosion i Vandet ca. 1000 m SSV. for Skibet. Ved Rystelserne fra Eksplosionen fik L., en mindre Læk, og Brændstofpumpen blev beskadiget.

Anm. Ministeriet maa antage, at Eksplosionen skyldes Krigsaarsager.

197. M/S **Louisiana** af København, 6513 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Staal.

En Mand omkommet ved Ulykkestilfælde d. $\frac{19}{6}$ 44 i Københavns Havn.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. $\frac{16}{4}$ 44.

Kl. ca. 9²⁵, da L. laa ved Kvæsthusbroen, var en Mand af Besætningen, Tømmermand Bernhard Laurits Alfred Larsen af København, beskæftiget med at efterse Ferskvandstanken paa Mellemdækket om Stb. Herunder traadte den paagældende uforvarende et Skridt baglæns, hvorved han faldt igennem en aabentstaaende Lempeluge og ned i Underlasten, et Fald paa ca. 8 m. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt Ambulance kort til Hospitalet, hvor han samme Dag afgik ved Døden af sine Kvæstelser.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

198. M Gl. **Lærken** af Odense, 74 Reg. T. Br. Bygget 1863 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Odense til Frederikshavn med Byg.

Grundstødt d. $\frac{23}{3}$ 44. ved Jyllands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{24}{3}$ 44. Søforklaring og Søforhør i Aalborg d. $\frac{14}{4}$ 44.

Kl. ca. 17⁰⁰, da L. befandt sig ved Naveren, kunde Motoren ikke startes. Det forsøgtes for Sejl alene at gaa Ø. om Kalkgrunden; men kort efter at L. havde passeret 2- Kosten, tog Skibet Grunden og blev staaende. Kl. ca. 18⁰⁰ kom L. flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Ændringer i Dybdeforholdene paa Kalkgrundens Ø.-lige Side.

199. Ff. **Maagen** af Aalborg, 4 Reg. T. Br. Bygget 1915. Paa Rejse fra Fiskeri i Kattegat til Æbeltoft.

Strandet d. $\frac{30}{3}$ 44 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Søforklaring i Æbeltoft d. $\frac{19}{4}$ 44.

Kl. ca. 20⁰⁰, da M. under en stiv SSV.-lig Kuling befandt sig mellem Alhage og den røde 1-Kost paa Sandhagen, gik Motoren i Staa. Fartøjet blev straks opankret; men kort efter brækkede Ankerrossen. Masten blev derefter rejst og Storsejlet sat; men kort efter sprængtes Storskødet, og Sejlet slog imod Udstødningsrøret og blev revet i Stykker. M. drev mod Land og tog Grunden ud for Ahl og blev staaende. D. $\frac{31}{3}$ Kl. 7⁰⁰ blev Besætningen — 2 Mand — taget om Bord i et andet Fiskefartøj og indbragt til Æbeltoft. M. blev læk og fyldtes med Vand. Skibet er senere blevet bjerget.

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

200. Ff. **Mads Peter** af Thyborøn, 20 Reg. T. Br. Bygget 1919.

Forlist d. $\frac{26}{9}$ 44 i Nordsøen.

Søforhør i Esbjerg d. $\frac{2}{10}$ 44. Forlisansmeldelse dat. Thisted d. $\frac{25}{45}$.

Kl. ca. 5⁰⁰, da M. P. befandt sig ca. 100 Sm. fra Graadyb Barre paa Vej til Esbjerg, opdagedes det, at Fartøjet var begyndt at lække. Vinden var NV. med Styrke 10—11 og høj Sø. Skønt der blev pumpet hele Natten, lykkedes det ikke at lænse Fartøjet, Kl. ca. 17⁰⁰ blev Besætningen taget om Bord i en Trawler, der befandt sig i Nærheden, og kort efter sank M.P.

Anm. 1. Ministeriet maa antage, at Forliset skyldes, at Fartøjet har arbejdet sig læk i Søen.

Anm. 2. M. P.s Fører er under $\frac{17}{7}$ 45 ved Sørensen i Esbjerg idømt en Statskassen tilfaldende Bøde af 300 Kr. for Overtrædelse af Sølovens § 292.

201. M/Gl. **Magda** af Marstal, 70 Reg. T. Br. Bygget 1901 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Nakskov til Aabenraa med Sukker.

Grundstødt d. $\frac{8}{10}$ 44 ved Fyns S.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{9}{10}$ 44.

Kl. ca. 19⁰⁰, da M., der gik for Motor alene, for indgaaende i Svendborg Sund paa N.-lig Kurs befandt sig omtrent tværs af Troense Hage. nægtede Skibet pludselig at lystre Røret. Motoren blev straks kastet Fuld Kraft Bak; men M. blev af Strømmen ført ind paa Kidholm Flak, hvor det tog Grunden og blev staaende. D. $\frac{9}{10}$ Kl. ca. 17³⁰ kom M. flot ved fremmed Hjælp, efter at ra. 8 Tons af Ladningen var blevet lægtret. En Undersøgelse viste, at Rørgrejernes Svigten skyldtes en sprængt Sjøkel i Rorkæden.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

202. M/Jt. **Maja** af Femø, 20 Reg. T. Br. Bygget 1907 af Eg, Bøg og Fyr. Paa Rejse fra Femø til Saksøbing med Sukkerroer.

Kollideret d. $\frac{22}{11}$ 44 i Smaalandsfarvandet.

Søforklaring og Søforhør i Saksøbing d. $\frac{28}{11}$ og $\frac{4}{12}$ 44.

Se Nr. 99.

203. S/S **Margrete** af København, 1196 Reg. T. Br. Bygget 1917 at Staal.

Havareret ved Flyverangreb d. $\frac{18}{8}$ 44 i Bremen.

Søforhør i København d. $\frac{28}{4}$ 44.

Kl. ca. 23³⁰ blev M. under et Bombardement paa Havnen ramt af flere Brandbomber og en Del beskadiget af Sprængbomber. Mandskabet, der havde søgt Tilflugt i et nærliggende Bomberum, forsøgte efter Bombardementet at slukke Ilden, og ved Hjælp af Slange fra et nærliggende Skib lykkedes det at faa Bugt med Ilden i Poopen. Midtskibs og i Bakken brændte alt fuldstændig op. Assistance fra Havnens Brandvæsen kunde paa Grund af omfattende Brande i Havneområdet ikke opnaas, og da alle Luger af Lufttrykket blev slaet til Vejrs og faldt brændende ned i Lasten, blev Ladningen stærkt beskadiget af Ild og Vand. Endvidere blev Skibet gennemhullet af 21 Bombesplinter i Forskibet, og Vandet strømmede ind i Skibet. Ved at slaa Propper og Kiler i Hullerne lykkedes det at forhindre M. i at synke. Skibet blev ved Hjælp af Slæbebaade forhalet til et Sted med ringe Vanddybde og er senere blevet repareret.

Anm. Aarsagen til Havariet fremgaar af det ovenfor anførte.

204. M/B **Marianne** af Esbjerg, 9 Reg. T. Br. Bygget 1920.

Havareret d. $\frac{12}{1}$ 44 i Esbjerg Havn.

Søforhør i Esbjerg d. $\frac{28}{1}$ 44.

Kl. ca. 16⁰⁰, da M. laa fortøjet i Fiskerihavnens 4. Bassin, blev Agterfortøjningen kastet los af Besætningen paa en Tankbaad, der skulde fylde Olie paa nogle Kuttere der laa ved Kajen. Da Vandet senere paa Dagen Steg, kom M.s Forende i Bekneb under Hammeren paa Bolværket, hvorved Stævnen blev knust.

Anm. Aarsagen til Havariet fremgaar af det ovenfor omtalte.

205. M/Jt **Marie** af Nykøbing M., 37 Reg. T. Br. Bygget 1861/90/1913/42 af Eg. Paa Rejse fra Nykøbing M. til Aalborg med Korn og Mursten.

Grundstødt d. $\frac{19}{1}$ 44 i Limfjorden; søgt Nødhavn.

Søforklaring i Aalborg d. $\frac{28}{1}$ 44.

Kl. 10¹⁵ afsejlede M. under en SV.-lig Kuling med let Dis fra Nykøbing M. Kl. 10⁴⁵ blev det tæt Taage, hvorfor Farten blev mindsket, og Loddet holdtes gaende. Der styredes efter Kosten ved Fur Hoved. Kl. ca. 12⁰⁰ tog Skibet Grunden og blev Staaende. Et Lodskud viste $\frac{11}{2}$ Fv. Vand. Motoren blev sat paa Fuld Kraft Bak, og kort efter kom M. flot. Det opdagedes i en Klaring, at Skibet havde taget Grunden

inden for Knudshoved Kost. En Pejling af Skibet syntes at vise, at Skibet var tæt. Om Eftermiddagen ankom M. til Løgstør. D. $20/1$ opdagedes det, at Skibet var læk, hvorfor der blev pumpet læns, og kort efter fortsattes Rejsen. Kl. 13^{30} ankom M. til Aalborg.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Vejrforholdene.

206. Ff. **Marie** af Østerby. 19 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Sæby til Østerby med tom Emballage.

Grundstødt d. $4/3$ 44 ved Læsø.

Strandingsindberetning dat. $5/3$ 44. Søforhør i Byrum d. $4/8$ 44.

Kl. ca. 16^{00} afsejlede M. fra Sæby i stille Vejr med tæt Taage og Ø.-gaaende Strøm. Da Fartøjet Kl. ca. 20^{30} mod Motoren gaaende Langsomt Frem uden al høre Taagesignal fra Land nærmede sig Østerby Havn, loddedes $3,7$ m Vand. I det samme tog Fartøjet Grunden og blev staaende. D. $5/3$ Kl. 14^{30} kom M. flot ved fremmed Hjælp.

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

207. Ff. **Marie** af København, 10 Reg. T. Br. Bygget 1901 af Eg. Paa Fiskeri.

Forlist d. $11/3$ 44 i Østersøen.

Søforhør i København d. $14/3$ 44.

Kl. ca. 14^{00} da M. under en frisk VNV.-lig Brise i klart Vejr laa til Ankers i Tvangsruten paa $55^{\circ}09'$ N. Brd. $12^{\circ}44'$ Ø. Lgd., mærkedes pludselig et voldsomt Stød i Fartøjet, der sprang læk flere Steder, ligesom Ankertrossen sprængtes, og Motorrummet løb fuldt af Vand. Der blev lænset med Haandpumpen, og det søgtes at tætte de værste Lækager; men det var ikke muligt at holde Fartøjet flydende. Kl. ca. 15^{15} blev Besætningen bjærget af S/S »Erindring« at Marstal, og kort efter sank M.

Anm. Ministeriet kan ikke anse det for udelukket, at Forliset skyldes Krigsaaersager.

208. M/Jt. **Marie** af Kerteminde, 73 Reg. T. Br. Bygget 1901 af Staal. Paa Rejse fra Kerteminde til Kragenæs i Ballast.

Kollideret d. $22/3$ 44 i Kragenæs Havn.

Søforklaring og Søforhør i Nakskov d. $25/3$ 44.

Se Nr.34.

209. M/Gl. **Marie** af Kastrup, 16 Reg. T. Br. Bygget af Eg og Bøg.

a) Paasejlet d. $7/5$ 44 i Neksø Havn.

Søforklaring og Søforhør d. $12/5$ 44 i Neksø.

Kl. ca. 11^{00} , da M. laa fortøjet uden paa et andet Skib, paasejlede en tysk Motortorpedobaad med ret stærk Art M.s Ror, der brækkede; endvidere blev Lønningen og Flagstangen beskadiget.

Anm. Søforklaring fra Motortorpedobaaden foreligger ikke.

b) Paa Rejse fra Neksø til København med Sandsten.

Grundstødt og forlist d. $12/5$ 44 ved Bornholms Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $12/5$ 44. Søforhør i København d. $10/6$ 44.

Kl. ca. 15^{00} afgik M. fra Neksø, og Kursen sattes S. paa langs Kysten. Vejret var klart og stille. Kl. 16^{15} tog Skibet Grunden paa Broens Rev og blev staaende. Ved Grundstødningen blev M. læk og fyldtes med Vand. Skibet er senere blevet Vrag.

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

210. M/Sk. **Marie** af Rønne, 36 Reg. T. Br. Bygget 1880 af Eg. Paa Rejse fra Rønne til Nykøbing F. med Lervarer.

Grundstødt d. $14/9$ 44 ved Møns S.-Kyst; søgt Nødhavn.

Søforklaring og Søforhør i Stubbekøbing d. $19/9$ 44.

Kl. ca. 17^{30} passerede M. under en stormende SØ.-lig Kuling med høj Sø den hvide 3-Kost ved Indsejlingen til Madses Løb. Kort efter passeredes den hvide 2-Kost, hvorfra Kursen blev sat mod den røde 1-Kost paa Flæskegrunden. Kort efter tørnede Skibet 3—4 Gange Grunden uden at blive staaende, hvorved Motoren gik i Staa. Da det viste sig, at M. ved Grundstødningen var blevet læk, søgtes under stadig Pumpning ind til Stubbekøbing for Reparation.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes, at Skibet er hugget igennem i den høje Sø.

211. Ff. **Marie** af Kerteminde. Bygget 1898 af Eg og Fyr.

Sunket efter Eksplosion d. $15/12$ 44 i Kerteminde Havn.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. $18/12$ 44. Søforklaring i Kerteminde d. $21/12$ 44.

Kl. ca. 3^{30} hørtes en voldsom Eksplosion fra M., der laa ved Kajen uden Besætning om Bord. M. sank i Løbet af kort Tid. Skibet er senere blevet hævet

Anm. Ministeriet maa antage, at Eksplosionen skyldes Sabotage.

212. M/S **Mars** af Rønne. 59 Reg. T. Br. Bygget 1903 af Eg og Fyr.

a) Paa Rejse fra Hasle til Odense med Klinker.

Brand om Bord d. $12/1$ 44 i Københavns Havn.

Søforhør i Odense d. $15/2$ 44.

Kl. 8^{30} blev der fyret op i Kakkelovnen i Kahytten agter. Kl. ca. 9^{15} opdagedes det fra Land, at der var Ild i Kahytten. Da det paa Grund af Røg var umuligt at komme ned i Kahytten, blev Brandvæsenet

tilkaldt; men inden dets Ankomst var det lykkedes at slukke Ilden ved at slaa Vand paa med Pøse. Ved Branden blev Træværket i Kahytten ødelagt.

Anm. Der er intet oplyst om Aarsagen til Branden.

b) Paa Rejse fra København til Odense med Klinker.

Havareret d. $24/1$ 44 i Hundested.

Søforklaring og Søforhør i Odense d. $15/2$ 44.

Kl. 4⁰⁰, da M. under en orkanagtig Storm laa fortøjet langs Kaj, sprængte Agterfortøjningerne, og Agterskibet drev ud fra Kajen. Paa Grund af Vejrforholdene kunde andre Fortøjninger ikke føres i Land, og derfor blev Ankeret stukket i Bund, hvorefter Skibet i Ankerkæden blev firet ned til en Duc d'Albé, til hvilken Agterskibet blev fortøjet.

Anm. Ministeriet maa antage, at Havariet skyldes Vejrforholdene.

213. M/Sk. **Mars** af Aalborg, 180 Reg. T. Br. Bygget 1915 af Staal. Paa Rejse fra Stettin til Vasa med Brunkulsbriketter.

Grundstødt d. $2/8$ 44 ved Sveriges Ø.-Kyst.

Søforklaring i Wasa d. $7/8$ 44. Søforhør i Faaborg d. $15/9$ 44.

Kl. 16¹⁰ passerede M. under en NØ.-lig Kuling med svær Sø Lörudden Fyr. Afstand 0.5 Sm. Kl. 16²⁰ tog Skibet en svær Sø over, hvorved Dækslasten og Redningsbaaden forskubbedes. Kl. 16²⁵ besluttedes det at søge Ankerplads i Juniskärens Hamn. Kl. 17³⁷, da M. befandt sig i Sunder mellem Skigan og Fastlandet, mistede Skibet Styret. Motoren blev straks kastet Fuld Kraft Bak; men kort efter tog M. Grunden paa Stenene og blev staaende. Kl. 17⁵⁴ kom Skibet flot ved egen Hjælp. Ved Grundstødningen fik M. Stævnen brækket og Kølen og Skibsbunden lettere beskadiget.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

214. M/Sk. **Mary Lass** af Tuborg Havn, 197 Reg. T. Br. Bygget 1902 af Jern. Paa Rejse fra Wismar til Odense med Briketter.

Forlist d. $2/3$ 44 i Østersøen; 3 Omkomne.

Søforhør i København d. $15/3$ 44. Forlisansmeldelse dat. København d. $2/6$ 44.

Kl. ca. 23³⁰, da M.L. under en frisk Kuling med Snebyger befandt sig i Nærheden af Femernbælt F.S., blev Skibet pludselig slynget Stb. over og sank et Øjeblik efter. 2 Mand, der opholdt sig paa Dækket, slyngedes i Vandet og reddede sig op paa Flaaden, hvorfra de den følgende Dag Kl. ca. 12³⁰ blev bjærget af et svensk Skib. Den øvrige Besætning — 3 Mand — maa antages at være druknet.

Anm. 1. De omkomne var: Skibsfører Egil Qvist. Styrmand Erik Søvig og Maskinmester V. Holm Petersen, alle af København.

Anm. 2. Ministeriet kan ikke anse det for udelukket, at Forliset skyldes Krigsaarsager.

215. M/S **Mathilde** af Lemvig, 186 Reg. T. Br. Bygget 1877 af Staal.

Paasejlet d. $30/5$ 44 i Lemvig Havn.

Søforklaring og Søforhør i Lemvig d. $31/5$ 44.

Kl. ca. 18⁴⁵, da M. laa fortøjet i Lemvig Havn. mærkedes et Stød i Skibet. En Undersøgelse viste, at Skibet var blevet paasejlet af et tysk Marinefartøj »Valhalla«. Ved Paasejlingen fremkom en Bule i Skibssiden.

Anm. Søforklaring fra V. foreligger ikke.

216. S/S **Mats** af Gøteborg, 255 Reg. T. Br. Bygget 1906 af Staal. Paa Fiskeri i Skagerak.

Grundstødt d. $10/3$ 44 ved Jyllands V.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $17/3$ 44. Søforklaring i Frederikshavn d. $24/3$ 44.

Kl. 17⁴⁵, da M. under en VNV.-lig Kuling befandt sig paa en Fiskeplads i Skagerak, blev Kursen sat mod Gøteborg. Kl. 22⁰⁰ ændredes Kursen $1/2$ Str. S. over til Ø. $1/2$ S. Kl. 22³⁰, da Vejret var blevet diset, saas Brænding forude, hvorfor Maskinen blev stoppet, men umiddelbart efter tog M. Grunden. Maskinen blev sat paa Fuld Kraft Hak og derefter Fuld Kraft Frem samtidig med. at Roret blev lagt haardt Bb., men umiddelbart efter blev Skibet af en Sø kastet over Revlen, uden at det slap Grunden. D. $11/3$ Kl. ca. 2⁰⁰ kom Skibet flot, og der ankredes mellem 3. og 2. Revle. Kl. ca. 4⁰⁰ sprængtes Ankerkæden, og M. drev nu ind mod Land. indtil Skibet tog Grunden og blev staaende ca. 150 m fra Land. Besætningen blev derefter bragt i Land af en Redningsbaad. Det viste sig, at M. var strandet ved Spirbakken. Skibet blev senere bragt flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Vejrforholdene.

217. M/Gl. **Meggy** af Marstal, 41 Reg. T. Br. Bygget 1905 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Ærøskøbing til Lübeck i Ballast.

Kollideret d. $8/5$ 44 i Lübecks Havn.

Søforklaring i Ærøskøbing d. $25/7$ 44.

Kl. ca. 20⁴⁵ da M. var ved at manøvrere til Kaj, skulde Motoren, der gik Halv Kraft Bak, slaas fra. Koblingen virkede imidlertid ikke. og Skibet, der havde Fart agterover. tørnede umiddelbart efter med Stb.s Laaring imod en ved Kajen liggende tysk Damper. Ved Kollisionen fik M. de Stb.s Davider knækket, medens det tyske Skib ikke blev beskadiget.

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

Anm. 2. Søforklaring fra det tyske Skib foreligger ikke.

218. S/S **Mette** af København, 1909 Reg. T. Br. Bygget 1906 af Staal. Paa Rejse fra Gdvnia til Aarhus med Kul.

Havareret ved Eksplosion og sat paa Grund d. $\frac{9}{10}$ 44 i Kattegat.

Søforhør i København d. $\frac{3}{11}$ 44.

Kl. ca. 2³⁰ lettede M. fra en Ankerplads ved Hesselø og styrede V. paa i Tvangsruten. Kl. 4¹⁵ indtraf en voldsom Eksplosion agten for Skiltet, der umiddelbart efter fik stærk Bb.s Slagside og begyndte at synke. S/S »Hans« af København, der befandt sig i Nærheden, blev anmodet om Assistance og bugserede derefter M. ind paa Schultz's Grund, hvor Skibet sank paa 8 m Vand. D. $\frac{20}{10}$ blev M. bjærget af 2 Bjærgningsdampere, efter at en Del af Ladningen var blevet lægtret.

Anm. Ministeriet maa antage, at Eksplosionen skyldes Krigsaarsager.

219. Ff. **Mimi** af Haarbølle Bro, 5 Reg. T. Br.

Grundstødt d. $\frac{10}{4}$ 44 ved Sjællands V.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{11}{4}$ 44. Søforhør i Nykøbing S. d. $\frac{28}{6}$ 44.

Kl. ca. 24⁰⁰, da M. under en V.-lig Kuling laa opankret i 7—8 m Vand ud for Højby Lyng i Sejrbugten, besluttedes det at lette og søge en bedre Ankerplads. Under Letningen kom Ankertrossen uklar af Skruen, der var i Gang, hvorefter Fartøjet drev paa Grund og blev staaende. D. $\frac{13}{4}$ kom M. flot ved fremmed Hjælp, efter at den ved Grundstødningen opstaaede Bundskade var blevet tætnet.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

220. M/Jt. **Minerva** af Thyborøn, 98 Reg. T. Br. Bygget 1943 af Eg. Paa Rejse fra Odense til Oslo med Sukkerroesnitte.

Grundstødt d. $\frac{10}{7}$ 44 paa Oslofjorden.

Søforklaring og Søforhør i Saksøbing d. $\frac{21}{7}$ 44.

Kl. ca. 14⁰⁰, da M., der ikke kunde faa Lods uden for Havnen, med god Sigbarhed i stille Vejr med ganske ringe Fart var for indgaaende til Oslo Havn, blev Kursen sat mellem en rød Kost og Kobbernaglen Fyr, der antoges for Dyna Fyr. Kort efter tog Skibet Grunden med Forenden paa Kobbernaglen og blev staaende. Kl. ca. 17³⁰ kom M. flot ved fremmed Hjælp.

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

221. Patrouillebaad **Mogens**.

Kollideret d. $\frac{27}{3}$ 44 i Københavns Havn.

Indberetning fra Toldvæsenet dat. $\frac{28}{3}$ 44.

Kl. ca. 23³⁰, da M. befandt sig ud for Nyhavns Hoved, saas pludselig en kraftig Lyskegle faa Meter foran Stævnen. Farten blev straks nedsat, men umiddelbart efter tørnede et Fartøj, der senere viste sig at være tysk Patrouillebaad Nr. 12, mod M.s Bb.s Bov, hvorved M. fik lettere ovenbords Skade. Det tyske Fartøjs Fører erklærede efter Kollisionen at have Ansvaret for det passerede.

Anm. Søforklaring fra det tyske Patrouillefartøj foreligger ikke.

222. Ff. **Molly** af Esbjerg, 15 Reg. T. Br.

Forlist etter Eksplosion d. $\frac{9}{7}$ 44 i Nordsøen.

Søforhør i Esbjerg d. $\frac{2}{8}$ 44.

Kl. ca. 15⁰⁰, da M. befandt sig paa 55°31'8 N. Brd. 7°52'2 Ø. Lgd., indtraf en Eksplosion, hvorved hele Agterskibet blev sprængt bort. Besætningen — 3 Mand — sprang i Vandet og blev senere bjærget af et tysk Forpostskib.

Anm. Ministeriet maa antage, at Forliset skyldes Krigsaarsager.

223. Pram **N. C. M. 26** af København. Paa Rejse fra København til Køge Bugt med Fyld.

Kollideret d. $\frac{4}{10}$ 44 i Kalveboderne.

Søforhør i København d. $\frac{6}{11}$ 44.

Kl. ca. 8⁴⁵, da N.C.M.26 i klart Vejr under Bugsering af B/B »Thora« af København paa SV.-lig Kurs med en Fart af ca. 3,5 Knob befandt sig i Søndre Løb, saas M/Gl. »Saturn« af Horsens nærme sig agter fra. T. holdt over i Stb.s Side af Renden, og som Opmærksomhedssignal blev afgivet en Tone med Dampfløjtjen. Fra S., som hurtigt nænnede sig, hørtes ingen Signaler, og Kl. ca. 9⁰⁰ tørnede S. med Stævnen mod N.C.M.26.s Agterende og bøjede Rorstammen, saa Roret blev ubrugeligt, samt beskadigede Lønningen i ca. 1 m.s Længde.

Af den al S.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at da dette Skib, der i Ballast laa saaledes paa Vandet, at det fra Rorgængerens Plads i Styrehuset knapt var muligt al se ud over Stævnen, for Motor alene med en Fart af ca. 6,5 Knob nærmede sig Bugserbaaden med Prammen paa Slæb, blev Rorgænger, der havde styret etter T.s Skorsten, pludselig opmærksom paa, at S. var kommet for nær til Prammen, hvorfor han varskoede Føreren og Bedstemanden, der begge sad ved et Bord i Styrehuset. Føreren løb straks forud og saa da Prammens Agterende umiddelbart foran tor Stævne, hvorfor han med Haanden gav Tegn til Rorgænger om at bakke. Motoren blev straks kastet Fuld Kraft Bak, men kort efter skete Kollisionen som ovenfor anført.

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

224. S/8 **N. J. Ohlsen** af Marstal, 819 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Staal.

Kollideret d. $\frac{5}{1}$ 44 i Gdynia.

Søforklaring og Søforhør i Vordingborg d. ¹⁴/₁ 44.

Kl. ca. 11⁰⁰, da N.J.O., der havde Lods om Bord, svajede rundt for at komme til Kaj, blev Skibet af en kraftig Byge ført ind mod S/S »Simon von Utrecht« af Hamburg, som laa fortøjet ved Kajen. Om Bord i N. J. O. blev Bb.s Anker med 15 Fv. Kæde straks stukket ud samtidig med, at det ved forskellige Månøvrer med Maskinen forsøgte at holde Skibet klar af S. v. U., men kort efter tørnede N. J. O.'s Midtskibs mod S. v. U. s Poop, hvorved dette Skib fik 2 Buler i Skibssiden. N.J.O. led ved Kollisionen en Del ovenbords Skade.

Anm. Søforklaring fra S.v.U. foreligger ikke.

225. M/S **Navitas** af København, 2273 Reg. T. Br. Bygget 1942 af Staal. Paa Rejse fra Nordenham til Aarhus med Kul.

Havareret ved Eksplosion d. ¹⁹/₅ 44 i Nordsøen; søgt Nødhavn.

Søforhør i København d. ³/₆ 44.

Kl. ca. 13¹⁵, da N., der havde Lods om Bord, befandt sig i en Konvoj ca. LO Sm. NNV. af Rote Sand Fyr, rantes Skibet af en voldsom Eksplosion, og samtidig saas en Vandsøjle ca. 15 m ud for Bb.s Laaring. Ved Eksplosionen blev Maskineriet og Generatorerne stærkt beskadiget. N. blev taget under Bugsering og ankom Kl. 20³⁰ til Bremerhaven.

Anm. Ministeriet maa antage, at Eksplosionen skyldes Krigsaarsager.

226. M/Sk. **Nette S.** af Svendborg, 92 Reg. T. Br. Bygget 1944 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Kemi til Aarhus med Træ.

En Mand slaaget over Bord og druknet d. ²⁴/₈ 44 i Kattegat.

Søforhør i Aarhus d. ²⁶/₈ 44.

Kl. 20¹⁵, da N.S. under en jævn SØ.-lig Brise befandt sig ca. 5 Sm. NV.t.V.¹/₂V. af Sletterhage, var 3 Mand af Besætningen ved at bjærge Mesanen. Herunder blev Matros Christian Pedersen af Mejlbjby, der opholdt sig paa Kabystaget, ramt af Mesanbommen og slaaget over Bord. Der blev straks kastet en Redningskrans ud, og en Ungmand sprang over Bord for at hjælpe den overbordfaldne, som ikke kunde svømme. Det lykkedes at faa Tag i Matrosen, men denne var saa udmattet, at han ikke kunde hjælpe til med at holde sig oppe, og Ungmanden maatte slippe sit Tag i Matrosen, der sank. Ungmanden blev taget om Bord. Efter en Times forgæves Eftersøgning fortsattes Rejsen til Aarhus.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

227. S/S **Ninna Lau** af Esbjerg, 1184 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal. Paa Rejse fra Assens til København med Sukker.

Kollideret d. ²⁰/₁₁ 44 i Sundet.

Søforhør i København d. ²³/₁₁ 44.

Kl. 1⁰³ passerede N.L. Gennemsejlingsaabningen i Netspærringen ved Ellekilde Hage. Der styredes SØ.¹/₂Ø. Kort efter saas et graat Skibsskrog uden tændte Lanterner dukke frem forude om Bb. i ca. 20 m.s Afstand. Roret blev straks lagt haardt Stb., og Maskinen blev stoppet; men umiddelbart efter tørnede N.L. med Bb.s Bov imod Stævnen af det andet Skib, der viste sig at være et tysk Vagtskib. Ved Kollisionen blev N.L. lettere beskadiget.

Anm. Søforklaring fra det tvske Vagtskib foreligger ikke.

228. S/S **Nordborg** af København, 1998 Reg. T. Br. Bygget 1930 af Staal. Paa Rejse fra Gdynia til Aarhus med Kul.

Grundstødt d. ²⁷/₁ 44 ved Sveriges Ø.-Kyst.

Søforklaring i Aarhus d. ²/₂ 44.

D. ²⁶/₁ Kl. 14¹⁴ passerede N. Lystønden paa 55°00' N. Brd. 18°57' Ø. Lgd., hvorefter Kursen ændredes til retv. N.60°V., Log 36. Kl. 18¹⁵ ændredes Kursen til retv. N.84°V., Log 61, d. ²⁷/₁ Kl. 8³⁰ til retv. S. 80° V., Log 164,5, og Kl. 11⁰⁰ til retv. S. 75° V., Log 181. Kl. 12⁰⁰ var Vinden SSV., Styrke 6, med Regnbyger. Kl. 12⁵² blev det tæt Taage, og Farten mindskedes til Langsomt. Kl. 13⁰⁰ loddedes 25 Fv., Log 94, og Kl. 13²⁰ loddedes 23 Fv., Log 36 Kl. 13²⁴ blev Maskinen beordret Fuld Kraft Krem. Kl. ca. 13⁴⁵ saas Land forude, og Maskinen blev straks kastet Fuld Kraft Bak; men Kl. 13⁴⁸ tog Skibet Grunden ud for Branteviks gamle Havn og blev staaende. Kl. ca. 15⁴⁸ kom N. flot ved egen Hjælp. Ved Grundstødningen fik Skibet mindre Bundskader.

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

229. M/Fg. **Nordby** af Nordby, 144 Rag. T. Br. Bygget 1931 af Staal.

a) Paa Rejse fra Esbjerg til Nordby med Stykgods.

Tørnet Færgeleje d. ²⁵/₂ 44 i Nordby.

Søforhør i Esbjerg d. ¹³/₄ 44.

Kl. 9⁵⁰ da N. befandt sig tæt ved Færgelejet, mistede Skibet Styret, hvorved det tørnede mod en Stolpe i den østre Mole.

Anm. Aarsagen til Havariet fremgaar af det ovenfor anførte.

b) Paa Rejse fra Nordby til Esbjerg med passagerer og Stykgods.

Tørnet Færgeleje d. ²/₃ 44 i Esbjerg.

Søforhør i Esbjerg d. ¹³/₄ 44.

Kl. ca. 17⁰⁰, da N. under en haard SV.-lig Kuling befandt sig tæt ved Færgelejet, mistede Skibet Styret, og tørnede mod Færgelejets vestre Molehoved, der blev en Del beskadiget.

Anm. Aarsagen til Havariet fremgaar af det ovenfor anførte.

c) Paa Rejse fra Nordby, Fanø til Esbjerg med Passagerer og Stykgods.

Paasejlet Færgelejet d. $10/7$ 44 i Esbjerg.

Søforhør i Esbjerg d. $7/11$ 44.

Kl. ca. 10^{10} , da N. befandt sig ca. 50 m fra det S.-lige Molehoved i Færgelejet, kom Færgen ind i en Strømhvirvel. Roret blev straks lagt haardt Bb., men N. lystrede ikke Roret og tørnede med Stb.s Bov mod Molehovedet, hvis Træværk blev en Del beskadiget.

Anm. Aarsagen til Paasejlingen fremgaar af det ovenfor anførte.

d) Havareret ved Eksplosion om Bord d. $30/9$ 44 i Esbjerg Havn.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. $4/10$ 44. Søforklaring i Esbjerg d. $9/2$ 45.

Kl. ca. 0^{30} hørtes en voldsom Eksplosion om Bord i N., der laa i Færgelejet uden Besætning om Bord. Ved Eksplosionen opstod i Overbygningen midtskibs en Brand, der dog hurtigt blev slukket af det tilkaldte Redningskorps. En Undersøgelse viste, at en Bombe var bragt til Eksplosion i N.s Motorrum og derved havde anrettet store Skader paa Skrog, Maskineri og Udrustning.

Anm. Ministeriet maa antage, at Eksplosionen skyldes Sabotage.

e) Paa Rejse fra Esbjerg til Nordby.

Paasejlet Færgeleje d. $5/11$ 44 i Nordby, Fanø.

Søforklaring i Esbjerg d. $9/2$ 45.

Kl. ca. 13^{00} , da N. befandt sig ca. 300 m fra Færgelejet, stoppedes Maskinen, og Færgen holdt ind mod Lejet. Ca. 50 m N. for Lejet laa et tysk Landgangsfartøj, hvis Skruevand satte tværs paa Sejlrenden, hvorved N.s Forende blev tvunget til Bb. Der blev straks givet Stb.s Ror, og Maskinen blev beordret Fuld Kraft Frem for at afværge, at N. blev ført ind mod den Ø.-lige Side af Lejet. Paa Grund af stor Styr- lastighed styrede N. daarligt, og umiddelbart efter tørnede N. med Bb.s Side mod Lejet, som blev stærkt beskadiget.

230. Ff. **Nordpilen** af Skagen, 9 Reg. T. Br. Paa Fiskeri i Kattegat.

Forlist efter Eksplosion d. $15/2$ 44 i Kattegat.

Søforhør i Frederikshavn d. $6/3$ 44.

Kl. ca. 16^{00} , da N. befandt sig 6—7 Sm. SØ. for Hirtsholmene i Færd med at hive Voddet hjem. indtraf en voldsom Eksplosion under Fartøjet, der fik en større Læk og sank i Løbet af 3—4 Minutter paa ca. 15 Fv. Vand. Besætningen — 2 Mand — sprang udenbords og blev kort efter bjærget af en tililende svensk Kutter.

Anm. Ministeriet maa antage, at Eksplosionen skyldes Krigsaarsager.

231. M/Gl. **O. C. Petersen** af Aarø Sund, 44 Reg. T. Br. Bygget 1909. Paa Rejse fra Flensborg til Nykøbing F. med Briketter.

Grundstødt d. $10/1$ 44 ved Femø.

Søforklaring og Søforhør i Nykøbing F. d. $13/1$ 44.

Kl. ca. 16^{00} , da O.C.P. under en NNV.-lig Storm befandt sig omtrent tværs af Skelle Rev styrende SØ., blev Skibet under en Snebyge bragt til Vinden for at afvente bedre Sigtbarhed. Under Manøvreren tog Skibet Grunden paa Skelle Rev og blev staaende. Det forsøgtes ved Manøvre med Motoren at faa Skibet flod, og da dette ikke lykkedes, blev ca. 5 Tons af Dækslasten kastet over Bord. Kl. ca. 20^{30} kom O.C.P. klar af Grunden, hvorefter der ankredes. I Nattens Løb pumpedes Skibet læns, og d. $11/1$ ankom O.C.P. til Nykøbing F.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Vejrforholdene.

232. Ff. **Oakland** af Hundested, 25 Reg. T. Br. Bygget 1942 af Eg og Bøg. Paa Fiskeri i Kattegat.

Sunket efter Eksplosion d. $15/2$ 44 i Kattegat.

Søforhør i Hundested d. $22/2$ 44.

Kl. ca. 17^{15} , da O. under Fiskeri befandt sig ca. LO Sm. NV. for Gilleleje, fik Voddet Hold. Under Arbejde med at klare Voddet indtraf en voldsom Eksplosion ca. 30 m om Stb. Ved Eksplosionen blev Skibet læk, og Vandet strømmede ind i Agterskibet, og kort efter gik Motoren i Staa. Der blev afgivet Nødsignal. og kort efter kom 2 Kuttere, der bugserede O. mod lægers Vand; men Kl. ca. 19^{00} sank Skibet paa ca. 20 m Vand, efter at Besætningen var blevet bjærget om Bord i den ene Kutter. O. er senere bkevet hævet.

Anm. Ministeriet maa antage, at Eksplosionen skyldes Krigsaarsager.

233. M/Gl. **Oceanide** af Marstal, 131 Reg. T. B.r. Bygget 1910 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Lübeck til Nakskov med Briketter.

Grundstødt d. $19/7$ 44 ved Lollands V.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Nakskov d. $21/7$ 44. Strandingsindberetning dat. $27/7$ 44.

Kl. ca. 9^{30} , da O. i diset Vejr befandt sig ved Indsejlingen til den gravede Rende. i Nakskov Fjord, blev en rød-hvidstribet Stage med 1 opadvendt Kost over en Halmvisk antaget for en Midtfarvandsvager, hvorefter Skibet tog Grunden ved Søndernæs. D. $20/7$ Kl. 5^{00} kom O. flod ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

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

234. M/S **Odense** af Odense, 555 Reg.T. Br. Bygget 1924 af Staal Paa Rejse fra København til Odense via Samsø med Stykgods.

Brand om Bord d. $^{22}/_{12}$ og $^{24}/_{12}$ 44 paa Helsingør Red og i Kattegat.

Søforklaring og Søforhør i Odense d. $^{28}/_{12}$ 44.

D. $^{22}/_{12}$ Kl. 23⁰⁰, medens O. laa opankret paa Helsingør Red, opdagedes det, at der trængte Røg ud gennem Luftventilerne til Hoveddækket agter. Brandslangen blev rigget til og Lugerne taget af, og Kl. ca. 24⁰⁰ var Ilden slukket. En Undersøgelse viste, at Ilden var opstaaet i nogle Sække med Kulmel og i en Kurvekuffert, samt at en Del andet Stykgods var blevet beskadiget af Ild og Vand. D. $^{24}/_{12}$, da Skibet befandt sig i Farvandet ud for Klintebjerg paa Samsø, opdagedes det, at der atter trængte Røg ud gennem Luftventilerne til Hoveddækket agter. Brandslangen blev straks rigget til og Lugerne taget af, hvorefter Ilden, der viste sig at komme fra Sækkene med Kulmel, hurtigt blev bekæmpet. Efter Skibets Ankomst til Odense blev alle Sækkene med Kulmel opløst paa Kajen.

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

235. Ff. **Odin** af Sønderborg, 12 Reg. T. Br. Paa Fiskeri i Nordsøen.

Sunket efter Eksplosion d. $^{13}/_{5}$ 44 i Nordsøen.

Søforhør i Esbjerg d. $^{26}/_{5}$, $^{21}/_{6}$ og $^{23}/_{9}$ 44. Søforklaring og Søforhør i Sønderborg d. $^{4}/_{7}$ 44 og i Kalundborg d. $^{1}/_{8}$ 44.

Kl. ca. 17⁰⁰, da O. befandt sig ca. 3 Sm. V. for Fanøs S.-Spids, fik Voddet Hold. Under Indhivning af Voddet indtraf en voldsom Eksplosion ca. 30 Fv. agten for Fartøjet. Ved Eksplosionen blev O. læk og sank i Løbet af ca. 2 Minutter. Besætningen — 2 Mand — sprang over Bord og blev kort efter reddet af et tililende Fiskefartøj.

Anm. Ministeriet maa antage, at Eksplosionen skyldes Krigsaarsager.

236. Pontonlægtter **Odin** af København, 409 Reg. T. Br. Bygget 1904 af Jern. Paa Bjærgning i Køge Bugt.

Beskadiget ved Eksplosion d. $^{10}/_{11}$ 44 i Køge Bugt.

Søforhør i København d. $^{6}/_{12}$ 44.

Kl. ca. 11⁰⁰, medens O. sammen med S/S »Freja«, S/S »Sigyn« og Pontonlægtter »Thor«, alle af København, samt 2 tyske Pontonlægttere under en frisk N.-lig Brise med moderat Sø og god Sigbarhed paa NNV.-lig Kurs var i Færd med at flytte Vraget af en tysk Magnetministryger gennem en til dette Formaal minestrøget og afmærket Rute mellem 55°22'6 N. Brd. 12°34'9 Ø. Lgd. og 55°27'7 N. Brd. 12°29'3 Ø. Lgd., indtraf en voldsom Eksplosion i Vandet ca. 20 m om Stb. for T. Ved den som Følge af Eksplosionen opstaaede kraftige Rystelse blev O.s Dampkedel ribbet paa Fundamentet. Kedelrør og Kedelarmatur beskadiget, og der opstod en mindre Lækage i Pontonen.

Anm. Ministeriet maa antage, at Eksplosionen skyldes Krigsaarsager.

237. M Gl. **Olga Elisabeth** af Vesterø, Læsø, 27 Reg. T.Br. Bygget 1901 af Eg, Bøg og Fyr.

a) Havareret d. $^{5}/_{10}$ 44 i Københavns Havn.

Søforhør i København d. $^{19}/_{10}$ 44.

Kl. ca. 9⁴⁰, da O.E. med Motoren gaaende Langsomt Frem i tæt Taage med stærk S.-gaaende Strøm paa SSV.-lig Kurs befandt sig lidt S. for Lystbaadehavnen, gik Skibet henover en Ankerliggers Kæde og fik Roret lettere beskadiget. Herfra fortsattes forbi Toldboden med ganske ringe Fart. Kl. ca. 9⁵⁰ varskoede Udkiggen forude, og O. E.s Motor blev straks kastet Fuld Kraft Bak, men kort efter tørnede Skibet haardt mod Kvæsthusbroens NO.-lige Hjørne, hvorved Lømning og Skanddæk samt nogle af Dæksplanke blev en Del beskadiget.

Anm. Aarsagen til Havariet fremgaar af det ovenfor anførte.

b) Kollideret d. $^{17}/_{10}$ 44 i Københavns Havn.

Søforhør i København d. $^{19}/_{10}$ 44.

Da O. E. under en VNV.-lig Kuling skulde sætte en Mand om Bord i et andet Skib, der laa ved Asiastik Plads, og nærmede sig denne, nægtede Motoren at bakke, hvorfor O.E. tørnede mod et Hyttefad, der blev beskadiget. Derefter blev O.E. af Vinden ført ned paa M/Sk. »Odin« af Aalborg, der ved Paasejlingen tik Skanseklædningen og en af Dæksstøtterne beskadiget.

Anm. Aarsagen til Kollisionen fremgaar af det ovenfor anførte.

238. Ff. **Orion** af Allinge, 12 Reg. T. Br. Bygget 1926 af Eg. Paa Fisken i Østersøen,

Grundstødt d. $^{13}/_{2}$ 44 ved Bornholms Ø.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Neksø d. $^{23}/_{2}$ 44.

Kl. ca. 17⁴⁵ afsejlede O. efter endt Fiskeri ca. 12 Sm. SØ. for Neksø med Kurs NNV. mod Neksø. Vinden var ØNØ., Vindstyrken ca. 4 med nogen Sø. Da Dueodde Fyr efter ca. $^{3}/_{4}$ Times Sejlads kom i Sigte i NV.-lig Retning, forandredes Kursen til N. Efter yderligere ca. $^{1}/_{4}$ Times Sejlads tog O. Kl. ca. 20⁰⁰ Grunden ca. 300 m S. for Snøgebæk Havn. Der blev afgivet Nødsignal, og kort efter blev Besætningen — 3 Mand — bjærgt af Redningsmandskabet fra Snøgebæk. Skibet er senere kommet flot.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes, dels at Føreren, da Dueodde Fyr var i Sigte om Bb., undlod at give nænuere Ordre med Hensyn til den videre Sejlads, dels at Rorgængen undlod at varsko Føreren i Tide før Kursændringen samt undlod at holde effektivt Udkig.

239. 8/8 **Oslo** af København, 1412 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal.

a) Paa Rejse fra København til Delfzyl i Ballast.

Havareret ved Flyverangreb d. $^{29}/_{3}$ 44 i Nordsøen; 1 Mand omkommet og 1 kommet til Skade.

Søforklaring og Søforhør i Vejle d. $13/4$ 44.

Kl. ca. 17^{00} , da O., der sejlede i Konvoj og havde tysk Ledsageofficer om Bord, befandt sig i Nordsøen ud for den hollandske Kyst, blev Skibet angrebet af Flyvemaskiner, der skød med Maskinkanoner og nedkastede Torpedoer og Bomber, hvoraf en ramte Agterskibet og eksploderede i den tomme Agterlast. Ved Beskydningen blev 1. Styrmand, der opholdt sig paa Broen, saaret af et Projektil i højre Side af Brystet, og døde umiddelbart efter. Hovmesteren, der opholdt sig i Kokkens Kammer, blev saaret i højre Laar og venstre Fodled. Ved Angrebet blev Redningsbaadene, Redningsflaaden, Brohuset med Bestiklukaf og alle Kamre i Stb.s Side, 2 af Løsebommene, Skorstenen og Ventilene gennemhullet af Kugler, og Dæksplankerne blev skaaret op flere Steder. Et Vant til Agtermasten blev skudt over. Desuden opstod mange mindre Skader forskellige Steder paa Skibet. O. sejlede ind til Borkum, hvor den saarede Hovmester blev indlagt paa Hospital.

Anm. 1. Den omkomne er: 1. Styrmand Adolf Gernyx-Hansen.

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

b) Paa Rejse fra København til Stettin i Ballast.

Forlist efter Eksplosion d. $28/9$ 44 i Østersøen.

Søforhør i København d. $30/9$ 44. Forlisanmeldelse dat. København d. $7/3$ 45.

Kl. ca. 7^{50} , da O. paa SSØ.-lig Kurs befandt sig i Tvangsruten ca. 15 Sm. fra Swinemünde, blev Skibet ramt af en voldsom Eksplosion i Agterskibet, der hurtigt begyndte at synke. Maskinen blev straks stoppet, og Besætningen gik i Redningsbaadene. Kl. 9^{00} var Skibet sunket helt i 14 m Vand paa $54^{\circ}07'5$ N. Brd. $14^{\circ}10'7$ Ø. Lgd. Besætningen blev taget om Bord i en tysk Ministryger og senere landsat i Swinemünde.

Anm. Ministeriet maa antage, at Eksplosionen skyldes Krigsaarsager.

240. M/Gl. P. **Jerup** af Vesterø, Læsø, 30 Reg. T. Br. Bygget 1903 af Eg. Paa Rejse fra København til Vesterø, Læsø.

Grundstødt d. $18/12$ 44 ved Læsø N.-Kyst.

Søforklaring i Frederikshavn d. $1/3$ 45.

D. $17/12$ Kl. 23^{00} blev P.J. under en SØ.-lig Storm opankret ud for Vesterø Havn. D. $18/12$ om Formiddagen trak Vinden sig S.-lig med Regntykning og tiltagende SØ. Skibet begyndte at hugge i Bunden, hvorfor Motoren blev startet og Ankeret lettet, hvorefter der blev styret ud i Læsø Rende, hvor Skibet blev underdrejet. Da Vinden ved Mørkets Frembrud fløvede, holdtes Ø. over for at søge Læ under Østerby. Loddet holdtes gaaende, og da Skibet antoges at være klar af Nordre-Rønner, ændredes Kursen til misv. ØSØ. Kl. ca. 19^{00} tog Skibet Grunden i Horneksbugten og blev staaende. D. $19/12$ Kl. 6^{30} kom P.J. flot ved fremmed Hjælp.

241. M/S **Paraguay** af København, 4627 Reg. T. Br. Bygget 1944 af Staal. Paa Rejse fra Helsingør til Holbæk i Ballast.

Havareret ved Eksplosion d. $30/4$ 44 i Kattegat.

Søforklaring i Helsingør d. $2/5$ 44.

Kl. 10^{12} , da P., der blev bugseret af 2 Slæbebaade, befandt sig paa $56^{\circ}14'3$ N. Brd. $12^{\circ}11'7$ Ø. Lgd., indtraf en Eksplosion tæt om Bb. agten for Midtskibs. Ved Eksplosionen blev Ankerspil, Styremaskine og øvrige Dækspil ødelagt, ligesom Apterungen beskadigedes, hvorfor Skibet, der var tæt, blev bugseret tilbage til Helsingør, hvor der fortøjedes Kl. 17^{30} .

Anm. Ministeriet maa antage, at Eksplosionen skyldes Krigsaarsager.

242. S/S **Paris** af København, 2367 Reg. T. Br. Bygget 1943 af Staal.

a) Havareret ved Flyverangreb paa Bremen d. $24/6$ 44.

Søforklaring og Søforhør i Helsingør d. $11/7$ 44.

Kl. 12^{15} blev Havneomraadet, hvori P. laa fortøjet, udsat for Flyverangreb. Herunder faldt adskillige Bomber inden for en Afstand af 50 m fra Skibet. Kl. 14^{30} , da Angrebet var forbi, viste en Undersøgelse, at Skibet var læk og Agterpeaken fuld af Vand, ligesom der overalt i Skibet var opstaaet talrige mindre Skader.

Anm. Aarsagen til Havariet fremgaar af det ovenfor anførte.

b) Havareret ved Eksplosion d. $4/7$ 44 i Aarhus Havn.

Søforklaring og Søforhør i Helsingør d. $11/7$ 44.

Kl. ca. 14^{00} , da P. laa og lossede i Aarhus Havn, indtraf en meget kraftig Eksplosion i Nærheden af Skibet, hvorved Skibet blev overdænget med sprængte Projektiler. Herved led P. talrig Skader over hele Skibet. Da en Ildebrand i Skibets Nærhed blev truende for Skibet, forhaledes ud paa Reden, hvor der ankredes. D. $6/7$ Kl. ca. 14^{00} genoptoges Losningen, efter at Skibet var blevet underøgt for Fonagere.

Anm. Aarsagen til Havariet fremgaar af det ovenfor anførte.

243. 3^m M/Sk. **Patricia** af Svendborg, 299 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Eg, Bøg og Fyr. Paa Rejse fra Stettin til Aalborg med Koksgrus.

Rørt Grunden d. $15/11$ 44 i Kattegat.

Søforhør i Aalborg d. $24/11$ 44

Kl. ca. 23^{10} passerede P. under en ØNØ.-lig Storm med huj SØ og ringe Sigbarhed en Lysbøje paa $56^{\circ}37'$ N. Brd. $11^{\circ}10'$ Ø. Lgd. Herfra styredes N.t.lt. $1/2$ Ø., idet der regnedes med 4 Str. Afdrift. Sejlene blev klosrebet og Motoren sat til, men Skibet drev ind over Tangen. D. $15/11$ Kl. ca. 2^{20} halsedes rundt, og P. blev lagt paa SØ.-lig Kurs, idet der regnedes med 4 Str. Afdrift. Saaledes fortsattes til ud paa

Formiddagen under hyppige Halsninger, medens Loddet holdtes gaende. Der loddedes Dybder mellem 8 og 12 m Vand. Kl. ca. 11³⁰ saas Land i NV.-lig Retning, og da der samtidig loddedes 8 m Vand, blev Skibet hurtigst muligt lagt paa den anden Bov. Under Stagvendingen blæste Forestagejl i Stykker, og P. huggede gentagne Gange haardt i Grunden uden dog at miste Styret. Skibet kom hurtigt klar af Grunden, som viste sig at være Middelgrund Pulle i Læsø Rende. En Undersøgelse viste, at P. var sprunget læk, og skønt Haand- og Motorpumpe blev benyttet, vedblev Vandet i Lasten at stige. Det lykkedes at sejle Skibet til Hals, og Kl. ca. 17³⁰ ankom P. til Aalborg.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Vejrforholdene.

244. 3^m M/Sk. **Pax** af Marstal, 135 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Eg. Paa Rejse fra Stettin til Odense med Brunkulsbriketter.

Brand om Bord d. 26/5 44 i Stubbekøbing.

Søforklaring og Søforhør i Marstal d. 10/6 44.

Kl. ca. 9⁰⁰, da P. laa til Ankers paa Bogø Flak, opdagedes Røg fra Forlugen, samtidig med at der viste sig Røg i Lukafet. P. sejlede ind til Stubbekøbing for ved Oplosning der at faa Ildens Omfang konstateret. Da ca. 11 Tons af Ladningen var oplosset, blussede Ilden i Lasten voldsomt op, og da det tilkaldte Brandvæsen ikke kunde faa Branden under Kontrol, blev P. sænket uden for Havnen. D. 27/5 blev P. lænset og hævet, og efter at det oplosede Parti atter var indtaget, fortsattes Rejsen til Odense.

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

245. S/S **Phønix** af Esbjerg, 895 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal. Paa Rejse fra Porsgrund til Aalborg med Salpeter.

Havareret ved Eksplosion d. 4/11 44 i Kattegat; sat paa Grund.

Strandingsindberetning dat. 10/11 44. Søforklaring og Søforhør i Aalborg d. 15/11 44.

Kl. 12³⁰, da P. befandt sig i Tvangsruten paa ca. 56°50' N. Brd. 10°58' Ø. Lgd., mærkedes pludselig en Eksplosion tæt agten for Skibet. Det viste sig ved Pejling, at P. var læk, og Kursen blev sat paa Land. Kl. 16¹⁵ tog Skibet Grunden paa 56°48' N. Brd. 10°20' Ø. Lgd. D. 10/11 indbragtes P. til Aalborg af en Bjærgningsdamper.

Anm. Ministeriet maa antage, at Havariet skyldes Krigsaarsager.

246. Ff. **Pollux** af Hønø, 49 Reg. T. Br. Paa Fiskeri i Kattegat.

Grundstødt d. 19/2 44 paa Anholts S.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. 23/2 44.

Kl. 3⁰⁰ grundstødte P. under en stiv NØ.-lig Kuling i Pakhusbugten. Fartøjet kom senere flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Aarsagen til Strandingen angives at være Forveksling af Fyrene.

247. S/S **Polly** af København, 793 Reg. T. Br. Bygget 1911 af Staal. Paa Rejse fra København til Delfzijl.

Paasejlet d. 9/4 44 paa Elben.

Søforklaring og Søforhør i Saksøbing d. 9/5 44.

Kl. ca. 5²⁵, da P. under en ØSØ.-lig Brise laa til Ankers ved Neuwerk, begyndte svensk S/S »Mira«, der laa opankret ca. 300 m foran for P., at drive ned mod P. Kl. ca. 5³⁰ tørnede M. med Agterskibet mod P.s Ankerkæde og derefter mod Stævnen, hvorved der opstod lettere ovenbords Skade.

Anm. Søforklaring fra M. foreligger ikke.

248. Ff. **Poseidon** af Voersaa, 6 Reg. T. Br. Paa Fiskeri i Kattegat.

Forlist efter Eksplosion d. 29/12 44 i Kattegat; 3 Omkomne.

Søforhør i Sæby d. 16/2 45.

Kl. ca. 11⁰⁰, da P. befandt sig ca. 700 m S. for Asaa Havn, observeredes fra Land en Eksplosion, hvorefter P. omgaaende sank. En Motorbaad sejlede straks ud til Eksplosionsstedet, men fandt kun Vragrester, hvorfor det maa antages, at hele Besætningen er omkommet.

Anm. 1. De omkomne var: Fiskerne Ingenius Kristensen, Henning Kristensen og Hardy Kristensen, alle af Voersaa.

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

249. Ff. **Prøven** af Nr. Vorupør, 8 Reg. T. Br. Paa Fiskeri i Nordsøen.

Forlist efter Eksplosion d. 22/7 44 i Nordsøen.

Politirapport dat. 22/7 44. Søforhør i Thisted d. 7/8 44.

Kl. ca. 0³⁰, da P. befandt sig paa en Fiskeplads ca. 28 Sm. misv. NV. af Vorupør, mærkedes en tung Genstand i Linierne, da disse blev hevet ind. Det besluttedes at kappe Linierne; men i det samme indtraf en voldsom Eksplosion i umiddelbar Nærhed af P., der straks begyndte at synke. Ved Hjælp af Blus tilkaldtes Motorbaad »Viking« af Vorupør, der bjærgede P.s Besætning samt nogle Fiskeredskaber.

Anm. Ministeriet maa antage, at Eksplosionen skyldes Krigsaarsager.

250. Ff. **Prøven** af Aarhus, 8 Reg. T. Br. Paa Fiskeri i Aarhus Bugten.

Forlist d. 9/10 44 i Aarhus Bugt; 2 Omkomne.

Søforhør i Aarhus d. 4/12 og 12/12 44.

Om Formiddagen befandt P. sig sammen med et andet Fartøj i Nærheden af Hasbjerggrunden. Ved Middagstid saas P., der havde sine Fiskegrejer ude, trække over mod Tunø. Vragrester fra P. samt Ligene af de ombordværende 2 Mand er senere drevet i Land,

Anm. 1. De omkomne var: Fiskerne Walter Janus Eriksen og Niels Baadsgaard Andersen, begge af Aarhus.

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

251. S/S **Rikke** af København, 1442 Reg. T. Br. Bygget 1907 af Staal. Paa Rejse fra Danzig til Aarhus med Kul.

Sunket efter Eksplosion d. $\frac{7}{8}$ 44 ved Sjællands Ø.-Kyst; 1 Mand kommet til Skade.

Søforhør i København d. $\frac{11}{8}$ 44.

Kl. ca. 22⁴⁰, da R. befandt sig omtrent midt mellem Stevns og Drogden Fyr, indtraf en voldsom Eksplosion under Agterskibet, og R. begyndte straks at synke. Besætningen blev reddet af en tysk Forpostbaad og indbragt til Dragør. Ved Eksplosionen blev en Fyrbøder skoldet af udstrømmende Damp. Skibet er senere blevet hævet.

Anm. Ministeriet maa antage, at Eksplosionen skyldes Krigsaarsager.

252. M/Gl. **Rota** af Aalborg, 99 Reg. T. Br. Bygget 1885/1936 af Jern og Staal. Paa Rejse fra Kolding til Lübeck i Ballast.

Grundstødt d. $\frac{10}{10}$ 44 ved Tysklands N.-Kyst.

Søforhør i Aalborg d. $\frac{20}{10}$ 44.

Kl. ca. 22³⁰, da R. under en svag S.-lig Brise i let diset Vejr med Motoren gaaende Halv Kraft Frem paa Ø.-lig Kurs i Tvangsruten med Kending af Flügge og Strukkamphuk Fyr, men uden at se Femernsund Vinkelfyr, nærmede sig Femern Sund, tog Skibet Grunden paa Femerns S.-Side og blev staaende ca. 1,5 Sm. V. for Femernsund Vinkelfyr. D. $\frac{11}{10}$ Kl. 12³⁰ kom R. flot ved fremmed Hjælp.

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

253. M/S **Rotenfelts** af Bremen, 7854 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Haugesund til Kiel med Jernmalm.

Grundstødt d. $\frac{25}{3}$ 44 ved Sjællands V.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{27}{3}$ 44.

Kl. 12³⁰ grundstødte R. i usigtbart Vejr SV. for Agersø. D. $\frac{27}{3}$ Kl. 2⁰⁰ kom Skibet flot ved Hjælp af 2 Bugserbaade.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Strømsætning.

254. M/Gl. **Ruth** af Marstal, 100 Reg. T. Br. Bygget 1905 af Staal.

Paasejlet d. $\frac{3}{5}$ 44 i Lemvig Havn.

Søforklaring i Lemvig d. $\frac{9}{5}$ 44.

Kl. ca. 18⁰⁰, medens R. laa fortøjet ved Kaj, blev Skibet paasejlet af tysk Marinefartøj »Nr. 80«, der løb Stævnen ind i R.s Bb.s Side ud for Storlugen. Herved blev R.s Lønning brækket 2 Steder, en Støtte blev bøjet og Dæksstringerpladen beskadiget, hvorved der fremkom en Lækage i Lastrummet.

Anm. Søforklaring fra »Nr. 80« foreligger ikke.

255. S/S **Røsnæs** af København, 1744 Reg. T. Br. Bygget 1944 af Staal.

a) Havareret ved Eksplosion d. $\frac{10}{8}$ 44 i Odense Havn.

Søforklaring og Søforhør i Odense d. $\frac{12}{8}$ 44.

Kl. ca. 14⁰⁵, medens R. laa paa Svajeplassen for at faa Minekablet maalt, indtraf en voldsom Eksplosion i Agterskibet om Stb. Vandet strømmede ind i Agterlasten, og Skibet fik hurtigt Slagside. R. blev hurtigst muligt forhalet til Kaj, hvor det Kl. 17⁰⁰ tog Grunden med Agterskibet.

Anm. Ministeriet maa antage, at Havariet skyldes Sabotage.

b) Paa Rejse fra København til Stettin i Ballast.

Kollideret d. $\frac{30}{10}$ 44 i Stettin Havn.

Søforhør i Fredericia d. $\frac{11}{11}$ 44.

Kl. ca. 13⁴⁶, da R., der havde Lods om Bord, assisteret af en Bugserbaad forude var ved at lægge til Kajen ved Hedwigshutte, blev Maskinen beordret Langsomt Bak og straks derefter Fuld Kraft Bak. Ved en Fejltagelse blev Maskinen manøvreret Langsomt Frem og Fuld Kraft Frem, og først Kl. ca. 13⁴⁹, efter at der gentagne Gange var slaaet Stop og derefter Fuld Kraft Bak paa Maskintelegrafan, blev Bakmanøvreren udført. R. havde dog nu faaet saa meget Fart fremover, at Skibet Kl. ca. 13⁵⁰ kolliderede med en ved Kajen liggende tysk Motorsejler, en Kornelevator og en Lægter.

Anm. Aarsagen til Kollisionen fremgaar af det ovenfor anførte.

c) Paa Rejse fra Stettin til København med Kul.

Grundstødt d. $\frac{3}{11}$ 44 ved Tysklands N.-Kyst.

Søforhør i Fredericia d. $\frac{11}{11}$ 44.

Kl. ca. 8⁴⁵, da R., der havde Lods om Bord, for udgaende fra Stettin i tæt Taage befandt sig ved Bøje 26 i den gravede Rende i Stettiner Haff, besluttedes det at ankre for at afvente Klaring. Efter at R. var bragt til Ankers ca. 1 Skibslængde Ø. for Renden, opdagedes det, at Skibet stod ca. 3 Fod med Forenden. D. $\frac{5}{10}$ Kl. ca. 13¹⁵ kom R. flot ved fremmed Hjælp, efter at en Del af Ladningen var blevet lægtret.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

256. M/Gl. **Saturn** af Horsens, 71 Reg. T. Br. Bygget 1908 af Eg og Bøg.

a) Paa Rejse fra København til Fakse Ladeplads i Ballast.

Kollideret d. $4/_{10}$ 44 i Kalveboderne.

Søforhør i København d. $6/_{11}$ 44.

Se Nr. 223.

b) Paa Rejse fra Nørresundby til Rødvig med Rug.

Havareret d. $21/_{11}$ 44 i Drogden.

Søforhør i Store-Heddinge d. $24/_{11}$ 44.

Kl. ca. 6^{30} , da S., der gik for Sejl og Motor, under en frisk NV.-lig Brise i klart Vejr med haard S.-gaaende Strøm paa S.-lig Kurs var omtrent tværs af Drogden Fyr, saas et sydfra kommende Fartøj afgive Morsesignaler, hvorfor Motoren straks blev slaaet fra. Ved nærmere Eftersyn viste det sig, at S. var kommet ind i en Netspærring og nu hang fast ved Roret. Det opgaves at forsøge at komme klar ved egen Hjælp, hvorfor Motoren blev stoppet og Sejlene bjærget. Kl. ca. 8^{30} kom et tysk Vagtskib og en Marinekutter, der bragte en Wire om Bord i S., hvorefter Vagtskibet trak S. fri af Netspærringen. Under dette Arbejde tørnede Marinekutteren 3 Gange haardt mod Agterenden og Stb.s Side af S., hvorved 3 Bord blev trykket ind i Skibsjollen, Daviderne bøjedes, Lønningen om Stb. og agter blev svært beskadiget, Lanternebrættet blev ødelagt og nogle Støtter beskadiget. Under Bugseringen skar Wiren gennem Svineryg og Lønning og trak Ankerspillet skævt.

Anm. Søforklaring fra det tyske Vagtskib foreligger ikke.

257. M/S **Seehund** af Hamburg, 77 Reg. T. Br. Paa Rejse fra København til Hamburg med gammelt Jern.

Grundstødt d. $14/_{10}$ 44 ved Sjællands V.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $16/_{10}$ 44.

Kl. ca. 5^{00} , da S. under en SØ.-lig Kuling laa opankret ved Omø, sprængtes Ankerkæden, og Skibet drev paa Grund paa Omø Rev. D. $16/_{10}$ 44 kom S. flot ved egen Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

258. S/S **Seine** af København, 1358 Reg. T. Br. Bygget 1899 af Staal. Paa Rejse fra Oslo til Gøteborg i Ballast.

Grundstødt d. $23/_{12}$ 44 ved Sveriges V.-Kyst.

Søforhør i København d. $3/_{1}$ 45.

Kl. ca. 14^{15} , da S., der havde Lods om Bord, befandt sig ved det N.-lige Indløb til Vigholmssund, blev Skibet af Strømmen sat ind mod en Stenpulle, hvor det blev staaende. Ved at trimme med Bund-tankene blev Forskibet lettet saa meget, at S. Kl. ca. 18^{00} med Assistance at en Motorbaad kom flot igen.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Strømsætning.

259. S/S **Sigyn** af København, 198 Reg. T. Br. Bygget 1916 af Staal.

Kollideret og havareret under Bjærgningsforsøg d. $27/_{4}$ 44 i Østersøen.

Søforhør i København d. $4/_{5}$ 44.

Kl. ca. 12^{20} , da S. laa opankret ca. 400 m V. for Vagtskibet paa $54^{\circ}43'2$ N. Brd. $12^{\circ}40'0$ Ø. Lgd., observeredes en Minesprængning ca. 100 m agten for S., forarsaget af en tysk Trawler »Helgoland« af Wesermünde. Ved Pejling i Lastrummene viste det sig, at S. var tæt, hvorfor S. straks lettede og gik til Assistance for H., der var læk. S. begyndte at hense H. med Tankpumpen; men Kondensatoren var blevet læk, hvorfor Lænsningen fortsattes ved Hjælp af forskellige Motorpumper. Under Bjærgningsarbejdet blev Vejret daarligere, D. $28/_{4}$ Kl. 0^{15} , da Vinden var VNV., styrke 8, med meget svær Sø, brækkede S.s Bb.s Ankerkæde, og begge Skibe faldt tværs i Søen. Stb.s Anker blev nu stukket ud, og Slæberen, der havde været gjort fast agter i H., blev flyttet hen paa Bakken. Herunder huggede H. gentagne Gange mod S.s Bb.s Side, hvorved der skete en Del Havari. Kl. 2^{00} sank H., efter at Besætningen var bjærget om Bord i S.

Anm. Aarsagen til Havarierne fremgaar af det ovenfor anførte.

260. S/S **Silkeborg** af København, 1806 Reg. T. Br. Bygget 1915 af Staal.

Brand om Bord d. $27/_{5}$ 44 i Vejle Havn.

Søforhør i København d. $2/_{6}$ 44.

Kl. ca. 1^{30} , da S. laa i Havnen og lastede Brunkul, opdagedes Ild i 2-Lugen. Brandvæsenet fra Land blev straks tilkaldt, og Kl. 5^{30} var Ilden slukket.

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

261. 3^m M/Sk. **Sine** af Marstal, 299 Reg. T. Br. Bygget 1912 af Eg. Paa Rejse fra København til Porsgrund i Ballast.

Havareret d. $30/_{4}$ 44 i Kattegat; søgt Nødhavn.

Søforklaring i Hjørring d. $31/_{5}$ 44.

Kl. ca. 15^{30} , da S. under en let V.-lig Brise befandt sig paa $57^{\circ}00'$ N. Brd. $12^{\circ}02'3$ Ø. Lgd., satte Roret sig fast. Det lykkedes for langsom Maskine at holde Styr paa Skibet og at faa Kursen sat mod Varberg, hvortil Skibet naede ind. En Dykkerundersøgelse viste, at de 2 underste Rørløkbleslag var brækket.

262. M/Jt. **Skjoldnæs** af Søby. 86 Reg. T. Br. Bygget 1892 af Jern. Paa Rejse fra Lübeck til Næstved med Briketter.

Grundstødt d. $\frac{2}{4}$ 44 ved Lollands S.-Kyst.

Søforhør i Næstved d. $\frac{11}{4}$ 44.

Kl. ca. 15⁰⁰ passerede S. i stille Vejr med god Sigtbarhed Staberhuk Fyr i en Afstand af ca. 4 Sm. Herfra styredes NØ.t.Ø. mod Østre Mærker, idet der regnedes med 2 Str. Ø.-lig Deviation. Det blæste op fra ØNØ. med temmelig høj Sø, og S. gjorde kun ringe Fart. Kl. ca. 20⁰⁰ kom Gedser Fyr i Sigte i NØ.t.Ø., og Loddet blev gjort klart; men i det samme tog Skibet Grunden paa Rødsand ca. 3 Sm. V. for Gedser Fyr og blev staaende. Ved Grundstødningen fik S. en mindre Lækage ved Stævnrøret. D. $\frac{4}{4}$ Kl. ca. 12⁰⁰ kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

Anm. 1. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes, at Førerens Kendskab til Kompassets Deviation var utilstrækkeligt, samt at Deviationen ikke er blevet holdt inden for passende Grænser.

Anm. 2. Føreren af S. har d. $\frac{4}{1}$ 45 ved Ærøskøbing Købstads Søret vedtaget en Statskassen tilfaldende Bøde af 200 Kr. for ved Pligtforsømmelse og slet Sømandskab at have foranlediget Grundstødningen.

263. S/S **Skodsborg** af København, 1450 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Staal.

Brand om Bord d. $\frac{7}{6}$ 44 i Vejle Havn.

Søforklaring og Søforhør i Næstved d. $\frac{9}{6}$ 44.

Kl. 0⁰⁰, medens S. laa i Vejle Havn og lastede Brunkul, opdagedes Røgdudvikling i Agterkant af Lastrummet. Brandvæsen fra Land blev tilkaldt, og det viste sig, at der var Ild i Agterskoddets Træbeklædning. Da Træskoddet blev brækket fra, slog Flammer op; men kort efter var Ilden under Kontrol. Kl. 7⁰⁰ mærkedes igen Røgdudvikling, hvorfor Brandvæsenet atter blev tilkaldt. Der blev derefter oplossen ca. 300 Tons af Ladningen for at komme frem til Ilden, og herunder sprøjtedes Vand paa Ladningen. Kl. 10⁰⁰ var Ilden slukket.

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

264. Ff. **Soleo** af Thyborøn, 20 Reg. T. Br. Bygget 1937 af Eg og Bøg.

Havareret d. $\frac{30}{8}$ 44 i Thyborøn Havn.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. $\frac{15}{9}$ 44. Søforhør i Lemvig d. $\frac{23}{11}$ 44.

Kl. ca. 19⁰⁰, da S. med Motoren gaaende Langsomt Frem var for indgaaende i Thyborøn Havn, skulde Roret lægges Stb. Herunder kom Rorkæden i Bekneb, og Motoren blev sat paa Fuld Kraft Frem for at faa Fartøjet til at svinge hurtigere. Da der imidlertid syntes Fare for en Kollision med Molen, blev Motoren kastet Fuld Kraft Bak; men umiddelbart efter tørnede S. med Stævnen imod Molen. Ved Kollisionen fik Fartøjet Stævnen og Forskibet en Del beskadiget. En Undersøgelse af Rorkæden viste, at et Led var kommet tværs af Ledningsrøret.

Anm. Aarsagen til Havariet fremgaa af det ovenfor anførte.

265. M/Gl. **Solglint** af Kerteminde, 40 Reg. T. Br. Bygget 1930 af Bøg og Eg.

Sunket efter Eksplosion d. $\frac{15}{12}$ 44 i Kerteminde Havn.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. $\frac{18}{12}$ 44. Søforklaring i Kerteminde d. $\frac{21}{12}$ 44. Kl. ca. 1⁰⁰ hørtes en voldsom Eksplosion fra S., der laa ved Kajen uden Besætning om Bord. S. sank i Løbet af kort Tid. Skibet er senere blevet hævet.

Anm. Ministeriet maa antage, at Eksplosionen skyldes Sabotage.

266. M/Gl. **Sophie** af Bandholm, 51 Reg. T. Br. Bygget 1900 af Eg. Paa Rejse fra Tuborg Havn til Nakskov med Koks.

Grundstødt d. $\frac{3}{2}$ 44 i Smaalandsfarvandet.

Søforhør i Nakskov d. $\frac{8}{2}$ 44.

Kl. 7³⁰ lettede S. fra en Ankerplads paa Masnedø Flak. Det blæste en VSV.-lig Kuling med Regnbyger, og Vejret var diset. Skibet svingede rundt for at komme ud i Storstrømmen, men tog umiddelbart efter Grunden paa Stenør og blev staaende. Kl. 23⁰⁰ kom S. flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Vejrforholdene.

267. Stf. **Stella** af Snekkersten, 16 Reg. T. Br. Bygget af Eg. Paa Rejse fra Helsingør til Korsør i Ballast.

Grundstødt d. $\frac{11}{2}$ 44 ved Sjællands V.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Korsør d. $\frac{17}{2}$ 44.

Kl. ca. 17⁰⁰, da S. efter at have passeret gennem Agersø Sund under en frisk N.-lig Kuling med klart Vejr styrede efter Indsejlingen ved Korsør, tog Fartøjet Grunden paa Badstueretvet 400—500 m af Land. D. $\frac{12}{2}$ kom S. flot ved fremmed Hjælp.

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

268. S/S **Stockholm** af København, 1596 Reg. T. Br. Bygget 1930 af Staal.

a) Beskadiget ved Luftangreb d. $\frac{6}{1}$ 44 i Stettin.

Søforklaring og Søforhør i Nakskov d. $\frac{21}{2}$ 44.

Kl. ca. 3⁴⁰, medens S. med en Sukkerlast om Bord laa i Stettin Havn, blev der givet Flyvervarsel.

Kl. 4¹⁰ blev Skibet ramt af en Serie Brandbomber, som anrettede forskellig Skade paa det Opstaaende over hele Skibet og tændte Ild i Lasten og adskillige andre Steder. Slukningsmandskabet fra Land assisteret af Skibets Besætning fik Ilden under Kontrol. Noget senere detonerede 2 Sprængbomber i Vandet lidt agten for Skibet, hvorved dette blev gennemrystet meget kraftigt, og endnu flere Skader opstod. Skibets

elektriske Installation blev ødelagt, Isoleringen paa Hoveddampledningen brændte af, Flangerne paa flere Dampledninger blev utætte, en Læk opstod i den ene Kedels Forbrændingskammer, flere af Office-rernes Kamre blev ødelagt, Skibsjollen blev beskadiget og desuden opstod mange mindre Skader forskellige Steder paa Skibet.

Anm. Aarsagen til Havariet fremgaar af det ovenfor anførte.

b) Paa Rejse fra Stettin til Odense med Kul.

Tørnet Vrag d. $\frac{9}{11}$ sunket d. $\frac{10}{11}$ 44 i Østersøen.

Søforhør i København d. $\frac{13}{11}$ 44. Forlisanmeldelse dat. København d. $\frac{5}{9}$ 45.

D. $\frac{9}{11}$ Kl. 23²⁰, medens S. styrende retv. 235° befandt sig i Tvangsruten mellem Plantagenet Grund og Gedser Rev, saas forude henholdsvis om Bb. og Stb. to grønne Vraglysbøjer. Da det antoges, at disse Bøjer var udlagt som Afmærkning for to Vrag, eet paa hver Side af Tvangsruten, fortsattes Sejladsen. Kl. 23²⁴ saas ret forude et Vrag. S.s Maskine blev straks kastet Fuld Kraft Bak, samtidig med at Roret blev lagt haardt Bb. Kl. 23²⁵ tørnede S. med Stb.s Bov mod Vraget, og Maskinen blev straks stoppet. Ved Pejling af Bundtanke og Rendestene viste det sig, at Forpeaken var læk, hvorfor der blev lænset herfra. Kl. 24⁰⁰ fortsattes Rejsen. Efter gentagne Pejlinger konstateredes det imidlertid, at Vandet steg i Nr. 1 og 2 Last, og da der d. $\frac{10}{11}$ Kl. 0¹⁰ pejledes 7 Fod Vand i Lasterne, og Vandet trods stadig Lænsning steg, ændredes Kursen Kl. 0³⁶ til misv. V. $\frac{1}{8}$ N. Da Forskibet Kl. 1⁴⁵ var sunket saa dybt, at Vandet stod ind i Druknehullet ved Nr. 1 Luge, blev Maskinen stoppet, hvorefter Skibets Baade blev sat paa Vandet, og Besætningen forlod Skibet. Kl. 2³⁰ sank S. paa 54°33'0 N. Brd. 12°06'5 Ø. Lgd.

Anm. Aarsagen til Havariet fremgaar af det ovenfor anførte.

269. Ff. **Svanen** af Göteborg.

Paasejlet d. $\frac{12}{1}$ 44 i Hirsholm Havn.

Indberetning fra Kystbevogtningen dat. $\frac{19}{1}$ 44.

Kl. ca. 16⁴⁵, da S. laa fortøjet ved den V.-lige Mole, skulde et tysk Marinefartøj lægge til ved den nye Tværmole. Herunder tørnede Marinefartøjet med Stævnen imod S.s Bb.s Side, hvorved S. fik 2 Planker trykket ind og Lønningen beskadiget.

Anm. Søforklaring fra Marinefartøjet foreligger ikke.

270. M/Gl. **Svanen** af Rønne, 99 Reg. T. Br. Bygget 1913 af Staal. Paa Rejse fra Aalborg til København med Cement.

Forlist efter Eksplosion d. $\frac{14}{5}$ 44 i Kattgat.

Politirapport dat. $\frac{14}{5}$ 44. Søforhør i Rønne d. $\frac{26}{5}$ 44. Forlisanmeldelse dat. Rønne d. $\frac{21}{11}$ 44.

Kl. ca. 7¹⁵, da S. befandt sig ca. 12 Sm. SØ. for Hals Barre, indtraf en Eksplosion, hvorved hele Agterskibet blev sprængt bort. Mandskabet reddede sig i Skibets Baad og Flaade og blev kort efter optaget af et andet Skib.

Anm. Ministeriet maa antage, at Eksplosionen skyldes Krigsaarsager.

271. M/Gl. **Svanen** af Bogø, 43 Reg. T. Br. Bygget 1874 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Horsens til Masnedsund med Brunkul.

Grundstødt d. $\frac{4}{12}$ 44 ved Sjællands S.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{5}{12}$ 44. Søforklaring og Søforhør i Næstved d. $\frac{17}{1}$ 45.

Kl. ca. 16³⁰ passerede S., der sejlede for Sejl alene, under en svag omløbende Brise med klart Vejr og Ø.-gaaende Strøm den røde 3-Kost ved det V.-lige Indløb til Masnedsund. Under stadig Brug af Loddet fortsattes paa ØSØ.-lig Kurs i Løbets Nordside. Kl. ca. 17⁰⁰ tog S. Grunden med ringe Fart og blev staaende. D. $\frac{5}{12}$ Kl. ca. 16³⁰ kom Skibet flot ved fremmed Hjælp, efter at en Del af Ladningen var blevet lægtret.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Strømsætning, idet Skibet paa Grund af Vindforholdene vanskeligt kunde manøvreres for Sejl alene.

272. S/S **Svanhild** af Helsingør, 2147 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Staal.

a) Paa Rejse fra Luleå til Emden med Malm.

Havareret ved Flyverangreb d. $\frac{6}{7}$ 44 i Nordsøen; søgt Nødhavn.

Søforklaring i Hamburg d. $\frac{12}{7}$ 44. Søforhør i Fredericia d. $\frac{7}{8}$ 44.

Kl. 21²⁰, da S., der sejlede i Konvoj og havde tysk Ledsageofficer om Bord, befandt sig ud for den tyske Nordsøkyst, blev Skibet angrebet af Flyvemaskiner, der bestrøg det med Maskingeværer og afskød Torpedoer, hvoraf 1. der var afskudt ret forfra, passerede Skibet i en Afstand af ca. 2 m. En Granat sprængtes i Afgangsrøret for Svalevand paa Skibssiden om Bb., hvorved en Lækage opstod. Endvidere blev Kokkens Kammer ødelagt og mange mindre Skader opstod overalt paa Skibet. Da Lækagen var tætnet gik S. med langsom Fart til Hamburg for Reparation.

Anm. Aarsagen til Havariet fremgaar af det ovenfor anførte.

b) Paa Rejse fra København til Gdynia i Ballast.

Forlist efter Kollision d. $\frac{9}{11}$ 44 i Østersøen.

Søforklaring i Danzig d. $\frac{10}{11}$ 44. Søforhør i København d. $\frac{15}{11}$ 44. Forlisanmeldelse dat. København d. $\frac{24}{5}$ 45.

D. $\frac{8}{11}$ Kl. ca. 23⁵⁰, da S. befandt sig i Tvangsruten N. for Stilo Fyr styrende retv. N. 78° Ø., observeredes forude $\frac{1}{2}$ Streg om Stb. en klar Lanterne, som antoges at være Agterlanteren fra et medgaaende Skib. D. $\frac{9}{11}$ Kl. 0¹⁵ passeredes Lystønden paa 54°49'5 N. Brd. 17°39'8 Ø. Lgd. tæt om Bb. Kl. 0¹⁷ forandredes Kursen 1 Streg til Bb. for at overhale det andet Skib i god Afstand. Umiddelbart efter saas en

rød Lanterne sammen med den klare Lanterne, og derefter saas Skroget af et modgaaende Skib dukke frem i en Afstand af 200—300 m. Om Bord i S. blev Roret straks lagt haardt Bb., hvilket tilkendegaves ved 2 korte Toner med Dampflojten. Det andet Skib, der senere viste sig at være S/S »Fortuna« af Bremen, besvarede dette Signal ved 2 korte Toner mod Dampflojten, men desuagtet drejede F. Stb. over og tørnede kort efter med Stævnen imod S.s Stb.s Side ud for 3-Lugen. Ved Kollisionen fik S. et stort Hul i Skibssiden og begyndte straks at synke. Besætningen gik i Baadene og blev optaget af F. 10 Minutter efter Kollisionen sank S.

Anm. Søforklaring fra F. foreligger ikke.

273. M/S **Svendborg** af Svendborg, 89 Reg. T. Br. Bygget 1899/1934 af Staal. Paa Rejse fra Svendborg til Sønderborg med Stykgods.

Grundstødt d. $\frac{5}{10}$ 44 ved Ærø N.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Svendborg d. $\frac{9}{10}$ 44.

Kl. 4^{00} passerede S. i stille Vejr med Maanelys Flæskholm. Kl. 4^{15} ændredes Kursen til V.t.S. $\frac{1}{2}$ S., saaledes at Skjoldnæs Fyr, der var i Sigte, holdtes om Bb. Da Skjoldnæs Fyr var tværs, ændredes Kursen til SSV., hvorefter Føreren gik ned for at smøre Motoren. Kl. ca. 6^{00} tog Skibet Grunden lidt S. for Skjoldnæs Fyr og blev staaende. Kl. ca. 18^{30} kom S. flot ved fremmed Hjælp.

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

274. 3^m M/Sk. **Svend Dahl** af København, 118 Reg. T. Br. Bygget 1907 af Fyr. Paa Rejse fra Kolding til Korsør med Brunkul.

Grundstødt d. $\frac{11}{2}$ 44 ved Fyens S.-Kyst.

Søforhør i Korsør d. $\frac{14}{2}$ 44.

Kl. ca. 17^{40} passerede S.D. under en frisk NØ.-lig Kuling tæt N. om 2-Kosten paa Lyø Sand, hvorfra Kursen med langsom Fart blev sat paa den hvide 2-Kost S. for Knastegrunden. Mørket faldt paa, saaledes at Sømærkerne ikke kunde ses, og Kl. ca. 18^{00} tog Skibet Grunden med Forenden og blev staaende paa V.-Siden af Knastegrunden midt mellem de to 1-Koste. D. $\frac{12}{2}$ Kl. 6^{15} kom S.D. flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes den Omstændighed, at Sejladsen blev fortsat, uanset at Sømærkerne paa Grund af Mørke ikke kunde ses, og uanset at Fyrene ikke var tændt.

275. Sandpumper **Sydhavn** af København, 621 Reg. T. Br. Bygget 1907 af Staal.

Sænket d. $\frac{12}{10}$ 44 ved Beograd.

Søforhør i København d. $\frac{24}{10}$ 44.

Efter Ordre fra de tyske militære Myndigheder blev S. sænket ved Sprængbomber, medens Skibet laa oplagt paa Savefloden ved Cucarica.

276. M/Gl. **Sylvia** af Egersund, 97 Reg. T. Br. Bygget 1904 af Staal.

En Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. $\frac{20}{5}$ 44 i Københavns Havn.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. $\frac{21}{6}$ 44.

Kl. 18^{45} , da S. laa ved Tegholmen og lossede Brunkul, faldt en fuld Kultønde ned i Lasten. En Havnearbejder, der sprang til Side for ikke at blive ramt, stødte sit Hoved mod Dæksbjælkerne og fik nogle Hudafskrabninger. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt Ambulance kort til Hospitalet.

Anm. Ulykken skyldes, at Lossewiren, der var forlænget ved Tilknobning af et nyt Stykke Wire, var saa fedtet, at Knobben, der var behørigt bændslet, trak sig ud.

277. Ff. **Sylvia** af Nekso. 10 Reg. T. Br. Bygget 1944 af Eg. Paa Rejse fra Fiskeri i Østersøen til Christiansø med Fisk.

Tørnet Grunden d. $\frac{7}{11}$ 44 ved Christiansø S.-Kyst.

Søforhør i Nekso d. $\frac{18}{12}$ 44.

Kl. 19^{45} tørnede S. under en stiv SV.-lig Kuling med Regndis mod S.-Siden af Østerskær. Sejladsen fortsattes til Christiansø Havn. hvor en Undersøgelse viste, at Fartøjets Forstævn og Køl var blevet beskadiget.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Vejrforholdene.

278. Ft. **Søfuglen** af Lohals, 10 Reg. T. Br. Bygget 1926 af Eg. Paa Rejse fra Fiskeplads i Østersøen til Nekso.

Strandet d. $\frac{7}{5}$ 44 ved Bornholms Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{7}{5}$ 44. Søforklaring og Søforhør i Nekso d. $\frac{10}{3}$ 44.

Kl. ca. 14^{00} , da S. under en ØNØ.-lig Kuling, Styrke 6—7, under Anduvning af Nekso Havn befandt sig ca. $\frac{3}{4}$ Sm. fra Havneindløbet, slog en svær Braadsø ind over Fartøjets Stb.sSide, hvorved Rorpinden knækkede, Døren til Styrehuset blev slaet ind og Maskinrummet fyldtes med Vand. Motoren gik straks i Staa, og S. faldt tværs i Søen. Sejlene blev nu bjærget og Fartøjet opankret; men Ankeret holdt ikke, og S. drev ned langs Ydersiden af den S.-lige Bølgebryder og tog Grunden ud for Nekso Baadehavn. D. $\frac{9}{5}$ kom Fartøjet flot ved fremmed Hjælp. Ved Strandingen blev Kølen stærkt beskadiget og 4—5 Planker i Dammen slaet ind.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

279. Ff. **Søstjernen** af Svaneke, 12 Reg. T. Br. Bygget 1925 af Eg. Paa Fiskeri i Østersøen.

Forlist d. $\frac{6}{2}$ 44 i Østersøen.

Indberetning til Udenrigsministeriet dat. $\frac{9}{2}$ 44. Strandingsindberetning dat. $\frac{15}{2}$ 44. Søforklaring og Søforhør i Neksø d. $\frac{22}{4}$ 44.

D. $\frac{5}{2}$ Kl. ca. 18⁰⁰, da S. under en frisk N.-lig Kuling efter endt Fiskeri ca. 30 Sm. S. for Bornholm var paa Vej mod Svaneke, opdagedes det, at Fartøjet var Læk. Pumpen holdtes gaaende. Kl. ca. 19⁰⁰ stoppede Motoren, og det forsømtes for Storsejl og Klyver at krydse ind mod Bornholm; men da dette var umuligt paa Grund af tiltagende Vind og Sø, lænsedes S. paa mod Kolberg under stadig Afgivelse af Nød-signaler. Skønt der pumpedes uafbrudt, steg Vandet stadig i Skibet. D. $\frac{6}{2}$ Kl. ca. 7³⁰, da S. befandt sig ca. 20 Sm. NV. for Kolber, kom M/S »Nugat« af Königsberg til Assistance og tog Besætningen— 2 Mand — om Bord. N. satte Mandskab om Bord i S., der blev taget paa Slæb mod Kolberg. Da Vandet stadig steg i S., blev Mandskabet atter taget om Bord i N., og Kl. ca. 10⁰⁰ sank S. paa ca. 30 m Vand ca. 15 Sm. NV. for Kolberg.

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

280. S/S **Taarnholm** af Aalborg. 1420 Reg. T. Br. Bygget 1905 af Staal. Paa Rejse fra Oxelösund til Emden med Jernmalm.

Kollideret d. $\frac{10}{1}$ 44 paa Elben.

Søforhør i København d. $\frac{8}{2}$ 44.

Da T., der havde Lods om Bord, under en haard NV.-lig Kuling befandt sig i Nærheden af Elbe 3 Lystønde for at afsætte Lodsene, kom tysk Slæbebaad »Nesserland« frem paa T.s Stb. Side og passerede foran om T., hvorefter N. drejede haardt Bb. Samtidig blev T.s Maskine, der var stoppet, beordret Langsomt Frem og Roret lagt Stb., hvilket tilkendegaves ved 1 kort Tone med Dampfløjten. Da N. var drejet rundt og nærmede sig med Kurs mod T., blev der atter afgivet 1 kort Tone, hvorefter T.s Maskine blev stoppet. Fra N. blev der nu afgivet 3 korte Toner, og da en Kollision syntes uundgaaelig, blev T.s Maskine kastet Fuld Kraft Bak; men kort efter, Kl. 15⁴⁰, tørnede N. med Stævnen imod T.s Bb.s Bov. Ved Kollisionen fik T. Et Hul skibssiden foran for Kollisionsskødeet ca. $\frac{1}{2}$ Fod over Vandlinien. T. Søgte ind til Cuxhaven for Reparation.

Anm. Søforklaring fra N. foreligger ikke.

281. M/S **Tajo** af København, 178 Reg. T. Br. Bygget 1897 af Staal. Paa Rejse fra Vejle til København med Brunkul.

Havareret d. $\frac{28}{6}$ 44 i Kattegat.

Søforklaring og Søforhør i København d. $\frac{1}{8}$ 44.

Kl. ca. 7⁰⁰, da T. ca. 12 Sm. Ø. af Hesselø under en frisk SV.-lig Kuling forsøgte at nærme sig Sandpumper »Uffe« af København. der havde rekvireret Hjælp paa Grund af Maskinskade, tog begge Skibene Overhaling, hvorved T. med Bb.s Side tørnede U.s Stb.s Side, og der opstod en Del Skade paa T. Kort efter at Bugsering var paabegyndt, skar U. pludselig ud til Stb., hvorved T.s Halekæbe agter og 2 Sceptre brækkede.

Anm. Ministeriel maa antage, at Havarierne skyldes Vejrforholdene.

282. S/S **Teddy** af København, 303 Reg. T. Br. Bygget 1905 af Staal. Paa Rejse fra Fredericia til København med Brunkul.

Kollideret d. $\frac{27}{2}$ 44 i Storebælt.

Søforhør i København d. $\frac{28}{2}$ 44.

Kl. ca. 12²⁵, da T. i klart Vejr paa NØ.-lig Kurs under en ØNØ.-lig Brise befandt sig i Tvangsruten ud for Røsnæs, saas forude lidt om Bb. en modgaaende Hamper, der senere viste sig at være S/S »Tatti« af Hamburg. Kl. 12⁴⁵ hørtes fra denne Damper en kort Tone med Dampfløjten, hvilket af »Teddy« blev besvaret med en kort Tone, samtidig med at der blev givet Stb.s Ror. Kort efter hørtes to Toner fra det andet Slub, der samtidig begyndte at dreje til Bb. Roret blev lagt haardt Stb., og Maskinen blev stoppet; men kort efter — Kl. ca. 12⁵⁰ — tørnede det tyske Skib med Stb.s Bov mod »Teddy«s Bb.s Side og gled agterefter langs denne, hvorved »Teddy« led en Del ovenbords Skade

Anm. Søforklaring fra S/S »Tatti« foreligger ikke.

283. Pontonlægtter **Thor** af København, 409 Reg. T. Br. Bygget 1904 af Jern. Paa Bjærgningsarbejde i Køge Bugt.

Beskadiget ved Eksplosion d. $\frac{10}{11}$ 44 i Køge Bugt.

Søforhør i København d. $\frac{6}{12}$ 44.

Kl. ca. 11⁰⁰, medens T. sammen med S/S »Freja«, S/S »Sigyn« og Pontonlægtter »Odin«, alle af København, samt 2 tyske Pontonlægttere under en frisk N.-lig Brise med moderat Sø og god Sigtbarhed paa NNV.-lig Kurs var i Færd med at flytte Vraget af en tysk Magnetmestryger gennem en til dette Formaal minestrøget og afmærket Rute, mellem 55°22'6" N. Brd. 12°34'9" Ø. Lgd. og 55°27'7" N. Brd. 12°29'3" Ø. Lgd., indtraf en voldsom Eksplosion i Vandet ca. 20 m om Stb. for T. Ved den som Følge af Eksplosionen opstaaede kraftige Rystelse blev T.s Dampkedel ribbet paa Fundamentet, Kedelrør og Kedelarmatur beskadiget, og der opstod en mindre Lækage i Pontonen.

Anm. Ministeriet maa antage, at Eksplosionen skyldes Krigsaarsager.

284. M/Jt. **Thorsidau** af Nakskov, 22 Reg. T. Br. Bygget 1915 af Eg.

a) Paa Rejse fra Nakskov til København med Byg.

Grundstødt og sunket d. ²⁷/₁ 44 ved Lollands N.-Kyst.

Søforhør i Maribo d. ²⁹/₁ 44. Strandingsindberetning dat. ³¹/₁ 44.

Kl. ca. 15⁰⁰, da T. under en V.-lig Storm i usigtbart Vejr skulde befinde sig i Nærheden af Femø Sletterev, kunde Kostene, der afmærker Revet, ikke ses. Loddet holdtes gaaende; men kort efter tog Skibet Grunden ea. 100 Fv. NNV. for den hvide Halmkost uden for Femø Sletterev. D. ¹⁰/₂ er Skibet blevet hævet.

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

b) Paa Rejse fra Horsens til Egersund i Ballast.

Grundstødt d. ¹⁵/₉ 44 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. ¹⁸/₉ 44.

Kl. ca. 1⁴⁵ grundstødte T. i Avne Vig. Skibet er senere kommet flot.

285. Ff. **Tove** af Rønne, 7 Reg. T. Br. Paa Fiskeri.

Strandet d. ¹²/₁₁ 44 ved Bornholms S.-Kyst; kondemneret.

Strandingsindberetning dat. ¹³/₁₁ 44.

Da T., der paa Grund af Motorhavari gik for Sejl alene, paa N.-lig Kurs under en let S.-lig Brise i klart Vejr med Dønning, søgte at sejle Ø. om Dueodde, blev Fartøjet af Strøm og Sø sat ind mod Kysten. Det forsøgte at opankre T.; men Ankeret holdt ikke. Kl. ca. 14⁰⁰ tog Fartøjet Grunden og blev staaende 1,8 Sm. V. for Dueodde Fyr. Skibet er senere kondemneret.

Anm. Ministeriet maa antage, at Strandingen skyldes Motorhavari i Forbindelse med den Omstændighed, at Fartøjet i den svage Vind ikke kunde manøvreres for Sejl alene.

286. M/Jt. **Trelholm** af Ærøskøbing. 42 Reg. T. Br. Bygget 1776/1891 af Eg. Paa Rejse fra Fakse Ladeplads til Ronæs Bro med Kalk.

Havareret d. ³/₁₀ 44 i Store-Bælt; søgt Nødhavn.

Søforklaring og Søforhør i Nyborg d. ⁶/₁₀ 44.

Kl. ca. 12³⁰, da T. under en let VSV.-lig Brise i klart Vejr gaaende for Sejl og Motor paa VNV.-lig Kurs befand sig ca. 6 Sm. Ø.t.S.¹/₂S. af Hov Fyr, mærkedes en kraftig Rystelse i hele Skibet, hvorved dette blev læk. Da der hurtigt steg Vand op i Motorrummet, gik Motoren i Staa, og Skibet begyndte at slingre voldsomt i Søen. Klyveren blæste i Stykker, og da det derefter forsøgte at underdreje T., opdagedes det, at en Blok i Styregrejerne var sprængt. Nødfalg blev sat og observeret af M/Gl. »Sylvia« af Aalborg, der satte en Mand om Bord i T. for at hjælpe til med at holde Skibet flydende paa Haandpumpen. Kl. 16⁰⁰ var Skibet pumpet læns og Styregrejerne repareret, hvorefter T. blev sejlet til Nyborg for Reparation.

Anm. Ministeriet kan ikke anse det for udelukket, at Havariet skyldes Krigsaarsager.

287. S/S **Uffe** af Middelfart, 1889 Reg. T. Br. Bygget 1906 af Staal. Paa Rejse fra København til Stettin i Ballast.

Kollideret d. ²²/₂ 44 i Østersøen.

Søforklaring i Esbjerg d. ¹⁰/₃ 44.

Kl. 4³⁵, da U. befandt sig ca. 10 Sm. N.t.Ø. af Arkona styrende VSV., saas foran for tværs om Bb. Toplanternen og den grønne Sidelanterne fra 2 Dampere, der styrede en NNV.-lig Kurs. Det ene af Skibene gik af Vejen ved at gaa agten om U., medens det andet, der senere viste sig at være S/S »Plato« af Göteborg, fortsatte sin Kurs. Da der syntes Fare for en Kollision, blev Røret om Bord i U. Kl. 4⁴⁹ lagt Stb. og Maskinen stoppet; men kort efter tørnede U. og P. med Bredsidens imod hinanden. Ved Kollisionen fik U. Bb.s Bov samt Skibssiden ud for 3-Lugen lettere beskadiget.

Anm. Søforklaring fra P. foreligger ikke.

288. Ff. **Ulla** af Frederikshavn, 7 Reg. T. Br. Paa Fiskeri i Kattegat.

Forlist efter Eksplosion d. ²⁹/₁₂ 44 i Kattegat.

Søforklaring i Frederikshavn d. ¹⁹/₁ 45

Kl. ca. 13⁰⁰, da U. befandt sig ca. 6 Sm. ØSØ.af Hirsholmene, fik Trawlet Hold. Under Forsøg paa at frigøre Trawlet indtraf en kraftig Eksplosion, hvorved Fartøjet blev læk og sank i Løbet af 5—10 Minutter. Besætningen blev reddet af et tililende Fiskefartøj.

Anm. Ministerier maa antage, at Eksplosionen skyldes Krigsaarsager.

289. 3^m M/Sk. **Ulla Vandborg** af Nørresundby, 230 Reg. T. Br. Bygget 1900 af Eg. Paa Rejse fra Nørresundby til Bandholm med Rug.

Grundstødt d. ¹⁰/₂ 44 i Smaalandsfarvandet.

Søforklaring i Maribo d. ¹²/₂ 44.

Kl. 16⁴⁰ passerede U.V. under en frisk NØ.-lig Kuling Anduvningstønden ved indsejlingen til Staal-dyb, hvorefter Storsejlet blev bjerget. Efterhaanden blev de øvrige Sejl bjerget, og U.V. faldt herunder af for Vinden. Kort efter passeredes en rød 1-Kost om Stb., og umiddelbart efter tog Skibet Grunden paa Raagø Flak og blev staaende. Kl. ea. 19⁰⁰ kom U.V. flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

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

290. M/Sk. **Valkyrien** af Aalborg, 84 Reg. T. Br. Bygget 1915 af Eg og Bøg.

a) Paa Rejse fra København til Sakskøbing i Ballast.

Grundstødt d. ²⁰/₂ 44 ved Lollands N.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Sakskøbing d. ²³/₂ 44.

Kl. 11⁰⁰, da V., der sejlede for Sejl alene, under en frisk, NØ.-lig Brise befandt sig i Lindholm Dyb styrende bidevind for Bb.s Halse, tog Skibet Grunden paa Lindholm Rev og blev staaende. D. 22^{1/2} Kl. 13³⁰ kom Skibet flot ved fremmed Hjælp tilsyneladende uden at have taget Skade.

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

b) Paa Rejse fra Aalborg til København med Cement.

Grundstødt d. 3⁰/₇ 44 ved Sjællands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. 3⁰/₇ 44. Søforhør i Nykøbing F. d. 5¹/₈ og i København d. 15¹/₁₁ 44.

Kl. 6⁰⁰ passerede V. Kronborg i stille, let diset Vejr. Derfra styredes S. 1¹/₄V. Kl. ca. 7³⁰ blev det taaget, hvorfor Farten blev mindsket og Taagesignal afgivet. Noget senere saas gennem Taagen om Stb. Konturerne af en Kaj, som blev antaget for at være Skovshoved Havn, men senere viste sig at have været Bellevue Anlægsbro. Herfra styredes misv. S. 3¹/₄V., idet Kursen sættes efter Skudeløbet. Kl. ca. 8⁴⁰ tog Skibet Grunden med Forenden og blev staaende paa Hvidøre Rev. Kl. 19⁴⁵ kom V. flot ved fremmed Hjælp tilsyneladende uden at have taget Skade.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

291. M/Gl. **Venus** af Svendborg, 91 Reg. T. Br. Bygget 1911 af Staal. Paa Rejse fra Aabenraa til Korsør med Rug.

Sunket efter Eksplosion d. 2¹/₂ 44 i Store Bælt.

Strandingsindberetning dat. 2¹/₂ 44. Søforhør i Nyborg d. 5¹/₂ 44.

Kl. ca. 12³⁰, da V. befandt sig ca. 3 Sm. S. for Sprogø Fyr. indtraf en voldsom Eksplosion under Agterenden. Skibet fik straks Stb.s Slagside og begyndte at synke. Besætningen reddede sig i Skibets Baad og blev af en tysk Minestryger ført til Nyborg, hvor Førerens Hustru, hvis Ben var brækket som Følge af Eksplosionen, blev indlagt paa Hospitalet. V. er senere blevet hevet.

Anm. Ministeriet maa antage, at Eksplosionen skyldes Krigsaarsager.

292. Ff. **Venus** af Gilleleje, 15 Reg. T. Br. Bygget 1931 af Eg. Paa Fiskeri i Kattegat.

Forlist efter Eksplosion d. 1¹/₂ 44 i Kattegat.

Søforklaring og Søforhør i Gilleleje d. 9¹/₂ 44.

Kl. ca. 9⁰⁵, da V. under Fiskeri befandt sig ca. 12 Sm. N.t.V. 1¹/₂V. af Gilleleje, fik Trawlet Hold. Sejladsen fortsattes i ca. 6 Minutter. hvorfra der blev hevet ind paa trawlet. Da Skovlene var kommet ind, manøvreredes for at faa Trawlet til at slippe, og da dette ikke lykkedes, blev der hevet ind paa Linen. Umiddelbart efter indtraf en Eksplosion, hvorfra de ombordværende sprang hen paa Fordækket for at sætte Jollen paa Vandet. Da Vandet fra Eksplosionen faldt ned over Kutteren, drev Jollen af med Bunden i Vejret, og Udsætningen sprang da over Bord og holdt sig til Jollen, indtil de kort efter blev optaget af et i Nærheden værende Fartøj. V. sank.

Anm. Ministeriet maa antage, at Eksplosionen skyldes Krigsaarsager.

293. Ff. **Venus II** af København. 7 Reg. T. Br. Paa Fiskeri i Østersøen.

1 Mand faldet over Bord og druknet d. 17¹/₂ 44 i Østersøen.

Søforhør i København d. 21¹/₄ 44.

Kl. ca. 13³⁰, da V. II under en NØ.-lig Brise befandt sig ca. 7 Sm. Ø. for Rødvig Havn paa Torskefiskeri med Kroge, hørte Føreren, der opholdt sig i Styrehuset, pludselig et Skrig, og umiddelbart efter saas Fisker Niels Julius Pedersen af København ligge i Vandet agten for V. II. Der blev straks kastet en Redningskrans ud til den overbordfaldne, som imidlertid straks gik til Bunds og ikke mere kom til Syne.

Anm. Ministeriet maa antage, at den forulykkede har mistet Balanceen ved at glide paa Dækket og er faldet over Bord.

294. M/S **Vera** af København, 47 Reg. T. Br. Bygget 1910 af Staal.

Kollideret d. 2¹/₂ 44 i Københavns Havn.

Søforhør i Københavns d. 4¹/₂ 44.

Se Nr. 193.

295. M/S **Veritas III** af København, 33 Reg. T. Br. Bygget 1904 af Eg og Bøg.

a) Paa Rejse fra Hamborg til København med Olie.

Kollideret d. 13¹/₄ 44 i Kielerkanalen.

Søforhør i København d. 30¹/₅ og 25¹/₇ 44.

Kl. ca. 2⁴⁵, da V. III, der havde Lods om Bord, i tæt Taage og med langsom Fart befandt sig i Kielerkanalen, saas forude øm Bb. et andet Skibs Topplanterne og røde Sidelys. Roret blev straks lagt Stb., og Motoren blev slaaet fra; men umiddelbart efter tørnede V. III med Stævnen imod Bb.s Laaring paa det andet Skib, der viste sig at være M/S »Veritas XXVII« af København. V. XXVII led ingen Skade ved Kollisionen, hvorimod V. III fik Stævnen knust.

Af den af V. XXVII.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at V. XXVII, der havde Lods om Bord, Kl. 2³⁰ fik tæt Taage. Farten mindskedes. Umiddelbart efter saas et Skib forude, og Motoren blev kastet Fuld Kraft Bak. Ved Bakmanøvreren slog Stævnen ud til Bb., og V. XXVII faldt tværs i Kanalen; umiddelbart efter skete Kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes Taage.

b) Paasejlet d. 26¹/₆ 44 i Holtenu.

Søforhør i København d. 11¹/₈ 44.

Kl. 16⁰⁰, da V. III laa fortøjet med Stb.s Side uden paa nogle mindre Fartøjer ca. 100 m fra Afmag-

netiseringslusen, blev S/S »Lindenau« af Hamburg slæbt ud af denne Sluse med Agterenden forrest. Herunder tømmede L. V.III.s Bb.s Lønning, der blev beskadiget.

Anm. Søforklaring fra L. foreligger ikke.

296. M/S **Veritas XXVII** af København, 41 Reg. T. Br. Bygget 1893 af Staal. Paa Rejse fra Hamborg til København med Smøreolie.

Kollideret d. $13/4$ 44 i Kielerkanalen.

Søforhør i København d. $25/7$ 44.

Se Nr. 295.

297. M/Sk. **Vesta** af Svendborg, 99 Reg. T. Br. Bygget 1916 af Staal. Paa Rejse fra København til Aalborg med Staalspaaner.

Kollideret d. $16/4$ 44 i Kattegat.

Søforklaring og Søforhør i Aalborg d. $20/4$ 44.

Kl. ca. 2^{30} , da V. befandt sig midt mellem Anholt og Hesselø. blev der morset og afskudt Lysraketter fra et tysk Vagtskib i Nærheden. V. Stod med langsom Fart ned mod Vagtskibet for at gaa Prajehold; men da Vagtskibets Projektører blændede stærkt, kom V. for tæt, og Skibets Bb.s Rig fiskede Vagtskibets Forskib, hvorved Vantet sprængtes og Lanternebrættet og Fokkestag blev beskadiget. Vagtskibet tog ingen Skade.

Anm. Søforklaring fra det tyske Vagtskib foreligger ikke.

298. M/Sk. **Vesta** af Fakse Ladeplads, 64 Reg. T. Br. Bygget 1904 af Eg, Bøg og Fyr.

Paasejlet d. $13/12$ 44 i Fakse Ladeplads Havn.

Søforhør i København d. $24/1$ 45.

Kl. ca. 14^{00} , medens V. laa fortøjet langs Kaj. blev Skibet paasejlet af tysk Marinefartøj S/S »Presto«. Ved Paasejlingen brækkede Jagerbommen, og Forgrejterne blev beskadiget. Endvidere blev 5 Bord i Skibets Jolle trykket ind og Stb.s Jolledavid bøjet.

Anm. Søforklaring fra P. foreligger ikke.

299. Stf. **Vesta II** af Odense, 30 Reg. T. Br. Bygget 1899 af Eg. Paa Stenfiskeri.

En Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. $1/4$ 44 i Sundet.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. $3/4$ 44.

Kl. ca. 10^{00} , da V. II befandt sig ca. 5 Sm. S. for Aflandshage. var Dykkeren ved at fastgøre en Gribetang paa en Sten i ca. 7 m Vand. Under Ophivning gled Gribetangen af Stenen og ramte Dykkerens højre Skinneben, der blev brækket. Den tilskadekomne blev taget om Bord og blev efter Skibets Ankomst til Slusen i Kalveboderne kørt til Hospitalet.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

300. S/S **Vestra** af Haugesund, 1422 Reg. T. Br. Bygget 1904 af Staal. Paa Rejse fra Tyskland til Norge med Salt.

Grundstødt d. $12/5$ 44 ved Sjællands N.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $15/5$ 44.

Kl. ca. 19^{00} grundstødte V. i næsten stille, diset Vejr paa Sjællands Rev. D. $15/5$ kom V. flot ved fremmed Hjælp, efter at en Del af Ladningen var blevet lægtret.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Dis i Forbindelse med Ukendskab til Strømforholdene.

301. Ff. **Vinny** af Vesterø, 17 Reg. T. Br. Paa Fiskeri i Kattegat.

Forlist efter Eksplosion d. $18/7$ 44 i Kattegat; 1 Mand omkommet.

Søforhør i Frederikshavn d. $4/8$ 44.

Kl. ca. 4^{00} , da V. efter at have trawlet Hummer ca. 14 Sm. misv. NØ.t.N. for Nordre Rønner Fyr var ved at hive Trawlet ind, indtraf en voldsom Eksplosion lige under Kutteren, der sank meget hurtigt. 2 Mand af Besætningen blev i lettere saaret Tilstand bjærget af Ff. »Poul« af Vesterø, medens den tredje ombordværende omkom.

Anm. 1. Den omkomne var: Fisker Svend Aage Jensen af Vesterø, Læsø.

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

302. Ff. **Viola** af Aalborg, 14 Reg. T. Br. Bygget 1919/29 af Eg og Fyr.

Paasejlet d. $19/11$ 44 i Aalborg.

Søforklaring og Søforhør i Aalborg d. $1/12$ 44.

Kl. 8^{00} blev V., der laa fortøjet ved Bolværket ud for Slotsgade, paasejlet af S/S »Jelø« af Oslo, der under Manøvrering ud fra Kajen tømmede med Roret imod V. Ved Kollisionen blev V. en Del beskadiget og blev læk. V. blev af en tilkaldt Slæbebaad slæbt paa Grund og vandfyldtes.

Af den af J.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at dette Skib, der havde Lods om Bord, inden Afgang fra Aalborg laa fortøjet 250—300m Ø. for V. med Stævnen i Vest. Under Manøvreringen for at faa J. ud fra Kajen og vendt med Ø.-lig Kurs blev Skibet, medens det laa tværs i Løbet, af Strømmen, der var haardt V.-gaaende, sat ned imod V. J.s Maskine blev beordret Fuld Kraft Frem; men umiddelbart efter skete Kollisionen som ovenfor anført

Anm. Ministeriet maa antage, at Paasejlingen skyldes Strømmen.

303. S/S *Virginia* af København, 5334 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal. Paa Rejse fra Bremen til København med Kul og Koks.

Grundstødt d. $16/9$ 44 paa Weserfloden.

Søforhør i København d. $25/9$ 44.

Kl. 19⁴⁰, da V. for udgaaende Strøm laa opankret for begge Ankre med henholdsvis 60 Fv. og 30 Fv Kæde ud for Bremerhaven, opdagedes det, at Skibet drev. Det forsøgtes at lette, men forinden tog V. Grunden paa Flodens Ø.-lige Side og blev staaende. Kl. 22¹⁵ kom Skibet flot ved egen Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det overfor anførte.

b) Kollideret d. $19/9$ 44 i Kielerkanalen.

Søforhør i København d. $25/9$ 44.

Kl. 22⁶⁰ afgik V., der havde Lods om Bord, fra Brunshiittel. Kl. 23⁰⁷ blev der givet Flyvervarsel i Land, og Farten mindskedes til Langsamt, Kort efter begyndte Skibet at dreje langsomt Stb. over, hvorfor Roret blev lagt Bb. og Maskinen beordret Fuld Kraft Frem. Da Drejningen var stoppet, blev Maskinen atter beordret Langsamt Frem. Kort efter begyndte V. at dreje hurtigt Bb. over. For at undgaa Kollision med en modgaaende Damper, der laa stoppet i Kanalens N.-lige Side, blev Maskinen nu beordret Fuld Kraft Frem og Roret lagt haardt Stb. samtidig med, at Stb.s Anker blev stukket i Bund; men umiddelbart efter tørnede V. med Bb.s Bov imod Boven af det andet Skib, der viste sig at være tysk S/S »Viegand«. Ved Kollisionen fik »Virginia« øverste Bovplade samt Gelænderet paa Bakken en Del beskadiget.

Anm. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes, at S/S »Virginia« mistede Styret.

c) Havareret ved Luftangreb d. $18/12$ 44 i Gdynia.

Indberetning fra det danske Konsulat i Danzig dat. $23/12$ 44. Søforhør i København d. $11/1$ 45.

Fra Kl. 21⁴⁵ til 22³⁰, medens V. laa i Gdynia, blev Havnen udsat for Flyverangreb, og adskillige Bomber faldt i Skibets Nærhed. Som Følge af Bombeeksplosioner i Vandet og paa Kajen blev Skibet kraftigt gennemrystet, hvorved mange mindre Skader opstod overalt paa Skibet og i Maskinrummet. En senere Undersøgelse viste, at der var opstaaet en mindre Lækage i Skibssiden ud for Nr. 4 Lugen.

Anm. Aarsagen til Havarierne fremgaar af det ovenfor anførte.

304. 3^m M/Sk. *Vita* af Randers, 118 Reg. T. Br. Bygget 1911 af Eg og Bøg.

a) Paa Rejse fra Lübeck til Odense med Brunkulskoks.

Tørnet Undervandshindring d. $2/3$ 44 i Kattegat.

Søforhør i København d. $21/4$ 44.

Kl. ca. 6⁰⁰, da V. befandt sig paa ca. 55°45' N. Brd. 10°37' Ø. Lgd., mærkedes gentagne Stød i Skibet.

Ved en senere Doksætning konstateredes det, at Straakøl, Krig og 3—4 Planker i Skibsbunden var beskadiget.

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

b) Kollideret d. $1/4$ 44 i Københavns Havn.

Søforhør i København d. $21/4$ 44.

Se Nr. 56.

c) Paa Rejse fra Stettin til Helsingør med Brunkulsbriketter.

Sprunget læk d. $7/7$; Motorhavari d. $8/7$ 44 i Østersøen.

Søforhør i København d. $9/8$ og $6/10$ 44.

D. $7/7$ Kl. 21⁰⁰ afgik V. fra Swinemünde. Kl. 23³⁰ begyndte Motoren at sætte ud, og en Undersøgelse viste, at der stod saa meget Vand i Motorrummet, at Indsugningsventilerne begyndte at suge Vand ind i Cylindrene. Kort efter stoppede Motoren, og det forsøgtes at lænse med Haandpumpen. Vandet holdt nu op med at stige i Skibet; men efter en Times Forløb havarerede Haandpumpen, og det besluttedes da at lempe en Del af Dækslasten over Bord for at lette Skibet og for at faa Dæksmotoren, som var tilkoblet en Lænsepumpe, fri. D. $8/7$, Kl. ca. 4⁰⁰ da der var kastet ca. 25 Tons af Ladningen over Bord, fortsattes Lænsningen, Og Kl. ca. 1⁰⁰ var V. læns. Kl. 16⁰⁵, da Skibet var tværs af Arkona, svigtede Kølevandstilførslen, og en Undersøgelse viste, at Ekscentrikbøjlen til Kølevandspumpen var brækket, hvorefter Motoren blev stoppet. V. fortsatte for Sejl alene Rejsen til Helsingør. En senere Undersøgelse viste, at der fandtes flere Lækager i Naadderne i Barkhollet.

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

d) Brand om Bord d. $11/7$ 44 i Helsingørs Havn.

Søforhør i København d. $9/8$ 44.

Under Losning af Dækslasten trængte der stærk Røg op fra Lastrummet. Losningen fortsattes hurtigst muligt, og da en Del af Rumladningen var oplosset, naaedes Ildens Arnested, hvorefter Ilden blev slukket ved Hjælp af Brandvæsenet fra Land. Ved Branden led Skibet en Del Skade.

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

e) Paa Rejse fra Rønne til København med Stenmel.

Sprunget lak d. $6/11$ 44 i Østersøen; søgt Nødhavn.

Søforklaring i Rønne d. $13/11$ 44.

Kl. ca. 22⁰⁰, da V. under en frisk V.-lig Kuling med høj Sø befandt sig ca. 30 Sm V for Rønne, opdagedes det, at Skibet, der tog meget Vand over, lækkede stærkt. Da Vandet trods Lænsning med baade Maskinpumpe og Haandpumpe vedblev at stige i Skibet, besluttedes det at sejle tilbage til Rønne, hvor Lasten opløstes og Skibet blev kalfatret.

Anm. Ministeriet maa antage, at Lagkagen skyldes det haarde Vejr.

f) Paa Rejse fra København til Næstved med Papirmasse.

Forlist efter Eksplosion d. $30/12$ 44 i Østersøen.

Søforhør i København d. $6/1$ 45. Forlistanmeldelse dat. København d. $20/12$ 45.

Kl. ca. 5⁰⁰, da V. befandt sig mellem Møns Klint og Indsejlingen til Grønsund, mærkedes en stærk Rystelse i Skibet, hvorved Vandet slog op omkring det og tildels fyldte Maskinrummet. Ved Rystelsen var V. blevet læk, og da Skibet ikke kunde holdes læns med Pumperne, forsøgte det at sejle til Rødvig eller Fakse; men da V. befandt sig 2 Sm. NØ. for Hellehavn Fyr, nægtede Skibet at styre, hvorfor Besætningen Kl. ca. 20⁰⁰ forlod V., der sank paa 20 m Vand.

Anm. Ministeriet maa antage, at Forliset skyldes Krigsaarsager.

305. M/Gl. **Vitus Bering** af Horsens, 144 Reg. T. Br. Bygget 1908 af Staal. Paa Rejse fra Odense til Kerteminde i Ballast.

Grundstødt d. 15/12 44 ved Fyns Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. 19/12 44. Søforklaring og Søforhør i Odense d. 28/12 44.

D. 14/12 Kl. 20⁴⁵ ankrede V.B. i stille Vejr med Dis i Kerteminde Bugt ved Lundsgaard i 8 m Vand med 13 Fv. Kæde. Kl. ca. 21²⁰ blæste det op fra Ø. med opklarende Vejr, hvorfor der blev stukket paa Ankerkæden til 15 Fv. var vel i Vandet. D. 15/12 Kl. 0⁰⁰, da Vinden yderligere var frisket, blev der atter stukket paa Ankerkæden. Kl. ca. 1⁰⁰, da det blæste en frisk Kuling, mærkedes det, at Skibet tog Grunden med Agterenden, hvorfor Motoren blev startet og sat paa Bak, samtidig med at der blev hevet ind paa Ankeret, men Skibet faldt tværs i Vind og Sø og blev sat højere op paa Grunden. D. 18/12, Kl. ca. 10⁰⁰ kom V. B. flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Ministeriet maa antage.

306. Pram **Wilders Plads Nr. 2** af København.

Kollideret d. 4/8 44 i Københavns Havn.

Søforhør i København d. 9/8 44.

Kl. ca. 8²⁰, da W.P.2. under en let Ø.-lig Brise sammen med en anden Pram under Bugsering af Motorbaad »Jan« af København fra Wilders Plads til Tuborg Havn paa N.-lig Kurs befandt sig ud for Langelinemolen, saas om Bb. S/S »Nixe« af Bremen komme ud fra Frihavnen med Kurs mod Kronløbet. Kort efter hørtes en Række korte Toner fra N., der holdt sin Kurs. Derefter hørtes 3 korte Toner fra N., der samtidig begyndte at bakke. Bugserbaaden lod Slæbetrossen gaa, og kort efter tordnede N. med ringe Fart mod Stb.s Bov mod Prammens B.b.s Bov, uden at denne dog tilsyneladende led nogen Skade. Bugseringen blev kort efter genoptaget, men da Prammen begyndte at lække, blev den bugseret tilbage til Wilders Plads.

Af den af N.s Lods afgivne Forklaring fremgaar, at da dette Skib Kl. ca. 8²⁰ for udgaende fra Frihavnen med langsom Fart passerede Langelinemolen, saas Motorbaad »Jan« af København med 2 Pramme paa Slæb komme fra Inderhavnen med Kurs mod Kronløbet. Da N. netop havde passeret Redmolen, saas J. ændre Kurs lidt til Bb., hvorfor der som Opmærksomhedssignal fra N. blev afgivet en Række korte og lange Toner. J. syntes imidlertid at bibeholde Kurs og Fart, og da der syntes Fare for en Kollision, blev N.s Maskine kastet Fuld Kraft Bak, samtidig med at 3 korte Toner blev afgivet. Kort efter skete Kollisionen som ovenfor anført.

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

307. S/S **Wm. Th. Malling** af København, 1934 Reg. T. Br. Bygget 1913 af Staal.

En Mand faldet over Bord og druknet d. 1/1 44 i Oxelø Sund.

Søforklaring og Søforhør i Fredericia d. 28/1 44.

Kl. ca. 2³⁰, da Fyrbøder A. Gren efter et Besøg paa et Skib, der laa fortøjet langs Siden af Wm. Th. M., i Stedet for at benytte Landgangen vilde springe om Bord i Wm. Th.M., forfejlede han Springet og styrtede i Vandet mellem Skibene. Ulykken blev straks observeret, men den paagældende var forsvundet. D. 2/1 Kl. 9⁰⁰ blev Fyrbøderens Lig fundet af en Dykker.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

308. S/S **Yrsa** af Horsens, 455 Reg. T. Br. Bygget 1889 af Staal. Paa Rejse fra København til Aarhus med Stykgods.

Kollideret d. 20/10 44 i Sundet.

Søforhør i København d. 27/10 44.

Se Nr. 172.

309. M/Sk. **Zampa** af Rønne, 64 Reg. T. Br. Bygget 1912 af Staal. Paa Rejse fra Kolding til Holbæk med Blandingskorn.

Borteblevet i Januar Maaned 1944 i Kattegat; 5 Omkomne.

Søforhør i Rønne d. 6/5 44. Forlisanmeldebe dat. Rønne d. 22/11 44.

D. 31/12 43 afsejlede Z. fra Kolding. D. 4/1 44 Kl. ca. 10⁰⁰ fandtes paa Stranden ved Overby Lyng i Odden Sogn en Del ilanddrevet Vragods, deriblandt en Redningsbaad og en Redningskrans, begge mærket »Zampa« af Rønne, hvorfor Skibet maa antages at være forlist med Mand og Mus.

Anm. 1. De omkomne var: Skibsfører Gunnar Svendsen, dennes Hustru Anna Sofie, deres Barn Jan og Ungmand Knud Verner Andreas Berg, alle af Rønne, samt Kok Holger Louis Jacobsen af Allinge.

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

310. M/Jt. **Zephyr** af Lohals, 54 Reg. T. Br. Bygget 1913 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Flensborg til Gilleleje med Ammoniak.

Grundstødt d. $29/3$ 44 ved Sjællands N.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Gilleleje d. $4/4$ 44.

Kl. ca. 9^{30} , da Z., der stak $8\frac{1}{2}$ Fod, befandt sig midt imellem Kostene og Havneindløbet, tog Skibet Grunden og blev staaende. Det forsøgte forgæves ved Manøvrer med Motoren at faa Skibet af Grunden.

Kl. ca. 10^{30} kom Z. flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Lavvande.

311. S/S **Østersøen** af Rønne, 419 Reg. T. Br. Bygget 1899 af Staal. Paa Rejse fra København til Rønne med Passagerer og Stykgods.

Brand om Bord d. $8/7$ 44 i Østersøen.

Søforklaring og Søforhør i Rønne d. $31/7$ 44.

Kl. 1^{35} , da Ø. i stille Vejr netop havde passeret Smyge Huk, opdagedes Røg i et Passagerkammer.

Da ingen Ild var at se og Dørken var varm, blev Agterlugen aabnet, og det viste sig, at det brændte mellem nogle Kasser om Bb. Kursen blev straks sat mod Trälleborg samtidig med, at der blev sprøjtet Vand paa Ilden. Da denne efter 20 Minutters Forløb syntes slukket, blev Rejsen fortsat til Rønne. En Undersøgelse har godtgjort, at Ilden opstod ved en Kasse, hvori en Glasflaske indeholdende 8 kg raa, koncentreret Salpetersyre var knust.

Anm. Ministeriet maa antage, at Ilden er opstaaet ved Selvantændelse i den til Emballage af Salpetersyre flasken anvendte Træuld.

312. Ukendt Dampskib, ca. 9000 Reg. T. Br.

Grundstødt d. $14/3$ 44 paa Sejro.

Strandingsindberetning dat. $14/3$ 44.

Natten til d. $14/3$ grundstødte et ukendt Dampskib af tysk Nationalitet under en N.-lig Kuling med Dis og Snetykning V. for Sejløbet paa Middelflak. Skibet er senere kommet flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Vejrforholdene.

Tabel A.

Art og Antal af de for Aaret 1944 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	4	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	1
Grundstødning	88	16	—	1	—	1	—	—	3	3	3	—	—	—	—	1	91	25
Kæntring	5	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	1
Sprunget læk i Søen	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—
Forladt synkefærdig	6	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	2
Forskellig Søskade	34	12	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—	—	—	—	—	34	13
Kollision	40	30	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	41	30
Brand	7	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7	8
Bortblevet	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—
Overbordfald rn. m.	6	6	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—	—	—	—	6	7
Krigsforlis	38	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	38	9
Krigshavari	24	23	—	2	—	—	—	—	—	1	—	1	—	—	—	—	24	26
I alt...	256	108	—	3	1	1	—	—	3	6	—	3	—	—	—	1	260	122

382

Tabel B.

Art og Antal af de i Aaret 1944 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.	4	104	1	1700	5	1804
Kæntring	1	9	—	—	1	9
Forladt synkefærdig	6	375	1	1596	7	1970
Kollision	—	—	2	3847	2	3847
Krigsskade	37	1750	8	13523	45	15273
Brand	—	—	—	—	—	—
Bortblevet	2	81	—	—	2	81
I alt...	50	2318	12	20666	62	22984

Tabel C.

Tab af Menneskeliv ved de for danske Skibe for Aaret 1944 opførte Søulykker og Søskader.

Ulykkestilfældets Art	Antal omkomne		
	Sejlskibe	Dampskibe	Ialt
Stranding, Forlis eller anden Søskade	14	2	16
Overbordfald	3	2	5
Krigsaarsager	53	24	77
Andre Ulykkestilfælde	—	2	2
I alt...	70	30	100

Tabel D.

Danske og fremmede Skibes Strandinger m. m. i Aaret 1944 paa danske Kyststrækninger og i Inderfarvande.

Kyststrækninger og Inderfarvande	Danske Skibe					Fremmede Skibe					Ialt	Tab af Menneskeliv			
	Strandinger m. M.				Til- sam- men	Strandinger m. m.				Til- sam- men		Ialt	Danske	Fremmede	Ialt
	Uden Forlis		med Forlis			uden Forlis		med Forlis							
	Sejl	Dp.	Sejl	Dp.		Sejl	Dp.	Sejl	Dp.						
Jyllands Vestkyst (til Hanstholm)	3	—	—	—	3	—	1	—	—	1	4	—	—	—	
Jyllands Nordvestkyst (Skagen indbefattet).....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Jyllands Østkyst.....	11	2	—	—	13	1	3	—	—	4	17	—	—	—	
Limfjorden.....	2	1	—	—	3	—	—	—	—	—	3	—	—	—	
Læsø.....	2	—	—	—	2	—	—	—	—	—	2	—	—	—	
Anholt.....	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1	—	—	—	
Fyns Nordkyst (med Samsø). Fyns Vest- og Sydkyst (med Ærø).....	4	—	1	—	4	—	—	—	—	—	4	—	—	—	
Fyns Østkyst (med Langeland) Sjællands Nordkyst (med Hesselø).....	3	—	—	—	3	—	—	—	—	—	3	—	—	—	
Sjællands Vestkyst (m. Sprogø) Smaalandsfarvandet (Grønsund og Ulvsund indbefattet)	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1	—	—	—	
Sjællands Vestkyst (m. Sprogø) Smaalandsfarvandet (Grønsund og Ulvsund indbefattet)	8	—	—	—	8	—	2	—	—	2	10	—	—	—	
Lollands og Falsters Syd- og Vestkyst.....	7	1	—	—	8	1	2	—	—	3	11	—	—	—	
Møens Øst- og Sydkyst.....	14	2	—	—	16	—	—	—	—	—	16	—	—	—	
Sjællands Østkyst (Syd fra til Amager).....	4	—	—	—	4	—	1	—	—	1	5	—	—	—	
Amager.....	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1	—	—	—	
Saltholm	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Middelgrund	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1	—	—	—	
Øresundskysten (fra Kjøbenhavns Frihavn).....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Bornholms Vestkyst	2	3	—	—	5	—	—	—	—	—	5	—	—	—	
Bornholms Østkyst.....	—	1	1	—	2	—	—	—	—	—	2	—	—	—	
I alt...	5	—	1	—	6	—	—	—	—	—	6	—	—	—	
I alt...	74	10	2	—	86	2	9	—	—	11	97	—	—	—	

Anmærkninger til Tabellerne.

De i Tabellerne under »Sejl« (Sejlskibe) opførte Skibe omfatter tillige Sejlskibe med Hjælpe-maskinkraft. De under »Damp« (Dampskibe) opførte Skibe omfatter tillige Motorskibe.

Ifølge Tabel A er Antallet af de opførte Søulykker — 382 — væsentlig mindre end i 1943, hvor Antallet var 451, og svarer omtrent til Antallet af Søulykker i 1942, der var 379.

Forlis af danske Skibe.

Af danske Damp- og Motorskibe er i 1944 gaaet tabt 12 med en samlet Tonnage af 20.666 Reg. Tons Brutto. I 1943 og 1942 var Tabet henholdsvis 15 Skibe med 32.534 Reg. Tons Brutto og 37 Skibe med 111.871 Reg. Tons Brutto. Tabet af Sejlskibe og Sejlskibe med Hjælpe-maskinkraft udgør i 1944 50 Skibe med 2.318 Reg. Tons Brutto mod i 1943 53 Skibe med 2.766 Reg. Tons Brutto og i 1942 54 Skibe med 2.136 Reg. Tons Brutto.

Af de fornævnte forlist danske Skibe er ialt 45 Skibe med ialt 15.273 Reg. Tons Brutto gaaet tabt som Følge af ni Krigsaarsager eller formodes gaaet tabt som Følge af Krigsbegivenheder, nemlig 23 Fiskefartøjer og 14 Sejlskibe med Hjælpe-maskinkraft paa tilsammen 1.750 Reg. Tons Brutto (se Nr. 25, 27, 53, 66, 88, 95, 103, 107, 109, 110, 115, 121, 122, 123 b, 149, 150, 158, 159, 164, 173, 177, 185 b, 187 b, 192, 207, 214, 222, 230, 235, 248, 249, 250, 270, 288, 292, 301 og 304 f) samt 5 Damp- og Motorskibe paa tilsammen 13.523 Reg. Tons Brutto (se Nr. 6, 8 b, 75 b, 92, 145 c, 161 b, 176 og 239 b).

Skibe, der er sunket som Følge af Krigsaarsager, men som senere er hævet uden at blive kondemnet, er ikke medregnet som krigsforliste.

Brand.

I Aaret 1944 har der været ialt 15 Tilfælde af Brand i danske Skibe, nemlig 8 Tilfælde i Damp- og Motorskibe og 7 Tilfælde i Sejlskibe med Hjælpe-maskinkraft. Aarsagen til Brandene er følgende: I Damp- og Motorskibe i 1 Tilfælde Flyverangreb, i 4 Tilfælde Selvantændelse i Ladningen og i 3 Tilfælde uoplyst; i Sejlskibene med Hjælpe-maskinkraft er Aarsagen til Brandene i alle 7 Tilfælde Selvantændelse i Ladningen.

Tab af Menneskeliv.

Ifølge Tabel C er Tab af Menneskeliv ved Overbordfald i 1945 indtruffet i 5 Tilfælde; i 1943 og 1942 var det tilsvarende henholdsvis 6 og 3. *som Følge af Krigsbegivenheder er i 1944 ialt 77 Menneskeliv gaaet tabt.*

De ifølge Tabel C omkomne 100 Personer var alle Søfolk.

Danske Søretters Domme eller Udtalelser om Søulykker, overgaaet Skibe i 1944, er afgivet i 6 Tilfælde.