

DANSK  
SØULYKKE-STATISTIK

1946

UDGIVET AF

MINISTERIET FOR HANDEL, INDUSTRI OG SØFART

*JULI 1948*

FORHANDLES FRA  
DET KONGELIGE SØKORT-ARKIV  
KØBKNHAVN

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.

Under Danmarks Besættelse og Afspærring i 1940—45 indløb der kun sparsomme Meddelelser og Oplysninger om Søulykker overgaaet danske Skibe, som i disse Aar sejlede udenfor Spærringen. Som Følge heraf er Søulykke-Statistikkerne for Aarene 1940—45 i nogen Grad ufuldstændige. Paa Grundlag af de siden Befrielsen indkomne Udskrifter af Søforhør og Søforklaringer m. m. samt andre officielle Meddelelser og Oplysninger er der, som Tillæg til nærværende Statistik, udarbejdet en Oversigt over Søulykker, der i 1940—45 er overgaaet danske Skibe udenfor Spærringen, og som ikke har været omtalt (eller kun mangelfuldt omtalt) i nogen tidligere Søulykke-Statistik.

Ved Udarbejdelsen af Tabellerne for 1946 er der ikke taget Hensyn til de i Tillægget omhandlede 133 Søulykker.



## **Indholdsfortegnelse.**

Søulykker i 1946.....	5
Tillæg til Dansk Søulykke-Statistik 1946 .....	69
Tabeller indeholdende statistiske Oplysninger vedrørende Søulykker i 1946 .....	92



## 1946.

- 1.** S/S **A. P. Bernstorff** af Esbjerg, 2339 Reg. T. Br. Bygget 1913 af Staal.  
En Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d.  $11/9$  46 i Københavns Havn.  
Rapport Ira Statens Skibstilsyn dat.  $11/9$  46.  
Kl.  $11^{35}$ , da A. P. B. i Regnvejrlaa fortojet ved Larsens Plads, var nogle Havnearbejdere beskæftiget med at dække Lugerne til. Herunder gled en af Havnearbejderne paa Platformen ud for Lugen og styrtede gennem Lugeaabningen ca. 6 m ned paa Mellemdækket, hvorved han paadrog sig forskellige Kvæstelser. I en tilkaldt Ambulance blev den tilskadekomne bragt til Hospitalet.  
Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.
- 2.** Hollandsk Ff. **A. R. M. 24**, 19 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Vejle til København.  
Sprunget læk, sat paa Grund d.  $12/10$  46 ved Sejro.  
Politirapport dat.  $18/10$  46.  
Kl.  $13^{30}$  blev A. R. M. 24, der var under Bugsering, sat paa Grund ved Marbjerg for ikke at synke.
- 3.** Hollandsk Ff. **A. R. M. 25**. Paa Rejse fra Vejle til København.  
Sprunget læk og sunket d.  $10/10$  46 i Kattegat; 1 Mand omkommet.  
Politirapport dat.  $10/10$  46.  
Kl.  $12^{30}$ , da A. R. M. 25, der sammen med en anden Kutter var under Bugsering uden Besætning om Bord, i stille Vejr befandt sig paa  $55^{\circ}42'$  N. Brd.  $10^{\circ}22'$  Ø. Lgd., opdagedes der, at A. R. M. 25 var begyndt at synke. Fra Bugserbaaden blev der straks sat 2 Mand om Bord i A. R. M. 25, og med Haandpumpe og Pøsaabegyndtes Lænsningen af Kutteren, medens Slæbningen fortsattes for langsom Maskine. Da det viste sig umuligt at lænse Kutteren, forsøgte de to ombordværende at hale Kutteren op paa Siden af den foran for liggende Kutter, hvilket ikke lykkedes, hvorefter de sprang i Vandet. Et Øjeblik efter sank A. R. M. 25 paa 23—21 m Vand. Den ene af de ombordværende reddede sig om Bord i den anden Kutter, medens den anden — Maskinist Bechitis Janis af Raiskuma, Letland — straks forsvandt. En Eftersøgning gav intet Resultat.  
Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.
- 4.** M/T **Aase Mærsk** af Nyborg, 6184 Reg. T. Br. Bygget 1930 af Staal. Paa Rejse fra Ras Tanura til Port de Bouc med Raolie.  
Grundstødt d.  $6/8$  46 i Suezkanalen.  
Søforklaring i Marseille d.  $30/9$  46.  
Kl. ca.  $3^{41}$ , da A. M., hvis Styremaskine var havareret, med Lods om Bord, befandt sig i Suezkanalen, tog Skibet Grunden i Kanalens Ø-lige Side. Skibet svingede derefter til Bb. og tog atter Grunden i Kanalens modsatte Side og blev staaende. D.  $7/8$  Kl.  $8^{55}$  kom A.M. flot ved fremmed Hjælp.  
Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes, at Styremaskinen svigtede.
- 5.** B/B **Absalon** af København, 9 Reg. T. Br. Bygget ca. 1912 af Jern.  
Strandet d.  $13/1$  46 ved Møens N.-Kyst.  
Søforklaring og Søforhør i Stege d.  $2/2$  46.  
Kl. ca.  $7^{00}$ , da A. laa opankret ud for Ulvshale Østersøbad, blæste det op med N.-lig Kuling Og svær Sø. Det forsøgtes forgæves at redde Besætningen med Baad fra Land og Redningsstol, og da Vinden efterhaanden var frisket til Storm, kappedes Ankerkæderne, og Fartøjet drev mod Land og strandede Kl. ca.  $13^{30}$ . Besætningen — 2 Mand — blev i forkommen Tilstand kørt paa Hospitalet, en tilkaldt Ambulance.  
Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.
- 6.** S/S **Absalon** af København, 2144 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal. Paa Rejse fra Casablanca til Fredericia med Fosfat.  
Grundstødt d.  $19/4$  46 ved Jyllands Ø.-Kyst.  
Strandingsindberetning dat.  $20/4$  46. Søforhør i Fredericia d.  $26/4$  46.  
Kl.  $21^{40}$  passerede A., i stille Vejr med let Dis inde over Land, Bøjen i Pkt. 14, Rute 25. Kl.  $22^{00}$  passeredes Fænø Kalv. Derfra styredes dev.V.  $3/4$  N., dev.  $6^{\circ}$ V., idet der regnedes med nordgaaende Strøm. Paa Grund af Disen kunde der ikke faas sikker Landkending, hvorfor Skibet blev sejlet ud af Tvangsruten for Opankring ud for Klippehage, idet Loddet holdtes gaaende. Kl.  $22^{37}$  blev Bb.s Anker stukket i Bund,

og da Maskinen derefter beordredes Halv Kraft Bak, opdagedes det, at A. havde taget Grunden. Skibet er senere kommet flot, efter at en Del af Ladningen var lægtret.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes usigtbart Vejr og Strømsætning i Forbindelse med den Omstændighed, at Fyrene var slukkede.

**7.** M/Gl. **Adele** af Odense, 48 Reg. T. Br. Bygget 1893 af Eg.

a) Sprunget læk d.  $26/1$  46 i Odense Havn.

Søforklaring og Søforhør i Odense d.  $31/1$  46.

Kl. ca.  $7^{00}$ , da A. laa fortojet ved Nordre Kaj i tæt Is, opdagedes det, at der stod ca.  $1/2$  m Vand i Lukaf og Motorrum. Der blev straks pumpet med Skibets Pumper og senere med Assistance af Falcks Redningskorps. I Løbet af Dagen blev A. udlosset og lænset, hvorefter Skibet ikke trak yderligere.

Anm. Ministeriet maa antage, at Isen har trykket Skibet læk.

b) Paa Rejse fra Hamburg til Marstal i Ballast.

Kollideret d.  $28/12$  46 paa Elben.

Søforklaring i Ærøskøbing d.  $31/1$  47.

Kl. ca.  $22^{00}$ , da A. med Lods om Bord paa Elben sejlede efter M/Gl. »Venus« af Svendborg i dette Skibs Rende i Isen, stoppede V. pludselig op. A.s Motor kastedes straks Bak, men V. vedblev at komme nærmere, og kort Tid efter, da Farten var gaaet af A., tørnede V. mod A.s Spryd.

Af den af V.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at A. Kl. ca.  $19^{00}$  begyndte at følge efter V., der havde Lods om Bord, i den af V. brudte Rende gennem Isen. Kl. ca.  $19^{30}$ , da Farten, paa Grund af Isen, var ganske ringe, blev V. paasejlet af A. og fik Styrehuset og Kabysen beskadiget.

Anm. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes Isforholdene.

**8.** M/Gl. **Agnethe** af Marstal, 47 Reg. T. Br. Bygget 1896 af Eg. Paa Rejse fra Guldborg til København med Byg.

Grundstødt d.  $15/3$  46 ved Sjællands S.-Kyst.

Søforhør i København d.  $28/3$  46.

Kl. ca.  $17^{15}$ , da A. i Bøgestrømmen havde passeret de første 4 Koste og styrede efter den næste hvide mærkedes et voldsomt Stød i Skibet, og Motoren kastedes Fuld Kraft Bak; men da A. ikke stoppede, fortsattes Sejladsen N.-over. Kl. ca.  $17^{30}$  tog Skibet Grunden og blev staaende ved Bøgenakke. D.  $22/3$  kom A. flot ved fremmed Hjælp.

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

**9.**  $3^m$  M/Sk. **Aina** af Halmstad, 134 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Kalix til Kolding med Træ.

Forlist d.  $6/10$  46 ved Sjællands S.-Kyst.

Strandingsindberetning dat.  $7/10$  46.

Kl.  $19^{30}$  grundstødte A. under en haard NNØ-lig Kuling med Regntykning og Ø-gaaende Strøm paa Tolken. Besætningen, ialt 5 Mand, forlod Skibet i Redningsbaaden. A. er senere blevet Vrag. Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Motorhavari.

**10.** S/S **Alabama** af Odense, 4575 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal.

En Mand kommet til Skade ved Uykkestilfælde d.  $4/3$  46 i Københavns Havn.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat.  $4/3$ .

Kl.  $13^{35}$ , da A. laa ved Larsens Plads, faldt en Mand af Besætningen, der var beskæftiget med Opydning paa 4. Lugens Mellemdæk gennem Mellemdækslugen, der var delvis afdækket, ned i Underlasten og paadrog sig Brud paa Ryg, højre Ben og Underarm samt Kvæstelser paa venstre Skulder. I en tilkaldt Ambulance kørtes den tilskadekomne til Hospitalet.

Anm. Ministeriet maa antage, at den tilskadekomne under Arbejdet er gledet paa Mellemdækket og har mistet Balancen.

**11.** Ff. **Alex** af Lundeberg.

Sunket d.  $15/9$  40 ved Fyns N.-Kyst.

Søforklaring i Bogense d.  $5/10$  46.

Om Morgenen, efter at det om Natten havde blæst haardt, opdagedes det, at A., der laa forankret ved »Arken« uden Besætning om Bord, var ved at synke, og da A.s Fører kom til Stede, var Baaden sunket. D.  $24/9$  blev A. bjærget ved fremmed Hjælp. Et Eftersyn viste, at en Klinke agter i Bunden var sprunget og Værket faldet ud.

Anm. Ministeriet maa antage, at Havariet skyldes Vejrforholdene.

**12.** S/S **Aif** af København, 2186 Reg. T. Br. Bygget 1909 af Staal. Paa Rejse fra Emden til København med Koks.

Grundstødt d.  $21/8$  46 ved Sjællands Ø.-Kyst.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat.  $24/8$  46.

Kl.  $2^{02}$  passerede A. i diset Vejr for langsom Maskine Nordre Røse Fyr. Kl.  $8^{30}$  gjordes klar til Ankring, og Maskinen beordredes Langsomt Bak. Umiddelbart efter tog Skibet Grunden og blev staaende. D.  $22/8$  Kl.  $8^{45}$  kom A. flot ved egen Hjælp tilsyneladende uden at have taget Skade.

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

**13. Ff. Alice** af Esbjerg, 31 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Aalborg til Grenaa i Ballast.Grundstødt d.  $\frac{3}{3}$  46 ved Jyllands Ø.-Kyst.Søforklaring i Grenaa d.  $\frac{7}{3}$  46. Strandingsindberetning dat.  $\frac{22}{3}$  46. Forlisanmeldelse dat. Esbjerg d.  $\frac{7}{5}$  47.

Kl. ca. 20<sup>00</sup>, da A., der bugseredes af Ff. »Karna Schrøder« af Esbjerg, under en haard ØSØ.-lig Kuling med N.-gaaende Strøm var under Indsejling til Grenaa Havn, totnede Slæbetrossen haardt op. K. S.s Skrue blev straks slaaet fra, hvorefter A. løb op paa Siden at K. S. Derved slækkede Slæbetrossen op, og Bugten kom uklar af K. S.s Skrue, hvorved K. S.s Motor stoppedes. Begge Fartøjer drev derefter langs med Havnens Stensætning og tog senere Grunden og blev staaende.

Anm. 1. Aarsagen til Grundstødningen fremsraar af det ovenfor anførte.

Anm. 2. Ved Søretten i Frederikshavn er under  $\frac{19}{7}$  47 Føreren af K. og Føreren af A. idømt Statskassen tilfaldende Bøder af henholdsvis 200 Kr. og 75 Kr. for Overtrædelsen af Sølovens § 293.**14. Ff. Alice** af Aalborg, 20 Reg. T. Br.Paasejlet d.  $\frac{26}{6}$  46 i Kattegat.Søforklaring i Byrum d.  $\frac{18}{7}$  40 og i Vesterød d.  $\frac{19}{7}$  46.

Kl. ca. 23<sup>30</sup>, da A. laa Opankret SØ. for Læsø i 14 Fv. Vand med Ankerlanterne tændt, men uden Ankervagt, blev Fartøjet paasejlet af Ff. »Karla« af Østerby. Ved Paasejlingen opstod en Del Skade.

Af den at K.s Besætning afgivne Forklaring freemgaar, at K. Kl. 22<sup>15</sup> afsejlede fra en Fiskeplads 8 Sm. SSØ. at Kobbergrunden. Der styredes NNV. Noget efter saas A. om Stb. Da A. var ca. 2<sup>00</sup> m 6 Streger foran om Stb., faldt Føreren, der stod til Rors, i Søvn, og Kl. 23<sup>30</sup> tørnede K. mod A., der fik Plankerne trykket ind over Vandlinien.

Anm. Aarsagen til Paasejlingen fremgaar af det ovenfor anførte.

**15. S/S Alice** af København, 1196 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Staal. Paa Rejse fra Sønderborg til Wismar i Ballast.Paasejlet d.  $\frac{3}{10}$  46 i Østersøen.Søforklaring og Søforhør i Vejle d.  $\frac{19}{10}$  46.

Kl. 3<sup>07</sup>, da A. under en Ø.-lig Kuling med klart Vejr laa opankret paa Pladsen Kiel Fskb. i retv. 240°, Afst. ca. 4 Kabellængder med Ankerlanterne sat, saas i Ø.-li- Retning et Skib, der senere viste sig at være S/S »Isar« af Bremen, med Kurs foran om A. Da I. med langsom Fart befandt sig tværs af A.s Stævn, drev I. over paa A.s Ankerkæde, hvorved dette Skib blev trukket fremover og tørnede med Stævnen mod I.s Stb.s Side midtskibs, hvorefter I. uden at stoppe skurede mod A.s Stævn, indtil I.s Agterende var passeret. En Undersøgelse viste, at A.s Stævn var trykket ind og Bovpladerne bojet, samt at A. var blevet læk.

Anm. Søforklaring fra I. foreligger ikke.

**16. M/Gl. Alva** af Aalborg, 99 Reg. T. Br. Bygget 1914 af at Jern. Paa Rejse fra København til Aalborg med gammelt Jern.Tørnet Vrag d.  $\frac{12}{2}$  46 i Sundet.Søforklaring og Soforhør i Helsingør d.  $\frac{14}{2}$  46.

Kl. 22<sup>35</sup> passerede A. under en frisk N.-lig Brise Kronborg, hvorefter Kursen sattes V. om Lappegrunden. Kl. 22<sup>48</sup> tørnede Skibet imod et Vrag paa 56°04'33 N. Brd. 12°34'56 Ø. Lgd., som var afmærket med en elektrisk Blinklanterne. Ved Kollisionen fik A. Klyverbommen og Fokkemasten brækket.

Anm. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes, at der ikke er holdt tilstrækkelig godt Udkig.

**17. M/S Ambenant** af Amsterdam, 143 Reg. T. Br. Paa Rejse Era Køge til Rotterdam med Byg.Grundstødt d.  $\frac{20}{11}$  46 ved Sjællands S.-Kyst.Strandingsindberetning dat.  $\frac{23}{11}$  46.Kl. 16<sup>30</sup> grundstødte A. under en SØ.-lig Brise med Taagt Og Ø.-gaaende Strøm paa Langø Flak.

Skibet kom senere flot, efter at en Del af Ladningen var blevet lægtret.

Anm. Aarsa-en til Grundstødningen angives at være Vejrforholdene i Forbindelse med Lavvande.

**18. Lystfartøj Anja** af Hellerup, 4 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Hellerup til Rødvig.Grundstødt d.  $\frac{9}{8}$  46 ved Sjællands Ø.-Kyst.Strandingsindberetning dat.  $\frac{9}{8}$  46.

Kl. 1<sup>00</sup> grundstødte A. under en let S.-lig Brise med ringe Sø ved Rødvig Havns østre Mole. Fartøjet kom senere flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Forveksling at Fyrene.

**19. Stenff. Anna** af Aarhus, 8 Reg. T. Br. Bygget ca. 1870. Paa Rejse fra Stenfisken til Aarhus med sten.Strandet Og forlist d.  $\frac{18}{2}$  46 ved Jyllands Ø.-Kyst.Søforhør i Aarhus d.  $\frac{10}{4}$  46.

D.  $\frac{17}{2}$  Kl. ca. 21<sup>00</sup> befandt A., der sejlede for Sejl alene, sig under en stormende Kuling paa Ryes Flak. Pludselig spængtes Stagfokken. Kl. 22<sup>00</sup> blev Ankeret Stukket i Bund, efter at det forgæves var forsøgt at starte Motoren og sætte Storsejlet. D.  $\frac{18}{2}$  Kl. ca. 1<sup>00</sup> begyndte A. at drive for Ankeret, hvorfor dette blev bjærget og Storsejlet sat. Fartøjet vilde imidlertid ikke falde af, men drev ind mod Skødshovedbroen, og Kl. ca. 3<sup>00</sup> tog A. Grunden ca. 150 Fv. S. for Broen paa 3 — 4 Fod Vand. Fartøjet blev senere Vrag.

Anm. Ministeriet maa antage, at Strandingen skyldes Vejrforholdene.

**20.** M/Gl. **Anna** af Søby, 81 Reg. T. Br. Bygget 1915 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Nakskov til København med Byg.

Grundstødt d.  $21/2$  46 ved Lollands V.-Kyst.

Søforhør i Nakskov d.  $23/2$  46.

Kl. 11<sup>30</sup> afsejlede A. under en N.-lig Kuling med byget Vejr fra Nakskov. Efter at den hvide Kost S. for Knølen var passeret, saas forude en hvid 2-Kost, som blev antaget for 2-Kosten V. for Knølen; men som senere viste sig at være 2-Kosten NV. for Knølen. Kursen rettedes op efter 2-Kosten, og kort efter tog Skibet Grunden lidt N. for det uddybede Løb og blev staaende. D.  $22/2$  kom A. flot ved fremmed Hjælp, efter at en Del af Ladningen var lægtret.

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

**21.** Ff. **Anna** af Glænø, 4 Reg. T. Br. Bygget 1899 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Svaneke til Fejø i Ballast.

Forlist d.  $20/3$  46 i Østersøen.

Søforklaring og Søforhør i Neksø d.  $6/5$  46.

Kl. ca. 12<sup>00</sup>, da A. under en SV.-lig Brise med Taage befandt sig ca. 3 Timers Sejlads V. for Ystad, svigtede Koblingen, hvorved Motoren løb løbsk. Det forsøgtes at koble Skruen til igen, men umiddelbart efter trængte Stempelstangen igennem Bunden af Fartøjet, hvorved en stor Lækage opstod. Da det viste sig umuligt at tætte Lækagen, tilkaldtes Hjælp fra et i Nærheden værende Fartøj, som optog A.s Fører, der var alene om Bord. Kort efter sank A.

Anm. Aarsagen til Forliset fremgaar af det ovenfor anførte.

**22.** Ff. **Anna** af Hadsund, 7 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Fiskeplads i Kattegat til Hadsund med Fiskefangst.

Grundstødt og forladt af Besætningen d.  $27/12$  46 i Mariager Fjord.

Søforhør i Hadsund d.  $10/1$  47.

Kl. ca. 16<sup>00</sup>, da A. befandt sig i Ajstrupbugten, sejlede Fartøjet ind i et Bælte af Fastis og blev siddende fast i Isen. Efterhaanden blev A. af Isen sat ind paa Grunden, hvorefter A. lænsedes, og Besætningen gik i Land. Næste Morgen var A. sat længere op paa Grunden, havde faaet Roret brækket og blevet læk i begge Sider. D.  $5/1$  47 kom Fartøjet flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Isforholdene.

**23.** M/S **Anna Odland** af Haugesund, 4998 Reg. T. Br. Bygget 1939 af Staal.

En Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d.  $17/7$  46 i Københavns Havn.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat.  $19/7$  46.

Kl. 15<sup>15</sup>, da A. O. laa fartojet ved Østmolen i Frihavnen og lossede Bomuld i Baller, sprængtes Stropen om en Længe med 5 Baller, hvorved disse faldt ned i Lastrummet og ramte en Havnearbejder, der fik forskellige Skrammer paa Kroppen. I en tilkaldt Ambulance blev den tilskadekomne kørt paa Hospitalet.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

**24.** M/Sk. **Anna Thora** af Aalborg, 199 Reg. T. Br. Bygget 1903 af Eg. Paa Rejse fra Lemvig til København med Brunkul.

a) Grundstødt d.  $23/2$  46 i Limfjorden.

Søforklaring i Lemvig d.  $27/2$  46.

Kl. 10<sup>55</sup> passerede A. T. under en SØ.-lig Kuling med Sne og ringe Sigbarhed den hvide 1-Kost paa Sunddraget. Kursen sattes herfra mod Oddesundbroen, og Motoren, der gik  $3/4$  Kraft Frem, beordredes Langsomt Frem. Kl. 11<sup>10</sup> mærkedes det, at Skibet ikke længer gjorde Fart gennem Vandet, og A. T. havde taget Grunden lidt NØ. for Taftum Fyr. Kl. 20<sup>45</sup> kom Skibet flot ved fremmed Hjælp; men fik umiddelbart efter Slæbewiren i Skruen og drev med Vind og Strøm ind paa Grunden igen, før Ankeret, der blev stukket i Bund med 8 Fv. Kæde, kunde faa Hold, og blev staaende med Agterskibet. D.  $24/2$  kom Skibet atter flot ved fremmed Hjælp tilsyneladende uden at have taget Skade.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Snetykning i Forbindelse med Strømmens Sætning.

b) Grundstødt d.  $24/2$  46 i Limfjorden.

Søforklaring i Lemvig d.  $27/2$  46.

Kl. 16<sup>00</sup>, da A. T. under Bugsering af S/S »Vestkysten« af Lemvig var under Indsejling til Lemvig, maatte V. lade Slæberen gaa, og inden Forbindelse igen kunde opnaas, drev A. T. ind paa Grunden mellem Lemvig Østre og Vestre Havn og blev staaende. Umiddelbart efter kom A. T. flot ved fremmed Hjælp tilsyneladende uden at have taget Skade.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af ovenfor anførte.

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

Havareret d.  $27/2$  46 i Augustenborg Fjord.

Søforklaring i Sønderborg d.  $6/3$  46.

Kl. 7<sup>00</sup> lettede A. fra en Ankerplads ved Sotrupskov og styrede ind mod Augustenborg Renden. Der var nogen Gødis, som A. let forcerede; men da der senere mødtes fast Is, maatte A. vende om. Efter ven-



dingen var Skibet tæt; men noget senere begyndte Forskibet at synke. En Undersøgelse viste, at der var Hul i Boven. Lækagen blev tætnet midlertidigt, og A. sejlede derefter til Sønderborg.

Anm. Ministeriet maa antage, at Skibet er blevet slaaet læk af Isen.

**26. S/S Anniston Victory** af San Francisco.

En Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d.  $29/6$  46 i Københavns Havn.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat.  $29/6$  46.

Kl.  $14^{30}$ , da en Havnearbejder, der var iført Gummisko, var beskæftiget med at afdække Luger, traadte han ud paa en Skærstok, som var vaad. Herunder mistede den Paagældende Fodfæstet og faldt ned paa Mellemdækket og brækkede begge Arme. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt Ambulance kørt paa Hospitalet.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

**27. M/S Anø** af København, 134 Reg. T. Br. Bygget 1943 af Eg. Paa Rejse fra Nykøbing F. til København med Sukker.

Grundstødt, Brand om Bord d.  $14/12$  46 ved Sjællands S.-Kyst.

Søforhør i København d.  $18/12$  46.

Kl.  $12^{45}$ , da A. under en ØSØ.-lig Kuling befandt sig i Storstrømmen, tog Skibet Grunden paa Dyrefodflak. Kl.  $18^{00}$  kom A. flot ved fremmed Hjælp uden at have taget Skade. Kl.  $21^{45}$  passeredes Anduvningstønden ved Tolgedyb. Kl.  $23^{30}$  opdagedes det, at der var Ild i Motorcasinen under Isoleringen ved Udstødsrøret. Efter at Isoleringen var brækket fra, lykkedes det at faa Ilden slukket.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Strømsætning.

**28. M/Gl. Argo** af Kolding, 99 Reg. T. Br. Bygget 1915. Paa Rejse fra Kolding til København med Brunkul.

Havareret og sprunget læk d.  $19/9$  46 i Kattegat.

Søforhør i København d.  $24/9$  46.

Kl. ca.  $9^{00}$  passerede A., der sejlede for Sejl og Motor, Samsø under en SV.-lig Brise med Byger. Kl. ca.  $14^{00}$  blev det regntykt, og Vinden sprang om i VNV. og friskede til Storm, hvorved Storsejlet revnede, og Jageren blæste væk. Sejlene bjærgedes, og Skibet drejedes til. Da Skibet stadig bordfyldtes, og der var Fare for, at Vandet skulde trænge ned i Lukaf og Motorrum, blev der slaaet Hul paa Skanseklædningen i begge Sider, og Besætningen lempede Dækslast over Bord. Kl. ca.  $17^{00}$ , da det klarede lidt op, fortsattes Rejsen. Kl. ca.  $21^{00}$  opdagedes det, at Skibet var læk, hvorfor Pumpen holdtes gaende. D.  $20/9$  ankom A. til København.

Anm. Ministeriet maa antage, at Havarierne skyldes Vejrforholdene.

**29. M/S Arizona** af København, 6385 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Staal. Paa Rejse fra Bahia til København med Bomuldsfrøkager, Solsikkemel, Kaffe og Tobak.

Brand om Bord i Februar Maaned 46 i Atlanterhavet.

Søforhør i København d.  $6/4$  46.

D.  $9/2$  konstateredes det, at Varme, Sved og en sur Lugt trak op gennem Ventilerne paa Forkant af 2-Lugen. Lastventiler og enkelte Luggedæksler holdtes aabne for Ventilation. I de følgende Dage holdtes Temperaturen i Lastrummet under stadig Observation, og der maalttes indtil  $52^{\circ}$  C. D.  $14/2$  trak en kvælende Røg blandet med Damp op fra 2-Lasten. Dampslukningsanordningen gjordes klar, og Last fra Nr. 2 Mellemdæk skiftedes op paa Dækket. Det viste sig, at der var Ild i Ladningen i Underlasten. Da der paa Grund af Røg ikke kunde arbejdes i Lasten, lukkedes Luger og Lastventiler lufttæt, og der forceredes med Motoren for at naa St. Vincent. D.  $16/2$  ankredes paa St. Vincent Red. Kl.  $8^{40}$  aabnedes 2-Lugen, og det forsøgtes at slukke Ilden ved Hjælp af Skibets egne Midler og ved Assistance fra en Slæbebaad. Ilden bragtes under Kontrol, og Losning i lægtene paabegyndtes. Under Losningen viste det sig, at meget af Ladningen var ødelagt, hvorfor Skibet forsejledes til San Pedro Bugt, hvor den ødelagte Ladning kastedes over Bord. D.  $4/3$  var 2-Lasten udlosset, og d.  $5/3$  godkendte retlig udpegede Synsmænd Lastrummet for Genindtagning af Last. D.  $12/3$  udstedtes Sødygtighedsattest.

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

**30. M/Gl. Arre** af Ærøskøbing, 94 Reg. T. Br. Bygget 1892 af Staal. Paa Rejse fra Kolding til København med Brunkul.

Tørnet Kaj d.  $29/5$  46 i Københavns Havn.

Søforhør i København d.  $18/6$  46.

Kl. ca.  $19^{10}$  passerede A. med mindsket Fart Toldbommen. Kl. ca.  $19^{25}$ , da A. befandt sig. 5—600 m fra Knippelsbro, blev Skruen koblet fra og Signal med Sirenen afgivet til Broen. Kort efter blev Motoren beordret Halv Kraft Bak, men det viste sig umuligt at faa Koblingen til at virke. Da der syntes Fare for Paasejling af Broen, blev Motoren stoppet og Roret lagt haardt Stb., men umiddelbart efter tørnede A. haardt mod Bolværket ved Rampen, hvorved Skibets Forstavn og en Del Plader i Bb.s Side blev beskadiget.

Anm. Aarsagen til Paasejlingen fremgaar af det ovenfor anførte.

**31. M/Jt. Arre** af Ærøskøbing, 152 Reg. T. Br. Bygget 1918 af Staal.

a) Kollideret d.  $28/10$  46 i Københavns Havn.

Søforhør i København d.  $22/11$  46.

Kl. ca. 13<sup>30</sup>, da A. skulde forhales i Redhavnen, drev Skibet agterover og tørnede med Rorbladet mod M/S »Lyra« af København.

Af den af L.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at A., der laa fortøjet foran for L. i Redhavnen, mellem Kl. 13—14 slækkede paa Fortøjningerne for at skifte. Herved førtes A. af Vinden ned mod L., som umiddelbart efter ramtes af A.s Rorblad.

Anm. Aarsagen til Kollisionen fremgaar af det ovenfor anførte.

b) Paasejlet d. 29/10 46 i Københavns Havn.

Søforhør i København d. 21/11 46.

Om Formiddagen, da L. med en Kvinde til Rors skulde forlade Redhavnen, gik Skibet Frem i Stedet for Bak og tørnede derved med Sprydet mod A.s Gelænder agter.

Af den af L.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at L. d. 28/10 Kl. 15<sup>00</sup> afsejlede fra Redhavnen. Under Manøvreringen slog Førerens Kæreste fejlagtigt Skruen til. Herved gik L. fremover og tørnede mod A. som ovenfor anført.

Anm. Aarsagen til Kollisionen fremgaar af det ovenfor anførte.

**32.** M/S **Asbjørn** af København, 4387 Reg. T. Br. Bygget 1935 af Staal. Paa Rejse fra København til Curling i Ballast.

En Mand omkommet ved Ulykkestilfælde d. 15/6 46 i Cabot Sound.

Søforhør i København d. 27/11 46.

Kl. ca. 21<sup>00</sup>, da A. under en svag NV.-lig Brise befandt sig i Cabot Sound, savnedes Matros Harry Erling Bugge. Ved en Eftersøgning i Skibet fandtes han liggende i Nr. 3 Underlast med brækket Hals. Døden var tilsyneladende indtraadt nogen Tid før, da Hænder og Fødder allerede var kolde.

Anm. Ministeriet maa antage, at den forulykkede paa sin Frivagt er gaaet ned paa Mellemdækket, hvis Lugedæksler var fjernet, og i Mørket er snublet og faldet ned i Underlasten.

**33.** M/S **Astoria** af København, 4454 Reg. T. Br. Bygget 1926 af Staal.

a) Paa Rejse fra Kristianssand til New York.

Kollideret d. 30/6 46 i Atlanterhavet.

Søforklaring i New York d. 16/7 46. Søforhør i København d. 11/11 46.

Kl. 0<sup>15</sup>, da A. under en stiv N.-lig Kuling befandt sig paa 40°50' N. Brd. 48°25' V. Lgd. styrende retv. 267°, saas ca. 1½ Str. om Bb. et modgaaende Skibs grønne Lanterne, hvorfor der med Sirenen blev afgivet Opmærksomhedssignal. Kl. 0<sup>17</sup> blev der atter afgivet Opmærksomhedssignal. Kl. 0<sup>20</sup>, da det andet Skib, som senere viste sig at være S/S »Waigstill Avery« af New York, ikke gjorde Tegn til at gaa af Vejen, blev Roret lagt haardt Stb. og en kort Tone afgivet med Sirenen. Kl. 0<sup>25</sup>, da W. A. saas svinge Bb. over, blev A.s Motorer standset, og kort efter blev Bb.s Motor beordret Bak og derefter Stop. Kl. 0<sup>29</sup>, da de to Skibes Agterender svingede mod hinanden, blev A.s Ror et Øjeblik lagt Bb. og Stb.s Motor beordret Fuld Kraft Frem, men umiddelbart efter tørnede W. A.s Hæk mod A.s Bb.s Side ud for 5-Lugen. Roret blev derefter lagt haardt Stb. og Bb.s Motor sat paa Langsomt Frem, og samtidig hørtes to korte Toner fra W. A. Der støttedes paa NNØ., og A.s Motorer blev stoppet, hvorefter de to Skibe laa paa tilsyneladende parallelle Kurser. A.s Ror blev nu lagt lidt Stb., men W. A. saas dreje mod A. og nænne sig med stærk Fart, og der hørtes Raab fra W. A., hvorfor A.s Ror blev lagt haardt Stb. og Stb.s Motor sal paa Fuld Kraft Frem, samtidig med at der blev afgivet en kort Tone med Sirenen; men Kl. 0<sup>33</sup> tørnede W. A. med Forenden mod A.s Bb.s Side ud for Motorrummet. Ved Kollisionen fik A. nogle Huller og Buler i Skibssiden, men da Skibet syntes tæt, fortsattes Rejsen Kl. 1<sup>27</sup>.

Anm. Søforklaring fra W. A. foreligger ikke.

b) Paa Rejse fra Odense til Vejle med Foderstoffer.

Grundstødt d. 29/11 46 i Vejle Fjord.

Søforklaring i Vejle d. 24/11 46. Strandingsindberetning dat. 25/11 46.

Kl. 16<sup>47</sup> passerede A., der havde Lods om Bord, under en jævn ØNØ.-lig Brise Lystønden paa 55°38'5 N. Brd. 10°04'0 Ø. Lgd., hvorefter Kursen sattes mod Lystønden paa 55°37'3 N. Brd. 9°59'0 Ø. Lgd. Kl. 17<sup>02</sup>, da Distancen til Lystønden var udløbet, uden at denne var kommet i Sigte, ændredes Kursen mod Træskohage Fyr. Kl. 17<sup>25</sup> blev Motoren, der gik Fuld Kraft Frem, beordret Langsomt Frem, Kl. 17<sup>26</sup> Stop og Kl. 17<sup>30</sup> Langsomt Frem. Kl. 17<sup>36</sup>, da Skibet befandt sig i Træskohage Fyrs hvide Vinkel, ændredes Kursen ca. 1½ Str. til Bb., og Kl. 17<sup>41</sup>, da Skibet var kommet ind i den røde Fyrvinkel, rettedes Kursen noget op. Kl. 17<sup>44</sup> blev Motorerne beordret stoppet og Kl. 17<sup>49</sup> Langsomt Frem. Umiddelbart efter tog Skibet Grunden paa Træskohagen og blev staaende. D. 23/11 Kl. 12<sup>25</sup> kom A. flot ved fremmed Hjælp, efter at en Del af Ladningen var lægtret.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes, at Lystønden ved Træskohage var slukket.

**34.** S/S **Benedikt** af Hobro, 365 Reg. T. Br. Bygget 1901 af Staal. Paa Rejse fra København til Sønderborg med Stykgods.

Kollideret d. 23/1 46 i Sundet.

Søforklaring og Søforhør i Helsingør d. 24/1 46.

Kl. 21<sup>22</sup>, da B. under en frisk SØ.-lig Brise kort forinden havde passeret Lappegrund F. S. og ændret Kurs i Tvangsruten, saas pludselig 2—2½ Str. om Stb. i en Afstand af ca. 2 Skibslængder en rød Lanterne og en Toplanterne paa et Skib, der senere viste sig at være tremastet M/Sk. »Dana« af Marstal. Roret blev straks lagt haardt Bb., og der blev afgivet 2 korte Toner med Dampfløjten. D. holdt Kurs og Fart, og kort efter tørnede D. imod B.s Stb.s Side. Straks da Skibene var klar af hinanden, tændtes B.s Projektør, og da det viste sig, at D. var ved at synke, blev Stb.s Baad sat paa Vandet og bemanded, og D.s Besætning

— 8 Mand — blev bjærget. Ved Kollisionen fik B. det opstaaende paa Bakken samt Skanseklædningen og Fokkeriggen ødelagt, og der opstod Skade paa Dækslasten. Endvidere blev Porten ud for 2-Lugen trykket ind og en Plade i Skibssiden beskadiget, hvorved B. blev læk.

Af den af D.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at da dette Skib befandt sig i Tvangsruten styrende SØ.  $\frac{1}{2}$ S. og havde Lappegrundens F. S. 1 Str. om Stb., saas S. for Fyrskibet en Dampers Toplanterner og røde Sidelanterne. Da denne Damper, der senere viste sig at være B., passerede Fyrskibet, forsvandt dens røde Sidelanterne og dens grønne Sidelanterne kom i Sigte. D.s Lanterner blev efterset, og da der syntes Fare for Sammenstød, blev Roret lagt Stb. Da D. var drejet ca. 3 Str., hørtes 1 kort Tone fra B., som imidlertid syntes at dreje haardt Bb. over. D.s Ror blev hurtigt skiftet, men umiddelbart efter skete Kollisionen som ovenfor forklaret. Da D. var synkefærdig, blev der afgivet Nødsignal, hvorefter D.s Besætning blev optaget af B.s Redningsbaad.

Anm. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes, dels at der om Bord i B. ikke blev holdt tilbørlig Udkig, dels at B. ikke drejede til Stb., da D. blev observeret.

**35.** M/Sk. **Bent** af Aalborg, 99 Reg. T. Br. Bygget 1902 af Staal. Paa Rejse fra Aalborg til Møllerup med Cement og Eternitplader.

Beskadiget ved Minesprængning d.  $\frac{16}{9}$  46 i Kattegat.

Søforhør i Aarhus d.  $\frac{3}{10}$  46.

Kl. ca. 17<sup>30</sup> passerede B. under en jævn SSV.-lig Brise den røde 1-Kost paa Klokkegrunden, hvorefter Kursen sattes mod den hvide Kost paa Vejro Flak. Kl. ca. 18<sup>45</sup>, da B. befandt sig ca.  $1\frac{1}{2}$  Sm. fra den hvide Kost paa Vejro Flak, skete en voldsom Eksplosion ved Bb.s Fokkevant, hvorved Skibet bordfyldte og blev læk. Luggedækslerne blev slaet op, Redningsbaaden blev knust og Redningsflaaden kastet over Bord. Kursen sattes mod Sletterhage, medens der med korte Mellemrum blev afgivet Nødsignaler. B. blev sat paa Grund ca.  $\frac{1}{4}$  Sm. Ø. for Sletterhage Fyr. Skibet er senere blev bjærget.

Anm. Ministeriet maa antage, at Eksplosionen skyldes en Bundmine.

**36.** Ff. **Bent-Erik** af Esbjerg, 40 Reg. T. Br. Bygget 1942 af Eg, Bøg og Fyr. Paa Rejse fra Fiskeplads i Nordsøen til Buckie med Fisk.

Grundstødt d.  $\frac{6}{4}$  46 ved Skotlands Ø.-Kyst.

Søforhør i Esbjerg d.  $\frac{14}{6}$  46.

Kl. ca. 16<sup>00</sup>, da B.-E. under en let VSV.-lig Brise i usigtbart Vejr befandt sig ca. 1 Sm. NV. af Lossiemouth, tog Skibet Grunden og blev staaende. D.  $\frac{7}{4}$  Kl. ca. 15<sup>00</sup> kom Skibet ved Højvande flot ved egen Hjælp. Da B.-E. var tæt, fortsattes Rejsen. Ved senere Eftersyn viste det sig, at Kølen og flere Planker i Bunden var beskadiget.

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

**37.** Ff. **Bertha** af Esbjerg, 20 Reg. T. Br. Bygget 1912. Paa Rejse fra Hartlepool til Esbjerg i Ballast.

Sunket, d.  $\frac{9}{9}$  46 i Nordsøen.

Politirapport dat.  $\frac{11}{9}$  46. Søforhør i Esbjerg d.  $\frac{8}{10}$  46 og  $\frac{3}{1}$  47 samt i Frederikshavn d.  $\frac{9}{11}$  46.

D.  $\frac{8}{9}$  Kl. 6<sup>00</sup> afsejlede B., der var blevet repareret efter et Motorhavari, hvorved Fartøjet var blevet læk, under en svag NV.-lig Brise fra Hartlepool under Bugsering af Ff. »Dannebrog« af Frederikshavn. D.  $\frac{9}{9}$  Kl. ca. 2<sup>00</sup>, da der var udsejlet ca. 117 Sm., opdagedes det, at B. var læk, hvorfor der lænsedes med Haandpumper og østes med Pøse. Da Vandet i Lasten stadig steg, tilkaldtes Hjælp fra D., men Kl. ca. 14<sup>30</sup> forlod Besætningen, ialt 2 Mand, og de øvrige ombordværende B. i D.s Redningsflaade efter at have bjærget B.s Sejl og Radio. Ca. 15. Minutter senere sank B. i 13 Fv. Vand ca. 160 Sm. Ø. for Hartlepool. D. fortsatte til Esbjerg med Besætningen.

Anm. Ministeriet maa antage, at Forliset skyldes, at Fartøjet har arbejdet sig læk.

**38.** S/S **Bes** af København, 548 Reg. T. Br. Bygget 1917 af Staal. Paa Rejse fra Skive til København med Brunkul.

Grundstødt d.  $\frac{29}{6}$  46 i Limfjorden.

Søforklaring i Vejle d.  $\frac{6}{7}$  46.

Kl. 16<sup>16</sup> passerede B. 1-Kosten paa Rotholm, hvorefter Kursen ændredes V. om Rind Grund. Vejret var klart. Da en hvid Kost, der antoges for den hvide 1-Kost paa Rind Grund, kom i Sigte forude, blev denne holdt om Stb. Kl. 16<sup>40</sup> tog Skibet Grunden ca. 200 m Ø. for 1-Kosten og blev staaende. Efter Grundstødningen viste det sig, at den hvide 2-Kost N. for Grunden var forvekslet med 1-Kosten. D.  $\frac{2}{7}$  Kl. 10<sup>25</sup> kom B. flod ved fremmed Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

**39.** M/Gl. **Birgitte** af Hasle, 71 Reg. T. Br. Bygget 1910 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Vang til Randers med Granit.

Sunket d.  $\frac{21}{2}$  46 ved Jyllands Ø.-Kyst; 3 Omkomne.

Søforhør i Grenaa d.  $\frac{21}{5}$  46.

D.  $\frac{23}{2}$  Kl. ca. 11<sup>30</sup> observeredes B. for N.-gaaende ud for Grenaa Havn. D.  $\frac{24}{2}$  Kl. ca. 9<sup>30</sup> fandtes B. under en stiv NØ.-lig Kuling med Snetykning sunket med Masterne over Vandet paa Skærbak Hest ca. 1 km fra Land ud for Fjellerup Strand paa Djursland. Der var intet Spor af Besætningen, som bestod af 3 Mand. Ligene af disse er senere drevet i Land. Skibet er senere blevet hævet. En Undersøgelse viste, at Skibsbunden i Stb.a Side var trykket op i ca. 20 Fods Langde, Kølen, Kølsvinet samt 7 Bundstokke brækket, og Plankerne sprængt fra Far- og Agterstævn.

Anm. 1. De Omkomne var: Skibsfører Hans Christian Peter Pedersen af Allinge, Bedstemand Svend Arne Holm Hansen af Vang samt Kok Poul Modin Sommer af Egeby.

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

**40.** S/S **Birte** af København, 1741 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal. Paa Rejse fra Gävle til Hamburg med Jernmalm.

Grundstødt d.  $\frac{1}{11}$  46 paa Elben.

Søforklaring i Hamburg d.  $\frac{3}{11}$  46. Søforhør i København d.  $\frac{8}{12}$  46.

Kl. 2<sup>20</sup> afgik B., der havde Lods om Bord, fra Brunsbüttel. Strømmen var haardt imod. Kl. 2<sup>54</sup> tog Skibet Grunden og blev staaende. D.  $\frac{2}{11}$  Kl. 1<sup>30</sup> kom B. flot ved Hjælp af 2 Slæbebaade tilsyneladende uden at have taget Skade.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Strømsætning.

**41.** Ff. **Birthe** af Løkken. Bygget 1927. Paa Rejse fra Skagen til Fiskeplads.

Minesprængt og forlist d.  $\frac{27}{7}$  46 ved Sveriges V.-Kyst.

Søforhør i Hjørring d.  $\frac{2}{11}$  og d.  $\frac{11}{12}$  46 samt i Skagen d.  $\frac{14}{11}$  46.

D.  $\frac{26}{7}$  Kl. ca. 22<sup>00</sup>, da B. under en let V.-lig Brise befandt sig ca. 20 Sm. Ø. for Skagen, eksploderede en Mine ca. 20 m fra B., hvorved Fartøjet blev læk. Det forsøgte at naa tilbage til Skagen, samtidig med at der lænsedes med Motor- og Haandpumpe; men Motoren stoppede som Følge af, at Vandet steg op i Krumtaphuset. Da Vinden friskede, forsøgte det for Sejl at sejle mod Sverige. Storsejlet blæste imidlertid ud, og B. drev ind mod Pater Noster. Her lykkedes det at faa Motoren i Gang; men Kl. ca. 15<sup>00</sup> kunde B. ikke holdes flydende længere og blev derfor sat ind paa Skærene, hvor Besætningen blev bjærget af svenske Fiskere.

Anm. Aarsagen til Forliset fremgaar af det ovenfor anførte.

**42.** Lystfartøj **Blitz** af Horsens. Paa Rejse fra Juelsminde til Bogense i Ballast.

Grundstødt d.  $\frac{15}{7}$  46 ved Fyns N.-Kyst.

Strandingsindberetning dat.  $\frac{25}{7}$  46.

Kl. 19<sup>00</sup> grundstødte B. under en haard VSV.-lig Kuling paa Æbelø Rev. Skibet kom senere flot ved egen Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Motorhavari.

**43.** M/Sk. **Blix** af København, 96 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Eg. Paa Rejse fra Warnemünde til København med Briketter.

Brand om Bord d.  $\frac{27}{10}$  46 i Københavns Havn.

Søforhør i København d.  $\frac{1}{11}$  46.

Kl. 14<sup>30</sup>, medens B. laa fortøjet i Redhavnen, opdagedes det, at der kom Røg op af Forlugen. Alle Nedgange og Luger skalkedes tæt, og Kl. 18<sup>00</sup> skiftedes til Losseplads paa Islands Brygge. Kl. ca. 20<sup>00</sup> paabegyndtes Losning. Kl. 21<sup>00</sup> saas klare Flammer fra Forskibet, hvorefter Brandvæsenet tilkaldtes. D.  $\frac{28}{10}$  Kl. 8<sup>00</sup> var Ilden slukket. Ved Branden blev Lukafet fuldstændig ødelagt, ligesom 3 Dæksbjælker, en Del af Dækket, Forlugen og nogle Presenninger blev beskadiget.

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

**44.** S/S **Blue Island Victory** af Baltimore.

Paasejlet Fyr d.  $\frac{2}{12}$  46 i Sundet; søgt Nødhavn.

Søforhør i København d.  $\frac{4}{12}$  46.

Kl. 4<sup>12</sup> passerede B. I. V. styrende retv. 173° i klart Vejr under en SØ.-lig Brise med SV.-gaaende Strøm den S.-ligste Bøje i Drogdens gravede Rende om Bb. Farten var 16 Knob, og Dybgangen var 15' for og 22' agter. Kort efter blev Roret lagt Stb. for at passere et modgaaende Skib om Bb., og da dette var passeret, blev Roret beordret Bb.; men Skibet lystrede ikke Roret og tørnede Kl. 14<sup>15</sup> mod Drogden Fyr, hvorved Skibet led betydelig Skade paa Skroget under Hoveddækket.

Anm. 1. Fyrets Besætning, der foretager Observationer til Meteorologisk Institut, har under Søforhøret oplyst, at Vinden var SV.

Anm. 2. Ministeriet maa antage, at Paasejlingen skyldes, at B. I. V.s Fører har bedømt Afstanden til Fyret forkert.

**45.** S/S **Bore III** af Åbo. Paa Rejse fra Nyborg til Køge med Træ.

Kollideret d.  $\frac{28}{8}$  46 i Køge Havn.

Søforklaring i Køge d.  $\frac{29}{8}$  46.

Kl. ca. 20<sup>30</sup>, da B. III med Lods om Bord under langsom Fart sejlede gennem Havnen, saas en Motor-galease liggende tværs paa B. III.s Kurs, hvorfor Ankeret blev stukket i Bund og Maskinen sat paa Fuld Kraft Bak. Herved svingede Agterenden ind mod Kajen og ramte Lystfartøj »Bukefalos« af Køge, som laa fortøjet der, hvorved Lystfartøjet led en Del Skade.

Anm. Aarsagen til Paasejlingen fremgaar af det ovenfor anførte.

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

Kollideret d.  $\frac{8}{1}$  40 i København Havn.

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

Kl. 14<sup>45</sup> afsejlede B., der havde Lods om Bord, fra Teglværkshavnen til Refshaleøen assisteret af en

Slæbebaad for. Da B. med langsom Fart befandt sig i Indsejlingsløbet til Teglværkshavnen ud for N.-Enden af Fangedæmningen, saas S/S »Toto« af Saksøbing agten for tværs om Stb. i Hovedløbet kommende fra Slusen. Da B. var ud for Skillepunktet mellem de to Løb, havdes T. ud for Stb.s Laaring i en Afstand af 5—6 m. Da B. var ud for den N.-ligste hvide Prik i Hovedløbet, var Skibene tværs af hinanden, og B.s Maskine blev stoppet. Da T. derpaa sakkede agterefter, blev B.s Maskine atter beordret Langsomt Frem. Da T. var ud for 4-Lugen, syntes T. pludselig at dreje Bb. over. B.s Maskine blev straks stoppet, men umiddelbart efter, Kl. 15<sup>00</sup>, tømmede T. med Bb.s Bov imod B.s Stb.s Side ud for 5-Lugen.

Af den af T.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at da dette Skib, der havde Lods om Bord, befandt sig ud for Skillepunktet mellem Hovedløbet og Indsejlingsløbet til Teglværkshavnen gaende Fuld Kraft Frem, mødtes de to Skibe og fulgtes ad Side om Side. Lidt senere syntes B. at overhale T., hvis Maskine, der gik Fuld Kraft Frem, blev beordret Langsomt Frem. Da det var vanskeligt at holde Styr paa Skibet, beordredes Maskinen atter Fuld Kraft Frem. Da T. var ud for den N.-ligste hvide Prik i Løbet, drejedes lidt Stb. over, hvorefter Maskinen paany blev beordret Langsomt Frem. Afstanden mellem Skibene var ca. 10 m, og B. avancerede langsomt i Forhold til T. Da T. begyndte at suges ind mod B., blev T.s Maskine ca. 1 Minut senere beordret Fuld Kraft Bak; men T. mistede nu Styret og tømmede med Bb.s Bov imod B.s Stb.s Side, hvorved T. fik en Del ovenbords Skade.

Anm. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes den Omstændighed, at man om Bord i begge Skibe misforstod det andet Skibs Manøvrer.

**47.** M/Gl. **Bussard** af Tuborg Havn, 216 Reg. T. Br. Bygget 1907/44 af Staal. Paa Rejse fra Esbjerg til London med Fisk.

Motorhavari d. 26/1 46 i Nordsøen; søgt Nødhavn.

Søforklaring i Esbjerg d. 12/2 46.

Kl. 0<sup>00</sup>, da B. befandt sig 2 Sm. NV. for Lysbøjen paa 55°22'2 N. Brd. 7°00' Ø. Lgd. opdagedes det, at Motorens Lejer varmede. Motoren blev straks stoppet og Skibet opankret. En Undersøgelse viste, at Krumtaplejerne var brændt af. Efter at Lejerne til den ene Krumtap var udskiftet, lykkedes det at faa Motoren til at arbejde saaledes, at Dynamoen kunde afgive Strøm til, at der pr. Radio kunde tilkaldes Bugserhjælp. D. 27/1 blev B. taget under Bugsering til Esbjerg.

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

a) Brand om Bord d. 12/1 46 i Rio de Janeiro.

Søforhør i København. d. 21/3 46.

Kl. ca. 14<sup>00</sup> udbrød der Brand i Indholdet af en af Tankene til Redningsbaadene, som havde været lukket i 1/2 Time og opbevarede i et Dækshus, hvorved Tanken sprængtes. Branden slukkedes hurtigt. Indholdet, der bestod af Brød, Pemmikan, Tændstikker og Raketter ødelagdes.

Anm. Ministeriet maa antage, at Ildens Opstaaen skyldes, at Indholdet af Tanken var presset for haardt sammen.

b) Brand om Bord d. 11/2 46 i St. Vincent.

Søforhør i København d. 21/3 46.

Kl. ca. 2<sup>15</sup> opdagedes det, at der var Ild i Motorbaaden og Bb.s Redningsbaad. Ilden blev hurtigt slukket ved Hjælp af Ildslukkere og Vand. Ved Branden blev Taljeløberen, Baadpresningerne og en Del Inventar ødelagt eller stærkt beskadiget.

Anm. Ministeriet maa antage, at Branden skyldes Gnister fra Hjælpemotorernes Udstødsrer.

**49.** Lystfartøj **Capris** af Oslo. Paa Rejse fra Marstrand til Østerby, Læsø.

Grundstødt d. 11/7 46 ved Læsø.

Politirapport dat. 13/7 46.

D. 10/7 om Aftenen ankrede C. under en stiv NV.-lig Kuling Ø. for Østerby Havn. I Løbet af Natten drev Fartøjet ind paa Land, Ø. for Havnen. D. 11/7 kom C. flot ved fremmed Hjælp uden at have taget Skade.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Vejrforholdene.

**50.** S/S **Carl** af Neksø, 399 Reg. T. Br. Bygget 1884 af Staal. Paa Rejse fra København til Hasle med Stykgods.

Kollideret d. 7/8 46 i Østersøen. I Omkommet.

Søforhør i København d. 14/8 46.

Kl. 1<sup>54</sup> passerede C. paa Kurs Ø. 3/4S. Kullagrund Lysbøje tæt om Bb. Kort efter sejlede C. ind i en Taagebanke og kolliderede med et Skib, som senere viste sig at være M/Sk. »Glory« af København. Ved Sammenstødet sank G. øjeblikkelig. C.s Maskine blev straks kastet Fuld Kraft Bak, og en Redningsbaad blev sat paa Vandet. G.s Fører bjærgede sig selv om Bord i C., medens Bedstemanden efter en halv Times Forløb blev taget op af Redningsbaadens Besætning, hvorimod der intet saas til den tredje ombordværende i G., Kok Elles Jensen. Kl. 4<sup>30</sup> fortsatte C. Rejsen.

Af den al G.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at da dette Skib Kl. 1<sup>30</sup> under en svag SØ.-lig Brise passerede Smygehuk med Kullagrund Lysbøje i Sigte lidt om Stb., saas forude om Bb. Toplanterne fra et Skib, der senere viste sig at være S/S »Carl« af Neksø. Lidt før Kl. 2<sup>00</sup> saas Dis og let Taage forude ved Bøjen, hvorlor Skruen blev koblet fra og Taagesignaler afgivet. Der fortsattes med ca. 1 1/2 Knobs Fart, og Besætningen blev purret ud. Foran for tværs om Bb. saas C. med Kurs mod G., og da der syntes Fare for en Kollision, blev Motoren sat paa Fuld Kraft Frem og Opmærksomhedssignal afgivet med Fløjten,

men umiddelbart, efter tørnede C. med Stævnen mod G.s Bb.s Side ved Storriggeren under en Vinkel paa ca. 30° og skar igennem G. til vel over Midten af dette Skib, hvorefter G. straks sank som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet maa antage, at der om Bord i C. ikke blev udvist fornøden Agtpaaagivenhed.

**51.** M/S **Carl Clausen** af Kolding, 338 Reg. T. Br. Bygget 1907 af Staal. Paa Rejse fra Aalborg til Le Havre med frosset Oksekød.

Grundstødt d.  $\frac{6}{9}$  46 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat.  $\frac{6}{9}$  46. Søforhør i Nørresundby d.  $\frac{9}{12}$  46.

Kl. ca. 3<sup>15</sup>, da C. C. under en let S.-lig Brise befandt sig for udgaaende ved Hals Barre, passeredes Hals Barre W. Lystønde, hvorefter Kursen ændredes, saaledes at et hvidt Lys, der antoges for Egense Bagfyr, men som senere viste sig at være et Ledelys for et Uddybningsfartøj, holdtes mellem Egense nordlige og sydlige Forfyr. Kl. 3<sup>30</sup> tog C. C. Grunden paa S.-Siden af Nordmands-Hage og blev staaende. Kl. 12<sup>30</sup> kom Skibet flot ved Hjælp af en Bugserbaad, tilsyneladende uden at have taget Skade.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

**52.** M/Jt. **Caroline** af Haderslev, 78 Reg. T. Br. Bygget 1906 af Staal. Paa Rejse fra København til Horsens med Hørfrokager.

Minesprængt og forlist d.  $\frac{13}{4}$  46 i Kattegat; 2 Omkomne.

Politirapport dat. Ullerød d.  $\frac{14}{4}$  46. Strandingsindberetning dat.  $\frac{15}{4}$  46. Søforhør i Tisvildeleje d.  $\frac{16}{9}$  46 og i Haderslev d.  $\frac{3}{10}$  46. Forlisanmeldelse dat. Haderslev d.  $\frac{9}{1}$  47.

Kl. ca. 12<sup>30</sup>, da C. befandt sig NV. for Solgaardshøj ved Vejby ca. 2 Sm. fra Land, skete en Minesprængning under Skibet. Ved Eksplosionen sprængtes C. i 2 Dele og sank hurtigt. Af Besætningen, der bestod af 3 Mand, reddede Føreren sig op paa Masten, der ragede op over Vandet, og Matrosen reddede sig op paa en Luge, medens Ungmanden var forsvundet. De 2 Mand, der begge var kommet til Skade ved Eksplosionen, blev optaget af tililende Fartøjer, men Matrosen afgik kort efter ved Døden.

Anm. De omkomne var: Matros Jens Peter Olsen af Graasten og Ungmand Jens Petersen af Højstrup pr. Østby.

**53.** M/S **Caroline Mærsk** af Fredericia, 10043 Reg. T. Br. Bygget 1945 af Staal. Paa Rejse fra Shanghai til Bahrein i Ballast.

Tørnet undersøisk Vrag d.  $\frac{3}{11}$  46 i det Sydkinesiske Hav.

Søforklaring i Singapore d.  $\frac{22}{11}$  46.

Kl. 11<sup>10</sup>, da C. M. under en jævn SØ.-lig Brise i diset Vejr med Motoren gaaende Langsomt Frem befandt sig ved Indsejlingen til Malakkastrædet, tørnede Skibet haardt imod en undersøisk Hindring. Motoren stoppedes straks, og Lodskud viste 14 og 15 Favne Vand. Ved Paasejlingen blev Skibet læk i Skibsbunden. Kl. 12<sup>20</sup> opankredes C. M. Da Vejret noget senere blev klart, pejledes Pedra Blanca Fyr i retv. 283° og V.-Pynten af Tandjong Berahit i retv. 171°. Samme Dag ankom C. M. til Singapore, hvor en Dykkerundersøgelse viste, at Skibet havde faaet et 15 × 5 Fod stort Hul i Bunden midtskibs foruden en Del anden Skade.

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

**54.** M/Gl. **Christine** af Fejø, 35 Reg. T. Br. Bygget 1894 af Eg. Paa Rejse fra Kerteminde til København med Stykgods.

Grundstødt d.  $\frac{19}{1}$  46 ved Sjællands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat.  $\frac{1}{2}$  46. Politirapport dat.  $\frac{5}{2}$  46. Søforhør i Kerteminde d.  $\frac{23}{2}$  46.

Kl. 19<sup>00</sup> blev C. under en Ø.-lig Storm opankret ved Stenhage Fyr. Da Skibet begyndte at drive, blev det andet Anker stukket i Bund; men Kl. ca. 20<sup>00</sup> tog C. Grunden ved Bøgenakke og blev staaende. C. er senere kommet flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Vejrforholdene.

**55.** Lægter **D. F. D. S. Nr. 44**, 87 Reg. T. Br. Bygget 1925 af Staal.

En Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d.  $\frac{4}{5}$  46 i Københavns Havn.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dal.  $\frac{18}{5}$  46.

Under Arbejdet med at fjerne Luggedækslerne styrtede en Række af disse ned, hvorved en Havnearbejder kom lettere til Skade. Den tilskadekomne førtes til Hospitalet i en tilkaldt Ambulance.

Anm. Ministeriet maa antage Ulykken skyldes, at en Skærstok var bøjet.

**56.** M/Jt. **Dagmar** af Sønderborg, 19 Reg. T. Br. Bygget 1906 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Ærøskøbing til Egersund i Ballast.

Grundstødt d.  $\frac{29}{3}$  46 paa Ærøs N.-Kyst.

Søforklaring i Sønderborg d.  $\frac{4}{4}$  46.

Kl. 15<sup>00</sup> afgik D. fra Ærøskøbing. Kl. ca. 15<sup>30</sup> blev det taaget, Farten mindskedes og der loddedes jævnlige. Kl. ca. 17<sup>00</sup> ændredes Kursen til V. Et Lodskud gav mindre Vand, og Kursen ændredes ud fra Land. Ca. 10 Minutter senere loddedes 15 m, hvorefter Kursen atter ændredes til V. Lodskuddene gav etterhaanden mindre Vand, og umiddelbart efter at der var loddet 4 m, tog Skibet Grunden med langsom Fart og blev staaende ud for Søby. Kl. 23<sup>50</sup> kom D. flot ved fremmed Hjælp. Ved Grundstødningen fik Skibet en mindre Læk.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Taage.

**57.** Ff. **Dagmar** af Frederikshavn, 5 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Fiskeplads i Kattegat til Frederikshavn med Fisk.

Motorhavari, mistet Ankeret og drevet paa Grund d.  $\frac{3}{10}$  46 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat.  $\frac{12}{10}$  46. Søforklaring og Søforhør i Frederikshavn d.  $\frac{23}{10}$  46.

Kl. ca. 21<sup>00</sup>, da D. under en jævn SØ.-lig Brise befandt sig ved 3-Kosten ud for Frederikshavns Havn, gik Motoren i Staa. En Undersøgelse viste, at et af Motorens Hovedlejer var brændt sammen. Fartøjet opankredes, og Motoren blev repareret; men forinden denne kunde sættes i Gang igen, brækkede Ankerkæden, og D. drev mod Land og tog kort efter Grunden paa Simons Rev og blev staaende. Besætningen, 2 Mand, blev reddet i Land af en Redningsbaad. Fartøjet er senere blevet Vrag.

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

**58.** Ff. **Dagmar** af Esbjerg, 38 Reg. T. Br. Bygget 1935 af Eg, Bøg og Fyr. Paa Rejse fra Fiskeplads i Nordsøen til Esbjerg med Fisk.

Grundstødt d.  $\frac{18}{11}$  46 ved Jyllands V.-Kyst.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat.  $\frac{19}{11}$  46. Søforklaring i Esbjerg d.  $\frac{23}{11}$  47.

Kl. ca. 1<sup>00</sup> passerede D. under en frisk SØ.-lig Kuling med udgaaende Strøm Skallingen SV. Lystønde tæt om Bb. Herfra blev Kursen sat mod Tørre-Bjælke Lystønde, der holdtes om Bb. Kort efter tog D. Grunden paa Tørre-Bjælke og blev staaende. Kl. ca. 4<sup>30</sup> kom Skibet flot ved fremmed Hjælp. Ved Grundstødningen blev Straakølen revet af.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Vejrforholdene i Forbindelse med de vanskelige Besejlingsforhold.

**59.** M/Gl. **Dagmar Larsen** af Aarhus, 109 Reg. T. Br. Bygget 1942 af Eg. Paa Rejse fra Gjerrild til Aalborg med Ral.

Grundstødt d.  $\frac{26}{10}$  46 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat.  $\frac{27}{10}$  46.

Kl. 21<sup>00</sup> grundstødte D. L. under en stiv SØ.-lig Kuling ved Bløden i Limfjorden. D.  $\frac{28}{10}$  kom Skibet flot ved egen Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Mørke, Strøm- og Vindforholdene.

**60.** S/S **Dagny** af København, 495 Reg. T. Br. Bygget 1895 af Staal. Paa Rejse fra Emden til Nyborg med Kuks.

Grundstødt d.  $\frac{6}{3}$  46 ved Fyns Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat.  $\frac{7}{3}$  46. Søforklaring og Søforhør i Nyborg d.  $\frac{8}{3}$  46.

Kl. 22<sup>36</sup> passerede D. under en haard ØNØ.-lig Kuling Lystønden paa 55°16'4" N. Brd. 10°50'9" Ø. Lgd., hvorefter Kursen ændredes ind i Nyborg Fjord. Kort efter saas Land forude om Stb. og Maskinen bles straks stoppet og Roret lagt Bb., og umiddelbart efter blev Maskinen beordret Fuld Kraft Bak; men kort efter — Kl. 22<sup>40</sup> — tog Skibet Grunden paa Knudshoved Flak og blev staaende. D.  $\frac{7}{3}$  Kl. 13<sup>40</sup> kom D. flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Forveksling af Fyrene i Forbindelse med Strømsætning.

**61.** 3<sup>m</sup> M/Sk. **Dana** af Marstal, 299 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Eg. Paa Rejse fra Kolding til København med Brunkul.

Kollideret og sunket d.  $\frac{23}{11}$  46 i Sundet.

Søforklaring og Søforhør i Helsingør d.  $\frac{24}{11}$  46. Forlisanmeldelse dat. Marstal d.  $\frac{2}{11}$  46.

Se Nr. 34.

**62.** B/S **Dania** af København, 2389 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Staal. Paa Rejse fra Oxeløund til Bremen med Jermalm.

Grundstødt d.  $\frac{23}{12}$  46 ved Sveriges Ø.-Kyst.

Søforklaring i Nykøbing d.  $\frac{8}{1}$  og  $\frac{29}{1}$  47. Søforhør i København d.  $\frac{21}{1}$  47.

Kl. 19<sup>10</sup> lettede D., der havde Lods om Bord, fra en Ankerplads ud for Oxeløund, hvorefter der styredes efter Lodsens Anvisning. Del blæste en frisk S.-lig Brise med Snebyger. Kl.-20<sup>12</sup> kvitteredes Lodsens N. for Norra Skålen, hvorefter der styredes Ø. paa i Grässkär Fyrs hvide Vinkel. Farten var 8—9 Knob. Kort eller saas Hartsö— Enskär Fyr, der viste grønt Lys. Umiddelbart efter forsvandt Fyret i en Snebyge, og da det atter kom til Syne ca. 6 Minutter senere, viste det hvidt Lys. Kursen ændredes derefter til S.  $\frac{1}{2}$  Ø. med Fyret ca.  $\frac{1}{2}$  Str. paa Bb.s Laaring, og da Fyret atter forsvandt i Snetykning, styredes S.t.Ø. Umiddelbart efter, Kl. 20<sup>35</sup>, grundstødte D. paa 4,5 m Grunden ca. 1 Sm. Ø. for Norra Kränkan Fyr og blev staaende. Efter at Skibet var blevet gennemskåret ved Agterkant af 2-Lugen, blev Agterskibet d.  $\frac{2}{1}$  47 bragt, flot ved Hjælp af 2 Bjærgningsdampere og bugseret til Oxeløund.

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

**63.** M/Gl. **Delfin** af Mariager, 55 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Eg, Bøg og Fyr. Paa Rejse fra Hadsund til København med Slemmekridt.

Grundstødt d.  $\frac{30}{4}$  46 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Søforhør i København d.  $\frac{6}{5}$  46.

Kl. 19<sup>35</sup> befandt D. sig ca. 1 Sm. NØ. for Stavshoved. Vejret var taaget. Herfra styredes SØ.t.S. Kl. 20<sup>40</sup> hørtes Taagesignalet fra Fornæs Fyr. Kl. 21<sup>00</sup> antoges Taagesignalet at være tværs, hvorefter Kursen ændredes i sydlig Retning mod Naverens Lysbøje. Der blev taget hyppige Lodskud, som viste 6—7 Fv. Vand. Kl. 21<sup>05</sup> tog Skibet Grunden lidt S. for Fornæs Fyr og blev staaende. D.  $\frac{1}{5}$  Kl. 6<sup>40</sup> kom D. flot ved fremmed Hjælp, efter at en Del af Ladningen var kastet over Bord.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Taage.

**64.** S/S **Delta** af Rungsted, 310 Reg. T. Br. Bygget 1905 af Staal.

a) Paa Rejse fra Horsens til Leningrad med Smør.

Grundstødt d.  $\frac{25}{8}$  46 i Kalmarsund.

Søforhør i Aarhus d.  $\frac{3}{10}$  46.

Kl. ca. 0<sup>00</sup>, da D. under en jævn NØ.-lig Brise med haard S.-gaaende Strøm befandt sig i den V.-lige af Skansgrundets Fyrs hvide Vinkler og efter Bestikket skulde have passeret den sorte Stage med Ballon SØ. for Grimskär, ændredes Kursen Bb. over for at komme V. om Skansgrundet op i Krongrundets Fyrs hvide Vinkel. Kl. 0<sup>08</sup> tog Skibet Grunden paa Grimskär. Maskinen, der gik Fuld Kraft Frem, blev straks stoppet og derefter kastet Fuld Kraft Bak. Herved kom D. flot. Det forsøgtes at opankre D., men Ankeret kom uklar, og Skibet tog atter Grunden med Agterenden og blev staaende. Kl. 5<sup>15</sup> kom D. flot ved fremmed Hjælp. Ved Grundstødningen fik D. Skibsbunden lettere beskadiget og mistede et Skrueblad.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Strømforholdene.

b) Paa Rejse fra Leningrad til Kotka i Ballast.

Tørnet Undervandshindring d.  $\frac{5}{9}$  46 i Kotka Havn.

Søforhør i Aarhus d.  $\frac{3}{10}$  46.

Kl. 21<sup>45</sup>, da D., der havde Lods om Bord, under en let SV.-lig Brise med Regndis var for indgaaende i Kotka Havn med langsom Fart, skulde Skibet passere en Fyrpæl med grønt Lys om Stb. Herunder tog Skibet Grunden og blev staaende. Kl. 23<sup>00</sup> kom D. flot ved fremmed Hjælp.

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

c) Paa Rejse fra Kotka til Aabenraa med Træ.

Rørt Grunden d.  $\frac{13}{8}$  46 i den finske Skærgaard.

Søforhør i Aarhus d.  $\frac{3}{10}$  46.

Kl. 23<sup>15</sup>, da D., der havde Lods om Bord, under en svag NNØ.-lig Brise befandt sig i Nærheden af Morumshatten, tørnede Skibet Grunden flere Gange. Maskinen, der gik Fuld Kraft Frem, blev straks kastet Fuld Kraft Bak og derefter stoppet. Der loddedes rundt Skibet og fandtes Dybder paa over 30 m overalt. Da D. viste sig at være tæt, fortsattes Rejsen.

Anm. Ministeriet maa antage at Grundstødningen skyldes uforsigtig Navigering.

d) Paa Rejse fra Struer til København med Brunkul.

Grundstødt d.  $\frac{24}{11}$  46 i Limfjorden.

Søforhør i København d.  $\frac{5}{12}$  46.

Kl. 8<sup>50</sup>, da D. under en SSV.-lig Kuling med Regndis passerede Venø Sund, blev Kursen ændret til misv. N.t.V. og Maskinen beordret Fuld Kraft Frem. Kl. 9<sup>10</sup> pejlede Rønskjær Odde i misv. SØ.  $\frac{1}{2}$ S. og Thors Odde i misv. NØ., hvorefter Kursen ændredes til misv. N.t.Ø.  $\frac{3}{4}$ Ø. Kl. ca. 9<sup>15</sup> tog Skibet Grunden V. for Venø og blev staaende. D.  $\frac{26}{11}$  Kl. 6<sup>45</sup> kom D. flot ved Hjælp af en Bugserbaad.

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

**65.** M/Gl. **De seks Brødre** af Kalø, 66 Reg. T. Br. Bygget 1902 af Eg.

Grundstødt og sunket d.  $\frac{20}{9}$  46 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat.  $\frac{16}{10}$  46.

D.  $\frac{20}{9}$  tog D. s. B. i tæt Taage Grunden paa Hesteskoen ved Als. Skibet fyldtes hurtigt med Vand og sank. Skibet er senere blevet bjærget.

**66.** M/Gl. **De to Søstre** af Strib, 59 Reg. T. Br. Bygget 1908 af Eg. Paa Rejse fra Vejle til København med Brunkul.

Brand om Bord d.  $\frac{20}{6}$  46 i Lillebælt; søgt Nødhavn.

Søforklaring og Søforhør i Middelfart d.  $\frac{6}{7}$  46.

D.  $\frac{19}{6}$  afgik D. fra Vejle. Efter Afsejlingen mærkedes Røg fra Lasten, og Skibet søgte ind til Strib. Røgdudviklingen var imidlertid ophørt. D.  $\frac{20}{6}$  om Morgenen mærkedes atter Røg fra Lastrummet, og der tilkaldtes Hjælp fra Land. Inden Hjælpen ankom, afsejledes imidlertid til Fredericia, hvor en Del af Ladningen opløstes, og Ilden slukkedes. Ved Branden fik Skibet Stb.s Side af Storlugen ødelagt.

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

**67.** M/B **Didi** af Haderslev.

Kollideret d.  $\frac{30}{5}$  46 i Haderslev.

Søforhør i Haderslev d.  $\frac{17}{6}$  46.

Kl. ea. 15<sup>15</sup> afgik D. fra Kajen ved Fiskerihavnen med Kurs ud af Havnen skraat over Sejllobet. Medens Føreren var beskæftiget med at tilse Motoren kolliderede D. med en Sejljolle, der var for indgaaende, og som ikke tidligere var bemærket. Ved Kollisionen led D. ingen Skade, medens Sejljollen fik Stævnen knust og sank. Føreren af Jollen, der var alene om Bord, reddedes om Bord i D.

Af den af Sejljollens Fører afgivne Forklaring fremgaar, at da dette Fartøj under en let SØ.-lig Brise var for indgaaende i Haderslev Havn, saas D. gaa fra Kajen ved Fiskerihavnen. Sejljollen drejedes over i den S.-lige Side af Farvandet, hvorved D. kom i Skjul af Storsejlet og først saas igen, da en Kollision



syntes uundgaaelig. Føreren af Sejljollen raabte advarende, men umiddelbart efter skete Kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes daarlig Udkig fra begge Baade.

**68.** M/Sk. **Dina Wal** af Køge, 118 Reg. T. Br. Bygget 1918 af Eg, Bøg og Fyr.

a) Paa Rejse fra Aalborg til Höganäs i Ballast.

Kollideret d.  $14/5$  46 i Aalborg Havn.

Søforklaring og Søforhør i Helsingør d.  $21/6$  46.

Kl. ca.  $17^{00}$ , da D. W. var kommet ud i Sejlløbet med Motoren gaaende Halv Kraft Frem, saas et Skib, der senere viste sig at være M/Gl. »Norden« at Skärhamn, og som syntes at holde ind mod Skibsværftet. D. W. holdt Bb. over for at give N. Plads. Da N. pludselig drejede tværs i Sejlløbet med N.-lig Kurs, afgav D. W. 2 korte Toner og drejede yderligere Bb. over. N. gav nu 1 kort Tone, som D. W. besvarede med 1 kort Tone og drejede Stb. over. Da N. imidlertid drejede Bb., kastedes D. W.s Motor Fuld Kraft Bak; men umiddelbart efter tørnede N. med Sprydet mod D. W.s Bov, hvorved N.s Spryd knækkede, og D. W. fik nogle mindre Skrammer paa Boven.

Anm. Søforklaring fra N. foreligger ikke.

b) Paa Rejse fra Mariager Fjord til Nykøbing F. med Cement.

Grundstødt d.  $4/10$  46 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Nykøbing F. d.  $9/10$  46.

Kl. ca.  $6^{00}$  afsejlede D. W. fra Dania Cementfabrik. Kl. ca.  $9^{00}$ , da den 4. røde Kost fra Inderhage lige var passeret, tog Skibet Grunden og blev staaende. Kl.  $16^{00}$  kom Skibet flot ved egen Hjælp tilsyneladende uden at have taget Skade.

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

**69.** S/S **Dragen** af Frederikshavn, 360 Reg. T. Br. Bygget 1900 af Staal.

a) En Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d.  $8/6$  46 i Esbjerg.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat.  $8/6$  46.

Kl.  $7^{35}$ , da D. laa i Gl. Havn, faldt en Mand af Besætningen, der var ved at blive hejset op ad Skorstenen i en Baadsmandsstol, ned paa Casingen, idet Jollen bristede. I en tilkaldt Ambulance blev den tilskadekomne, der havde faaet Brud paa højre Ben, kørt til Hospitalet.

Anm. Ministeriet maa antage, at Aarsagen til Ulykken er, at Jollen er skørnet ved Brudstedet.

b) En Mand kommet til Skade d.  $15/6$  46 i Esbjerg Havn.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat.  $15/6$  46.

Kl. ca.  $11^{00}$ , da Besætningen om Bord i D. var beskæftiget med at hive en Jernslidske op i en dertil indrettet Galge, sprængtes en Vejviser— Skildpaddeblok, hvorved Blokhuset, der var af Jern, ramte Skibets Styrmand. Den tilskadekomne, der havde faaet en Flænge i Baghovedet, blev i en tilkaldt Ambulance kørt paa Hospitalet.

Anm. Ministeriet maa antage, at Ulykken skyldes, at de Vinkeljern, hvormed Blokken var fastgjort til Galgen, var tæret af Rust.

**70.** M/S **Dronning Alexandrine** af København, 1868 Reg. T. Br. Bygget 1927 af Staal. Paa Rejse fra Reykjavik til Thorshavn med Stykgods.

Grundstødt d.  $21/8$  46 i Reykjaviks Havn.

Søforklaring i Reykjavik d.  $22/8$  46. Søforklaring og Søforhør i Helsingør d.  $2/9$  46.

Kl.  $20^{10}$  afsejlede D. A. med Lods om Bord fra Anlægskajen i Reykjavik. Da der laa andre Skibe fortøjet langs Kajen, maatte D. A. bakke ud af Havnen. I Havneindløbet blev Roret lagt haardt Bb., og Skibet begyndte al dreje. Under et kraftigt Vindstød fra SV. ophørte Drejningen, hvorfor Roret lagdes haardt Stb., og Motoren kastedes Fuld Kraft Frem, men inden Farten var taget af D. A., tog Skibet Grunden med Agterenden ved den yderste Mole. Bb. Anker blev stukket i Bund, og Motoren beordredes Stop. Kort efter kom D. A. flot ved egen Hjælp. Ved Grundstødningen blev Skrue og Ror beskadiget.

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

**71.** M/Gl. **Duen** af København, 96 Reg. T. Br. Bygget 1906 af Staal

a) Paa Rejse fra Tuborg Havn til Nakskov med Koks.

Grundstødt d.  $2/2$  46 ved Sjællands Ø.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Nakskov d.  $12/2$  46.

Kl. ca.  $13^{00}$ , da D. i Drivis befandt sig i Bøgestrømmen V. for Nyord, forsøgte det at gaa V. om Svittegrund. Kort efter tog Skibet Grunden med langsom Fart paa Kinderev. Motoren blev straks kastet Fuld Kraft Bak, hvorefter D. kom af Grunden; men umiddelbart efter blev Skibet af en Isflage sat op paa Kinderev og blev staaende. Kl.  $13^{20}$  kom D. flot ved fremmed Hjælp tilsyneladende uden at have taget Skade.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

b) Paa Rejse fra Rørdal til Roskilde med Cement.

Minespræng og forlist d.  $18/10$  46 i Kattegat; 1 Mand omkommet.

Forlisanmeldelse dat. København d.  $29/11$  46. Søforhør i København d.  $27/3$  47.

Kl.  $16^{50}$  passerede D. Hals Barre Fyr, hvorfra der styredes SØ.t.S. Deviation  $2^{\circ}$  V., Log 0. Det blæste en let SØ.-lig Brise. Kl.  $19^{55}$ , da D. befandt sig paa Pladsen  $56^{\circ}46'5$  N. Brd.  $10^{\circ}40'$  Ø. Lgd. indtraf en voldsom Eksplosion under Agterskibet, hvorefter D. straks begyndte at synke. Det forsøgte at sætte

Redningsbaaden paa Vandet, men under Arbejdet hermed sank Skibet pludseligt. Det lykkedes Føreren og Bedstemanden, der begge var blevet saaret ved Eksplosionen, at faa fat i Masten, der ragede op over Vandet, hvorimod der intet saas til Kokken John Clausen af København, der maa antages at være omkommet. D.  $19/10$  Kl. ca.  $6^{45}$  blev Besætningen optaget af et forbipasserende Skib og senere landsat i Hals.

**72.** M/Gl. **Ebba** af Ebeltoft, 67 Reg. T. Br. Bygget 1898 af Jern. Paa Rejse fra Horsens til Odense med Frø.

Grundstødt d.  $29/3$  46 ved Fyns N.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Odense d.  $1/4$  46.

Kl.  $19^{00}$  passerede E. i stille, diset Vejr 3-Kosten paa Lille-Grund. Derfra styredes SØ.t.Ø. $1/4$ Ø. Kl.  $20^{55}$  blev der loddet 20 m Vand. Kursen ændredes til S. og efter en udløbet Dist. paa 2 Sm. loddedes 19 m.  $1\frac{1}{2}$  Sm. længere fremme loddedes 15 m og ca. 1 Sm. sydligere 8—9 m. Vejret var efterhaanden blevet tæt Taage. Kursen ændredes nu til SØ., og efter en Distance paa ca. 2 Sm. loddedes 9 m Vand. Da Skibet efter Lodskuddene antoges at være 2 Sm. N. for Enebærodde Fyr, fortsattes Sejladsen; men ca. 3 Min. senere, Kl.  $23^{15}$ , tog E. Grunden og blev staaende. Efter Grundstødningen pejledes den røde 2-Kost ved Skoven ved Hals i NV. D.  $30/3$  Kl.  $18^{00}$  kom E. flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

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

**73.** M/Gl. **Ebba** af Aalaboderna, 66 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Halmstad til Skælskør med Tømmer.

Grundstødt d.  $8/7$  46 ved Sjællands V.-Kyst.

Strandingsindberetning dat.  $9/7$  46.

Kl.  $13^{30}$  grundstødte E. under en V.-lig Brise i klart Vejr ved Indsejlingen til Skælskør Fjord. Kl.  $19^{30}$  kom Skibet flot ved egen Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være, al E. gik for tæt til Land for at tage Lods om Bord.

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

a) Paa Rejse fra Kalundborg til Nappedam med Gødning.

Motorhavari d.  $21/2$  46 i Storebælt.

Søforhør i Kalundborg d.  $23/2$  46.

Kl.  $12^{30}$ , da E. A. befandt sig i Nærheden af Røsnæs Puller, opdagedes det, at Motoren ikke fik Kølevand. Motoren, der var meget varm, blev straks stoppet, og Bundhanen lukkedes; men forinden var koldt Vand trængt ind til Cylinderen, hvorved dennes Dæksel sprængtes. Skibet vendte tilbage til Kalundborg.

Anm. Aarsagen til Havariet fremgaar af det ovenfor anførte.

b) Paa Rejse fra Drammen til København med Papirmasse.

Tørnet Undervandshindring d.  $25/5$  46 i Skagerak.

Søforklaring i Køge d.  $7/6$  46.

D.  $24/5$  Kl.  $23^{00}$  passerede E. A. Torbjørnskjær i  $2\frac{1}{2}$  Sm. Afstand. Herefter styredes misv. S. $1/2$ Ø. D. $25/5$  Kl. ca.  $2^{00}$  mærkedes 2 kraftige Stød i Skibet. Umiddelbart efter passerede Skibet den røde 1-Kost SV. for Danshav Fyr om Bb. Ved Paasejlingen opstod en mindre Lækage.

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

c) Paa Rejse fra Wismar til Voer Ladebro med Kaligødning.

Forlist d.  $12/11$  46 i Storebælt.

Strandingsindberetning dat.  $15/11$  46. Søforklaring og Søforhør i Næstved d.  $21/11$  46.

Kl.  $0^{30}$  passerede E. A. under en frisk VSV.-lig Brise med ringe Sø Halskov Rev F.S. tæt om Stb. Kl.  $0^{30}$  fik Skibet pludselig Slagside til Stb., saaledes at Vandet stod ind over Dækket i Stb.s Side. En Undersøgelse viste, at der var Vand over Ladningen i Lastrummet. Skibet sank stadig dybere, og efter at Motoren var gaaet i Staa, forlod Besætningen — 3 Mand samt Førerens Hustru og 2 Børn — Skibet i Jollen. Kl. ca.  $0^{50}$  rettede Skibet sig op og sank paa ca.  $55^{\circ}23'5$  N. Brd.  $10^{\circ}59'$  Ø. Lgd. Besætningen naaede Kl.  $5^{30}$  i Land lidt N. for Mullerup. Skibet er senere blevet hævet.

Anm. Ministeriet maa antage, at Skibet har været meget haardt lastet, hvilket muligvis kan have medvirket til Forliset.

**75.** M/Gl. **Ejner** af Odense, 43 Reg. T. Br. Bygget 1895 af Eg. Paa Rejse fra Sjællands Odde til Randers i Ballast.

Grundstødt d.  $23/2$  46 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat.  $26/2$  46. Søforklaring i Holbæk d.  $2/4$  46.

Kl.  $13^{30}$ , da E. under en stiv ØSØ.-lig Kuling med Sne befandt sig ud for Fornæs, besluttedes det at vende og søge ind til Grenaa. Under Vendingen flængede Storsejlet, og Beslutningen opgaves, og Rejsen fortsattes N. paa langs Landet. Kl.  $16^{30}$  passeredes Estruplund, hvorefter der styredes retv. N. imod Udbyhøj. Kl.  $16^{55}$  sprang Vinden om i NØ. og friskede til Styrke 10—11. E. mistede Styret og faldt af til en NV.-lig Kurs, og det forsøgtes forgæves ved Hjælp af Mesan og Stagfok at faa Styr paa Skibet. Kl.  $16^{55}$  tog Skibet Grunden og blev efterhaanden af Søen sat højere op paa Grunden, hvor det blev staaende ca. 100 m fra Land NØ. for Udbyhøj Fyr. D.  $16/3$  kom Skibet flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Vejrforholdene.

**76.** M/Gl. **Elisabeth** al Aarøsund, 77 Reg. T. Br. Bygget 1899 af Jern.

a) Paa Rejse fra Vejle til Nakskov med Brunkul.

Grundstødt d.  $14/6$  46 ved Fyns N.-Kyst.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat.  $20/6$  46.

Ved Midnat tog E. Grunden paa N.-Siden af Lillegrund og blev staaende. C.  $1/2$  Time senere kom Skibet flot ved egen Hjælp.

Anm. Der er intet oplyst om Aarsagen til Grundstødningen.

b) Paa Rejse fra Gdynia til Randers med Kul.

Grundstødt d.  $2/9$  46 ved Sjællands N.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Sønderborg d.  $21/9$  46. Forlisansmeldelse dat. Sønderborg d.  $30/1$  47.

Mellem Kl.  $3^{00}$  og  $4^{00}$  passerede E. Fyrskib Kattogat S., hvor Kursen ændredes til misv. NV.t.V. $3/4$ V. Mellem Kl.  $6^{00}$  og  $7^{00}$  kom Lysegrund Fyr til Syne. Rorgængerens fik da Ordre om at holde Fyret klart om Bb., hvorefter Føreren gik under Dæk. Under Arbejdet med Søkortet faldt Føreren, der ikke havde været til Køjs i 4 Døgn, i Søvn. Imidlertid holdt Rorgængerens samme Vinkel til Fyret og ændrede herunder Kursen fra VNV. til SV. og Kl.  $8^{30}$  tog Skibet Grunden ca. 300 m retv. NNØ. for Lysegrundens Fyr og blev staaende.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

**77.** Lystfartøj **Ella** af København, ca. 11 Reg. T. Br. Bygget 1934 af Eg. Paa Rejse fra Norge til Frankrig.

Forladt d.  $27/7$  46 i Nordsøen.

Indberetning fra det danske Konsulat i Edinburgh dat.  $31/7$  46. Søforklaring i Kristianssand d.  $31/7$  46.

D.  $26/7$  afsejlede E. fra Kristianssand. D.  $27/7$  blæste det op til orkanagtig Storm, og der sattes Nød-signal. Et Skib — S/S »Vaaring« af Høganæs —, der befandt sig i Nærheden, optog Besætningen, der land-sattes i Grangemouth. D.  $28/7$  blev Baaden rapporteret drivende og farlig for Sejladsen, hvilket førte til Baadens Bjærgning d.  $29/7$  af en norsk U-Baadsjager »Vigra«, der bragte Baaden ind til Kristianssand.

**78.** Ff. **Ella-Grethe** af Esbjerg, 34 Reg. T. Br. Bygget 1943 af Eg, Bøg og Fyr. Paa Fiskeri i Nordsøen.

Minesprængt og forlist d.  $24/1$  46 i Nordsøen.

Søforhør i Esbjerg d.  $15/2$  46. Forlisansmeldelse dat. Esbjerg d.  $10/4$  46.

Kl. ca.  $17^{50}$ , da E.-G. under en let S.-lig Brise befandt sig ca. 140 Sm. SV.t.V. $1/4$  V. af Graadyb Barre, fik Voddet Hold. Under Forsøget paa at frigøre Voddet indtraf en voldsom Eksplosion, hvorved Inventaret i Lukafet, Motorrummet og Styrehuset blev ødelagt og Fartøjet blev læk midtskibs. Medens Pumpen holdtes gaaende, blev Kursen sat mod Land efter Gisning, da Kompasset var forsvundet ved Eksplosionen. Kl. ca.  $19^{30}$  fik E.-G. Forbindelse med et andet Fiskefartøj, der satte 2 Mand om Bord i E.-G. for at hjælpe til med Lænsningen. Kl. ca.  $20^{00}$  gik Motoren i Staa, og Kl.  $21^{30}$  forlod de ombordværende E.-G. og gik om Bord i det andet Fartøj. E.-G. sank Kl. ca.  $23^{40}$ .

**79.** M/Gl. **Elly Petersen** af Haderslev, 45 Reg. T. Br. Bygget 1909 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra København til Odense med Uld og Blikplader.

Tørnet Undervandshindring d.  $5/9$  46 ved Sjællands N.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Odense d.  $7/9$  46.

Kl.  $1^{10}$ , da E. P. under en frisk S.-lig Vind med Regnbyger befandt sig ca. 8 Sm. SV.t.V. af Besselø, mærkedes et Stød i Skibet. Motoren kastedes Fuld Kraft Bak; men der var intet at se. En Undersøgelse viste, at Skibet var blevet læk.

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

**80.** Ff. **Elna** af Hundested, 42 Reg. T. Br. Bygget 1899 af Eg. Paa Fiskeri i Kattogat.

Minesprængt og forlist d.  $15/2$  46 i Kattogat.

Søforhør i Hundested d.  $2/3$  46.

Kl. ca.  $14^{00}$ , da E. i stille øg klart Vejr befandt sig 5 Sm V.t.N. for Hesselø, fik Fiskeredskaberne Hold. Under Forsøget paa at klare Linerne indtraf en kraftig Eksplosion i kort Afstand fra Fartøjet. E. begyndte straks at synke, øg Besætningen — 4 Mand — sprang udenbords og blev kort efter reddet at et tililende Fiskefartøj.

**81.** M/Gl. **Else** af Hasseris, 126 Reg. T. Br. Bygget 1905 af Staal.

En Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d.  $1/6$  46 i Københavns Havn.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat.  $1/6$  46.

Kl. ca.  $15^{00}$ , da E. laa fortøjet i Gasværkshavnen og lossede Tørv, tønnede Grabben under Nedfiring imod Fokkestaget, der var slækket op for at give Plads til Grabben. Herved blev Fokkestaget og Stag-fokken halet agterover og ramte en Mand af Besætningen, der stod ved den aabne Forluge, i Ryggen, hvorved han styrtede ud over Lugekarmen ned i Lastrummet og kvæstede Hovedet imod en Jernskinne. Den tilskadedekomne blev i en tilkaldt Ambulance kørt til Hospitalet.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

**82.** M/Gl. **Else** af Thisted, 79 Reg. T. Br. Bygget 1937 af Eg og Bøg.

a) Paa Rejse fra Vejle til København med Brunkul.

Brand om Bord d.  $7/7$  46 i Sundet.

Søforklaring og Søforhør i Store-Heddinge d.  $15/7$  46.

Kl. ca.  $10^{00}$ , da E. befandt sig ved Ellekildehage, mærkedes Røg Motorrum og Lukaf. Under Los-

ningen i København opdagedes Kl. 17<sup>30</sup> Ild i Bb. Side i Storlugen. Brandvæsenet fra Land tilkaldtes, og Ilden blev slukket. Ved Branden blev Garnering, Spanter og Yderklædning beskadiget.

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

b) Paa Rejse fra Aalborg til Svendborg med Cement.

Grundstødt d.  $\frac{3}{11}$  46 ved Fyns S.-Kyst.

Strandingsindberetning dat.  $\frac{4}{11}$  46.

D.  $\frac{4}{11}$  grundstødte E. ved Fyns S.-Kyst. Skibet er senere kommet flot ved fremmed Hjælp.

**83.** Ff. **Else Winther** af Skagen, 11 Reg. T. Br. Bygget 1945. Paa Fiskeri i Skagerak.

Havareret d.  $\frac{2}{4}$  46 i Skagerak.

Søforklaring i Skagen d.  $\frac{16}{5}$  46.

Kl. ca. 12<sup>30</sup>, da E. W. under en V.-lig Kuling med ret høj Sø var i Færd med at fiske ca. 15 Sm. NNV. af Grenen, slog en Sø Rorbladet i Stykker. Et Nødror blev rigget til, og det forsøgte at styre mod Skagen Havn, men da Fartøjet af Strøm og Vind blev forsat Ø. over, tilkaldtes Kl. ca. 16<sup>00</sup> et i Nærheden værende Fiskefartøj, som bugserede E. W. til Skagen, hvortil Fartøjerne ankom Kl. ca. 18<sup>00</sup>.

Anm. Ministeriet maa antage, at Havariet skyldes Vejrforholdene.

**84.** Pram **Elz. Nr. II** af København, 131 Reg. T. Br. Bygget 1914 af Jern.

Kollederet d.  $\frac{22}{3}$  46 i Limfjorden.

Søforhør i Nykøbing M. d.  $\frac{25}{3}$  46.

Kl. ca. 19<sup>30</sup> befandt E. sig under Bugsering af B/B »Neptun« i den gravede Rende til Nykøbing M. Kort efter observeredes forude et modgaaende Skib, der senere viste sig at være Ff. »Sønderstrand« at Frederikshavn, hvorfor N. og Prammen blev holdt i Stb.s Side af Løbet, men kort efter, da Prammen giredet et Par Streger ud til Bb., tørnede S. mod E.s Bb.s Bov.

Af den af Besætningen i S. afgivne Forklaring fremgaar, at da dette Skib Kl. ca. 20<sup>05</sup> var under Indsejling til Nykøbing Mors, saas forude Lanterneerne paa en modgaaende 1 lamper, som blev antaget for Færgen til Glyngøre; men som senere viste sig at være N. Farten blev mindsket, og da S. var tværs af N. opdagedes Prammen, der syntes at skære ud til Bb. Kort efter tørnede S. mod Prammens Bb.s Bov. Ved Kollisionen fik S. en Del ovenbords Skade.

Anm. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes, at E. ikke førte forskriftsmæssige Lanterner, og at S. ikke har udvist tilstrækkelig Forsigtighed.

**85.** M/Gl. **Emanuel** af Rønne, 35 Reg. T. Br. Bygget 1893 af Eg. Paa Rejse fra Stubbekøbing til Faxeladeplads i Ballast.

Grundstødt d.  $\frac{12}{1}$  46 ved Sjællands S.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Store Heddinge d.  $\frac{15}{1}$  46.

Kl. ca. 13<sup>30</sup> blev E. under en stormende V.-lig Kuling opankret for Bb.s Anker med 14 Favne Kæde ud for Jungshoved i 2,6 m Vand. Skibet drev imidlertid for Ankeret og tog Grunden ud for Staves Nakke. D.  $\frac{13}{1}$  Kl. 10<sup>30</sup> kom E. flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Vejrforholdene.

**86.** Ff. **Emanuel** af Sønderborg, 12 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Sønderborg til Bredegrund for Fiskeri.

Kollideret d.  $\frac{28}{2}$  46 i Østersøen.

Søforklaring i Sønderborg d.  $\frac{11}{3}$  46.

Da E. under en svag Ø.-lig Brise fiskede med Trawl i Sønderborg Bugt paa Ø.-lig Kurs, saas Ff. »Lilian« af Kerteminde nærme sig med Kurs ret imod E. Skruen blev straks slaaet fra; men umiddelbart efter tørnede E. med Stævnen imod L.s Stb.s Side.

Af den af L.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at dette Fartøj Kl. 6<sup>45</sup> afgik fra Sønderborg. Noget senere, da L. befandt sig i Sønderborg Bugt styrende en S.-lig Kurs, saas E. forude slæbende et Fiskeredskab. Da Fartøjerne var i Nærheden al hinanden, kom Rorkæden i Bekneb, hvorved L. mistede Styret, og umiddelbart efter skete Kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Aarsagen til Kollisionen fremgaar af det ovenfor anførte.

**87.** M/Gl. **Emanuel** af Svendborg, 35 Reg. T. Br. Bygget 1893 af Eg. Paa Rejse fra Korsør ni Bandholm med Hvede.

Grundstødt d.  $\frac{21}{12}$  46 ved Fyns S.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Svendborg d.  $\frac{7}{1}$  47.

Kl. 22<sup>00</sup> passerede E., der paa Grund af Isforholdene maatte gaa ind til Svendborg, Elsehoved Fyr i 1,5 Sm.s Afst. Det blæste en SSV.-lig frisk Brise med Dis, og der styredes SV.t.S. Kl. 23<sup>00</sup> saas en Lysbøje, der antoges for Middelgrunden, i V.t.S., og Kursen ændredes til SSV. og Kl. 23<sup>15</sup> til S.t.V. Motoren blev sat paa Langsomt, og Loddet, der viste 9—10 m Vand, blev holdt gaende. Kl. ca. 24<sup>00</sup>, da et Lodskud viste 3 m Vand, blev Motoren kastet Fuld Kraft Bak, men umiddelbart efter tog Skibet Grunden ved Næs Hoved og blev staaende. D.  $\frac{23}{12}$  Kl. 10<sup>00</sup> kom E. flot ved fremmed Hjælp, efter at en Del af Ladningen var blevet lægtret.

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

**88.** Ff. **Emanuel** af Hadsund, 10 Reg. T. Br. Bygget af Træ.

Sprunget læk og sunket d.  $\frac{27}{12}$  46 i Mariager Fjord.

Søforhør i Hadsund d.  $\frac{10}{1}$  47.

Under Sejlads i let Is ud for Ajstrup opdagedes det, at E. var læk. Det forsøgtes med Hjælp fra Besætningen paa et andet Fiskefartøj at pumpe Fartøjet læns; men Vandet vedblev at stige. Det forsøgtes derefter at sætte Fartøjet paa Grund; men inden dette lykkedes, sank E., efter at Besætningen var bjærget om Bord i det andet Fartøj. E. er senere blevet hævet.

Anm. Ministeriet maa antage, at Fartøjet er blevet skaaret læk af Isen.

**89.** M/Sk. **Emmy** af Svendborg, 58 Reg. T. Br. Bygget 1906 af Eg. Paa Rejse fra København til Odense med Kul.

Rørt Grunden d.  $19/9$  46 i Smaalandsfarvandet.

Søforhør i Odense d.  $24/9$  46.

Kl.  $10^{30}$  passerede E. under en SV.-lig Brise Masned Sundbroen, hvorefter der fortsattes V. paa for Skonnertsejl og Motor. Senere gik Vinden mere V.-lig og friskede. Kl. ca.  $12^{00}$  ændredes Kursen for at komme i Læ af Fæmø. Vinden friskede imidlertid yderligere til Storm med Regntykning, og Sejlet bjærgedes, hvorefter der holdtes af for at komme tilbage til Masnedøflak. Herunder kom Skibet ind paa Dyrefod Flak og huggede flere Gange igennem i den høje Sø. Kl.  $15^{30}$  opankredes E. i Læ af Masnedø, hvor det viste sig, at E. var tæt.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Vejrforholdene.

**90.** M/S **Emmy** af Nyborg, 15 Reg. T. Br. Bygget 1898 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Nyborg til Dragør med tomme Tromler.

Skruen havareret d.  $23/10$  46 i Østersøen.

Søforhør i København d.  $2/11$  46.

Kl.  $16^{30}$ , da E. befandt sig ca. 1 Sm. S. for Bøje 17 i Rute 32 ( $55^{\circ}27'2$  N. Brd.  $12^{\circ}39'1$  Ø. Lgd.), tørnede Skruen en Genstand i Vandet, hvorved det ene Skrueblad blev slaet af.

Anm. Aarsagen til Havariet fremgaar af det ovenfor anførte.

**91.** M/Gl. **Energi** af Svendborg, 93 Reg. T. Br. Bygget 1906 af Staal. Paa Rejse fra Fredericia til København med Brunkul.

Grundstødt d.  $21/8$  46 ved Sjællands N.-Kyst.

Strandingsindberetning dat.  $21/8$  46. Søforhør i København d.  $18/10$  46.

Kl.  $8^{00}$ , da E. i tæt Taage befandt sitr mellem Hesselø og Sjælland gaende for langsom Motor, loddedes 8 Fv. Vand. Der styredes Ø.t.N. Kl. ca.  $8^{30}$  loddedes 5 Fv. Vand, og Kursen ændredes ca.  $1/2$  Str. nordligere, hvorefter der loddedes tiltagende Vanddybder. Kl.  $9^{00}$  loddedes 4 Fv. Vand, og i det samme tog Skibet Grunden 100 m V. for Molen i Tisvildeleje og blev staaende. Kl.  $15^{00}$  kom Skibet flot ved fremmed Hjælp tilsyneladende uden at have taget Skade.

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

**92.** M/S **Erik** af Odense, 300 Reg. T. Br. Bygget 1908/28 af Staal. Paa Rejse fra København til Assens i Ballast.

Grundstødt d.  $4/1$  46 ved Sjællands Ø.-Kyst.

Søforhør i København d.  $25/1$  46.

Kl.  $13^{00}$  passerede E., der havde. Lods om Bord, under en haard SV.-lig Kuling Kalvebod Sluse. Efter at Skibet var kommet ind i Søndre Løb, blev E. af Vinden drevet over i Stb.-Side af Sejlrenden, hvor E. tog Grunden og blev staaende. D.  $5/1$  Kl. ca.  $9^{00}$  kom E. flot ved fremmed Hjælp tilsyneladende uden at have taget Skade.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

**93.** Ff. **Erik Schou**, 37 Reg. T. Br. Paa Fiskeri i Nordsøen.

En Mand trukket over Bord og druknet d.  $11/6$  46 i Nordsøen.

Søforklaring i Hjørring d.  $20/1$  47.

Kl. ca.  $12^{30}$ , da E. S. befandt sig ca. 114 Sm. V.t.N.  $1/2$ N. for Tyborøn i Færd med at løbe Linerne ud, fik en Tovløkke Hold om det ene Ben paa Fisker Karl Marinus Kristensen af Hirtshals. Motoren blev straks kastet Bak, men inden Farten kunde tages af Fartøjet, var den paagældende trukket over Bord og forsvundet. Den overbordfaldne blev forgæves eftersøgt i ca. en Time.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

**94.** 3<sup>m</sup> M/Sk. **Erland** af Graasten. 135 Reg. T. Br. Bygget 1943 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Sæby til København med Tørv.

Grundstødt d.  $13/2$  46 ved Jyllands Ø.-Kyst; Motorhavari i Kattegat; søgt Nødhavn.

Søforklaring i Frederikshavn d.  $16/2$  46.

Kl. ca.  $14^{00}$  afgik E., der havde Lods om Bord, fra Sæby og styrede ud gennem Havnen. Da Skibet var tværs af den S.-lige Havnemole, tog det Grunden og blev staaende. Ca. 1 Time senere kom E. flot ved egen Hjælp tilsyneladende uden at have taget Skade. Kl.  $16^{00}$ , da E. befandt sig i Læsø Rende, begyndte Motoren at arbejde uregelmæssigt, og der kom Damp op af Udstødsrøret. Motoren standsedes, og Skibet opankredes. En Undersøgelse viste, at der var Sand i Kølevandsledningerne og Vand i Cyllindrene. K. søgte ind til Frederikshavn for Reparation.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Tilsanding i Havneindløbet, og at Motorhavariet skyldes, at Kølevandspumpen har suget Sand ind, medens Skibet var grundstødt.

**95.** M/Gl. **Esther** af Rønne, 20 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Gdynia til Rønne Ballast.

Kollideret d.  $\frac{4}{5}$  46 i Gdynia Havn.

Søforklaring og Søforhør i Rønne d.  $\frac{18}{5}$  46.

Kl. ca. 10<sup>30</sup> afsejlede E., under Bugsering af M/S »Sydvestmonsunen«, fra Gdynia. Slæbetrossen var 25—30 Fv. Da Skibene med en Fart af 3—4 Knob nærmede sig Havneindløbet, saas forude ca. 1 $\frac{1}{2}$  Str. om Stb. et Skib, S/S »Riitta H.« af Pori, for indgaende. Da Afstanden til R. H. var godt 300 m, afgav R. H. 2 korte Toner med Dampbiben og drejede til Bb. Om Bord i S. blev der derpaa afgivet 2 korte Toner med Luftfløjten, og der drejedes til Bb. Kort efter — da Skibene befandt sig i selve Havneindløbet — tørnede R. H. imod E., der blev en Del beskadiget.

Anm. Søforklaring fra R. H. foreligger ikke.

**96.** M/Gl. **Esther** af Odense, 53 Reg. T. Br. Bygget 1906 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Hammerhavn til Odense med Stenmel.

Kollideret d.  $\frac{17}{9}$  46 i Østersøen; søgt Nødhavn.

Søforhør i Stubbekøbing d.  $\frac{21}{9}$  46.

Kl. 11<sup>45</sup>, da E. i stille Vejr befandt sig ca. 35 Sm. Ø. for Møen, blev det tæt Taage, og forskriftsmæssigt Taagesignal blev afgivet. Kl. ca. 12<sup>00</sup> saas ca.  $\frac{1}{2}$  Str. om Stb. et modgaende Skib. Roret blev lagt haardt Stb. og umiddelbart efter, da det andet Skib, der senere viste sig at være M/Gl. »Laura« af Stubbekøbing, syntes at dreje til Bb., haardt Bb. I det samme tørnede E. med Stb.s Bov mod L.s Stb.s Bov. Ved Kollisionen blev E. en Del beskadiget og blev læk, hvorfor en Del af Ladningen maatte kastes over Bord for at lette Forskibet. E. sejlede derefter til Stubbekøbing for Reparation.

Af den af L.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at det Kl. ca. 11<sup>45</sup> blev let Taage, hvorfor Farten mindskedes, og der gjordes klar til Afgivelse af Taagesignal. Samtidig saas forude om Bb. et modgaende Skib, der senere viste sig at være E., og hvis Kurs syntes at skære L.s Kurs. Roret blev lagt haardt Bb.; men umiddelbart efter skete Kollisionen som ovenfor anført. Ved Kollisionen led L. en Del Skade og blev læk, hvorfor Skibet blev sejlet til Stubbekøbing for Reparation.

**97.** M/Jt. **Esther** af Næstved, 77 Reg. T. Br. Bygget 1909 af Staal. Paa Rejse fra Rødby Havn til Hou med Kali.

Minesprængt og sunket d.  $\frac{14}{11}$  46 i Østersøen; 3 Omkomne.

Søforhør i Rudkøbing d.  $\frac{15}{11}$  46. Forlisanmeldelse dat. Næstved d.  $\frac{20}{1}$  47.

Kl. ca. 10<sup>30</sup>, da E. befandt sig i Farvandet mellem Kjelds Nor og Lolland indtraf en voldsom Eksplosion, og Skibet sank straks paa 54°41'44" N. Brd. 11°1'11" Ø. Lgd. Et Fiskefartøj, der befandt sig i Nærheden, optog Skibets Fører og Ungmanden. Bedstemanden samt Førerens Hustru og Barn, der befandt sig om Bord, maa antages at være omkommet.

Anm. De omkomne var: Bedstemand Bent Jakobsen af Korsør, Fru Frida Birgithe Mathilde Steffen samt Inge Birgit Steffen, begge af Thurø.

**98.** M/S **Estred** af København, 99 Reg. T. Br. Bygget 1939 af Staal. Paa Rejse fra Skagen til København med Brændselolie.

Grundstødt d.  $\frac{18}{1}$  46 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Søforhør i København d.  $\frac{22}{1}$  46.

Kl. 7<sup>00</sup> afsejlede E. under en svag SØ-lig Vind fra Skagen. Der styredes misv. S. efter et Punkt ca. 1 Sm. Ø. for Hirsholmene. Kl. 7<sup>45</sup> da E. befandt sig i Aalbækbugten, blev det taaget, og Kl. 8<sup>00</sup> blev Motoren sat paa Halv Kraft. Kl. 8<sup>30</sup> tog Skibet Grunden og blev staaende haardt paa Stengrund i Nærheden af 1-Kosten paa Hirsholm NV.-Rev. Kl. 14<sup>45</sup> kom E. flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

Anm. 1. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes, at Skibet blev lagt paa fejltagtig Kurs i Forb. med den Omstændighed, at Loddet ikke blev benyttet.

Anm. 2. Skibets Fører er den  $\frac{29}{11}$  46 ved Sø- og Handelsretten blevet idømt en Statskassen tilfældende Bøde af 150 Kr. for Overtrædelse af Sølovens § 293.

**99.** Ff. **Eva Thønesen** af Esbjerg, 43 Reg. T. Br. Bygget 1945 af Eg.

Brand om Bord d.  $\frac{5}{6}$  46 i Esbjerg Havn.

Politirapport dat.  $\frac{6}{6}$  46.

Kl. ca. 10<sup>00</sup>, da E. T. laa fortøjet i Bassin 1 i Fiskerihavnen, fyrede en Mand af Besætningen op i Kakkelovnen i Lukafet og forlod Fartøjet efter at have laaset Lukafdøren. Kl. ca. 16<sup>30</sup> opdagede Havnevæsenet, at der trængte Røg op fra Lukafet, og tilkaldte Brandvæsen fra Land, der i Løbet af kort Tid slukkede Ilden. Ved Branden blev Træværket omkring Kakkelovnens Aftræksrør stærkt beskadiget.

Anm. Ministeriet maa antage, at Branden skyldes Overophedning af Aftræksrøret.

**100.** Tysk Marinefartøj **F. 238**. Paa Rejse fra Kristianssand til Kiel i Ballast.

Strandet d.  $\frac{13}{1}$  46 paa Sjællands Odde.

Strandingsindberetning dat.  $\frac{22}{1}$  46.

Kl. 10<sup>00</sup>, da F. 238 under en NØ-lig Kuling med Sne befandt sig ud for Sjællands Odde med saa stærk Slagside, at Skruen ikke havde Magt over Skibet, tog Skibet Grunden og blev staaende saa nær Kysten, at Besætningen kunde vade i Land.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives af være Vejrforholdene.

- 101.** Landingspram **F. 390** af Kiel. Paa Rejse fra Kiel til Warnemünde i Ballast.  
Grundstødt d.  $24\frac{1}{2}$  46 ved Lollands S.-Kyst.  
Strandingsindberetning dat.  $27\frac{1}{2}$  46.  
Kl.  $4^{30}$  grundstødte F. 390 under en haard SSV.-lig Kuling med Snetykning ca. 1 Sm. V. for Hyllekrog Fyr. Landingsprammen kom senere flot ved egen Hjælp.  
Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Storm og Snetykning.
- 102.** B/B **Falken** af Nyborg, 34 Reg. T. Br. Bygget 1894 af Staal. Paa Rejse fra Lemvig til København.  
Kollideret d.  $16\frac{1}{3}$  46 i Sundet.  
Søforhør i København d.  $28\frac{1}{3}$  46.  
Kl. ca.  $3^{25}$ , da F., som sammen med B/B »Hans« af Odense bugserede en Lægtter, befandt sig i tynd Is ud for Kullen, stoppede F., der laa forrest, noget op i Isen og skar ud til Stb. Under Oprettning af Kursen skar F. for meget Bb. over, og H. tønnede med Stævnen imod F.s Bb.s Side midtskibs.  
Af den af H.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at da F. skar Bb. over, blev H.s Maskine stoppet og Roret lagt haardt Bb.; men umiddelbart efter skete Kollisionen som ovenfor anført. Ved Kollisionen fik F. Fenderlisten bøjet, og H. fik Stævnen brækket.  
Anm. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes Isforholdene.
- 103.** M/Gl. **Familien** af Køge, 47 Reg. T. Br. Bygget 1879 af Eg.  
En Mand kommet til Skade d.  $27\frac{1}{6}$  46 i Københavns Havn.  
Politirapport dat.  $27\frac{1}{6}$  46.  
Kl. ca.  $10^{20}$ , da F. laa langs Siden af amerikansk S/S »George Leonard« og lastede Kul i Spande, tønnede en fyldt Kulspand under Nedfiring imod Luggedækslerne, hvorved dette sammen med en Havnearbejder, som stod paa Luggedækslet, styrtede ca.  $3\frac{3}{4}$  m ned i Lasten, hvor den paagældende slog Nakken imod Kølsvinet og rantes i Siden af det nedstyrtende Luggedæksel. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt Ambulance bragt til Hospitalet.  
Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.
- 104.** M/Jt. **Fanny** af Aalborg, 60 Reg. T. Br. Bygget 1897 af Eg. Paa Rejse fra København til Frederikshavn med Bomuldsfrøkager.  
Grundstødt d.  $22\frac{1}{8}$  46 ved Jyllands Ø.-Kyst.  
Søforklaring i Frederikshavn d.  $27\frac{1}{8}$  46.  
Kl.  $6^{25}$  passerede F. i tæt Taage Fornæs Fyr, giss. Afst. 1 Sm., og samtidig loddedes 15 m Vand. Herfra styredes NV.t.N. $\frac{1}{8}$ N. efter Kompasset. Ca. 10 Min. senere tog Skibet Grunden og blev staaende. Kl.  $16^{30}$  kom F. flot, efter at en Del af Ladningen var lægtret. Skibet tog tilsyneladende ingen Skade ved Grundstødningen. En Undersøgelse af Kompasset d.  $23\frac{1}{8}$  viste, at der paa Kursen NV.t.N. $\frac{1}{2}$ N. var en vestlig Deviation paa  $\frac{3}{4}$  Str.  
Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes usigtbart Vejr i Forbindelse med Ukendskab til Kompassets Deviation.
- 105.** M/S **Fanø** af Nordby F., 138 Reg. T. Br. Bygget 1926 af Staal. Paa Rejse fra Esbjerg til Nordby.  
Tørnet Færgeleje d.  $22\frac{1}{2}$  46 i Nordby.  
Søforhør i Esbjerg d.  $31\frac{1}{5}$  46.  
Kl. ca.  $16^{40}$  skulde F. under en stormende SSØ.-lig Kuling med orkanagtige Byger løbe ind i Færgelejet i Nordby. For at holde Styret paa Skibet var Farten stærk, og en Lastbil var anbragt agter paa Færgegen. Da F. var kommet ind i Lejet, beordredes Motoren Fuld Kraft Bak. Et Øjeblik efter tønnede F. Lejet med stor Kraft, hvorved den inderste Pæl i Lejet knækkede.  
Anm. Ministeriet maa antage, at Paasejlingen skyldes Vejrforholdene i Forbindelse med den Omstændighed, at Forskruen var løftet saa højt, at den ikke virkede tilstrækkelig kraftigt.
- 106.** Ff. **Flemming** af Esbjerg, 50 Reg. T. Br. Bygget 1945 af Eg, Bøg og Fyr.  
a) Paa Rejse fra Esbjerg til Grimsby med Fisk.  
Tørnet undersøisk Hindring d.  $27\frac{1}{1}$  46 i Nordsøen.  
Søforhør i Esbjerg d.  $8\frac{1}{10}$  46.  
Kl. ca.  $3^{00}$ , da F. under en haard V.-lig Kuling befandt sig ca. 50 Sm. V. $\frac{3}{4}$ S. for Graadyb Barre, mærkedes et kraftigt Stød i Skibet. En Undersøgelse viste, at Skibet var tæt, og Rejsen fortsattes. Det viste sig senere, at den underste Del af Stævnen var beskadiget.  
Anm. Ministeriet maa antage, at Skibet har tørnet en drivende Genstand.  
b) Paa Rejse fra Fiskeplads til Esbjerg med Sild.  
Grundstødt d.  $6\frac{1}{10}$  46 ved Øen Sild.  
Søforhør i Esbjerg d.  $3\frac{1}{1}$  47.  
Kl. ca.  $0^{30}$  pejledes et Fyrblink, der antoges for Vyl Fyrskib, i SSV., giss. Afst. 2 Sm. Herfra styredes Øst. Noget senere passerede F. under en VNV.-lig Kuling med Regnbyger en Lystønde, der viste 3-Blink, og samtidig loddedes ca. 11 Fv. Vand. Kl. ca.  $2^{30}$  saas Land forude. Motoren kastedes straks Bak; men kort efter tog Fartøjet Grunden og blev staaende ved Kampen paa Sild.  
Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes skødesløs Navigering.

**108. M/S Florida** af København, 3538 Reg. T. Br. Bygget 1944 af Staal.a) Paasejlet d.  $27/2$  46 paa Hudson Floden.Søforklaring i New York d.  $1/3$  46. Søforhør i København d.  $2/4$  46.

Kl. ca.  $8^{10}$ , da F., der havde Lods om Bord, laa opankret for 45 Fv. Kæde ved Karantænestationen ud for New York, saas en Slæbebaad — »Harry B. Williams« — med to Pramme paa Slæb nærme sig med Kurs mod F. Da der syntes Fare for en Kollision, blev Motoren beordret Fuld Kraft Bak samtidig med, at der blev stukket paa Ankerkæde til 70 Fv. Inden Bakmanøveren kunde udføres, tørnede den agterste Pram imod F., hvorved F. fik Stævnen stærkt beskadiget og Ankerkæden brækket.

Anm. Søforklaring fra H. B. W.s Besætning foreligger ikke.

b) Paasejlet d.  $14/10$  46 i Københavns Havn.Søforhør i København d.  $18/10$  46.

Kl. ca.  $19^{00}$  blev F., der laa fortojet ved Larsens Plads, paasejlet af Minestrygeren »Søridderen«, der var for udgaende fra Høsebroløbet.

Af den af S.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at da dette Skib under en let NV-lig Brise i klart Vejr Kl.  $18^{35}$  var ved at manøvrere ud fra Høsebroløbet, blev Maskintelegrafer skiftet fra Fuld Kraft Frem til Fuld Kraft Bak. Maskintelegrafer havarede, hvorfor Manøveren ikke blev udført, og S. fortsatte fremover og paasejlede først en Pram langs Siden af F., derefter F. og endelig endnu en Pram, der var fortojet langs Siden af S/S »Sønderjylland«; sidstnævnte Pram blev ved Paasejlingen trykket hen mod en 3. Pram, der blev lettere beskadiget. Ved Paasejlingen fik S. forskellige mindre Skader. En Undersøgelse viste, at Maskintelegrafledningen var sprængt.

Anm. Aarsagen til Paasejlingen fremgaar af det ovenfor anførte.

**109. S/S Fornæs** af København, 2709 Reg. T. Br. Bygget 1945 af Staal.

a) Paa Rejse fra Barrow til London i Ballast.

Maskinhavari d.  $25/2$  46 i Kanalen.Søforklaring og Søforhør i Fredericia d.  $19/7$  46.

Kl.  $22^{10}$  passerede F., der paa Rejsen havde haft flere Havarier paa Maskinen, Beachy Head i 8 Sm.s Afst. Kl.  $23^{00}$  brækkede forreste Kamaksel, hvorefter kun den agterste Halvdel af Maskinen kunde anvendes, og F. blev manøvreudygtig. F. blev af Slæbebaad slæbt ind til Graysthurrock.

b) Paa Rejse fra London til Philadelphia med Kalk.

Maskinhavari d.  $7/5$  46 i Stillehavet; søgt Nødhavn.Søforklaring og Søforhør i Fredericia d.  $19/7$  46.

Kl.  $6^{52}$  passerede F. Flat Point i 2 Sm.s Afst. Kl.  $8^{05}$  brækkede forreste Kamaksel paa Hovedmaskinen. hvorfor der søgtes Nødhavn i Sidney N.S., hvortil F. ankom Kl.  $12^{45}$ .

**110. M/S Fredericia** af Aalborg, 693 Reg. T. Br. Bygget 1930 af Staal.En Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d.  $12/12$  46 i Københavns Havn.Politirapport dat.  $12/12$  46.

Kl.  $11^{50}$ , da F. laa fortojet ved Kvæsthusbroen og lastede Papir i Baller, gled en Balle paa ca. 100 kg ud af en Længe og faldt fra Lugehøjde ned i Lastrummet, hvor den ramte en Havnearbejder paa venstre Skulder og Arm. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt Ambulance kørt til Hospitalet.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

**111. S/S Frederikshavn** af Frederikshavn, 1480 Reg. T. Br. Bygget 1914 af Staal. Paa Rejse fra København til Aalborg med Passagerer og Stykgods.Grundstødt d.  $10/10$  46 i Limfjorden.Søforhør d.  $16/10$  46 i København.

Kl.  $7^{20}$ , da F., der havde Lods om Bord, passerede Hals, blev det tæt Taage. Sejlladsen fortsattes med langsom Fart, idet 2 Haandlod holdtes gaaende fra Bakken. Kl.  $9^{58}$  saas i en Klaring Landet paa Fjordens N.-lige Side. Da F. antoges at være for S.-lig i Sejlløbet, blev Roret lagt haardt Stb. og Maskinen beordret Halv Kraft Frem. Skibet lystrede imidlertid ikke Roret, hvorfor Maskinen beordredes Fuld Kraft Bak; men umiddelbart efter tog F. Grunden paa den Ø.-lige Side af Bredhage og blev staaende. Kl.  $17^{30}$  kom Skibet flot ved Hjælp af 4 Bjærgningsdampere.

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

**112. M/Gl. Frem** af Nykøbing M., 100 Reg. T. Br. Bygget 1939 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Løgstør til København med Stykgods.Grundstødt d.  $27/11$  46 ved Hesselø.Strandingsindberetning dat.  $28/11$  46. Søforklaring og Søforhør i Aalborg d.  $6/12$  46.

Kl.  $19^{00}$  passerede K. under en jævn SSV-lig Brise Gjerrild Fyr, Afst. ca. 2 Sm., hvorefter der styredes efter Fornæs, som passeredes i 1 Sm.s Afst. Derefter styredes SSØ. efter Lys- og Fløjtetønden paa  $56^{\circ}24'06''$  N. Brd.  $11^{\circ}06'42''$  Ø. Lgd., som passeredes tæt om Stb. Herfra styredes SØ.t.S., og Føreren gik under Dæk efter at have givet Bedstemanden Ordre til at varsko, naar Hesselø Fyr var i Sigte. Kl. ca.  $23^{45}$  kom Føreren atter paa Dækket uden at være blevet varskoet. Hesselø Fyr saas da om Bb. i kort Afstand, hvorfor Roret lagdes haardt Stb. Kort efter — Kl.  $23^{56}$  — tog Skibet Grunden flere Gange og blev derefter staaende 50—60 m fra Land ved SV.-Siden af Øen. D.  $28/11$  Kl.  $10^{30}$  kom F. flot ved Hjælp af Bjærgningsdampere.

Anm. 1. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Strømsætning i Forbindelse med den Omstændighed, at Føreren ikke blev varskoet, da Hesselø Fyr kom i Sigte.

Anm. 2. Bedstemanden er d.  $10/5$  47 ved Søretten i Skive blevet idømt en Statskassen tilfaldende Bøde af 100 Kr. for Overtrædelse af Sømandslovene § 84.



- 113.** M/Jt. **Fremad** af Femø, 28 Reg. T. Br. Bygget 1894 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Bandholm til København med Byg.  
Grundstødt d.  $16/3$  46 ved Sjællands Ø.-Kyst.  
Søforhør i København d.  $15/4$  46.  
Kl. ca. 15<sup>00</sup>, da F. fulgte en brudt Rende i Isen i Bøgestrømmen, pressedes Renden sammen af et modgaaende Skib. Samtidig gik Isen i Drift, hvorved F. blev sat paa Grund i Østsiden af den gravede Rende. Kl. 19 kom F. flot ved fremmed Hjælp.  
Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.
- 114.** S/S **Frigga** af Esbjerg, 1095 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Staal.  
En Mand kommet til Skude ved Ulykkestilfælde d.  $4/5$  46 i Københavns Havn.  
Politirapport dat.  $4/5$  46.  
Kl. 9<sup>30</sup>, da F. laa ved Kristiansgade og lossede Spantejern, fiskede den ene Ende af en Længe, der var under Ophivning, et Spantejern i Lasten. Herved gled dette ud af Stabelen og faldt ned og beskadigede Foden paa en Havnearbejder. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt Ambulance kørt til Hospitalet.  
Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.
- 115.** S/S **Frits S** af Helsingfors, 1475 Reg. T. Br. Bygget 1907 af Staal.  
En Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d.  $15/7$  46 i Københavns Havn.  
Politirapport dat.  $15/7$  46. Rapport fra Statens Skibstilsyn dat.  $16/7$  46.  
Kl. ca. 7<sup>30</sup>, da F. S. laa fortojet ved »Tømmerkajen« og lossede Kassebrædder, traadte en Havnearbejder, der var beskæftiget paa Bb.s Mellemdæk, op paa Bunkerlugen, der viste sig kun at være tildækket med nogle Forskalningsbrædder og et stort Stykke Pap, og faldt igennem. I Faldet fik den paagældende fat i Lugekarmen med højre Albue, og blev efter at være hjulpet op kørt til Hospitalet med store Smerter i Armen.  
Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.
- 116.** M/Sk. **Fuglen II** af Ærøskøbing, 272 Reg. T. Br. Bygget 1918 af Staal. Paa Rejse fra København til Gdynia i Ballast.  
Kollideret d.  $23/2$  46 i Gdynia Havn.  
Søforklaring og Søforhør i Aalborg d.  $13/3$  46.  
Kl. ca. 15<sup>00</sup>, da F. under en SSØ.-lig Storm laa opankret paa Gdynia Red, fik Skibet Ordre til at følge efter Lodsdamperen i Havn. Ved Indsejlingen tørnede F. en Flaade, som laa i Havneindløbet, hvorved der opstod et Hul i Stb. Side ca. 2 m fra Kølen.  
Anm. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes Vejrforholdene.
- 117.** 3<sup>m</sup> M/Sk. **Gamma** af København, 137 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Eg. og Bøg. Paa Rejse fra Menstad til Struer med Salpeter.  
a) Sprunget læk d.  $25/12$  46 i Skagerak; søgt Nødhavn.  
Søforklaring og Søforhør i Struer d.  $31/12$  46.  
D.  $24/18$  Kl. 20<sup>00</sup> afsejlede G. fra Langesund. Det blæste en SV.-lig Brise. I Løbet at Natten friskede Vinden fra SSV., og Skibet tog meget Vand over Dæk og Luger. Kl. ca. 9<sup>00</sup> opdagedes det, at G. var læk, hvorfor Motorpumpen holdtes gaaende, og der lænsedes hver Time med Haandpumpen. Kl. 23<sup>00</sup> passeredes Skagens Rev F.S. tæt om Stb., og d.  $27/12$  Kl. ca. 3<sup>00</sup> fortojedes i Aalborg.  
Anm. Ministeriet maa antage, at Skibet har arbejdet sig læk i Søen.  
b) Grundstødt d.  $27/12$  46 i Limfjorden.  
Kl. 11<sup>00</sup> afsejlede G. fra Aalborg. Kl. ca. 13<sup>30</sup> tog Skibet Grunden paa Middelgrunden og blev staaende. D.  $29/12$  Kl. ca. 12<sup>30</sup> kom G. flot uden at have taget nævneværdig Skade.  
Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes, at Farvandsafmærkningen paa Grund af Is var i Uorden.
- 118.** S/S **Garm** af Frederikshavn, 433 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal. Paa Rejse fra Gdynia til Mäntyluoto i Ballast.  
Grundstødt d.  $15/12$  46 ved Finlands V.-Kyst.  
Søforhør i København d.  $2/1$  47.  
Kl. 9<sup>45</sup> pejledes Sebbskär Fyr i Ø.  $3/4$ S. og Kaijakari Fyr i NØ.t.Ø., hvorefter Kursen blev ændret til ØNØ. Vejret var klart, og det blæste en VSV.-lig Brise. Kl. 10<sup>20</sup> sattes Lodsflag, og kort efter saas Sømærket paa 8,4 m Grunden uden for Indsejlingen til Mäntyluoto. Maskinen blev sat paa Langsomt Frem og Ekkoloddet startet. Der loddedes Dybder mellem 11 og 13 m, og da en Grund med 8,4 m Vand var passeret, blev Maskinen beordret Halv Kraft Frem, medens der styredes med Kending mod Råfsø Fyr. Kl. 11<sup>10</sup>, da Ekkoloddet viste 11 m, blev Maskinen i kort Rækkefølge beordret Langsomt Frem, Stop og Fuld Kraft Bak, og da Skibet tilsyneladende laa stille, Stop. Kl. 11<sup>15</sup> saas forude om Bb. et Sømærke med beskadiget Topbetegnelse, og samtidig tog G. Grunden paa Trekanten og blev staaende. Skibet kom senere flot ved fremmed Hjælp.  
Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes, at Farvandsafmærkningen paa Grund af Is var i Uorden.
- 119.** M/Gl. **Gerd** af Grenaa, 138 Rag. T. Br. Bygget 1913/41 af Staal.  
En Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d.  $29/11$  46 i Københavns Havn.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. <sup>29</sup>/<sub>11</sub> 46.

Kl. ca. 10<sup>45</sup>, da G. laa fortojet langs Siden af M/S »Abraham Lincoln« ved Østmolen i Frihavnen og lastede Garveekstrakt i Sække, tørnede en Længe mod en Skærstok om Bord i G., hvorved Sækkene faldt ned i Lastrummet og ramte en Mand af Besætningen, der var beskæftiget med Stuvning af Lasten. Den paagældende, der havde faaet begge Skinneben beskadiget, blev i en tilkaldt Ambulance kørt paa Hospitalet.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

**120.** M/Sk. **Glory** at København, 76 Reg. T. Br. Bygget 1914 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Rønne til Skive med Lervarer.

Kollideret og sunket d. <sup>7</sup>/<sub>8</sub> 46 i Østersøen; 1 Omkommet.

Søforhør i København d. <sup>14</sup>/<sub>8</sub> 46. Forlisanmeldelse dat. København d. <sup>15</sup>/<sub>8</sub> 46.

Se Nr. 50.

**121.** M/Gl. **Goldi** af Neksø, 40 Reg. T. Br. Bygget 1903 af Eg.

a) Paa Rejse fra Hesnæs til Rønne med Generatorbrænde.

Grundstødt d. <sup>8</sup>/<sub>2</sub> 46 i Sandvig Havn.

Søforklaring og Søforhør i Rønne d. <sup>11</sup>/<sub>2</sub> 46.

Kl. ca. 1<sup>00</sup>, da G. under en tiltagende S.-lig Kuling med høj Sø og Dis befandt sig i Nærheden af Hamneren, besluttedes det at søge ind til Allinge. Da 2 røde Fyr kom i Sigte, holdtes ind i Fyrlinien, og Kl. ca. 1<sup>30</sup> lagde Skibet til ved Kajen, men drev atter fra og tog Grunden i Havnen, der viste sig at være Sandvig Havn. G. kom kort efter flot ved fremmed Hjælp uden at have taget Skade.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Forveksling af Allinge og Sandvig Havn.

b) Paa Rejse fra Nysted til Rønne med Asfalt.

Grundstødt d. <sup>21</sup>/<sub>11</sub> 46 ved Falsters S.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Rønne d. <sup>11</sup>/<sub>12</sub> 46 og i Nykøbing F. d. <sup>27</sup>/<sub>12</sub> 46.

Kl. ca. 16<sup>00</sup> befandt G. sig ved Kroghage. Strømmen var haardt modgaende, hvorfor det forsøgtes at sejle G. tæt over mod Stb.s Side at Sejllobet. G. blev imidlertid af Strømmen ført over mod den modsatte Side, hvor Skibet tog Grunden paa Kroghage Pynt og blev staaende. D. <sup>22</sup>/<sub>11</sub> kom Skibet flot efter at en Del af Ladningen var lægtret.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

**122.** Færgebaaden **Gracia** af København.

Havareret d. <sup>27</sup>/<sub>8</sub> 46 i Københavns Havn.

Søforhør i København d. <sup>29</sup>/<sub>8</sub> 46.

Kl. ca. 7<sup>30</sup>, da G. laa fortojet ved D. D. K.s Kulplads i Sydhavnen indenfor Stævnen af S/S »Walborg« af Stockholm, var et agtenfor W. liggende Skib — S/S »Daniel F. Lownsdale« af Portland, Oregon — under Forhaling agterover langs Kajen hen imod W. Herunder blev der et Øjeblik beordret Fuld Kraft Frem paa D. F. L.s Maskine, og herved sprængtes W.s Agterfortøjninger, og W.s Stævn blev af Skruvandet trykket ind imod G., der led en Del ovenbords Skade.

Anm. Aarsagen til Havariet fremgaar af det ovenfor anførte.

**123.** M/Gl. **Grethe** af Frederiksværk, 53 Reg. T. Br. Bygget 1906 af Staal.

a) Paa Rejse fra Vejle til København med Brunkul.

Tørnet Undervandshindring d. <sup>3</sup>/<sub>1</sub> 46 i Sundet.

Søforhør i København d. <sup>12</sup>/<sub>1</sub> 46.

Kl. 19<sup>45</sup>, da G. befandt sig ca. 4 Sm. S.t.V. for Kronborg, tørnede Skibet med Skruen imod en Undervandshindring, hvorved Omstyringen blev beskadiget.

b) Paa Rejse fra Aarhus til Odense.

Grundstødt d. <sup>29</sup>/<sub>12</sub> 46 ved Samsø Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. <sup>29</sup>/<sub>12</sub> 46. Søforklaring og Søforhør i Odense d. <sup>9</sup>/<sub>1</sub> 47.

Kl. 9<sup>00</sup> lettede G., hvis Motor var havareret, fra en Ankerplads i Lindholm Dyb, og Sejladsen fortsattes S. paa langs Samsø Ø.-Kyst. Noget senere passeredes tæt inden hu 2-Kosten ud for Besser Rev, hvorefter der styredes SSV. Kort efter blev det tæt Taage, hvorefter der, da et Lodskud gav 8 m, styredes S. Kl. ca. 14<sup>00</sup> gav et Lodskud pludselig mindre Vand, og kort efter tog G. Grunden ca. 1 Sm. N. for Ballen Havn og blev staaende. D. <sup>30</sup>/<sub>12</sub> 46 kom G. flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

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

**124.** M/S **Grete Mærsk** af København, 6567 Reg. T. Br. Bygget 1937 af Staal. Paa Rejse fra San Francisco til New York med Stykgods.

1 Mand forsvundet d. <sup>7</sup>/<sub>7</sub>, 46 i Stillehavet.

Søforklaring i New York d. <sup>29</sup>/<sub>7</sub> 46.

KL 15<sup>50</sup>, da G. M. befandt sig paa 21°18 N.Br. 107°59' V. Lgd., savnedes 2. Kok, Karsten Johannes Suneson. Skibet blev straks lagt paa modsat Kurs og Udkig sat paa Bak og øverste Bro, samtidig med at en systematisk Undersøgelse blev iværksat. Kl. 17<sup>50</sup>, da intet Spor af den savnede var fundet, fortsatte G. M. Rejsen.

Anm. Ministeriet maa antage, at den omkomne under et Anfald af Sindsforvirring er sprunget over Bord.

**125.** M/Gl. **Grethe Rask** af Hasle, 96 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Fakse Ladeplads til Halden med Kalk.

Grundstød d.  $\frac{31}{3}$  46 ved Sjællands Ø.-Kyst.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat.  $\frac{2}{9}$  46. Søforhør i København d.  $\frac{10}{1}$  47.

Kl. ca. 8<sup>00</sup> lettede G. R. fra en Ankerplads ca.  $\frac{3}{4}$  Sm NV. for Drogden Fyr. Kl. ca. 8<sup>30</sup> blev Vejret, der havde været diset, tæt Taage, og Motoren sattes paa Langsomt Frem samtidig med, at der afgaves forskriftsmæssigt Taagesignal. Kl. 9<sup>15</sup> hørtes Taagesignalet fra Nordre Røse Fyr tværs om Bb., og da der lidt senere hørtes Taagesignal fra en Damper i kort Afstand og umiddelbart derefter to andre Taagesignaler fra forskellige Retninger i Nærheden, stoppedes Motoren, og Loddet holdtes gaaende. Kl. ca. 10<sup>00</sup> gav et Lodskud ca. 6 Fv. Vand, og umiddelbart efter tog G. R. Grunden. Skibet svajede 90 Grader rundt og kom atter flot, men grundstødte kort efter og blev staaende. D.  $\frac{1}{4}$ , Kl. ca. 13<sup>00</sup> kom G. R. flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper. En senere Undersøgelse viste, at en Del af Straakølen var afrevet.

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

**126.** M/Jt. **Grethe Witting** af Grenaa, 118 Reg. T. Br. Bygget 1909 af Staal.

En Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d.  $\frac{29}{6}$  46 i Københavns Havn.

Politirapport dat.  $\frac{29}{6}$  46.

Kl. 9<sup>20</sup>, da G. W. laa fortøjet ved Frihavnens Midtermole, var en Mand af Besætningen ved at hænge en Strop paa Lossekrogen i Lastrummet, Da han derefter vilde træde et Skridt tilbage, mistede han Fodfæstet og styrtede baglæns ca.  $1\frac{1}{2}$  m ned i Bunden af Lasten, hvorved han fik Ryggen beskadiget. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt Ambulance bragt til Hospitalet.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

**127.** S/S **Gudrun** af København, 1498 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Staal. Paa Rejse fra Emden til Esbjerg med Koks.

Tørnet Kaj d.  $\frac{12}{2}$  46 i Esbjerg.

Søforhør i Esbjerg d.  $\frac{14}{2}$  46.

Kl. 11<sup>10</sup>, da G., der havde Lods om Bord, under en stiv NNV.-lig Kuling var ved at lægge til med Bb.s Side i Esbjerg nye Trafikhavn, blev Maskinen, der gik meget langsomt Frem, beordret Fuld Kraft Bak. Herunder blev Skibet ført ind mod Kajen og tørnede med Agterskibet imod en fremspringende Kant paa Hammeren langs Kajen, hvorved en Plade i Skanseklædningen blev revet op i en Længde af ca. 4 m og flere Skanseklædningsstøtter blev bøjet eller revet op af Dækket.

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

**128.** 3<sup>m</sup> M/Sk. **Gunda Wal** af Køge, 238 Reg. T. Br. Bygget 1904 af Eg. Paa Rejse fra Horsens til København med Brunkul.

Sprunget læk og sunket d.  $\frac{3}{2}$  46 i Sundet.

Søforhør i København d.  $\frac{8}{2}$  46.

Kl. 3<sup>30</sup>, da G. W. under en svag SSV.-lig Brise befandt sig ved Lappegrund F.S., begyndte Motoren at gaa ujævnt. En Undersøgelse viste, at der stod Vand i Motornummet, saa Svinghjulet tog Vand. Trods stadig Pumpning med begge Haandpumper, steg Vandet i Skibet, hvorfor der blev lempet Dækslast over Bord. Der blev forgæves afgivet Signaler for Tilkaldelse al Lods. Motoren blev standset, og efter at der var afgivet Nødsignal, opnaedes Forbindelse med Lodsbaaden fra Helsingborg, der tog G. W. paa Slæb, indtil Vandet stod 2 Fod over Dækket. Besætninge reddedes da om Bord i Lodsbaaden, som derefter forsøgte at slæbe G. W. ind paa grundt Vand; men Kl. 6<sup>25</sup> sank Skibet ca.  $\frac{1}{2}$  Sm. S. tor Helsingborg Havn i 15 m Vand. G. W. er senere blevet hævet.

**129.** Ff. **Gunnar** af Aarhus. Paa Fiskeri i Kattegat.

Strandet og forlist d.  $\frac{19}{9}$  46 ved Sjællands N.-Kyst.

Strandingsindbretning dat.  $\frac{21}{9}$  46. Søforhør i Aarhus d.  $\frac{7}{10}$  46

Kl. ca. 14<sup>00</sup>, da G. fiskede ca. 4 Sm. SØ. for Sletterhage, friskede Vinden fra SV. Fiskegrejerne bjærgedes og det forsøgtes at sejle i Læ af Land ved Øerhage. Vinden friskede imidlertid hurtigt til Storm, og Fartøjet tog saa meget Vand over, at Motoren stoppede. Det forsøgtes derefter at sejle mod Hjelm for Sejl alene; men Sejlene og Rigningen blæste over Bord. Del forsøgtes derefter at ankre; men begge Ankerkæder sprængtes, og Kl. ca. 23<sup>00</sup> drev G. paa Land paa N.-Siden af Sjællands Odde, hvor Besætningen vadede i Land. Fartøjet er senere blevet Vrag.

Anm. Ministeriet maa antage, at Forliset skyldes Vejrforholdene.

**130.** S/S **Gunvor Mærsk** af Aalborg, 1984 Reg-. T. Br. Bygget 1931 af staal. Paa Rejs fra København til Oxeløsund i Ballast.

Rørt Grunden d.  $\frac{6}{4}$  46 i Sundet.

Søforhør, i København d.  $\frac{30}{4}$  46.

Kl. 10<sup>25</sup>, da G.M. under en svag VNV.-lig Brise med klart Vejr befandt sig mellem Lystønden paa 56°40'1 N. Brd. 12°47'7 Ø. Lgd. og Pinhättan Lystønde, ændredes Kursen til SSØ. Kl. ca. 10<sup>45</sup> pejledes i S. et Fyrskib, som antoges for Malmø Red Fyrskib, men som senere viste sig at være Kalkgrunden Fyrskib, og Kursen blev sat herimod. Kl. 11<sup>05</sup> tog Skibet Grunden paa Sjollen, men kom straks efter atter flot.

En Undersøgelse viste, at Skibsbunden var blevet bulet og 13 Bundstokke bøjet.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

- 131.** M/Jt. **Haabet** af Kolding, 20 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Øerhage til Kolding med Sten. Grundstødt d.  $14/_{11}$  46 ved Jyllands Ø.-Kyst. Strandingsindberetning dat.  $15/_{11}$  46. Kl.  $17^{00}$  grundstødte H. under en SØ-lig Brise med Regn paa V.-Siden af Ahlhage i Ebeltoft Vig Skibet kom senere flot ved egen Hjælp. Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være usigtbart Vejr.
- 132.** S/S **Hafnia** af København, 2031 Res. T. Br. Bygget 1924 af Staal. Paa Rejse fra Nørre-Sundby til København i Ballast. 1 Mand omkommet ved Ulykkestilfælde d.  $17/_{12}$  46 i Københavns Havn. Rapport fra Statens Skibstilsyn dat.  $17/_{12}$  46. Kl.  $16^{30}$ , da H. laa førtøjet ved Bøje 3 i Yderhavnen, var en Mand af Besætningen, Letmatros Fritz Andersen af København, beskæftiget med at røre Dampspillet ved 1-Lugen af. Herunder traadte den paagældende uforvarende ud paa den delvis afdækkede Luge og styrtede ned i Underlasten. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt Ambulance kørt til Hospitalet, hvor han senere afgik ved Døden. Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.
- 133.** M/Gl. Hålløfjord af Gravarne. En Mand omkommet ved Ulykkestilfælde d.  $1/_{6}$  46 i Københavns Havn. Rapport fra Statens Skibstilsyn dat.  $1/_{6}$  46. Kl.  $9^{50}$ , da H. laa ved Østmolen i Frihavnen og lossede Jernplader, der var emballeret med Træ paa begge Sider, gled en Længe ud af Emballagen og ramte Havnearbejder Jens Christian Viktor Pedersen af København, som befandt sig i Lastrummet. Den tilskadekomne, der havde faaet Brud paa Kraniet, blev i en tilkaldt Ambulance kørt paa Hospitalet, hvor han kort efter afgik ved Døden. Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.
- 134.** Fyrskib Halskov Rev. En Mand faldet over Bord og druknet d.  $4/_{2}$  46 i Storebælt. Søforhør i Korsør d.  $12/_{2}$  46. Kl. ca.  $4^{00}$ , da H. R. under en SSV.-lig Kuling med høj Sø og stærk S.-gaaende Strøm laa opankret paa Station, savnedes Overmatros Niels Andersen Hansen af Sønderho, der havde Vagt og kort forinden havde purret sin Afløser ud. En Undersøgelse viste, at den savnede havde været beskæftiget med de sædvanlige Vejr- og Strømbeservationer før Vagtskiftet. Anm. Ministeriet maa antage, at den paagældende er faldet over Bord under Skibets Arbejden i den høje Sø og er druknet.
- 135.** M/Gl. **Hanne Marie** af Hasle, 61 Reg. T. Br. Bygget 1905 af Eg. Paa Rejse fra Koldby Kaas til Hamburg med Kaalroer. Kollideret d.  $14/_{11}$  46 i Lille Bælt. Søforklaring i Kolding d.  $29/_{11}$  46. Kl.  $15^{00}$  passerede H. M. Aarøsund. Herfra styredes SSV. Kl.  $16^{55}$  ændredes Kursen til S.t.Ø. $1/_{2}$ Ø. Kl.  $17^{00}$  kolliderede H. M. med et Fiskefartøj, tilsyneladende uden Lanterner. Fiskefartøjet sank hurtigt, efter at Besætningen var bjærget om Bord i H. M. Anm. Søforklaring afgivet af Fiskefartøjets Besætning foreligger ikke.
- 136.** M/Jt. **Hans** af Ærøskøbing, 91 Reg. T. Br. Bygget 1910 af Staal. Paa Rejse fra Nysted til København med Byg. Grundstødt d.  $16/_{1}$  46 ved Saltholms V.-Kyst. Strandingsindberetning dat.  $16/_{1}$  46. Søforklaring i Københavns Amts Ndr. Birk d.  $19/_{1}$  46. Kl. ca.  $7^{00}$  passerede H. under en let SSV.-lig Brise Drogden Fyr, hvorefter der styredes N. $1/_{4}$  V.V. Kort efter blev det tæt Taage, og der fortsattes for langsom Motor. Ca. 10 Minutter senere loddedes ca. 6 m. Kort efter blev Skruen slaaet fra, og der loddedes ca. 4 m. Motoren kastedes Bak, og der gjordes klar til Ankring; men umiddelbart efter — Kl.  $7^{45}$  — tog Skibet Grunden paa Kraasebænken og blev staaende. D.  $17/_{1}$  Kl.  $15^{00}$  kom H. flot ved fremmed Hjælp. Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Taage i Forbindelse med Strømsætning.
- 137.** B/B **Hans** af Odense, 77 Reg. T. Br. Bygget 1913 af Staal. Paa Rejse fra Lemvig til København. Kollideret d.  $16/_{3}$  46 i Sundet. Søforhør i København d.  $28/_{3}$  46. Se Nr. 102.
- 138.** S/S **Hans** af København, 277 Reg. T. Br. Bygget 1918 af Staal. a) Paa Rejse fra Aalborg til Stege med Cement. Tørnet Vrag d.  $22/_{3}$  46 i Sundet. Søforklaring og Søforhør i Stege d.  $26/_{3}$  46. Kl.  $12^{15}$ , da H. i Taage under en svag SSV.-lig Brise gaaende Halv Kraft Frem befandt sig ca.  $1/_{2}$  Sm. SSV. for Drogden Fyr, saas et Vrag forude i en Afstand af ca. 200m. Rorel blev straks lagt haardt Bb., Og Maskinen stoppedes. Da en Paasejling syntes uundgaaelig, blev Maskinen derpaa kastet Fuld Kraft Bak; men umiddelbart efter tønnede H. imod Vraget af S/S »Campions« paa  $53^{\circ}30'9$  N. Brd.  $12^{\circ}41'5$

Ø. Lgd. og blev staaende. Kl. 20<sup>40</sup> kom Skibet flot ved egen Hjælp, efter at 30—40 Tons af Ladningen var skiftet fra Forskibet til Agterskibet.

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

b) Paa Rejse fra Svendborg til Malmø med Hvede.

Grundstødt d. 29/12 46 ved Sjællands N.-Kyst.

Søforklaring i Kalundborg d. 2/1 47.

Kl. 6<sup>37</sup> passerede H. i usigtbart Vejr Kattegat S. F. S., Log 118,3. Derfra sattes Kursen i Tvangsrutens Retning mod Sundet. Kl. 8<sup>15</sup> tog Skibet Grunden ca. 700 m fra Land N. for Hornbæk og blev staaende. Kl. 10<sup>10</sup> kom H. flot ved egen Hjælp, tilsyneladende uden at hav tager Skade.

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

**139.** 3<sup>m</sup> M/Sk. **Hans Albert** af København, 118 Reg. T. Br. Bygget 1944 af Eg og Bøg.

a) Paa Rejse fra Vejle til København.

Kolliderer d. 29/5 46 Københavns Havn.

Søforhør i København d. 16/8 46.

Kl. 6<sup>00</sup> passerede H. A. Knippelsbro for S.-gaaende efter 3 andre Skibe. Da disse ved at stoppe op spærrede Farvandet, maatte H. A. dreje Bb. over ind i Graven ved Holmens Plads. Herunder tørnede H. A. med Stb.s Anker imod en Lægter, der laa fortøjet ved Kaj 4 med Agterenden ude i Graven uden Besætning om Bord. Ved Kollisionen fik Lægteren Lønningen beskadiget.

Anm. Aarsagen til Kollisionen fremgaar af det ovenfor anførte.

b) Paa Rejse fra København til Stubbekøbing i Ballast.

Grundstødt d. 17/7 46 ved Sjællands S.-Kyst.

Søforhør i København d. 16/8 46.

Kl. 19<sup>00</sup> passerede H. A. under en let SØ-lig Brise med V.-gaaende Strøm Ulvsundbroen, hvorefter Kursen sattes mod Langø Vrid. Efter at den første røde Kost var passeret, blev H. A. forsæt over imod Bb.s Side af Løbet. Roret blev lagt Stb. og Motoren sat paa Langsomt; men kort efter — Kl. 19<sup>30</sup> — tog Skibet Grunden og blev staaende i den V.-lige Side af Løbet. H. A. kom næste Dag flot ved fremmed Hjælp tilsyneladende uden at have taget Skade.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Strømforholdene i Forbindelse med Føreren Ukendskab med Farvandet.

c) Paa Rejse fra Horsens til København med Brunkul.

Grundstødt d. 15/12 46 i Horsens Fjord.

Søforhør i København d. 13/1 17.

Kl. 7<sup>30</sup> afgik H. A. fra Horsens. Da Skibet var godt klar af Havnemolen, gik Føreren under Dæk for at ae til Motoren eller al have givet Bedstemanden Ordre til at styre dev. Ø.t.S. 1/4 S. mod Lystønden »Horsens gravede »Rende«. Da Føreren et Par Minutter senere kom paa Dækket, saas Lystønden den et Stykke ude om Bb. Roret blev straks lagt haardt Bb., men Skibet lystrede ikke Roret, og det viste sig, at Skibet havde taget Grunden i den S.-lige Side af Løbet. Kl. 14<sup>00</sup> kom H. A. flot ved fremmed Hjælp tilsyneladende uden at have taget Skade.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Farvandets Beskaffenhed samt den Omstændighed, at Føreren maatte forlade Dække! for at tilse Motoren.

d) Motorhavari d. 15/12 46 i Horsens Fjord; søgt Nødhavn.

Søforhør i København d. 13/1 47.

Kl. ca. 15<sup>30</sup>, da H. A. befandt sig i Nærheden af »Sælgrund N.« Lystønde, knækkede Indsugningsventilens Vippearms, og Udstrømningsventilens Stødstang bøjedes. Motoren blev straks stoppet. H.A. bugseredes tilbage til Horsens før Reparation.

Anm. Ministeriet maa antage, at Motorhavariet skyldes Overbelastning af Motoren under Flotbringningen efter Grundstødning samme Dag.

**140.** S/S **Hans Mærsk** af Kalundborg, 1938 Reg. T. Br. Bygget 1916 af Staal. Paa Rejse fra Emden til Odense med Koks.

Grundstødt d. 19/2 46 ved Samsøs S.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. 13/2 46. Søforklaring og Søforhør i Odense d. 16/2 46.

Kl. 22<sup>25</sup> passerede H. M. under en haard NNV.-lig Kuling Lystønden paa 55°43'8 N. Brd. 10°42'3 Ø. Lgd. Der styredes retv. 282. Kl. 22<sup>50</sup> pejledes Vesberg Fyr i retv. 323°, hvorefter Kursen ændredes til dev. 275°. Kl. 22<sup>53</sup> blev Maskinen, der gik Fuld Kraft Frem, beordret Langsomt Frem. Kl. 23<sup>01</sup> tog Skibet Grunden ved Vesborg og blev staaende. D. 15/2 Kl. 9<sup>35</sup> kom H. M. flot, efter at en Del af Dækslasten var blevet lægtret.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Strømsætning.

**141.** S/S **Harald** af København, 1970 Reg. T. Br. Bygget 1903 af Staal.

a) 1 Mand komme til Skade ved Ulykkestilfælde d. 8/2 46 i Københavns Havn.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. 8/2 46.

Kl. 11<sup>45</sup>, medens H. laa ved Tømmerkajen i Frihavnen og lossede jernplader, gled et Bundt plader, der var løftet ca. 1/4 m over Bunden at Lasten, ud af Kædeslinget og ramte en Havnearbejder over Benet, der blev lettere beskadiget.

Anm. Ministeriet maa antage, at Ulykken skyldes, at Kæden ikke har været anbragt over Midten af Pladerne.

b) En Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d.<sup>15/7</sup> 46 i Københavns Havn.

Politirapport dat. <sup>15/7</sup> 46.

Kl. ca. 14<sup>00</sup>, da H. laa fortøjet i Mellembassinet i Frihavnen, var en Mand af Besætningen i Færd med at lægge Lugedæksler paa 2-Lugen. Herunder traadte han ud paa et Lugedæksel, der vippede, hvorved den paagældende mistede Balancen og faldt ca. 7 m ned i Lastrummet. Den tilskadekomne, der havde brækket et Laarben og faaet Ansigtet læderet, blev i en tilkaldt Ambulance kørt paa Hospitalet.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

**142.** M/S **Harris** af Vestmannahavn. Paa Rejse fra Thorshavn til København med Sild.

Grundstødt d. <sup>23/10</sup> 46 ved Sveriges V.-Kyst.

Søforhør i København d. <sup>29/10</sup> 46.

Kl. 22<sup>00</sup> befandt H. sig i diset Vejr 2<sup>1/2</sup> Sm. V. for Kullen Fyr, Log 48. Derfra styredes SSØ. Kl. 23<sup>00</sup>, da Loggen viste 56, grundstødte Skibet lidt inden for den røde 1-Kost paa Skärsbådan lidt N. for Höganäs og blev staaende. D. <sup>25/10</sup> Kl. ca. 6<sup>00</sup> kom H. flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

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

**143.** S/S **Hedda Lau** af Esbjerg, 1144 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Staal. Paa Rejse fra Odense til Mäntyluo to i Ballast.

Grundstødt d. <sup>23/1</sup> 46 paa Finlands V.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Næstved d. <sup>4/2</sup> 46.

Kl. 22<sup>42</sup> pejledes Säbbskär Fyr i retv. 106° og Kaijakari Fyr i retv. 43°, hvorefter Kursen ændredes til retv. N. 85° Ø. Samtidig signaleredes efter Lods. Det blæste en svag SV.-lig Brise, og Vejret var diset. Kl. 23<sup>06</sup> pejledes Säbbskär Fyr i retv. S. 27° Ø., hvorefter Kursen ændredes til retv. S. 27° Ø. Loddet holdtes gaaende. Kl. 23<sup>13</sup> loddedes 30 m, Kl. 23<sup>27</sup> 30 m, Kl. 23<sup>37</sup> 24 m og Kl. 23<sup>41</sup> 12 m. Straks efter blev Maskinen, der gik Langsomt Frem, beordret Fuld Kraft Bak; men Kl. 23<sup>43</sup> tog Skibet Grunden paa N.-Siden af Säbbskär og blev staaende. Ved Grundstødningen blev Forepeaken læk. D. <sup>24/1</sup> Kl. 0<sup>37</sup> kom H. L. af Grunden ved egen Hjælp.

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

**144.** S/S **Heimdall** af Sønderborg, 165 Reg. T. Br. Bygget 1898 af Staal. Paa Rejse fra Danzig til Sønderborg i Ballast.

Kollideret d. <sup>5/7</sup> 46 i Grønsund.

Søforklaring i Sønderborg d. <sup>12/7</sup> 46.

Kl. 9<sup>05</sup>, da H. befandt sig ved den røde Kost ved Flæskegrund, saas forude en Ministryger — »MR-230« —. Roret lagdes Stb., og der holdtes saa tæt ind til Grunden som muligt. I en Afstand af 100 m opdagedes det, at MR-230 førte Ministrygersignaler. Pludselig skar MR-230.S Magnet ind over H.s Kurs og tørnede H.s Bb.s Bov, hvorved 4 Spanter knækkedes, og der opstod en større Bule.

Af den af Ministrygerens Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at da MR-230 Kl. 9<sup>03</sup> havde passeret den hvide 2-Kost paa Stenpladerne, saas H. forude. Kort efter passerede H. i en Afstand af ca. 60 m tilsyneladende med Kurs mod Ministrygningsmagneten, der skar en Del ud til Bb., og et Øjeblik efter skete Kollisionen som ovenfor anført. Ved Kollisionen sprængtes Magnetens Kabel og Wire, og der opstod en Del Skade paa Magneten.

Anm. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes, at Pladsen i det smalle Forvand ikke tillod H. at passere Ministrygeren i den foreskrevne Afstand.

**145.** S/S **Helene** af Nakskov, 184 Reg. T. Br. Bygget 1900 af Staal.

En Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d.<sup>27/46</sup> 46 i Københavns Havn.

Politirapport dat. <sup>27/6</sup> 46.

Kl. 22<sup>25</sup>, da H. laa ved Kalvebod Brygge og lastede Stykgods, svingede Lossebommen ud til den ene Side som Følge af, at Skibet havde Slagside. Herved blev en Havnearbejder, som befandt sig i Lastrummet, ramt af en Længe og fik Ansigtet beskadiget. I en tilkaldt Ambulance blev den tilskadekomne kørt paa Hospitalet.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

**146.** M./Jt. **Helge** af Odense, 99 Reg. T. Br. Bygget 1910 af Staal. Paa Rejse fra Rønne til Saksøbing med Skærver.

Grundstødt d. <sup>13/8</sup> 46 ved Sjællands S.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Saksøbing d. <sup>17/8</sup> 46.

Kl. 2<sup>30</sup> passerede H. under en SØ.-lig Kuling med Regntykning Lystønden udenfor Tolkedyb. Derfra styredes i Ledefyrlinierne. Haarbølle Ledefyr kunde imidlertid ikke ses, og Kl. 3<sup>30</sup> tog H. Grunden og blev staaende ud for Borgsted Batteri. D. <sup>15/8</sup> Kl. 8<sup>00</sup> kom Skibet flot, efter at en Del af Ladningen var kastet over Bord.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Vejrforholdene.

**147.** Ff. **Helsing** af Esbjerg, 60 Reg. T. Br. Bygget 1941 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Fiskeplads i Nordsøen til Esbjerg.

Tørmet Undervandshindring d. <sup>6/2</sup> 46 i Nordsøen.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. <sup>8/2</sup> 46.

Kl.ca.0<sup>30</sup>, da H. i mørkt og diset Vejr paa Vej til Esbjerg befandt sig i Nærheden af Tuxens grund,

mærkedes et Stød i Stævnen, og umiddelbart efter et Stød midtskibs. En Undersøgelse viste, at Fartøjet var tæt. Ved en senere Doksætning viste det sig, at Kølen havde taget nogen Skade, og at nogle Naadder i Agterskibet var blevet ribbet i Kalftringen.

**148.** M/Gl. **Henny** af Stockholm, 63 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Egersund til København med Sten.

Grundstødt d. <sup>24</sup>/<sub>10</sub> 46 ved Sjællands V.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. <sup>25</sup>/<sub>10</sub> 46.

Kl. 23<sup>00</sup> grundstødte H. under en let NØ.-lig Brise med N.-gaaende Strøm S. for Agersø. D. <sup>25</sup>/<sub>10</sub> Kl. 10<sup>30</sup> kom Skibet flot ved fremmed Hjælp.

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

**149.** M/S **Herdis** af København, 5188 Reg. T. Br. Bygget 1946 af Staal.

En Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. <sup>8</sup>/<sub>11</sub> 46 i Københavns Havn.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. <sup>15</sup>/<sub>11</sub> 46.

Kl. ca. 13<sup>50</sup>, da H. var under Bugsering af B/B »Gorm« fra B. og W. til Bøje paa Inderreden, sprængtes Slæberen lige ved Pullerten om Bord i H. og ramte Skibets 1. Styrmand paa Laarene. i Underlivet og paa Ryggen. I en tilkaldt Ambulance blev den tilskadede bragt til Hospitalet.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

**150.** S/S **Hilde** af København, 1595 Reg. T. Br. Bygget 1930 af Staal. Paa Rejse fra Gdansk til Haderslev med Kul.

Grundstødt d. <sup>14</sup>/<sub>7</sub> 46 ved Fyns V.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. <sup>25</sup>/<sub>7</sub> 46. Søforklaring i Haderslev d. <sup>18</sup>/<sub>7</sub> 46.

Kl. 22<sup>08</sup> passeredes Bøje 17 paa 55°27'5 N. Brd. 9°43'1 Ø. Lgd. ca. 150 m om Bb. Derefter styredes retv. 166<sup>0</sup> mod Bøje 16. Under en heftig Tordenbyge forsvandt Fænø Vinkelfyr af Sigte, hvorfor Farten mindskedes og Haandlodet holdtes gaaende uden at faa Bund. Kl. 22<sup>24</sup> stoppedes Maskinen for at tage Lodskud; men i det samme tog H. Grunden ud for Tønnes Odde og blev staaende. D. <sup>17</sup>/<sub>7</sub> Kl. 0<sup>30</sup> kom H. flot ved egen Hjælp, efter at en Del af Ladningen var lægtiet.

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

**151.** Ff. **Hjælperen** af Lynæs. Paa Fiskeri i Østersøen.

1 Mand falder over Bord og druknet d. <sup>2</sup>/<sub>11</sub> 46 i Østersøen.

Søforhør i Hundested d. <sup>7</sup>/<sub>11</sub> 46.

Kl. ca. 9<sup>30</sup>, da H. under Fiskeri befandt sig ca. 3 Sm. NNØ. for Darss og var ved at løbe Linerne ud, fik Bedstemand Niels Jørgen Nielsen af Lynæs det ene Ben i en Kinke i Linerne. Motoren kastedes straks Kuld Kraft Bak; men inden Farten blev taget af H., var den paagaældende trukket over Bord og forsvundet. Der blev trukket Vod 3 Gange over Stedet, men den forulykkede kom ikke mere til Syne.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

**152.** S/S **Hodnaberg** af Bergen, 750 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Staal. Paa Rejse fra Halmstad til Aalborg i Ballast.

Minesprængt og forlist d. <sup>24</sup>/<sub>2</sub> 46 i Kattegat; 9 Omkomne.

Søforklaring og Søforhør i Aalborg d. <sup>1</sup>/<sub>3</sub> 46.

Kl. 19<sup>40</sup> høstes fra Hals Barre Fyr en Eksplosion, og i NNØ.-lig- Retning i ca. 2 km.s Afstand saas et Skibs Lanterner gaa ned. Nogle Tid efter kom en vandfyldt Baad med 6 forkomne Søfolk drivende forbi Fyret. Baaden bjærgedes ind til Fyret, og den viste sig at tilhøre H. En Eftersøgning paa Ulykkestedet efter den øverige Del af besætningen — 9 Mand — gav intet Resultat.

**153.** M/Gl. **Holmenæs** af Næstved, 75 Reg. T. Br. Bygget 1897 af Staal. Paa Rejse fra Lübeck til Bandholm med Kul.

Motorhavari, mistet Anker d. <sup>31</sup>/<sub>7</sub> 46 i Østersøen; søgt Nødhavn.

Søforklaring i Kalundborg d. <sup>17</sup>/<sub>8</sub> 46.

Kl. ca. 3<sup>00</sup>, da H. under en V.-lig Brise passerede Femernbælt F.S., gik Motoren i Staa, hvorfor Kursen for Sejl alene blev sat mod Gedser. Kl. ca. 7<sup>00</sup>, da Vinden var frisket og Skibet befandt sig ved Rødsand, sprængtes Storsejlskødet, og Stagfokken revnede. Ankret med 30 Fv. Kæde blev stukket i Bund, og det forsøgte at reparere Motoren. Kl. ca. 9<sup>00</sup> modtog H. Assistance af 2 Kuttere, der begyndte at slæbe H. ind til Gedser, og da Ankeret ikke kunde hives hurtigt hjem, blev det firet af, efter at en Bøje med Bøjereb var stukket paa Ankret. Kl. 16<sup>00</sup> ankom H. til Gedser. Ved en senere Undersøgelse knude Ankret ikke findes.

Anm. Aarsagen til Havarierne fremgaar af det ovenfor anførte.

**154.** M/Gl. **Hugo** af Skärhamn, 99 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Gøteborg til Lübeck med Stykgods.

Minesprængt og forlist d. <sup>31</sup>/<sub>1</sub> 46 i Østersøen.

Strandingsindberetning- dat. Rødvig d. <sup>4</sup>/<sub>2</sub> 46.

Kl. 12<sup>30</sup> da H. befandt sig i den minestrøgne Sejlroute 6 Sm. NØ. for Stevns Fyr. indtraf en voldsom Eksplosion. Kl. 16<sup>30</sup> blev Skibet, der var blevet læk og drev mod SSØ., taget paa Slæb mod Rødvig af et andet Fartøj. Kl. 18<sup>30</sup> sank H. i Skjeldervig ca. 200 m fra Laud paa 6 m Vand.

**155.** Ff. **Ib** af Skagen, 12 Reg. T. Br. Paa Fiskeri i Kattegat.

Paasejlet d. <sup>20</sup>/<sub>12</sub> 46 i Kattegat.

Søforklaring i Skagen d. <sup>10</sup>/<sub>1</sub> 47. Søforhør i Skagen d. <sup>17</sup>/<sub>3</sub> 47.

Kl. ca. 7<sup>30</sup>, da I. laa opankret med tændt Ankerlanterne paa S.-Siden af Grenen ud for Skagens Fyr, saas et Fartøj, der senere viste sig at være Fiskefartøj »Jens Berg« af Skagen, i en Afstand af ca. 50 Favne nærme sig I. Umiddelbart efter tørnede J. B. imod I.s Stb.s Bov ca. 2 Fod agten for Stævnen, hvorved I. fik 6 Planker trykket ind.

Af den af J. B.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at dette Fartøj Kl. 7<sup>00</sup> afgik fra Skagens Havn. Ca. 10 Minutter senere saas flere klare Lys forude, hvilke antoges at hidrøre fra medgaaende Kuttere. Kl. ca. 7<sup>15</sup> tørnede J. B. imod I som ovenfor anført.

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

**156.** M/Sk. **Idag** af Timmernabben, 95 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Partoholm til Nyborg med Træ.

Grundstødt d. <sup>26</sup>/<sub>8</sub> 46 i Smaalandsfarvanlet.

Strandingsindberetning dat. <sup>26</sup>/<sub>8</sub> 46.

Kl. 2<sup>30</sup> grundstødte I. under en frisk NØ.-lig Brise med stærk Regn paa Flæskegrunden. Kl. 8<sup>05</sup> kom Skibet, der var blevet vandfyldt, flot ved fremmed Hjælp og blev bugseret ind til Stubbekøbing.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Strømforholdene i Forbindelse med Usigtbarhed.

**157.** Ff. **Ilone** af Esbjerg, 6 Reg. T. Br. Bygget 1944. Paa Rejse fra Fiskeplads i Nordsøen til Esbjerg med Fisk.

Kollideret d. <sup>18</sup>/<sub>5</sub> 46 i Esbjerg.

Søforhør i Esbjerg d. <sup>30</sup>/<sub>7</sub> 46.

Da I. paa Vej ind til 2. Bassin i Fiskerihavnen med langsom Fart rundede det S.-lige Molehoved, paa hvis Yderside nogle Kuttere laa fortojet, observeredes Ff. »Kirsten« af Esbjerg for udgaaende i en Afstand af ca. 1 m. Skruen blev slaaet fra; men i det samme tørnede K.s Stævn mod I. ca. 1 Fod foran for Rigningen paa Bb.s Side. Ved Kollisionen blev I. noget beskadiget.

Af den af K.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at K. fra den N.-lige Del af Bassin 2 bakkede ud midt i Bassinet, hvorefter Kursen sattes mod Midten af Indsejlingen til Bassinet. I. var iagttaget for indgaaende, men antoges at vilde gaa til Bassin 4. Da K. befandt sig i Indsejlingen til Bassinet, saas I. pludselig dreje ind mod denne. Motoren kastedes Bak; men umiddelbart efter skete Kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes den Omstændighed, at Molehovedet og de der fortøjede Kuttere hindrede Udsigten, at K. holdt for tæt til det S.-lige Molehoved, samt at ingen af Skibene gav Manøversignaler.

**158.** M/S **India** af København, 9549 Reg. T. Br. Bygget 1930 af Staal.

a) Brand om Bord i April 46 i Aarhus.

Søforhør i Aalborg d. <sup>16</sup>/<sub>4</sub> 46.

D. <sup>8</sup>/<sub>4</sub> Kl. 21<sup>00</sup>, da I. laa i Aarhus og lossede Foderstoffer, slog pludselig voldsom Røg op fra Bb.s forreste Hjørne i 4-Lugen. hvorfor Arbejdet standsedes. og Slukning med Skumsprøjte paabegyndtes. Kl. 24<sup>00</sup>, da Ilden var under Kontrol, skalkedes Lugen. D. <sup>9</sup>/<sub>4</sub> Kl. 5<sup>50</sup> slog atter voldsom Røg frem, hvorefter der foretoges Slukning med Ferskvand. Kl. 13<sup>30</sup> var Ilden delvis slukket, og Lastrummet lænsedes derefter. Losningen koncentreredes nu om at isolere Bb.s forreste Hjørne i 4 Underrum. D. <sup>11</sup>/<sub>4</sub> Kl. 18<sup>45</sup> slog Ild atter igennem; men Kl. 19<sup>30</sup> var den bekæmpet, hvorefter Resten af Ladningen opløstes. Ved Branden blev Garnering, Garneringsribber og Tanktop beskadiget, Rendestensknæ bøjet og 6 Tanken læk.

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

b) En Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. <sup>11</sup>/<sub>10</sub> 46 i Københavns Havn.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. <sup>11</sup>/<sub>10</sub> 46.

Kl. 13<sup>50</sup>, da I laa i Frihavnen, var en Malerflaade med et Hold Arbejdere under Nedfiring langs Bb.s Side. Under Nedfiringen, der foregik fra Bb.s Bom ved 4-Lugen, knækkede Wiren, da Klaaden befandt sig ca. 2m over Vandoverfladen, og denne faldt i Vandet, hvorved en af Arbejderne brækkede Benet. I en tilkaldt Ambulance blev den tilskadekomne bragt paa Hospitalet.

Anm. Ministeriet maa antage, at Ulykken skyldes, at en Del Slæk paa Spiltromlen pludselig er blevet overhalet, og at Wiren ved det derved opstaaede Ryk er knækket.

**159.** 3<sup>m</sup> M/Sk. **Inge** af Sejerø, 300 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Eg. Paa Rejse fra Larvik til Næstved med Papirmasse.

Søforklaring i Frederikshavn d. <sup>2</sup>/<sub>2</sub> 46.

Kl. 20<sup>15</sup>, da I. under en frisk SSV.-lig Brise med Snetykning passerede Læsø Rende F.S. i ca. <sup>1</sup>/<sub>2</sub> Sm.s Afst., ændredes Kursen til misv. S.t.Ø. Kl. 21<sup>15</sup> tørnede I.mod et ca. 2 Sm. SØ.<sup>1</sup>/<sub>4</sub>S. for Læsø Rende F.S. beliggende Vrag. Der blev straks slaaet Fuld kraft Bak paa Motoren, og i Løbet af et Par Minutter kom I. klar af Vraget. Det viste sig, at Bovsrydet var knækket, og at Skibet var læk, hvorfor der lænsedes saavel med Haandpumper som Motorpumpen. Kursen sattes derefter mod Frederikshavn, hvor Skibet efter Besigtelse blev doksat.

Anm. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes Snetykning i Forbindelse med Strømsætning.



**160.** M/Gl. **Ingeborg** af København, 99 Reg. T. Br. Bygget 1913 af Staal. Paa Rejse fra Horsens til Nakskov med Brunkul.

Grundstødt d.  $22/_{11}$  46 ved Lollands V.-Kyst.

Søforklaring i Nakskov d.  $28/_{11}$  46.

Kl.  $18^{00}$  passeredes Hou Fyr, hvorfra der styredes S.t.V. mod Albuen. Kl.  $20^{00}$ , da I. var tværs af Tranekær, blev det Regntykning, og Kl.  $21^{00}$  grundstødte Skibet lidt N. for Taars og blev staaende. Ca.  $1/2$  Time senere kom I. flot ved egen Hjælp og fortsatte Rejsen. Kort efter opdagedes det, at Skibet var læk i Motorrummet, og Pumpen blev sat i Gang; men da Motoren Kl. ca.  $23^{00}$  gik i Staa, blev Skibet opankret ud for Taars. D.  $23/_{11}$  Kl.  $10^{30}$  blev I. af et Marinefartøj bugseret ind til Nakskov Havn.

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

**161.** Ff. **Ingelise** af Neksø, 10 Reg. T. Br. Bygget 1945 af Eg. Paa Rejse fra Grossendorf til Neksø med Laks.

Grundstødt d.  $21/_{5}$  46 ved Bornholms Ø.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Neksø d.  $19/_{6}$  46.

D.  $20/_{5}$  Kl.  $11^{00}$  afsejlede I. fra Grossendorf. Der styredes V. $1/2$  N. Vejret var tæt taaget, og det blæste en let Ø-lig Brise. Kl.  $2^{00}$ , da Fartøjet efter Bestikket var ca. 11 Sm. fra Neksø, loddedes 20 Fv. Kl. ca.  $3^{00}$  tog I. Grunden ca. 75 m NØ. for Snøgebæk Havn og blev staaende. Kl. ca.  $6^{00}$  kom Fartøjet flot ved fremmed Hjælp. Ved Grundstødningen blev Straakølen og en Planke om Bb. lettere beskadiget.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Vejrforholdene.

**162.** M/Gl. **Inger** at Marstal, 46 Reg. T. Br. Bygget 1890 af Eg. Paa Rejse fra Horsens til Nakskov med Brunkul.

Grundstødt d.  $24/_{1}$  46 ved Lollands V.-Kyst.

Søforhør i Nakskov d.  $2/_{2}$  46.

Kl.  $15^{20}$  passerede I. under en svag SSØ-lig Brise med N.-gaaende Strøm Knudshoved. Kl.  $19^{10}$  pejledes Omø og Hov Fyr. Vejret var diset. Herfra styredes S.t.V. $1/2$  V., og der loddedes jævnlige 8—10 m Vand. Kl.  $23^{00}$  tog Skibet Grunden paa Nordre Vensholms Hage og blev staaende. Den  $25/_{1}$  kom Skibet flot ved fremmed Hjælp.

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

**163.** M/Sk. **Ingrid** af Skagen, 100 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Eg.

En Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d.  $11/_{6}$  46 i Københavns Havn.

Kl.  $11^{25}$ , da I. laa ved Børsbroen og lastede Salpeter i Sække, der slidskedes ned i Lasten, skulde en Mand af Besætningen standse en af Sækkene, som var paa Vej ned ad Slidsken. Herunder fik han Overbalance og styrted ned i Lasten, hvor han ramte Kølsvinet og kvæstede Hoftens. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt Ambulance kørt til Hospitalet.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

**164.** M/Gl. **Iris** af Aalborg, 81 Reg. T. Br. Bygget 1908 af Eg. Paa Rejse fra Aalborg til Rønne med Cement.

Sprunget læ d.  $23/_{10}$  46 i Kattegat; søgt Nødhavn.

Søforhør i København d.  $26/_{10}$  46. Rapport fra Statens Skibstilsyn dat.  $14/_{11}$  46.

Kl.  $11^{00}$  lettede I. fra en Ankerplads ved Hals, og Rejsen fortsattes. I Løbet af Aftenen friskede Vinden fra NØ. Kl.  $22^{00}$  opdagedes del, at Skibet var læk. Der pumpedes læns, men da Skibet vedblev at trække meget Vand, besluttedes det gaa ind til København, hvor Lasten opløstes.

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

**165.** M/Gl. **Irmgard** al Graasten, 124 Reg. T. Br. Bygget 1943 af Eg og Bøg.

a) Paa Rejse fra Fredrikshavn til Odense med Træ.

Grundstødt d.  $13/_{8}$  46 ved Sveriges Ø.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Odense d.  $21/_{8}$  46.

Kl.  $4^{30}$  afsejlede I. i godt Vejr fra Oxeløund, satte Kursen forbi Arki og stod til Søs. Kl.  $12^{00}$  var Vinden friskel til stiv SSØ-lig Kuling, og Kursen sattes S. om Hærads-kær for at gaa indens-kærs. Vinden friskede yderligere med Regntykning, og da I. styrede indefter i Torrø Fyrs Ledelinie, kunde denne kun skimtes af og til. Kl.  $14^{00}$  ændredes Kursen mod S. og der slækkedes paa Motoren. Lidt efter tog Skibet Grunden paa  $58^{00}5$  N. Brd.  $16^{00}49'50$ . Lgd. og blev staaende. Kl.  $16^{00}$  kom I. flot efter at en Del af Dækslasten var kastet over Bord.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Vejrforholdene.

b) Paa Rejse fra Stevns til Kotka med Kridt.

Sprunget læk d.  $15/_{9}$  46 i Østersøen; søgt Nødhavn.

Søforhør i Odense d.  $15/_{10}$  46.

Kl.  $4^{05}$  passerede I. under en stiv SV-lig Kuling med svær Sø Samdhammeren. I Løbet af Formiddagen friskede Vinden, og Skibet tog meget Vand over. Et Skanseklædningsbord maatte slaes ud, da Skibet bordfyldte flere Gange. Kl.  $13^{30}$  passeredes Utlängen Fyr. Kl.  $21^{00}$  ankredes N. for Kalmar. Det viste sig da, at I. laa 2—3 Tommer for dybt, og at Sandsporene var tilstoppede saaledes, at Skibet ikke kunde lænses. Kl.  $21^{30}$  blev Ankeret lettet, og Skibet søgte Nødhavn i Kalmar.

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

**166.** S/S **Ivan Kondrup** af København, 2455 Reg. T. Br. Bygget 1937 af Staal. Paa Rejse fra Antwerpen til Frederikshavn med Kul.

En Mand forsvundet d.  $24/3$  46 i Nordsøen.

Søforklaring i Frederikshavn d.  $27/3$  46.

Kl. 3<sup>00</sup>, da I. K. under en jævn V.-lig Brise befandt sig i Elbe-Borkum Ruten, opdagedes det, at Kok Paul Erik Antonsen af Helsingør, der senest var set den foregaaende Dag Kl. 23<sup>00</sup>, var forsvundet. Det formodedes, at den paagældende, der i nogen Tid havde været nedtrykt, var sprunget over Bord.

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

Kollideret d.  $2/4$  46 i Antwerpen.

Søforklaring i Esbjerg d.  $12/4$  46.

Kl. 8<sup>33</sup>, da J. C. J. med Lods ombord og med Assistance af en Slæbebaad agter var ved at forhale ud fra Kajen, blev der givet Ordre til at lade Slæberen gaa. Under Indhalingen kom Slæberen i Skruen. Bb.s Anker blev stukket i Bund, og Slæbebaaden fik en anden Slæber; men J. C. J. var i stærk Drift med Strømmen og svajede rundt og tørnede med Agterenden mod Lægteren »La Becha« af Liege, der var fortøjet uden paa et langs Kajen fortøjet Skib. Ved Kollisionen fik Lægteren en Bule i Siden og andre mindre Skader. J. C. J. fik Roret drejet haardt Bb. over, hvorved Rorkæden og Haandstyreapparatet sprængtes, og fik desuden en Bule i Hækken.

Anm. Søforklaring fra L. B. foreligger ikke.

**168.** Ff. **J. N. Fibiger** af Hirtshals, 39 Reg. T. Br. Bygget 1944 af Eg, Bøg og Fyr. Paa Fiskeri i Nordsøen.

Kollideret d.  $2/6$  46 i Nordsøen.

Søforklaring i Hjørring d.  $29/6$  46.

Kl. ca. 14<sup>30</sup> vilde J. N. F. paa Fiskepladsen »Norden af Spidsen« løbe langs Siden af Fiskefartøj »Merikator« af Thyborøn. J. N. F.s Motor beordredes imidlertid for sent Bak, og et Øjeblik efter tørnede J. N. F.s Stævn imod M.s Stb.s Side midtskibs, hvorved M. blev læk.

Af den af M.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at da M. laa og hev Vaad, nærmede J. N. F. sig. For at undgaa Kollision beordredes M.s Motor Frem, men et Øjeblik efter skete Kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes den Omstændighed, at Føreren af J. N. F. bedømte Afstanden forkert.

**169.** S/S **Jacob Mærsk** af Aalborg, 2245 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal.

En Mand omkommet ved Ulykkestilfælde d.  $3/10$  46 i Gdynias Havn.

Søforhør i København d.  $7/10$  46.

Kl. 2<sup>30</sup>, da J. M. laa fortøjet i Gdynias Havn, traadte Fyrbøder J. L. Knudsen, for at komme om Bord, op paa en fra Kajen til Overbygningen rejst Trælejder, der paa Grund af Dønning i Havnen var blevet anbragt i Stedet for Landgangen. Herunder gled Lejderens nederste Ende ud over Kajkanten og faldt i Vandet, hvorved den paagældende faldt ned mellem Kajen og Skibssiden og blev dræbt.

**170.** M/S **Jac. Wej** af Rudkøbing, 140 Reg. T. Br. Bygget 1910 af Staal. Paa Rejse fra København til Rudkøbing med Stykgods.

Grundstødt d.  $7/9$  46 ved Sjællands S.-Kyst.

Søforhør i København d.  $4/10$  46.

Kl. ca. 2<sup>00</sup>, da J. W. under en SSV.-lig Brise med Regn befandt sig i Bøgestrømmen, antoges Distancen til 2-Kosten at være udløbet, og Kursen ændredes S. efter mod Prikkerne ved Bredø. Kort efter tog Skibet Grunden paa Bredø og blev staaende. D.  $9/9$  Kl. 17<sup>00</sup> kom J.W. flot ved fremmed Hjælp, efter at en Del af Ladningen var lægtret.

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

**171.** M/S **Japos** af København, 530 Reg. T. Br. Bygget 1921/45 af Staal. Paa Rejse fra Le Havre til København med Majs.

Motorhavari d.  $11/5$  46 i Kanalen.

Søforhør i København d.  $28/5$  46.

Kl. 18<sup>30</sup> befandt J. sig under en frisk NØ.-lig Kuling paa 49<sup>0</sup>50' N. Brd. 0<sup>0</sup>05' Ø. Lgd. Kursen var misv. N.19°Ø. Kl.23<sup>55</sup> begyndte Hovedmotoren at hamre. Kl. 23<sup>58</sup> blev Motoren stoppet, og en Under-søgelse viste, at der var knækket 5 Tænder paa Mellemkamhjulet. D.  $12/5$  Kl. 2<sup>00</sup> blev Skibet opankret for Stb.s Anker paa 50<sup>0</sup>05' N. Brd. 0<sup>0</sup>02' Ø. Lgd., og det forsøgtes at udbedre Havariet. D.  $13/5$  Kl. 16<sup>45</sup>, da Vinden var frisket til stormende NØ.-lig Kuling, opnaedes Forbindelse med en Bugserdamper. Under Indhivning fik Stb.s Anker Hold i et Vrag, og Kæden maatte kappes, hvorved Anker og 13 Fv. Kæde mistedes. Da J. var let, paabegyndtes Bugseringen mod Le Havre. Kl. 20<sup>15</sup>, umiddelbart efter at Le Havre Fyrskib var passeret, tog J. en kraftig Sø over, som forskubbete Jollen paa 3-Lugen og rev agterste Luft-rør til Forlasten af i Flugt med Dækket. D.  $14/5$  Kl. 1<sup>00</sup> var J. fortøjet i Bassin de la Citadelle.

A nm. Aarsagerne til Havarierne fremgaar af det ovenfor anførte.

**172.** M/S **Java** af København, 8681 Reg. T. Br. **Bygget** 1921 af Staal. Paa Rejse fra Nakskov til København i Ballast.

Grundstødt d.  $15/3$  46 i Kattegat.

Grundstødt d.  $15/3$  46 i Kattegat.

Strandingsindberetning dat.  $23/3$  46. Søforhør i København d.  $27/3$  46.

Kl.  $19^{40}$  passerede J., der havde Lods om Bord, under en NØ.-lig Brise med klart Vejr og svag N.-gaaende Strøm Pkt. 28 i Rute 28, og Kursen sattes mod Pkt. 29. Kl.  $20^{00}$ , da Distancen hertil var udløbet, ændredes Kursen til misv.  $356^\circ$ . Kl.  $20^{30}$ , da J. efter Bestikket befandt sig ved Pkt. 31, saas en Bøje, der antoges for at være en af Gennemsejlingsbøjerne ved Hatterev, men som senere viste sig at være Marthas Flak, hvorfor Kursen blev ændret til misv.  $32^\circ$ . Kl.  $20^{37}$  tog Skibet Grunden paa Ø.-Siden af Hatterev og blev staaende. D.  $21/3$  kom Skibet flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes, at J.s Fører undlod at bestemme Skibets nøjagtige Position ved Pejling af Fyrene i Forbindelse med den Omstændighed, at den paagældende Strækning af Rute 28 var blevet nedlagt og Gennemsejlingsbøjerne ved Hatterev erstattet med Vintersømærker.

**173.** S/S **Jean Lykes** af Galveston, 3931 Reg. T. Br.

En Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d.  $5/4$  46 i Københavns Havn.

Politirapport dat.  $5/4$  46.

Kl.  $14^{10}$ , da J. L. laa ved Sundkajen i Frihavnen, rantes en Mand af Besætningen, der var beskæftiget med, ved Hjælp af Spil, at flytte Stuvetræ fra Mellemdækket ned i Underlasten, i Ryggen af en Længe og styrtede 5 m ned i Underlasten. I en tilkaldt Ambulance kørtes den tilskadekomne, der havde paadragnet sig en Hjernerystelse, til Hospitalet.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

**174.** Ff. **Jenny Mose** af Esbjerg, 39 Reg. T. Br. Bygget 1943 af Eg, Bøg og Fyr. Paa Rejse fra Esbjerg til Fiskeplads i Nordsøen.

Grundstødt d.  $20/5$  46 ved Jyllands V.-Kyst.

Søforhør i Esbjerg d.  $29/5$  46.

Kl.  $16^{30}$  afsejlede J. M. fra Esbjerg. Det blæste en SØ.-lig Brise med diset Vejr, og Strømmen var haard N.-gaaende. Kl.  $18^{30}$  passeredes Graadyb Barre, hvorfra der styredes NV.t.V. Kort før Kl.  $19^{00}$ , da Skibet befandt sig ud for Ulven ved Indsejlingen til Slugen, saas om Bb. noget, der blev antaget for en Bøje eller en Fiskekutter. Kursen blev ændret V. over; men umiddelbart efter tog J. M. Grunden og blev staaende. D.  $21/5$  Kl.  $16^{30}$  kom Skibet flot ved fremmed Hjælp.

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

**175.** Ff. **Jens Berg** af Skagen, 27 Reg. T. Br. Bygget 1925 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Skagen til Fiskeplads i Nordsøen.

Kollideret d.  $20/12$  46 i Kattegat.

Søforklaring i Skagen d.  $10/1$  47. Søforhør i Skagen d.  $17/3$  47.

Se Nr. 155.

**176.** M/Jt. **Jensine** af Aalborg, 31 Reg. T. Br. Bygget 1852 af Eg.

Brand om Bord d.  $2/8$  46 i Aarhus Havn.

Søforhør i København d.  $8/8$  46.

D.  $1/8$  blev Brandvæsenet tilkaldt for at slukke Ilden i et Kullager ved Aarhus Havn. D.  $2/8$  paabegyndte J. Indladningen af de endnu varme Kul fra nævnte Lager. Der udviklede sig efterhaanden stærk Røg i Skibet, og Kl.  $17^{00}$  gjorde Røgen Ophold i Motorrummet umuligt. Kl. godt  $21^{00}$  paabegyndtes Oplosning af Kullene, hvorved der viste sig aaben Ild i Kullene, Skibets Garnering og Træværk. Brandvæsenet blev tilkaldt og slukkede Ilden. Ved Branden opstod et større Hul i Garneringen i Stb.s Side samt i Kimmingen, ligesom Spanterne blev angrebet af Ilden.

Anm. Aarsagen til Branden fremgaar af det ovenfor anførte.

**177.** S/S **Joe Harris** af San Francisco, 7216 Reg. T. Br. Paa Rejse fra New York til København med Stykgods.

Grundstødt d.  $10/5$  46 ved Sjællands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat.  $10/5$  46.

Kl.  $6^{30}$  tog J. H. Grunden SØ. for Søndre Røse og blev staaende. Skibet kom samme Dag flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være, at Skibets Dybgang var for stor.

**178.** M/Gl. **Johanne Marie** af Marstal, 40 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra København til Odense med Jernplader.

Grundstødt d.  $29/3$  46 ved Omø.

Strandingsindberetning dat.  $4/4$  46.

Kl.  $13^{00}$  grundstødte J. M. i Taage paa Omø Tofte. D.  $29/3$  Kl.  $23^{00}$  kom Skibet flot ved egen Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Taage.

**179.** M/Gl. **Johannes** af Sønderborg, 74 Reg.T. Br. Bygget 1908 af Eg. Paa Rejse fra Rørdal til Kolding med Cement.

Søforklaring i Ebeltoft d.  $21/6$  46.

Kl. ca.  $3^{00}$ , da J. under en SØ.-lig Kuling med nøj Sø befandt sig i Nærheden af Jessens Grund, mær-

kedes et Stød i Forskibet Der pumpedes med Haaadpampen, men da det viste sig umuligt at pumpe

læns, blev Kursen sat mod Grenaa, hvortil J. ankom Kl. ca. 4<sup>00</sup>. En Undersøgelse viste, at der havde været ca. 1 Fod Vand i Lastrummet, og at der fandtes en Lækage i Forskibet. Efter at Lækagen var blevet foret med Tang og Skibet pumpet læns, syntes J. at være tæt, hvorfor Rejsen Kl. ca. 9<sup>00</sup> blev fortsat under en V.-lig Brise med S.-lig Dønning. Kort efter, da Vinden var frisket, og Skibet arbejdede haardt i Søen, viste det sig, at Skibet atter var læk, hvorfor Motor- og Haandpumpe holdtes gaaende. Da Vandet i Lastrummet stadig steg, besluttedes det, da J. var tværs af Hjelm, at sejle til Ebeltoft, hvortil Skibet kort efter ankom.

Anm. Ministeriet maa antage, at Havariet skyldes, at J. har tøret en undersøisk Genstand.

**180.** S/S **John Chester Kendahl** af Portland, Maine, 7175 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Philadelphia til København med Kul.

Grundstødt d. 4/7 46 ved Sjællands NØ.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. 6/7 46.

Kl. 11<sup>41</sup> grundstødte J. C. K. ca. 2 Sm. NV.t.V. af Lappegrundens Fyrskib. Skibet kom senere flot ved Hjælp af en Bjergningsdamper.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Forveksling af Farvandsafmærkningen.

**181.** S/S **John Trumbul** af Portland, Maine, 7176 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Mobile til Gdansk med Stykgoods.

Grundstødt d. 24/6 46 i Sundet.

Strandingsindberetning dat. 24/6 46.

Kl. 5<sup>45</sup> grundstødte J. T. i diset Vejr med sydgaaende Strøm i Hollænderdybet. Skibet er senere kommet flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Fejl i det benyttede Søkort.

**182.** S/S **Julius** af København, 1975 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal. Paa Rejse Fra Korsør til Gävle.

Grundstødt d. 24/12 46 ved Sveriges Ø.-Kyst.

Søforklaring i Gävle d. 31/12 46. Søforhør i København d. 10/2 47.

Kl. 13<sup>40</sup> passerede J. Flöjtan Fyr om Stb., Afst. 0,5 Sm., hvorefter der styredes retv. NV.<sup>1/2</sup>V. Kl. 17<sup>25</sup>, da Understen Bifyr viste rødt, ændredes Kursen til retv. V.<sup>1/2</sup>S., ret mod Svartklubben Fyr. Der afgaves flere Gange Signaler for Lods. Kl. 17<sup>35</sup> blev Maskinen, der gik Fuld Kraft Frem, beordret Langsomt Frem og straks efter stoppet. Kl. 17<sup>50</sup> saas Lodsbaaden forude om Stb., og Maskinen blev beordret Langsomt Frem. Kort efter saas Lodsbaaden afgive Signaler med Lyskaster, der opfattedes som Signal for, at J. skulde dreje til Stb. Kl. 17<sup>55</sup> blev Roret lagt Stb. og Maskinen stoppet. Kl. ca. 18<sup>02</sup>, da Lodsbaaden var kommet paa Prajehold, beordrede Lodsens Skibet Bb. Over, og i det samme saas Braad foran for tværs om Stb. Roret blev straks lagt haardt Bb., og Maskinen beordret Fuld Kraft Krem; men umiddelbart efter tog J. Grunden og blev staaende. D. 25/12 Kl. 17<sup>40</sup> kom J. flot ved Hjælp af en Bugserbaad. Ved Grundstødningen blev J. læk i 1- og 2-Tanken.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes, at Lodsbaadens Signaler blev misforstaaet.

**183.** Ff. **Jylland** af Bønnerup, 7 Reg. T. Br.

Kollideret d. 7/1 46 i Bønnerup Havn.

Søforklaring i Grenaa d. 15/1 46.

Kl. ca. 16<sup>00</sup>, da J. med langsom Fart var under Udsejling fra Inderhavnen til det ydre Havnebassin., saas Ff. »Marie« af Bønnerup for indgaaende i Gennemsejlingsaabningen. Roret blev straks lagt laardt Bb.; men umiddelbart efter tømmede M.s Klyverbom mod Js Styrehus.

Af den af M.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at da dette Fartøj Kl. ca. 16<sup>00</sup> befandt sig for indgaaende i Gennemsejlingen fra det ydre Bassin til Inderhavnen, saas J. for udgaaende. Motoren blev straks kastet Fuld Kraft Bak; men umiddelbart efter skete Kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes, at Fartøjerne paa Grund af Molernes Højde for sent er blevet opmærksomme paa hinanden.

**184.** M/Gl. **Jylland** af Horsens, 18 Reg. T. Br.

Brand om Bord d. 25/2 46 i Horsens Havn.

Politirapport dat. 25/2 46. Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. 21/6 46.

Kl. ca. 10<sup>00</sup>, medens J. laa fortøjet i Fiskerihavnen, blev der sidst fyret paa Ovnens i Lukafet. Kl. ca. 12<sup>00</sup> blev Ovnens bakked af ved, at der blev lagt Aske over Gløderne, hvorefter Besætningen forlod Skibet. Kl. ca. 15<sup>00</sup> opdagedes Røg fra Lukafet, og en Undersøgelse viste, at der var Ild i det ene Hjørne af Lukafet. Brandvæsenet alarmeredes, og Ilden blev hurtigt slukket. Ved Branden blev Inventaret i Lukafet en Del beskadiget.

Anm. Ministeriet maa antage, at Branden skyldes, at Røgrøret var defekt, og at Trævrket bag Ovnens kun var beklædt i begrænset Omfang og alene med Jernplader uden Asbestunderlag.

**185.** M/Sk. **Jørga** af Hasle, 66 Reg. T. Br. Bygget 1908 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Nexø til Skovshoved med Sandsten.

Forlist d. 4/10 46 i Østersøen; 3 Omkomne.

Forlisansmeldelse dat. Rønne d. 15/2 47. Søforklaring og Søforhør i Nyborg d. 12/3 47.

D.<sup>3/10</sup> om Aftenen afsejlede J. fra Nexø. Senere friskede Vinden med høj Sø, og d.<sup>4/10</sup> Kl. ca. 0<sup>00</sup> opdagedes det, at Skibet var læk. Da det viste sig umuligt at holde Skibet læns med Pumperne, ændredes Kursen mod Ystad Fyr, der var i Sigte, og samtidig afgaves Nødsignaler med Raketter og Blus. Da Vandet efterhaanden var steget op over Motordørken, og J. fik Slagside, besluttedes det at forlade Skibet. Hele Besætningen, 4. Mand, gik i Jollen; men umiddelbart efter kæntrade denne, hvorved alle 4 Mand kom i Vandet. Det lykkedes alle at faa Tag i Jollen; men efter kort Tids Forløb mistede Føreren og Ungmanden deres Tag og forsvandt. Kl. ca. 4<sup>30</sup> blev den ene af de endnu overlevende optaget af et andet Skib, medens den anden forsvandt under Redningsarbejdet.

Anm. 1. De omkomne var: Skibsfører A. P. A. Køfoed af Hasle, Bedstemand Svend Mogensen af Rønne og Ungmand Freddy Børgesen af Odense.

Anm. 2. Ministeriet maa antage, at Skibet har arbejdet sig læk i Søen.

**186.** S/S **Jørgen** af København, 843 Reg. T. Br. Bygget 1917 af Staal. Paa Rejse fra København til Piteaa i Ballast.

Grundstødt d. <sup>13/10</sup>46 i Østersøen.

Søforklaring d. <sup>17/10</sup>46 i Stockholm.

Kl. 18<sup>45</sup> da J., der havde Lods om Bord, i klart, næsten stille Vejr, befandt sig imellem Dalarö og Furusund i Stockholms Skærgaard, blev Roret lagt Stb for at et modgaaende Skib kunde passeres paa Bb.s Side. Efter at Skibet var passeret, blev Roret, for at bringe J. tilbage i Sejlløbet, lagt Bb.; indtil Ryssmesternes Fyr saas N. for Klubben. Umiddelbart efter rørte J. Grunden mde Stb.s Side uden at blive staaende. Ved Grundstødningen blev Skibet læk, ligesom Skruen blev beskadiget.

Anm. Ministeriet maa antage at Grundstødningen skyldes, at J. unler Passagen at det modgaaende Skib kom for langt uden for Sejlløbet.

**187.** M/Gl. **Jørgen Ring** af Svendborg, 99 Reg. T. Br. Bygget 1942 at Eg og Bøg.

En Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfældet d. <sup>14/9</sup>46 i Københavns Havn.

Politirapport dat. <sup>14/9</sup>46.

Kl. ca. 14<sup>15</sup>, da J. R. laa i Gasværkshavnen og lossede Byg i Sække, blev Sækkesaksen med Losseløberen firet ned i Lastrummet, medens Havnearbejderne var optaget af at fylde i Sække. Herved ramte Sækkesaksen en Havnearbejder i Hovedet, hvorved han kom til Skade. I en tilkaldt Ambulance blev den tilskadekomne kørt paa Hospitalet.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

**188.** M/B. **K. P. IV** af København.

Brand om Bord d. <sup>10/17</sup>46 i Københavns Havn.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. <sup>10/7</sup>46. Politirapport dat. <sup>10/7</sup>46.

Kl. ca. 5<sup>00</sup>, da K. P. IV laa fortojet ved Søpolitiafdelingens Servicestation, forsøtes det forgæves at starte Motoren. Karburatoren blev rensset, og det forsøgte paany at starte Motoren. Herunder slog en Stikflamme ud af Karburatorens Luftindsugningsrør og antændte Styrehusets Træværk I Nærheden af Motoren, hvorefter Ilden hurtigt bredte sig. Brandvæsenet fra Land tilkaldtes, og Ilden blev slukket. Ved Branden blev Baaden stærkt beskadiget.

Anm. Aarsagen til Branden fremgaar af det ovenfor anførte.

**189.** M/Sk. **Karen** af Marstal, 99 Reg. T. Br. Bygget 1896 af Eg.

a) Paa Rejse fra Næstved til Nakskov med Havre.

Motorhavari, rørt Grunden og tørmet Kaj d. <sup>2/2</sup>46 i Næstved Havn.

Søforklaring i Nakskov d. <sup>9/2</sup>46.

Kl. ca. 11<sup>50</sup>, da K, bakkede ud fra Kajen, knækkede Stiften, der fastholdt Manørehjulet til Manøreakselen, saaledes at Skruen ikke kunde skiftes fra Bak til frem. K. gled derefter agterover og tog Grunden med Roret. Det viste sig nu atter muligt at faa skiftet Skruen om til Frem, og kort efter kom Skibet atter af Grunden. Roret blev lagt haardt Bb.; men Skibet lystrede ikke Roret. Det forsøgte at skifte Skruen om til Bak; men det lykkedes ikke, og inden Ankeret, der blev stukket ud, kunde faa Hold, tørnede Fokskibet mod Kajen, hvorved Stævnen blev beskadiget. Efter at en ny Stift var indsat i Manøreakslen, viste det sig, at Motoren kun kunde gaa frem, og at Skibet ikke kunde manøvreres. En Undersøgelse viste, at Roret var brækket fra Rorstammen og kun fastholdtes af en enkelt Bolt.

Anm. Ministeriet maa antage, af Grundstødningen og Havariet paa Stævnen skyldes Motorhavariet

b) Paa Rejse fra Vejle til København med Brunkul.

Strand og forlist d. <sup>23/3</sup>46 ved Sjællands N.-Kyst; 2 Omkomne.

Strandingsindberetning dat. <sup>23/3</sup>46. Søforhør i København d. <sup>27/3</sup>46. Forlisanmeldelse dat. Marstal d. <sup>4/4</sup>46. Søforhør i Marstal d. <sup>17/6</sup>46, i Vejle d. <sup>18/7</sup>46 og i Marstal d. <sup>8/8</sup> og <sup>9/8</sup>46.

Kl. 6<sup>15</sup> da K. under en Ø.-lig Kuling med Snetykning befandt sig ca. 2 Sm. Ø. for Hesselø. opdagedes Vand i Lasten, Der pumpedes, og Skibet arbejdede haardt i Søen og tog meget Vand over. Vandet vedblev at stige i Lasten trods stadig Pumpning. For at lette Skibet sloges Skanseklædningen ud i Læ, saa Dæks-Lasten kunde skylle over Bord. En Sø, der slog ind over Agterskibet, knuste Ferskvandsfadet og slog Jollen over Bord. Vinden sprang om i NV. og friskede op til Storm, saa Søen blev meget krap. Kl ca. 9<sup>30</sup> standsede Motoren som Følge af, at Vandet stod op til Luftklapperne. Der sattes Fok og Skonnertsejl. og straks efter saas Land i Læ i en Klaring. K. havde 40° Stb.s Slagside, og var næsten manøvreudygtig. Det viste sig umuligt at sejle klar af Land, og begge Ankere blev stukket i Bund. Ankrene holdt ikke, og Kl. 10<sup>45</sup> tog K. Grunden med Agterskibet, blev kastet tværs og blev staaende. Skibet fyldtes straks med Vand.

Styrmanden og Ungmanden omkom under Forsøg paa at svømme i Land. Kl. ca. 12<sup>30</sup> observeredes Strandingen fra Land, og Kl. ca. 14<sup>30</sup> var Resten af Besætningen reddet ved Hjælp af Redningsstol. K. er senere blevet Vrag.

Anm. 1. De omkomne var: Styrmand Aage Marius Petersen af Nr. Snede og Ungmand Peter Møller Petersen af Rosmus ved Grenaa.

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

**190.** Ff. **Karen Burcharth** af Frederikshavn, 38 Reg. T. Br. Bygget 1943. Paa Fiskeri i det irske Hav.

En Mand slaaet over Bord og druknet d. 8/1 46 i det irske Hav.

Søforklaring i Frederikshavn d. 23/3, 23/12 og 30/12 46.

Kl. ca. 10<sup>00</sup>, da K. B. under en SSV.-lig Kuling med svær Sø befandt sig ca. 10 Sm. ØSØ. af Maughold Head, krængede Skibet haardt over til Læ og tog en Sø ind over læ Lønning, hvorved Kok Hans Pedersen af Hirtshals, der befandt sig agten for Styreluset, skylledes over Bord. Der blev straks kastet Redningskranse ud, og Skibet drejedes rundt, hvorefter en Fisker sprang over Bord for at hjælpe den overbordfaldne, der ikke kunde svømme. Inden Fiskeren naaede at faa Tag i den overbordfaldne, sank han og kom ikke mere til Syne.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

**191.** Ff. **Karla** af Østerby, 16 Reg. T. Br. Bygget 1931. Paa Rejse fra Fiskeri i Kattegat til Østerby Havn.

Kollideret d. 26/6 46 i Kattegat.

Søforklaring i Byrum d. 18/7 46.

Se Nr. 14.

**192.** Ff. **Karla Enevoldsen** af Esbjerg, 45 Reg. T. Br. Bygget 1945 af Eg, Bøg og Fyr. Paa Fiskeri i Nordsøen.

En Mand faldet over Bord og druknet d. 17/6 46 i Nordsøen.

Søforhør i Esbjerg d. 7/1 47.

Kl. ca. 20<sup>00</sup>, da K. E. ca. 100 Sm. SV.t.V. for Graadyb Barre i næsten stille Vejr var ved at hive Voddet hjem, maatte der paa Grund af den stærke Strøm pludselig slækkes paa Vodlinerne. Herunder blev Fisker Leiff Jørgen Erland Andersen af Gørding grebet af Linerne og trukket over Bord. En Redningskrans blev kastet ud, men den overbordfaldne blev af Strømmen ført bort fra K. E. og forsvandt. Eftersøgning var forgæves.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

**193.** Ff. **Karna Schrøder** af Esbjerg, 47 Reg. T. Br. Bygget 1943 af Eg. Paa Rejse fra London til Grenaa med Kutter paa Slæb.

Strandet d. 3/3 46 paa Jyllands Ø.-Kyst.

Søforklaring i Grenaa d. 7/3 46.

Kl. ca. 19<sup>00</sup> passerede K. S., der havde Ff. »Alice« af Esbjerg paa Slæb, under en haard ØSØ.-lig Kuling Fornæs. Ud for Grenaa Havn kortedes Slæberen op, og der holdtes ind mod Havnen. Da Fyret paa den østre Mole passeredes, blev Skruen slaaet fra. Herunder løb A. op langs Stb.s Side af K. S., som fik Trossen i Skruen, hvorved Motoren stoppede. K. S. blev derpaa af Søen sat ind paa Stensætningen og blev staaende. Skibet kom samme Dag flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Aarsagen til Strandingen fremgaar af det ovenfor anførte.

**194.** M/Jt. **Kasper** af Rødby Havn, 19 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Egernsund til Nysted med Drænrør.

Grundstødt d. 26/11 46 ved Lollands S.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. 28/11 46. Søforklaring og Søforhør i Saksøbing d. 29/11 46.

Kl. ca. 15<sup>30</sup>, da K. under en frisk SSV.-lig Brise stod Østre Mærker ind paa en NØ.-lig Kurs. blev det diset. Kl. 16<sup>10</sup> grundstødte Skibet paa Pollen S. for Nysted Havn og blev staaende. D. 27/11 kom K. flot ved fremmed Hjælp, efter at en Del af Dækslasten var lægtret.

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

**195.** M/Gl. **Kastor** af Kalundborg, 59 Reg. T. Br. Bygget 1896/1940 af Eg. Paa Rejse fra Odense til Sønderborg med Foderblanding.

Grundstødt d. 11/4 46 i Lillebælt.

Strandingsindberetning dat. 11/4 46. Søforklaring i Sønderborg d. 15/4 46.

Kl. ca. 8<sup>00</sup> da K. under en jævn V.-lig Brise havde ændret Kurs ved Baagø Fyr mod den røde 1-Kost paa Aarø Flak, tog Skiltet Grunden og blev staaende. Kl. 13<sup>00</sup> kom K. flot ved fremmed Hjalp tilsyneladende uden at have taget Skade.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Strømsætning.

**196.** M/Gl. **Kastor** af Løgstar, 87 Reg. T. Br. Bygget 1906/45 af Eg. Paa Rejse fra Skive til København med Brunkul.

Brand om Bord d. 11/8 46; søgt Nødhavn.

Søforklaring og Søforhør i Aalborg d. 13/8 46.

Om Morgenen, medens K. laa fortojet i Løgstør Havn, mærkedes der Røg- og Brandlugt i Motorrummet, og det besluttedes derfor at sejle til Aalborg for at opløse Ladningen. Kl. 14<sup>00</sup> ankom K. til Aal-

borg, hvor Losningen paabegyndtes. Det viste sig, at der var opstaaet Selvantændelse i Ladningen ved Kølsvinet. Ved Branden led K. lettere Skade i Lastrummet.

Anm. Aarsagen til Havariet fremgaar af det ovenfor anførte.

**197.** Ff. **Katherine.** Paa Fiskeri i Nordsøen.

En Mand faldet over Bord og druknet d.  $\frac{5}{6}$  46 i Nordsøen.

Søforhør i Esbjerg d.  $\frac{7}{1}$  47.

Kl. ca. 12<sup>30</sup> ramtes K., der under en frisk S.-lig Kuling ca. 150 Sm. NV. $\frac{1}{2}$ .V. af Graadyb Barre var ved at hive Voddet ind, af en Sø, hvorved 2 Mand af Besætningen, der bestod af 5 Mand, blev slaet over Bord. Under Forsøget pan at bjerge de overbordfaldne, slog en Sø en 3. Mand over Bord. Efter nogen Tids Forløb lykkedes det at redde 2 af de overbordfaldne, hvorimod den 3. — Fisker Arne Hausgaard Hede — forsvandt og kom ikke mere til Syne. Den forsvundne blev forgæves eftersøgt.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

**198.** S/S **Katja Lau** af Esbjerg, 1224 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal.

a) Paa Rejse fra Hangø.

Kollideret d.  $\frac{29}{1}$  46 paa Hangø Red.

Søforhør i København d.  $\frac{5}{3}$  46.

Kl. 13<sup>00</sup> afsejlede K. L., der havde Lods om Bord, fra Hangø. Farvandet var isfyldt. Kl. 14<sup>17</sup> naaede Skibet ud i en brudt Rende i Isen, der førte ud fra Kysten, og der fortsattes med Maskinen gaende Fuld Kraft Frem. Da K. L. nænnede sig en tværtraaende brudt Rende i Isen, saas et andet Skib — »S/S Karelia« af Helsingfors — ligge stille. hvor Renderne mødtes. Det besluttedes at forsøge at passere det andet Skib paa dettes Bb.s Side, og K. L. holdt nu ind i Isen paa Stb.s Side af Renden, og Maskinen blev — Kl. 14<sup>25</sup> — beordret Langsomt Frem. Da K. L. af Isen blev trykket ind mod K.s Bb.s Side, blev Maskinen Kl. 14<sup>27</sup> beordret Fuld Kraft Bak. Kort efter tømmede K. L. med Bb.s Side af Bakken imod Bakken paa K.s Bb.s Side, hvorved der opstod nogen Skade paa det opstaaende.

Anm. Søforklaring fra K. foreligger ikke.

b) Paa Rejse fra København til Gdansk i Ballast.

En Mand forsvundet d.  $\frac{15}{7}$  46 i Østersøen.

Søforhør i Mariager d.  $\frac{24}{7}$  46.

Kl. 7<sup>50</sup> savnedes Fyrbøder Frank Søgaard Hansen, der sidst var blevet set Kl. 6<sup>15</sup>. Skibet lagdes straks paa modsat Kurs, og der foretoges Eftersøgning af den forsvundne. Kl. 9<sup>43</sup> blev Eftersøgningen opgivet, og Rejsen fortsattes.

Anm. Ministeriet maa antage, at den forsvundne er faldet over Bord og druknet.

c) Paa Rejse fra Kolding til København.

1 Mand forsvundet d.  $\frac{29}{10}$  46 i Kattegat.

Søforhør i København d.  $\frac{29}{10}$  46.

Kl. ca. 7<sup>40</sup>, da K. L. var ved at gaa langs Kajen i Københavns Havn. savnedes Hovmester E. Jensen, der sidst var blevet set den foregaaende Dag Kl. ca. 20<sup>30</sup>. Da den forsvundne ikke fandtes om Bord, antages det, at han er faldet over Bord og omkommet.

**199.** S/S **Kaupanger** af Bergen. Bygget 1930. Paa Hejse fra Emden til Nykøbing Falster med Koks.

Grundstødt d.  $\frac{16}{12}$  46 ved Sjællands V.-Kyst.

Strandingsindberetning; dat.  $\frac{17}{12}$  46. Søforklaring i Nykøbing Falster  $\frac{21}{12}$  46.

D.  $\frac{15}{12}$  Kl. 11<sup>10</sup> afsejlede K., der havde Lods om Bord, fra Korsør. Kl. 13<sup>45</sup> blev Skibet paa Grund af tæt Snefog opankret Ø. for Vengeance Grund Lys- og Fløjitetønde. D.  $\frac{16}{12}$  Kl. 7<sup>00</sup> afsejlede fra Ankerpladsen, og under en jævn NØ.-lig Brise med usigtbart Vejr styredes der efter Lodsens Anvisning Ø. paa i den klare Vinkel paa Helleholm Fyr. I Nærheden af Omø sund ændredes Kursen Stb. Over, men straks efter tog Skibet Grunden paa N. Siden af Omø Rev og blev staaende. D.  $\frac{18}{12}$  Kl. 18<sup>20</sup> kom K. flot ved egen Hjælp.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Fejlberetning af Fyrene i Omø Sund.

**200.** M/S **Kimta** af København, 230 Reg. T. Br. Bygget 1900 af Eg.

a) Paa rejse fra Kotka til København med Træ.

Brand om Bord d.  $\frac{19}{10}$  46 i kotka.

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

Kl. ca. 2<sup>00</sup> afsejlede K. med Lods om Bord fra Kotka. Da Motoren under Manøvrer for at komme fra Kajen kastedes Bak, vilde Koblingen ikke holde. En Undersøgelse viste, at Koblingen var meget varm. Da Renselemmen blev taget af, slog store flammer ud og tændte Ild i Motorrummet. Motorrummet blev hurtigt lukket, og Brandvæsenet tilkaldtes. Efter 3—4 Timers Forløb blev Ilden slukket, efter at Motorrummet var blevet fyldt med Vand.

Anm. Ministeriet maa antage, at Branden skyldes, at Koblingen har varmet og derved har antændt Oliedampe i Koblingshuset.

b) Paa Hejse fra Kotka til København med Træ.

Kollideret d.  $\frac{22}{11}$  46 i den finske Bugt.

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

Kl. ca. 8<sup>05</sup> da K. laa opankret ved Barösund med Motorhavari, bakkede M/S »Hvassafell« af Akureyri ned mod K. og tømmede K.s Bov, hvorved Bovsprydet knækkede, og Barduner og Waterstag sprængtes.

Anm. Søforklaring fra H.s Besætning foreligger ikke.

c) Paa Rejse fra Kotka til København med Træ.

Mistet Anker d.  $23/11$  46 ved Finlands S.-Kyst.

Søforhør i København d.  $12/12$  46.

Kl. ca.  $16^{20}$ , da K. med Lods om Bord i tæt Taage befandt sig ved Salskåret, saas pludselig Land forude. Roret lagdes haardt Stb., Motoren kastedes Fuld Kraft Bak og Ankeret blev stukket i Bund. Under Arbejdet med at hive Ankeret hjem, fik dette Hold, og da det viste sig umuligt at sjækle Ankerkæden ud, maatte Ankeret stikkes fra med 90 Fv. Kæde.

Anm. Aarsagen til Havariet fremgaar af det ovenfor anførte.

**201.** M/S **Kina** af København, 9823 Reg. T. Br. Bygget 1938 af Staal.

En Mand omkommet ved Ulykkestilfælde d.  $25/2$  46 i Baltimore.

Søforhør i København d.  $27/3$  46.

Kl.  $14^{15}$ , medens K. laa fortojet i Baltimore Havn, var en Mand af Besætningen — Matros Paul Johannes Olfert Lorentzen — beskæftiget med at bære Bagage fra Borde. Herunder snublede han paa den øverste Afsats af Landgangen og faldt ud over Stræktovene ned paa Kajen, hvor han blev liggende bevidstløs. I en tilkaldt Ambulance blev den forulykkede kørt paa Hospitalet, men var ved Ankomsten hertil afgaaet ved Døden af sine Kvæstelser.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

**202.** Ff. **Kirsten** af Christiansø.

Sunket d.  $23/3$  46 i Christiansø Havn.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat.  $27/4$  46.

D.  $23/3$  sank K. under en orkanagtig Storm i Christiansø Havn. Fartøjet er senere blevet hævet.

**203.** Ff. **Kirsten** af Esbjerg, 27 Reg. T. Br.

Kollideret d.  $18/5$  46 i Esbjerg.

Søforhør i Esbjerg d.  $30/7$  46.

Se Nr. 157.

**204.** M/Gl. **Kirsten** af Tuborg, 74 Reg. T. Br. Bygget 1907 af Staal. Paa Rejse fra Rørdal til Aarhus med Cement.

Forlist d.  $9/6$  46 i Kattegat.

Søforhør i Odense d.  $11/6$  46. Forlisanmeldelse dat. København d.  $28/12$  46.

Kl.  $3^{00}$ , da K. under en ØSØ.-lig Kuling med høj Sø befandt sig i Udbyhøj fyrs hvide Vinkel, besluttedes det at søge ind paa Randers Fjord, men da Skibet herunder faldt tværs i Søen og drev ind i Fyrets grønne Vinkel, blev K. lagt op mod Vind og Sø, og Motoren sat paa Langsomt Frem. Kl.  $11^{15}$  brækkede Rorpinden, og Skibet faldt atter tværs i Søen. Roret støttedes med Kæden, og det forsøgtes ved at bakke med Motoren at holde Boven op mod Søen; men Kl.  $11^{45}$  sprængtes Stb.s Rorkæde. hvorved Kæden kom i Skruen, og Motoren gik i Staa. En Redningsflaade blev rigget ud som Drivanker, og Kl.  $12^{40}$  blev Stb.s Anker stukket i Bund, hvorved Skibet svingede op mod Vinden. Vinden flovede efterhaanden, og Søen mindskedes. Senere sprang Vinden om i SV. med tiltagende Styrke i Bygerne, og Skibet faldt igen tværs i Søen, hvorfor Bb.s Anker Kl.  $15^{00}$  blev stukket i Bund. Søerne skyllede nu til Stadighed ind over K. og knuste Dørken i Styrehuset, hvorved der trængte Vand ned i Førerens Kahyt, hvor Køjerne efterhaanden kom under Vandlinien. En Undersøgelse viste, at der stod Vand i Lastrummet agter, og da Vandet Kl.  $21^{00}$  stod 1 Fod over Dørken i Motorrummet og i Førerens Kahyt, besluttedes det ved et Skibsraad at tilkalde Hjælp og forlade Skibet. Der udsendtes Nødsignaler, og Kl.  $23^{35}$  forlod Besætningen, ialt 3 Mand, K. i en Redningsbaad fra et tililende Skib. K. sank senere paa ca.  $56^{\circ}47' N$ . Bord.  $11^{\circ} 17' \text{Ø}$ . Lgd.

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

**205.** 3<sup>m</sup> M/Sk. **Kirsten Rask** af Odense, 99 Reg. T. Br. Bygget 1937 af Eg, Bøg og Fyr. Paa Rejse fra København til Gota i Ballast.

Grundstødt d.  $1/2$  46 ved Sveriges V.-Kyst.

Søforhør i København d.  $10/4$  46.

Kl. ca.  $1^{00}$ , da K. R. i stille og diset Vejr havde passeret Vinga, blev Kursen sat N. om Viten Fyr mellem 2 Koste Ø. for Fyret. Da Fyret var passeret, kom den ene Kost i Sigte om Stb. i ca. 6m Afstand. Roret blev lagt haardt Bb. og Skruen slaaet fra; men umiddelbart efter tog Skibet Grunden paa Viten og blev staaende. Kl. ca.  $10^{30}$  kom K. R. flot ved Hjælp af en Bjergningsdamper.

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

**206.** M/Gl. **Kolby** af København, 95 Reg. T. Br. Bygget 1903 af Staal. Paa Rejse fra Horsens til København med Brunkul.

Kollideret d.  $28/11$  46 i Kattegat.

Søforhør i København d.  $2/12$  46.

Kl.  $21^{35}$  passerede K., der gik for Sejl og Motor, Hesselø. Vejret var klart, og der styredes ØSØ. Kl.  $21^{45}$  bjergedes Stagfok og Klyver, Føreren gik derefter under Dæk. Ca. 5 Minutter senere saa Rorsmanden, der var alene paa Dækket, et Skib. der senere viste sig at være 3<sup>m</sup> M/Sk. »Rental« af København, tæt om Bb. styrende ind mod K.s Bb.s Side. Motoren blev sat paa Langsomt Frem og Roret lagt Stb., men kort efter tørnede R. med Stævnen mod K.s Bb.s Side foran for Midtskibs, hvorved Lønningen knustes



og Bb.s Lugekarm blev trykket ned. K.s Besætning blev taget om Bord i R., men da det viste sig, at K. holdt sig flydende, gik Besætningen atter om Bord, og Skibet sejlede ind til Hundested.

Af den af R.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at da dette Skib Kl. 21<sup>15</sup> under en svag S.-lig Brise i klart Vejr befandt sig i Rute 34 ca. 3 Sm. Ø. for Bøje 7, styrende V.<sup>1/2</sup>N., saas forude 1<sup>1/2</sup> Str. om Stb.s Topplanterne og den grønne Sidelanterne fra et modgaaende Skib, der senere viste sig at være M/Gl. »Kolby« af København. Kl. ca. 21<sup>25</sup> forsvandt den grønne Lanterne, og kort efter saas i Kikkert Omridset af K., styrende en Kurs, der skar R.s Kurs. R.s Motor blev kastet Fuld Kraft Bak, men umiddelbart efter skete Kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes, dels at der om Bord i K. ikke blev holdt behørigt Udkig, dels at K. ikke holdt Kurs og Fart og dels at K.s røde Sidelys ikke var tændt.

**207.** M/Gl. **Komet** af Egersund, 77 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal. Paa Rejse fra Råfsö til Svendborg med Træ.

Brændt og forlist d. 14/8 46 i Østersøen.

Søforklaring i Graasten d. 27/8 46. Forlisanmeldelse dat. Egersund d. 5/9 46.

Kl. ca. 1<sup>30</sup>, da K. under en frisk SØ.-lig Brise med haarde Byger og høj Sø befandt sig N. for Grundkallan, tog Skibet nogle svære Søer over, hvorefter det blev liggende med ca. 40° Bb.s Slagside. Storsejlet sattes, og K. holdtes med Vinden Bb. ind, hvorefter Skibet rettede sig. Senere blev det stille, hvorefter K. atter fik svær Slagside. Det forsøgtes nu at rette Skibet op ved at kaste Dækslasten om Bb. over Bord. Herunder opdagedes det, at der var udbrudt Brand i Motorrummet. Ilden bekæmpedes forgæves med Skumslukkere og bredte sig efterhaanden til Styrehuset og senere til Dækslasten. Kl. 3<sup>15</sup> forlod Besætningen — 3 Mand — det brændende Skib i Jollen. Kl. ca. 8<sup>30</sup> blev Besætningen optaget af et svensk Skib og senere landsat i Luleå.

Anm. Ministeriet maa antage, at Forliset skyldes Vejrforholdene i Forbindelse med Branden, om hvis Opstaaen intet kan oplyses.

**208.** M/Sk. **Kongebroen** af Middelfart, 99 Reg. T. Br. Bygget 1945 af Eg. Paa Rejse fra Vejle til København med Brunkul.

Kollideret d. 14/8 46 i Vejle Havn.

Søforhør i Middelfart d. 3/1 47.

Kl. ca. 19<sup>45</sup> afsejlede K. fra Vejle. Da Skibet under Manøvrer i Havnen skulde bakke, satte Omstringen sig fast, og umiddelbart efter tørnede K. M/Gl. »Nelly« af Hirtsthals, der laa fortøjet langs Kajen.

Af den af N.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at K., der havde ligget fortøjet langs Kajen lige overfor N. i Havnebassinet, Kl. ca. 19<sup>30</sup> afsejlede fra Liggepladsen. Under Manøvrering for at svinge rundt i Havnen, tørnede K. med Stævnen mod N.s Stb.s Side ca. 2 m agten for Storriggeren, hvorved N. blev en Del beskadiget.

Anm. Aarsagen til Kollisionen tremgaar af det ovenfor anførte.

**209.** M/Gl. **Kristine** af Mariager, 62 Reg. T. Br. Bygget 1904 af Eg. Paa Rejse fra Hadsund til Nørresundby i Ballast.

Grundstødt d. 18/3 46 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. 20/3 46.

Kl. 16<sup>00</sup> grundstødte K. under en svag SSV.-lig Brise i tæt Taage paa Hals Barre. Kl. ca. 18<sup>00</sup> kom K. flot ved egen Hjælp.

**210.** S/P. **Kronborg** af København, 154 Reg. T. Br. Bygget 1904 af Staal.

Kollideret d. 23/3 46 i Københavns Havn.

Søforhør i København d. 29/3 46.

Kl. ca. 11<sup>30</sup>, da K. under en stiv NV.-lig Kuling var paa Vej fra Københavns Bunkerkuldepot til Frihavnen, saas M/S »Odense« af Odense om Stb. for indgaaende i Kronløbet. Farten mindskedes for at lade O. passere foran om K. Kort efter blev der fra O. afgivet 2 korte Toner med Luftfløjten, hvilket af K. besvaredes med 2 korte Toner med Dampfløjten, samtidig med at K.s Fart blev forøget. Afstanden mellem Skibene var da ca. 400 m. Da O. ikke syntes at dreje til Bb., blev K.s Maskine beordret Fuld Kraft Bak, hvilket tilkendegaves ved 3 korte Toner med Dampfløjten; men umiddelbart efter tørnede K. med Stævnen mod O.s Bb.s Side ud for den agterste Ladeport. Ved Kollisionen fik K. Stævnen, 4 Bovplader og Svinerygspladerne, bøjet.

Af den af O.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at da dette Skib, der havde Lods om Bord, var for indgaaende gennem Kronløbet i Ledefyrinien med Motoren gaaende Halv Kraft Frem, saas K. 4—5 Str. om Bb. omtrent midt i Yderhavnen med Kurs mod Frihavnen, tilsyneladende liggende stille. O. drejede lidt Bb. over. Pludselig saas K. gaa frem, og fra O. blev der afgivet 2 korte Toner med Luftfløjten, hvilket af K. besvaredes med 2 korte Toner med Dampfløjten. K. saas nu forøge sin Fart. Afstanden mellem Skibene var da ca. 200 m. Kort efter saas K. bakke, hvilket tilkendegaves ved 3 korte Toner med Dampfløjten. Da der syntes Fare for en Kollision, blev O.s Motor beordret Fuld Kraft Frem, samtidig med at Roret lagdes haardt Bb.; men umiddelbart efter indtraf Kollisionen som ovenfor anført. O. fik trykket 2 Plader ind og Ladeportkarmen beskadiget.

Anm. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes, at man om Bord i begge Skibe misforstod det andet Skibs Signaler og Manøvrer.

**211.** M/S **Kronprins Olav** af København, 3153 Rag. T. Br. Bygget 1937 af Staal.

En Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. 26/6 i Københavns Havn.

Politirapport dat. <sup>26</sup>/<sub>6</sub> 46.

Kl. 14<sup>35</sup>, da K. O. laa fortøjet ved Larsens Plads, var nogle Havnearbejdere ved al indlade en Kaproningsbaad paa Mellemdækket. Herunder traadte en af Havnearbejderne ud i Lugen, hvor et af Dækslerne var fjernet, og styrtede gennem Aabningen ca. 3 m ned i Underlasten. Den paagældende, der havde forstuvet et Haandle, blev i en tilkaldt Ambulance kørt paa Hospitalet.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

**212.** Ff. **Kymi** af Frederikshavn, 10 Reg. T. Br. Paa Fiskeri.

Minesprængt og forlist d. <sup>16</sup>/<sub>4</sub> 46 i Kattegat; 2 Omkomne.

Søforklaring i Sæby d. <sup>3</sup>/<sub>6</sub> 46 og <sup>7</sup>/<sub>6</sub> 46.

Kl. ca. 17<sup>30</sup> hørtes i Land en Eksplosion paa Havet ud for Sdr. Solsbæk, Albæk Sogn, Hjørring Amt. Kl. ca. 18<sup>00</sup> fandtes paa Stranden en Del Vraggods, hvoriblandt en Del af Skibssiden af et Fiskefartøj med Havnekendingsnummer F. N. 307, hvilket tilhørte K. D. <sup>6</sup>/<sub>5</sub> og <sup>7</sup>/<sub>5</sub> fandtes Besætningen — 2 Mand — som Lig ilanddrevet ved henholdsvis Stensnæs og Lyngsaa Forstrand.

Anm. De omkomne var: Fiskerne Thomas Peter Ingvarsen af Arup, Thisted Amt, og Hilbert Porsmose Christensen af Aalborg.

**213.** M/Jt. **Lajla** af Hobro, 38 Reg. T. Br. Bygget 1846 af Eg. Paa Rejse fra Øerhage Bro til Ebeltoft i Ballast.

Grundstødt d. <sup>10</sup>/<sub>9</sub> 46 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Søforklaring i Aarhus d. <sup>13</sup>/<sub>9</sub> 46.

Kl. 16<sup>15</sup> afgik L. fra Øerhage Bro under en stiv SV.-lig Kuling med høj Sø. Kort efter sprængtes Akselkoblingen, og L. drev ind mod Land. Begge Ankre blev stukket ud, men holdt ikke, før L. tog Grunden og blev staaende. Kl. ca. 19<sup>00</sup> kom Skibet flot ved fremmed Hjælp.

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

**214.** M/Gl. **Laura** af Stubbekøbing, 60 Reg. T. Br. Bygget 1913 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Klintholm Havn til Rønne med Byg.

Kollideret d. <sup>17</sup>/<sub>9</sub> 46 i Østersøen; søgt Nødhavn.

Søforhør i Stubbekøbing d. <sup>21</sup>/<sub>9</sub> 46.

Se Nr. 96.

**215.** S/S **Laura Dan** af København, 1471 Reg. T. Br. Bygget 1933 af Staal. Paa Rejse fra Boston til Julianehaab med Kul.

Havareret d. <sup>5</sup>/<sub>4</sub> og <sup>6</sup>/<sub>4</sub> 46 i Atlanterhavet; søgt Nødhavn.

Søforklaring i St. John's, Newfoundland, d. <sup>13</sup>/<sub>4</sub> 46.

D. <sup>5</sup>/<sub>4</sub> Kl. 13<sup>17</sup>, da L. D. befandt sig 6<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Sm. fra Cape Raw, Pejling retv. 291°, sattes Kursen mod 58° N. Brd.50°V. Lgd. Kl. 16<sup>00</sup> observeredes Is forude. Herefter styredes forsk. Kurser for at komme klar af Isen. Kl. 21<sup>32</sup> tørnede Skibet haardt mod en stor drivende Isflage. Maskinen blev stoppet, og Kursen ændredes mod Ø. Kl. 21<sup>35</sup> beordredes Maskinen Halv Kraft Frem og Kl. 21<sup>38</sup> Fuld Kraft Frem. D. <sup>6</sup>/<sub>4</sub> Kl. 6<sup>30</sup> tørnede L. D. atter en Isflage. Der styredes atter forskellige Kurser for at undgaa Isen. Kl. 8<sup>30</sup> observeredes Pakis hele Horisonten rundt. Isen forceredes til Kl. 15<sup>42</sup>, da der opdagedes et Hul i Boven. Ved nærmere Eftersyn fandtes flere Lækager i Yderklædningen. Efter midlertidig Tætning søgtes ind til St. John's for Reparation.

Anm. Aarsagen til Havariet fremgaar af det ovenfor anførte.

**216.** 3<sup>m</sup> M/Sk. **Laurits** af Ommel, 248 Reg. T. Br. Bygget 1918 af Staal.

a) Paa Rejse fra Drammen til Odense med Træmasse.

Motorhavari d. <sup>2</sup>/<sub>8</sub> 46 i Skagerak; søgt Nødhavn.

Søforklaring og Søforhør i Odense d. <sup>20</sup>/<sub>8</sub> 46.

Kl. 14<sup>00</sup>, da L. befandt sig 15—20 Sm. N. af Skagen, hørtes et voldsomt Brag fra Motoren, og det viste sig, at Motorens forreste Svingsklodsarm var sprængt. Kursen blev derefter sat for Sejl alene mod Skagen, hvortil L. ankom Kl. ca. 19<sup>30</sup>.

Anm. Ministeriet maa antage, at Havariet skyldes, at L.s Skrue har tørnet en drivende Genstand.

b) Paa Rejse fra Ærøskøbing til Skagen i Ballast.

Rørt Grunden d. <sup>21</sup>/<sub>11</sub> 46 i Storebælt.

Søforklaring i Frederikshavn d. <sup>30</sup>/<sub>11</sub> 46.

Lidt efter Midnat, da L. under en SØ.-lig Storm med haard N.-gaaende Strøm befandt sig V. for Sprogø Rev med Motoren gaaende forceret frem, mistede Skibet Styret, hvorfor det besluttedes at ankre; men kort efter huggede Skibet i Grunden under en Overhaling. Kl. 1<sup>00</sup> ankredes for begge Ankre. En Undersøgelse viste, at Skibet var tæt.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Vejrforholdene.

**217.** M/Jt. **Leda** af Nykøbing F., 54 Reg. T. Br. Bygget 1912 af Eg. Paa Rejse fra Nykøbing F. til København med Stykgods.

Grundstødt d. <sup>9</sup>/<sub>10</sub> 46 ved Sjællands Ø.-Kyst.

Søforhør i København d. <sup>18</sup>/<sub>10</sub> 46.

Kl. 19<sup>00</sup>, da L. i stille Vejr og under Anvendelse af Projektør var for indgaaende til Københavns Havn gennem Sorte Rende, tog Skibet under Drejning til Stb. i Rendens Retning Grunden i Rendens Stb.s Side og blev staaende. D. 10<sup>10</sup> Kl. 14<sup>00</sup> kom L. flot ved fremmed Hjælp, efter at en Del af Ladningen var lægtret.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes, at der under Drejning til Stb. blev givet for haardt Ror.

**218.** M/Gl. **Libra** af Middelfart, 93 Reg. T. Br. Bygget 1934 af Jern. Paa Rejse fra København til Aalborg i Ballast.

Minesprængt d. 28<sup>5</sup>/<sub>5</sub> 46 i Kattegat.

Søforklaring i Horsens d. 7<sup>6</sup>/<sub>6</sub> 46.

Kl. ca. 8<sup>30</sup>, da L. under en svag SØ.-lig Brise befandt sig ca. 7 Sm. Ø. for Hurup Havn paa ca. 9 m Vanddybde, indtraf en Eksplosion umiddelbart agten for Skibet. Ved Eksplosionen havarede Motoren, som maatte stoppes, og L. blev læk i Motorrummet. Skibet blev af 2 Fiskefartøjer taget under Bugsering til Aalborg.

**219.** Ff. **Lilian** af Kerteminde, 18 Reg. T. Br. Bygget 1945 af Eg. Paa Fiskeri i Østersøen.

Kollideret d. 28<sup>2</sup>/<sub>2</sub> 46 i Østersøen.

Søforklaring i Sønderborg d. 11<sup>3</sup>/<sub>3</sub> 46.

Se Nr. 86.

**220.** M/Sk. **Lillebælt** af Middelfart, 142 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Eg, Bøg og Fyr.

a) Paa Rejse fra Fredericia til København med Brunkul.

Grundstødt d. 15<sup>1</sup>/<sub>1</sub> 46 i Københavns Havn.

Søforhør i København d. 30<sup>1</sup>/<sub>1</sub> 46.

Kl. ca. 10<sup>00</sup>, da L. i tæt Taage med Motoren gaaende Langsomt Frem befandt sig ud for Islands Brygge, passeredes en rød 1-Kost, der fejlagtigt antoges for 1-Kosten ved N.-Enden af Enghave Brygge, hvor Skibet skulde røre, og der holdtes Stb. over. Umiddelbart efter tog Skibet Grunden paa 2,2 m Grunden Ø. for Gasværkshavnen og blev staaende. L. kom samme Dag flot ved Hjælp af en Bugserbaad. Ved Flotbringningen fik L. 2 Rortapper brækket.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Taage.

b) Paa Rejse fra Fredericia til København med Brunkul.

Havareret, mistet Dækslast d. 23<sup>3</sup>/<sub>3</sub> 46 i Kattegat.

Søforhør i København d. 26<sup>3</sup>/<sub>3</sub> 46.

Kl. 6<sup>00</sup> passerede L. under en stiv NØ.-lig Kuling Hesselø, hvorefter Motoren blev sat paa Halv Kraft Frem. Kl. ca. 7<sup>00</sup>, da Vinden var frisket og drejet om i N. og Søen tiltaget stærkt, blæste Sejlene itu. og Motoren maatte sættes paa Fuld Kraft Frem for at gaa klar af Landet ved Nakkehoved. Herunder skulde Dækslasten, der bestod af 30 Tons, over Bord. Kl. 17<sup>00</sup> ankom L. til København.

Anm. Ministeriet maa antage, at Havarierne skyldes Vejrforholdene.

c) Paa Rejse fra Gdynia til København med Mønnie og Zinkplader.

Grundstødt d. 3<sup>9</sup>/<sub>9</sub> 46 ved Sveriges S.-Kyst.

Søforhør i København d. 12<sup>9</sup>/<sub>9</sub> 46.

D. 2<sup>9</sup>/<sub>9</sub> Kl. 15<sup>30</sup> passerede L. 3-Kosten paa Bakkegrund ved Bornholm. Herfra styredes V.t.N.<sup>1</sup>/<sub>4</sub> N. I Løbet af Natten friskede Vinden fra SV. med Regnbyger og Regndis. D. 3<sup>9</sup>/<sub>9</sub> Kl. 4<sup>00</sup> saas om Stb. nogle svage korte Blink, som antoges at være fra en Rutebøje S. for Falsterbo. Farten mindskedes, og Kursen ændredes mod Blinkene. Pludselig slog Blinkene meget kraftigt igennem, og det viste sig at være Falsterbo Fyr. Roret lagdes haardt Bb., men omtrent samtidig tog Skibet Grunden paa Falsterbo Rev 2—3 Sm. SØ. for Måklappen og blev staaende. D. 4<sup>9</sup>/<sub>9</sub> Kl. 7<sup>45</sup> kom L. flot ved fremmed Hjælp, efter at en Del af Ladningen var lægtret.

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

**221.** M/S **Lodsen II** af Hals.

Kollideret d. 27<sup>10</sup>/<sub>10</sub> 46 i Limfjordens Ø.-lige Munding.

Søforklaring og Søforhør i Nørresundby d. 29<sup>10</sup>/<sub>10</sub> 46.

Kl. ca. 3<sup>40</sup> afgik L. fra Hals Havn for at sætte Lods om Bord i et Skib, der havde afgivet Lodssignal ved Hals Barre Fyr. Lidt senere, da L. under en jævn SØ.-lig Brise befandt sig for udgaaende i Hals Fyrs Ø.-lige Fyrvinkel, saas forude en Toplanterne og en grøn Sidelanterne paa et Skib, der senere viste sig at være M/S »Virve« af Panama, for indgaaende i den V.-lige Side af den gravede Rende. For at undgaa Grundstødning maatte L., da Afstanden til V. var ca. 30 m, dreje Bb. over for at komme over paa V.s Stb.s Side; men herved fiskede det paa V.s Svineryg anbragte Anker L.s Rig, hvorved Masten brækkede og en Del ovenbords Skade skete.

Af den af V.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at dette Skib Kl. 3<sup>25</sup> afgav Lodssignal ved Hals Barre Fyr og kort efter, paa Grund af Vejrforholdene, stod indefter i Fyrinien over Hals Barre med langsom Fart og under hyppig Afgivelse af Lodssignal. Kl. 3<sup>55</sup> saas Lodsbaadens Lanterner, der nærmede sig under en Vinkel paa 25° om Stb. Farten blev mindsket og kort efter — Kl. 3<sup>58</sup> — blev der slaaet Stop. Kl. 4<sup>03</sup> tørnede L. imod V.s Stb.s Bov, hvorved V.s Stævn drejedes til Bb. Motoren blev beordret Fuld Kraft Frem; men kort efter grundstødte V. ca. 200 m NV. for Korsholm Fyrbaaker og blev staaende. Kl. ca. 5<sup>00</sup> kom V. flot ved egen Hjælp, hvorefter Rejsen fortsattes efter Lodsens Anvisning.

Anm. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes, at L. for al undgaa Grundstødning i sidste Øjeblik maatte holde foran om V., der holdt i den forkerte gravede Rende over Barren.

**222.** M/Sk. **Lolli** af Ærøskøbing, 98 Reg. T. Br. Bygget 1943 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra København til Frederiksværk med gammelt Jern.

Grundstødt d.  $\frac{29}{3}$  46 i Roskilde Fjord.

Søforhør i Aarhus'd.  $\frac{9}{4}$  46.

Kl. ca. 6 befandt L. sig under en SV.-lig Brise med let Dis ved Indsejlingen til Frederiksværk. Da alle Kostene manglede Topbetegnelse, og Solen var lige imod, kunde Kostene ikke skelnes fra hinanden, ligesom det paa Grund af Soldis var vanskeligt at navigere efter Baaker i Land. Kort efter tog Skibet Grunden paa Jydegrund og blev staaende. Efter Grundstødningen viste det sig, at Føreren havde forvekslet en Baake med et trianguleringspunkt. D.  $\frac{4}{4}$  46 kom L. flot ved fremmed Hjælp, efter at en Del af Lasten var lægtret.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes, at der ved Navigeringen ikke er udvist tilstrækkelig Forsigtighed.

**223.** Ff. **Louise** af Frederikshavn, 19 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Fiskeplads ved Anholt til Frederikshavn.

Grundstødt d.  $\frac{9}{2}$  46 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Søforhør i Frederikshavn d.  $\frac{23}{2}$  og  $\frac{26}{2}$  46.

D.  $\frac{8}{2}$  Kl. 20<sup>00</sup> passerede L. Østre Flak Fyrskib, og Kursen ændredes til N.t.V.  $\frac{1}{2}$  V. D.  $\frac{9}{2}$  Kl. 0<sup>00</sup> saas Læsø Rende Fyrskib tværs om Stb. i stor Afstand, hvorefter Kursen ændredes mod Fyrskibet. Kl. 0<sup>10</sup> tog Fartøjet Grunden og blev staaende. D.  $\frac{10}{2}$  Kl. 7<sup>00</sup> kom L. flot ved egen Hjælp tilsyneladende uden at have taget Skade.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes, at Deviationen paa Kompasset havde forandret sig.

**224.** S/S **Lynæs** af København, 658 Reg. T. Br. Bygget 1916 af Staal. Paa Rejse fra Emden til Bandholm med Cinders.

Rørt Grunden d.  $\frac{9}{12}$  46 ved Lollands N.-Kyst.

Søforhør i København d.  $\frac{16}{1}$  47.

Kl. 7<sup>45</sup> lettede L. med Lods om Bord fra en Ankerplads paa 55°19' N. Brd. 11°14'6" Ø. Lgd. Herfra styredes retv. 142°. Kl. 8<sup>05</sup> observeredes den røde 3-Kost NØ. for Raagø 3 Str. om Stb. i gisset Afstand ca. 0,5 Sm. Kursen ændredes straks Stb. over, men i det samme rørte Skibet Grunden uden at blive staaende.

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

**225.** M/S **Lyra** af København.

Kollideret d.  $\frac{28}{10}$  46 i Københavns Havn.

Søforhør i København d.  $\frac{21}{11}$  46.

Se Nr. 31.

**226.** S/S **M. G. Melchior** af Frederikshavn, 1029 Reg. T. Br. Bygget 1885 af Staal. Paa Rejse fra Nakskov til Æbeltoft med Passagerer.

Tørnet Undervandshindring d.  $\frac{3}{2}$  46 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Søforhør i Æbeltoft d.  $\frac{5}{2}$  46.

Kl. 18<sup>35</sup> antoges M. G. M. at være lidt Ø. for Skadegrundens 2-Kost. Vejret var usigtbart paa Grund af Regndis. Æbeltoft Vinkelfyr kunde ikke ses, hvorfor der blev drejet Stb. over og Farten taget af Skibet for at ankre. Kl. 18<sup>42</sup> tørnede M. G. M. mod en Genstand under Vandet, men kom straks flot igen, efter at Maskinen var kastet Fuld Kraft Bak. En Undersøgelse viste, at Skibet var blevet læk i Maskinrummet, Forpeaken og Tanklasten.

Anm. Ministeriet maa antage, at Skibet har tørnet et Vrag paa Pladsen 56°05'8" N. Brd. 10°37'7" Ø. Lgd., der ikke var afmærket.

**227.** Minestryger **M. R. 230.**

Kollideret d.  $\frac{5}{7}$  46 i Grønsund.

Søforhør i København d.  $\frac{5}{10}$  46.

Se Nr. 144.

**228.** Ff. **Maagen** af København, 8 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Helsingør til København i Ballast.

Motorhavari, grundstødt d.  $\frac{8}{2}$  46 ved Saltholm.

Søforhør i København d.  $\frac{18}{2}$  46.

Kl. ca. 4<sup>30</sup>, da M. under en frisk V.-lig Brise med S.-gaaende Strøm befandt sig  $\frac{1}{4}$  Sm. NNV. for Middgrund, sprang et Olierør læk, og Motoren stoppede. Det forsøgte at opankre Fartøjet; men herunder fik Føreren en Bugt af Ankerwiren om Benet, og under Forsøget paa at frigøre sig mistedes Ankerwiren over Bord. M. drev N. og Ø. om Middgrundsførtet og blev derefter al Strømmen ført ned mod Saltholm, hvor M. tog Grunden og blev staaende ca. 400 m S. for Barakkebroen paa Saltholm. M. er senere kommet flot.

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

**229.** M/S **Maagen** af Hammerhavnen, 230 Reg. T. Br. Bygget 1920/45 af Staal.

Kollideret d.  $\frac{18}{3}$  46 i Københavns Frihavn.

Søforhør i København d. <sup>15</sup>/<sub>4</sub> 46.

Kl. ca. 13<sup>00</sup>, da »Maagen«, der havde Motorhavari, laa fortojet ved Vestkajen med Stb.s Side til, skulde Skibet forhale assisteret af M/Gl. »Merkurpaket« af Rønne, som fortojede paa »Maagen«s udvendige Side. Der bakkedes ud fra Kajen og drejedes derpaa Bb. over. Under Drejningen blev »Merkurpaket« Skrue stoppet, hvorved Skibene mistede Styret og drev ned mod M/B »Svalen«, der laa fortojet ved Vestkajen, og »Maagen« tørnede med Stb.s Laaring imod S.

Af den af »Merkurpaket«s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at Aarsagen til, at Skruen maatte stoppes, var, at Oliefiltret blev tilstoppet.

Af den af S.s Fører afgivne Forklaring fremgaar, at ved Paasejlingen knustes det meste af Overbygningen, og Baaden blev læk. Det lykkedes at sejle S. til Islands Plads, hvor Baaden blev taget paa Land.

Anm. Aarsagen til Kollisionen fremgaar af det ovenfor anførte.

**230.** Ff. **Maagen** at Rødby Havn, 19 Reg. T. Br. Paa Fiskeri i Østersøen.

Minesprængt d. <sup>18</sup>/<sub>7</sub> 46 ved Lollands S.-Kyst.

Søforhør i Rødby d. <sup>8</sup>/<sub>8</sub> 46.

Kl. ca. 11<sup>45</sup>, da M. befandt sig 3 Sm. ud for Kappel Kirke, fik Redskaberne Hold, og umiddelbart efter mærkedes en voldsom Eksplosion, hvorved de omborværende to Mand blev slynget i Vandet, og Kutteren sank. Tililende Fartøjer optog Besætningen, hvoraf en var blevet saaret.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

**231.** Ff. **Maagen** at Aalborg, 5 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Fiskeplads i Kattegat til Hals.

Tørnet Molehoved d. <sup>14</sup>/<sub>11</sub> 46 i Hals.

Søforklaring og Søforhør i Nørresundby d. <sup>28</sup>/<sub>11</sub> 46.

Kl. ca. 14<sup>15</sup>, da M. for langsom Fart styrede mod Moleaabningen, hvor en Fiskekvase laa fortojet ved det østre Molehoved med Agterenden ragende uden for, blev M. at Strømmen lørt ind mod det vestre Molehoved, hvorved Stævnen knækkede og Skandækket blevet revet op.

Anm. Aarsagen til Paasejlingen fremgaar af det ovenfor anførte.

**232.** M/Gl. **Magda** af Marstal, 70 Reg. T. Br. Bygget 1901 at Eg og Fyr. Paa Rejse fra Voer Ladebro til Tuborg Havn med Granpæle.

Grundstødt d. <sup>30</sup>/<sub>3</sub> 46 ved Sjællands N.-Kyst.

Søforklaring i Københavns Amts nordre Birk d. <sup>4</sup>/<sub>4</sub> 46.

D. <sup>29</sup>/<sub>3</sub> Kl. 21<sup>30</sup> passerede M. i tæt Taage Kattegat S. Fyrskib paa 56°15' N. Brd. 12°15' Ø. Lgd. Herfra styredes SØ. Farten var 3 Knob. Kl. 24<sup>00</sup> saas et Blinkfyr om Stb., og et Lodskud viste samtidig 20 m Vand. D. <sup>30</sup>/<sub>3</sub> Kl. 0<sup>15</sup> tog Skibet Grunden paa Hornbæk Hage og blev staaende. Kl. ca. 8<sup>30</sup> kom M. flot ved fremmed Hjælp, tilsyneladende uden at have taget Skade.

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

**233.** Tysk Landgangsfartøj **Mal 38**, ca. 150 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Kiel til Warnemünde i Ballast.

Grundstødt d. <sup>23</sup>/<sub>2</sub> 46 ved Lollands S.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. <sup>23</sup>/<sub>2</sub> 46.

Kl. 15<sup>15</sup> grundstødte Mal 38 under en S.-lig Snestorm 600 m V. for Kramnesse Havn. D. <sup>1</sup>/<sub>3</sub> kom Fartøjet flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Motorskade.

**234.** M/Sk. **Margina** af Svendborg, 237 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal. Paa Rejse fra Vejle til København med Brunkul.

Motorhavari, grundstødt d. <sup>23</sup>/<sub>2</sub> 46 i Helsingør Nordhavn.

Søforklarin i Vejle d. <sup>23</sup>/<sub>3</sub> 46.

Kl. 9<sup>15</sup>, da M. under en let SØ.-lig Brise befandt sig ud for Snekkersten, opstod der Brud paa Motoren, som derved stoppede, og Skibet opankredes. Det besluttedes at søge ind til Helsingør Nordhavn for Reparation. Kl. 15<sup>30</sup> lettedes med Lods om Bord og under Bugsering af en Slæbebaad — B/B »Juno« af København — i en ca. 150 m lang Slæbewire. Da M. befandt sig ud for Nordhavnen, signaleredes til J. om at korte Slæberen op. Slæbebaaden drejede imidlertid ind i Havnen, hvor den tog Grunden og blev staaende. Her drev M. ind mod det nordre Molehovede, hvor Skibet blev liggende og huggede i Stensætningen. Ca. 1 Time senere blev M. trukket af Grunden af J., der i Mellemtiden var kommet flot ved egen Hjælp, og blev slæbt i Havn, hvor M. paany tog Grunden og blev staaende. D. <sup>24</sup>/<sub>2</sub> kom M. atter flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Lavvande.

**235.** M/Sk. **Margot** af København, 77 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Eg. Paa Rejse fra Aalborg til København med Cement.

Sprunget læk d. <sup>5</sup>/<sub>3</sub> 46 i Kattegat; søgt Nødhavn.

Søforklaring i Grenaa d. <sup>9</sup>/<sub>3</sub> 46.

Kl. 18<sup>00</sup>, da M. under en let ØSØ.-lig Brise med Dønning befandt sig ved den hvide 2-Kost paa Tangen NØ., opdagedes det, at Skibet var læk. Der pumpedes; men Vandet vedblev at stige i Skibet, hvorfor Kursen sattes mod Gjerrild og senere mod Grenaa, hvortil Skibet ankom Kl. 18<sup>00</sup>. M. blev her pumpet læns af Brandvæsenet og kunde siden holdes læns ved Hjælp af Skibets egne Lænsemidler.

Anm. Ministeriet maa antage, at M. har arbejdet sig læk i Dønningen.

**236.** M/S **Margrethe** af Orø, 72 Beg. T. Br. Bygget 1926 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Holbæk til Orø med Stykgoods og Passagerer.

En Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d.  $27/2$  46 i Orø Havn.

Politirapporter dat.  $27/2$ ,  $28/2$ ,  $2/3$ ,  $4/3$  og  $7/3$  46. Rapport fra Statens Skibstilsyn dat.  $5/4$  46.

Kl. ca.  $20^{40}$ , da M. var ved at lægge til i Orø Havn, skulde en Mand af Besætningen, der opholdt sig paa Fordækket, tørne Skibet op i Springet, der bestod af en Staalwire. Herunder fik han højre Fod ind i en Kinke paa Wiren, der ved at totne op skar Foden over fra Vristen til Hælen. Den tilskadekomne blev etter en foreløbig Forbinding indlagt paa Holbæk Amts Sygehus.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

**237.** S/S **Marguerita** af Aarhus, 96 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Eg. Paa Rejse fra Milford Haven til Aarhus i Ballast.

Forlist d.  $11/12$  46 ved Englands S.-Kyst; 5 Omkomne.

Søforhør i Aarhus d.  $11/1$  47.

D.  $10/12$  46 afsejlede M. fra Newlyn og stod Ø. paa i Kanalen. D.  $11/12$  Kl.  $4^{00}$  under en haard SØ-lig Storm observerede Kystvagten ved Portland Bill et Skib, der senere viste sig at være M., og som syntes at drive ind mod Land. Redningsbaaden i Weymouth blev alarmeret, men inden denne naaede frem, blev M., der ikke havde afgivet Nødsignal, kastet mod Klipperne ved Portland Bill og forlist. med Mand og Mus.

Anm. De omkomne var: Skibsfører Bruno Nielsen, Disponent Jørgen Pade, Letmatros Niels Kristensen, alle af Aarhus, samt Maskinmester William Gravell af Haverford-West og Maskinmester Valentine Kitchener McKillop af Swansea.

**238.** S/S **Marianne** af København, 1239 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Staal. Paa Rejse fra Immingham til København med Jernplader.

Minesprængt d.  $28/5$  46 i Sundet.

Strandingsindberetning dat.  $28/5$  46. Søforhør i Køge d.  $29/5$  46 og i København d.  $29/5$  46. Forlisanmeldelse dat. København  $22/11$  46.

Kl. ca.  $9^{45}$ , da M. i stille Vejr befandt sig 8—9 Sm. Ø. for Stevns Fyr, indtraf en voldsom Eksplosion, hvorved Maskineriet blev ødelagt og Skibet blev læk og begyndte at synke. Efter  $1/2$  Times Forløb forlod Besætningen Skibet i Redningsbaadene og blev  $1/4$  Time senere optaget af en Minestryger, der tog M. paa Slæb. Inden M. var kommet ind paa lægt Vand, sank Skibet paa  $55^{\circ}19'45''$  N. Brd.  $12^{\circ}32'24''$  Ø. Lgd.

Anm. Aarsagen til Forliset fremgaar af det ovenfor anførte.

**239.** Ff. **Marie** af Bønnerup, 10 Reg. T. Br.

Kollideret d.  $7/1$  46 i Bønnerup Havn.

Søforklaring i Grenaa d.  $15/1$  46.

Se Nr. 183.

**240.** M/Jt. **Marie** af Kerteminde, 73 Reg. T. Br. Bygget 1901 af Staal.

a) Paa Rejse fra Roskilde til Hamburg med Grøntsager.

Beskadiget Skruen d.  $19/12$  46 paa Elben; søgt Nødhavn.

Søforklaring og Søforhør i Svendborg d.  $7/1$  47.

Kl.  $7^{15}$  afgik M., der havde Lods om Bord, fra Brunsbüttel. Ca. 3 Timer senere mærkedes det, at Motoren arbejdede tungt, og Skruen kobledes fra. En Undersøgelse viste, at Skruen, der havde vendbare Blade, arbejdede bak, naar den kobledes til for Frem. M. bugseredes ind til Stadesand.

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

b) Sprunget læk d.  $24/12$  46 i Hamburgs Havn.

Søforklaring og Søforhør i Svendborg d.  $7/1$  47.

Kl. ca.  $16^{00}$ , medens M. laa fortøjet i Altona med fuld Ladning, opdagedes det, at Skibet var læk. Da Vandet i Skibet trods stadig Pumpning vedblev at stige, tilkaldtes en Slæbebaad, der pumpede M. læns. Efter Udlosningen fandtes Lækken, der viste sig at være et  $1'' \times 1\frac{1}{2}''$  stort Hul i Bb.s Side.

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

**241.** Ff. **Maritha** af Thyborøn, 28 Reg. T. Br. Bygget 1943 af Eg. Paa Rejse fra Fiskeri i Nordsøen til Esbjerg.

Grundstødt d.  $3/5$  46 ved Jyllands V.-Kyst.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat.  $11/5$  46.

Da M. under en jævn NV.-lig Brise befandt sig ca. 2 Sm. fra Søren Bovbjergs Dyb N., tog Fartøjet Grunden, men kom kort efter atter flot. Ved Grundstødningen fik M. Kølen og Agterstævnen lettere beskadiget.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Strømsætning.

**242.** M/Sk. **Mars** af Odense, 59 Reg. T. Br. Bygget 1903 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Kalundborg til Aalborg i Ballast.

Grundstødt d.  $22/8$  46 ved jyllands Ø.-Kyst.

Søforhør i Odense d.  $3/2$  47.

Kl.  $4^{00}$  passerede M. i stille, klart Vejr Hals Barre Fyr. Lidt senere, da M. var naaet til Anduvningsvageren, blev det Taage, hvorefter der holdtes gaaende i Nærheden af Vageren, til Taagen Kl.  $5^{30}$  lettede. Sejladsen fortsattes derefter til Korsholm, hvor det atter blev Taage. Motoren blev sat paa Langsomt Frem,

og da det kort forinden var konstateret, at Skibet befandt sig i Hals Fyrs hvide Vinkel, fortsattes i ca. 10 Minutter, hvorefter der, da en hvid Kost, der antoges for 2-Kosten ved Vejdyb, kom i Sigte, holdtes Bb. over og stoppedes. Kl. ca. 6<sup>00</sup> ankrede, og umiddelbart efter tog Skibet Grunden med ganske ringe Fart ved Egense Hage og blev staaende. Kl. 14<sup>30</sup>, da Vandet steg, kom M. flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Taage.

**243.** Ff. **Martha** af Frederikshavn, 28 Reg. T. Br. Bygget 1899 af Eg.

Kollideret d. 13/5 46 i Frederikshavns Havn.

Søforklaring i Frederikshavn d. 27/6 46.

Kl. 15<sup>15</sup>, da M. var under Forsejling fra Toldbodbassinet til Kajen ved Isværket, mistede Fartøjet under en Bakmanøvre Styret, hvorved Fiskefartøjerne »Karen Marie« af Svendborg og »Enka« paasejledes.

Anm. Søforklaring fra K. M. og E. foreligger ikke.

**244.** M/Jt. **Mary** af Aalborg, 20 Reg. T. Br. Bygget 1905 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Odense til Kalundborg i Ballast.

Grundstødt d. 11/9 46 ved Sjællands V.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. 13/9 46. Søforklaring og Søforhør i Korsør d. 25/9 46.

Kl. ca. 19<sup>00</sup> lettede M. under en NV.-lig Kuling med Regntykning fra en Ankerplads ud for Nørrehoved for at gaa til Havnsø. Under stadig Lodning og med Motoren gaende langsomt frem stod Skibet N. efter, indtil det Kl. ca. 21<sup>00</sup> tog Grunden paa Stold Rev og blev staaende. D. 14/9 Kl. ca. 12<sup>00</sup> kom Skibet flot ved fremmed Hjælp. Ved Grundstødningen blev Skibet læk.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Vejrforholdene.

**245.** M/Gl. **Mary Ann** af Tuborg Havn, 97 Reg. T. Br. Bygget 1925 af Staal. Paa Rejse fra Randers til København med Jern.

Minesprængt d. 4/7 46 i Kattegat; drevet paa Grund.

Søforklaring og Søforhør i Grenaa d. 6/7 46.

Kl. ca. 19<sup>15</sup>, da M. A. under en jævn SØ.-lig Kuling befandt sig ca. 14 Sm. SØ. af Fornæs Fyr, skete en voldsom Eksplosion. Ved Eksplosionen blev Motoren ødelagt, og Skibet blev læk, og 2 Mand af Besætningen, der bestod af 4 Mand, saaredes. M. A., der ikke mere lysnede Roret, drev for Vind og Strøm, og d. 5/7 Kl. 2<sup>15</sup> tog Skibet Grunden og blev staaende ca. 100 m fra Land ud for Hjernbak. Skibet er senere kommet flot.

Anm. Ministeriet maa antage, at Eksplosionen skyldes en magnetisk Mine.

**246.** M/Gl. **Meggy** af Køge, 41 Reg. T. Br. Bygget 1905 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Bandholm til København med Sukke.

Grundstødt d. 15/10 46 i Smaalandsfarvandet.

Søforklaring og Søforhør i Store-Heddinge d. 26/10 46.

Kl. ca. 16<sup>00</sup>, da M. under en N.-lig Brise med Dis befandt sig ved Femø Sletter, tog Skibet Grunden og blev staaende. D. 17/10 Kl. 4<sup>00</sup> kom M. flot ved fremmed Hjælp, efter at en Del af Ladningen var blevet lægtret.

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

**247.** M/Gl. **Meretha** af Egernsund, 41 Reg. T. Br. Bygget 1865 af Eg og Bøg.

a) Paa Rejse fra Aabenraa til København med Tørv.

Grundstødt d. 14/7 46 ved Sjællands S.-Kyst.

Søforklaring i Maribo d. 22/7 46.

D. 13/7 Kl. 22<sup>15</sup> passerede M. Vejrø, og Motoren sattes paa Halv Kraft Frem, hvorefter Føreren, der ikke var rask, gik under Dæk efter at have givet Bedstemanden Ordre til at varsko etter et Par Timers Forløb. Bedstemanden undlod imidlertid at varsko, og d. 14/7 Kl. 2<sup>15</sup>, da M. var ud for Orehoved, ændredes Kurs mod Storstrømsbroen. Umiddelbart efter tog Skibet Grunden og blev staaende paa Kalverevet. Kl. 18<sup>30</sup> kom M. flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Bedstemamlens Ukendskab til Farvandet.

b) Paa Rejse fra Egernsund til Nysted med Drænrør og Teglsten.

Havareret d. 19/9 46 i Østersøen.

Søforklaring i Nysted d. 25/9 46.

Kl. 6<sup>00</sup> alsejlede M. under en SV.-lig Kuling fra Egernsund. Ved Vejsnæs Nakke blev Vejret diset, og Vinden friskede til stormende, mod V. drejende Kuling. Kursen sattes S. om Langeland. Da Skibet var kommet ind i den minestrøgne Rute i Storebælt, knuste en So Stb.s Side af Jollen, og da det viste sig umuligt at fortsætte N. paa paa Grund af Vind og Strømførholdene, ændredes Kursen mod Femer Sund. Da Wester Markelsdorf Fyr kom i Sigte, viste det sig umuligt at holde V. om Femern, og Kursen lagdes nu N. og Ø. om Femern imod Staberhuk. Under Forsøg paa at komme op under Land ved Staberhuk, slog en svær Sø en Trosse over Bord. Trossen kom uklar af Skruen og blokerede samtidig Roret. Det forsøgtes at sætte Sejl, men disse flængedes. For at lette Skibet kastedes en Del af Ladningen over Bord. M. drev derefter over imod Rødsand, og opankredes uden for 3-Kosten paa Schönheveders Pulle. M. blev senere slæbt ind til Gedser.

Anm. Aarsagerne til Havarierne fremgaar af det ovenfor anførte.

**248.** Ff. **Merkator** af Thyborøn. 30 Reg. T. Br. Bygget 1937 af Eg. Paa Fiskeri i Nordsøen.

Kollideret d. 2/6 46 i Nordsøen.

Søforklaring og Søforhør i Nykøbing M. d. 19/6 46.

Se Nr. 168.

**249.** S/S **Merkur** af Esbjerg, 791 Reg. T. Br. Bygget 1901 af Staal. Paa Rejse fra Frederikssund til le Havre.

Kollideret d.  $26/3$  46 i Storebælt.

Søforklaring og Søforhør i Svendborg d.  $27/3$  46.

Kl. ca.  $4^{15}$ , da M. under en let NV.-lig Brise med haard S.-gaaende Strøm styrende en SØ.-lig Kurs befandt sig N. for Halskov Rev Fyrskib, blev Kursen ændret saaledes, at Fyrskibet havdes ca. 1 Str. om Bb. Da der kort efter signaleredes med Lys fra Fyrskibet, ændredes Kursen nærmere mod dette for at komme paa Prajehold. Ved denne Manøvre kom M. for nær til Fyrskibet, og Maskinen, der gik Fuld Kraft Frem., blev beordret Langsomt Frem, straks derefter stoppet og kort efter Fuld Kraft Frem; men umiddelbart efter tørnede M. med Bb.s Laaring imod Fyrskibet. Ved Kollisionen fik M. Skibssiden lettere beskadiget og Lønningen bøjet.

Anm. Søforklaring fra Fyrskibets Besætning foreligger ikke.

**250.** S/S **Mette Skou** af København, 1909 Reg. T. Br. Bygget 1906 af Staal. Paa Rejse fra Lenin-grad til København.

Grundstødt d.  $30/10$  46 ved Finlands S.-Kyst.

Søforhør i København d.  $13/11$  46.

Kl.  $17^{38}$ , da M. S., der havde Lods om Bord og efter dennes Anvisning styrede V. paa i den finske Skærgaard, saa den vagthavende Styrmand Land forude om Stb. og varskoede straks Lodsens. Maskinen blev straks stoppet og Roret lagt haardt Bb.; men umiddelbart efter grundstødte Skibet paa Rankiki Kivikari og blev staaende. Efter Grundstødningen viste det sig, at Lodsens havde forvekslet Lyset fra en Ankerligger med Fyret paa Kaunissaaris N.-Pynt. Den  $31/10$  kom M. S. flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

**251.** Ff. **Michigan** af Skagen, 46 Reg. T. Br. Bygget 1945 af Eg, Bøg og Fyr. Paa Rejse fra Skagen til København i Ballast.

Grundstødt d.  $29/1$  46 ved Sveriges V.-Kyst.

Søforklaring i Skagen d.  $21/2$  46.

D.  $28/1$  Kl.  $17^{30}$  passerede M. under en SSØ.-lig Kuling med diset Vejr Læsø N. Fyrskib. Herfra styredes der S.t.Ø. $1/2$ Ø., idet der regnedes med  $2^\circ$  v. Deviation. D.  $29/1$  Kl. ca.  $3^{30}$ , da Sigtbarheden paa Grund af Snetykning kun var ca. 2 Skibslængder, loddedes 12 Fv. Vand. Kl.  $3^{40}$  tog Fartøjet Grunden ved Håkull mellem Kullen Fyr og Arild og blev staaende. D.  $30/1$  Kl.  $0^{30}$  kom M. flot ved Hjælp af Bjergningsdamper.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Vejrforholdene.

**252.** M/S **Mongolia** af København, 8366 Reg. T. Br. Bygget 1945 af Staal.

a) Paa Rejse fra Baltimore til København med Stykgods samt Kul og Koks.

Grundstødt d.  $15/1$  46 ved Sjællands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat.  $15/1$  46. Søforhør i København d.  $22/1$  46.

Kl. ca.  $6^{00}$ , da M., der havde Lods om Bord, under en let NNØ.-lig Brise var for indgaaende i Kronløbet, holdtes lidt Nordskel i Fyrlinien, idet der regnedes med S.-gaaende Strøm. Da Skibet var ud for den røde 2-Kost paa Stubben, blev Roret last haardt Bb., og Motoren, der gik meget langsomt frem, blev beordret Fuld Kraft Frem, men umiddelbart efter — Kl.  $6^{08}$  — tog M. Grunden i N.-Siden af Sejllobet og blev staaende. D.  $16/1$  Kl.  $10^{35}$  kom M. flot ved Hjælp af 2 Bugserbaade.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes, at Strømmen, der var N.-gaaende, fejl-agtigt er antaget for S.-gaaende.

b) En Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde for S.-gaaende.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat.  $17/1$  46.

Kl.  $12^{20}$ , da M. laa fortøjet ved Midtermolen i Frihavnen, var 4 Mand ved at aftage et Jerndæksel, der vejede ca. 1 Ton, fra en Højtank. Efter at Dækslet ved Hjælp af Lossespillet var løftet klar af Tanktoppen, skulde det ved Hjælp af en Patenttalje hales vandret ud til Siden. Herunder brækkede Patenttaljens Kæde, og Dækslet faldt ned paa Karmen og tippede over, hvorved en Mand fik Foden kvæstet. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt Ambulance kørt paa Hospitalet.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenanførte.

**253.** Ff. **Musse** af Esbjerg, 19 Reg. T. Br. Paa Fiskeri i Kattegat.

Minesprængt og forlist d.  $8/1$  46 i Kattegat; 1 Mand omkommet.

Søforhør i Grenaa d.  $9/1$  46.

Kl. ca.  $14^{45}$ , da M. befandt sig ca. 20 Sm. Ø.t.N. for Grenaa, fik Fiskegrejerne Hold. Under Arbejdet med at faa Grejerne fri af Holdet indtraf en voldsom Eksplosion, der slog Fartøjet læk. Besætningen sprang over Bord forsynet med forskellige Redningsmidler, men kort efter gik Kokken, Jens Johan Nielsen af Thorsminde pr. Ulfborg, der havde reddet sig paa en Planke, ned og kom ikke mere til Syne. Føreren og Bedstemanden blev ca. 10 Minutter efter Eksplosionen bjerget af en Fiskekutter, der befandt sig i Nærheden.

**254.** S/S **Møen** af Mariager, 100 Reg. T. Br. Bygget 1875/09 af Jem og staal. Paa Rejse fra Mariager til Nyborg med Cement.

En Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d.  $27/12$  46 i Grenaa Havn.

Søforklaring i Grenaa d.  $28/12$  46.

Kl.  $19^{00}$ , da M., der paa Grund af haardt Vejr var søgt ind til Grenaa, var ved at fortøje ved Fægekajen i den nye Havn, fik Styrmanden, der var beskæftiget med at fortøje agter, nogle Tørner af For-



tøjningswiren, der var fastgjort i Land, om sit ene Ben, der blev beskadiget. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt Ambulance kørt til Hospitalet.

Anm. Ministeriet maa antage, at Ulykken skyldes, at den tilskadekomne paa Grund af Mørke ikke har kunnet se Wiren.

**255.** M/Sk. **Nathalia** af Næstved, 181 Reg. T. Br. Bygget 1898 af Fyr og Staal. Paa Rejse fra Vejle til København med Brunkul.

Strandet og forlist d.  $\frac{7}{2}$  46 ved Sjællands V.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Kalundborg d.  $\frac{9}{2}$  46. Forlisanmeldelse dat. Næstved d.  $\frac{20}{4}$  46. Søforhør i Hundested d.  $\frac{23}{6}$ , i København d.  $\frac{18}{6}$ , i Odense d.  $\frac{15}{7}$  og i Vejle d.  $\frac{22}{8}$  46.

Kl: 14<sup>00</sup> passerede N. under en jævn SSV.-lig Brise med tæt Taage Vestborg Fyr. Efter at Ljushage var passeret, styredes misv. NØ.t.Ø., og der loddedes hver halve Time ca. 10 Fv. Vand. Kl. 16<sup>55</sup> observeredes Land om Stb. Roret blev straks lagt haardt Bb. og Motoren sat paa Langsomt; men umiddelbart efter tog Skibet Grunden paa Sejerø NV.-Rev ca.  $\frac{1}{2}$  Sm. SV. for Fyret og blev staaende. I Løbet af Natten friskede Vinden op fra V., og Skibet huggede haardt i Grunden. D.  $\frac{8}{2}$  Kl. 5<sup>00</sup> tog N. pludselig meget Vand ind, og Skibet fyldtes med Vand. Kl. ca. 10<sup>00</sup> forlod Besætningen N. og førtes i en tilkaldt Bjergningsdamper til Kalundborg. Skibet er senere blevet Vrag.

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

**256.** M/Gl. **National** af Aalborg, 61 Reg. T. Br. Bygget 1899 af Eg. Paa Rejse fra Fakse Ladeplads til Middelfart med Kalk.

Tørnet undersøisk Vrag d.  $\frac{3}{9}$  46 i Fakse Bugt.

Søforklaring og Søforhør i Middelfart d.  $\frac{21}{9}$  46.

Kl. 16<sup>00</sup> afsejlede N. fra Fakse Ladeplads. Der styredes SØ. $\frac{3}{4}$ S. Kl. 17<sup>15</sup>, da der var udløbet en Distance paa  $9\frac{1}{2}$  Sm., ændredes Kursen til SØ. $\frac{1}{2}$ S. Kl. 17<sup>30</sup> tørnede N. et undersøisk Vrag paa ca. 55°05' N. Brd. 12°25'2" Ø. Lgd. og blev staaende. Herved blev Skibet læk, og Besætningen forlod Skibet i Jollen. D.  $\frac{6}{9}$  Kl. ca. 10<sup>00</sup> kom N. flot ved Hjælp af Bjergningsdamper, efter at en Del af Ladningen var lægtret.

**257.** M/S **Navitas** af København, 2259 Reg. T. Br. Bygget 1942 af Staal. Paa Rejse fra Emden til København med Kul.

Kollideret d.  $\frac{5}{5}$  46 i Kielerkanalen.

Søforhør i København d.  $\frac{8}{5}$  46.

Kl. ca. 12<sup>00</sup>, da N., der havde Lods og Kanalstyrere om Bord, befandt sig i en Bb.-drejende Kurve ved Nubiskrug, saas en modgaaende Bugserbaad, der viste sig at være hollandsk S/S »Puma«, med 2 Lægtere — M. W. 15 og Nord 147 — paa Slæb forude om Bb. Under Drejningen Bb. over havarerede Styreledningen, og skømt Rattet blev lagt haardt Stb., fortsatte Skibet med at dreje til Bb. Afstanden til P. var ca. 200—250 m. Om Bord i N. blev der afgivet 2 korte Toner med Luftfløjten, og Motoren, der gik Fuld Kraft Frem, blev straks beordret Fuld Kraft Bak. P. syntes at dreje Stb. over, og kort efter — Kl. 12<sup>05</sup> — tørnede N. med Stævnen imod den ene Lægter, som derpaa gled langs N.s Bb.s Skibsside ind under Agterenden, hvor den flere Gange tørnede haardt imod, hvorefter den sank. Den anden Lægter tørnede haardt imod N.s Stb.s Bov og gled derpaa agterefter langs N.s Stb.s Skibsside. Ved Kollisionen fik N. et stort Hul i Stb.s Bov over Vandlinien.

Anm. Ministeriel maa antage, at Kollisionen skyldes, at Styremaskinen svigtede.

**258.** S/S **Nelkan** af Hull, 1205 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Heroya til Hobro med Kalksalpeter.

Grundstødt d.  $\frac{20}{11}$  46 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat.  $\frac{26}{11}$  46.

Om Eftermiddagen grundstødte N., der havde Lods om Bord, under en SØ.-lig Kuling med Byger i Plade Renden ved Indløbet til Mariager Fjord. Skibet er senere kommet flot ved fremmed Hjælp, efter at en Del af Ladningen var lægtret.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Strømsætning i Forbindelse med daarlig Sigbarhed og Lavvande.

**259.** M/Gl. **Nelly** af Hirtshals, 89 Reg. T. Br. Bygget 1914 af Eg og Fyr.

Paasejlet d.  $\frac{14}{8}$  46 i Vejle Havn.

Søforklaring i Vekle d.  $\frac{19}{8}$  46.

Se Nr. 208

**260.** S/S **Nelson W. Aldrich**.

En Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d.  $\frac{16}{4}$  46 i Køltenhavns Havn.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat.  $\frac{16}{4}$  46.

Kl. 10<sup>30</sup>, da N. W. A. laa ved Langelinie og lossede Kul, tippede en Kulspand, der under Ophivning befandt sig i Højde med Lugekarmen, rundt, hvorved Kullene styrtede ned og ramte en Havnearbejder, der opholdt sig paa Mellemdækket, hvorved denne fik Skulder og Ryg beskadiget. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt Ambulance kørt til Hospitalet.

Anm. Ministeriet maa antage, at Ulykken skyldes, at Kulspandens Laasetøj ikke var blevet betjent rigtigt.

**261.** Ff. **Neptun** af Aarsdale, 4 Eeg. T. Br. Bygget 1907 af Eg. Paa Rejse fra Neksø til Aarsdale i Ballast.

Sunket d.  $\frac{6}{2}$  46 ved Bornholms Ø.-Kyst, kondemneret; 1 Mand omkommet.

Strandingsindberetning dat.  $\frac{9}{3}$  46. Søforhør i Neksø d.  $\frac{30}{4}$  46.

Kl. ca. 18<sup>30</sup> afsejlede N. fra Neksø. Da Baaden d.  $\frac{7}{2}$  ikke var naaet frem til Aarsdale, iværksattes en Eftersøgning, og Kl. ca. 16<sup>00</sup> fandtes N. sunket paa 4—5 Favne Vand ud for Malkværn. D.  $\frac{8}{2}$  blev Baaden hævet og indbragt til Neksø. En Undersøgelse viste, at Roret og Hælen var borte, medens Skroget iøvrigt ikke syntes at have taget Skade af Betydning.

Anm. 1. Den omkomne var Strandfoged, Fisker Carl Mathias Nielsen af Aarsdale.

Anm. 2. Aarsagen til Forliset er ikke oplyst.

**262.** Uddybningsmaskine **Neptunus** af København, 143 Reg. T. Br. Bygget 1890 af Jern.

Paasejlet og sunket d.  $\frac{21}{2}$  46 i Korsør Havn; 5 Omkomne.

Søforhør i Korsør d.  $\frac{23}{2}$ ,  $\frac{28}{2}$  og  $\frac{2}{3}$  46. Strandingsindberetning dat.  $\frac{24}{2}$  46. Forlisansmeldelse dat. København d.  $\frac{24}{5}$  46.

Kl. 20<sup>00</sup>, da N. indstillede Arbejdet, forhaledes til en Ankerplads S. for Sejløbet. Der anbragtes en rød og en hvid Lanterne paa Maskinens N.-Side. Kl. ca. 22<sup>00</sup> hørte Vagtsmanden, der opholdt sig under Dækket, et Fløjtesignal fra en Færge, hvorfor han gik op for at efterse Lanterne, som viste sig at brænde klart. Han saa nu en Færge, der senere viste sig at være M/Fg. »Nyborg«, komme lige imod N. med høj Fart og hørte umiddelbart før Kollisionen indtraf en Klokke ringe ombord i Færgen. Ved Kollisionen krængede N. haardt over og væltede helt rundt i Løbet af kort Tid og sank.

Af den af Ny.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at, da Ny. Kl. 18<sup>50</sup> var paa Rejse fra Korsør til Nyborg, observeredes N. uden Lanterner, hvilket pr. Radio meddeltes Overfartslederen, som Kl. 21<sup>02</sup> meddelte, at N. havde faaet Ordre til at vise Færgerne Hensyn og vise Lanterner. Kl. 22<sup>00</sup>, noget fer Ny. naaede Korsør, kaldtes begge Styrmande ud paa Broen for sammen med Føreren at holde Udkig efter N. Der var desuden Udkig paa Fordækket. Lidt før man passerede »Koen« saas ret forude en klar Lanterne over en rød. Disse Lanterner antoges at hidrøre fra et mindre Fartøj, der var for udgaende, hvorfor der blev givet lidt Stb.s Ror for at give bedre Plads. Kort efter observerede Udkiggen, at Lanterne hidrørte fra N. Der blev straks slaaet Stop paa Maskinerne og Roret lagt haardt Stb.; men umiddelbart efter indtraf Kollisionen, og N. sank som ovenfor beskrevet. En Pram, der var fortøjet paa Siden af N., blev revet løs og drev af, men blev senere bjærget. Bb.s Jolle sattes med det samme paa Vandet og bemandedes og kort efter bragtes den eneste overlevende fra N. ombord i Færgen, der forblev paa Ulykkesstedet i ca. 15 Minutter, hvorefter Jollen fortsatte Eftersøgningen endnu ca. 20 Minutter uden positivt Resultat.

Anm. 1. De omkomne var: Gravemester Carl Petersen, Maskinmester Edvard Jensen, Bedstemand Peter Meldgaard Jensen, Fyrbøder Ole Olsen og Hovmester Aksel Nielsen.

Anm. 2. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes, at N.s Lanterner har været galt anbragt.

**263.** S/S **Nerma Lau** af Esbjerg, 1210 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal.

Kollideret d.  $\frac{13}{1}$  46 i Københavns Havn.

Søforklaring i Korsør d.  $\frac{20}{2}$  46.

Kl. ca. 13<sup>30</sup>, da N. L. under en haard N.-lig Kuling assisteret af en Bugserbaad for skulde lægge til Kaj med Stb.s Side ved Københavns Bunkerkuldepot, spnængtes Slæbetrossen, hvorved Boven faldt af for Vinden, og Skibet drev med Bredsidens ned imod et Skib, der laa fortøjet i Bøje. Maskinen blev beordret Fuld Kraft Frem og Roret lagt haardt Stb., hvorved en Kollision med det andet Skib blev undgaaet. Samtidig saas S/S »Uffe« af Middelfart for udgaende V. for Bøjerækken. Maskinen blev straks beordret Fuld Kraft Bak, hvilket tilkendegaves ved 3 korte Toner med Dampfløjten, og Stb.s Anker blev stukket i Bund; men umiddelbart efter tørnede N. L. med Bb.s Side af Bakken imod U.s Stb.s Side midtskibs, hvorved N. L. fik Bakken lettere beskadiget.

Af den af U.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at da dette Skib Kl. ca. 13<sup>30</sup> for udgaaede i Kronløbet befandt sig ud for de 2 nordligste Bøjer, saas N. L. nærme sig paa V.-lig Kurs imellem de 2 Bøjer. Om Bord i N. L. blev der afgivet 3 korte Toner med Dampfløjten og Stb.s Anker blev stukket i Bund. U. afgav 2 korte Toner med Dampfløjten og drejede Bb. over; men umiddelbart efter skete Kollisionen som ovenfor anført. Ved Kollisionen fik U. Skanseklædningen trykket ind og 4 Sløtter bøjet.

Anm. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes Vejrforholdene.

**264.** Ff. **Nina** af Esbjerg, 15 Reg. T. Br. Paa Fiskeri i Nordsøen.

Strandet d.  $\frac{11}{8}$  46 ved Jyllands V.-Kyst.

Politirapport dat.  $\frac{16}{8}$  46. Søforhør i Esbjerg d.  $\frac{8}{10}$  46.

Kl. ca. 3<sup>45</sup>, da N. under en SV.-lig Storm laa opankret for 15 Fv. Kæde og 35 Fv. Wire ved N.-Kvsten af Fanø, hørtes et Smæld, og det mærkedes, at Fartøjet drev. Det andet Anker blev straks stukket i Bund, men Ankertovet brækkede, hvorfor Motoren blev startet. Kort efter gik Motoren i Staa, og N. drev ind paa Sædding Strand og blev staaende. Fartøjet er senere blevet bjærget.

Anm. Ministeriet maa antage, at Strandingen skyldes Vejrforholdene.

**265.** Lystkutter **Nivana** af Snekkersten, 3 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Snekkersten til Aarhus.

Tørnet Vrag, sunket d.  $\frac{14}{7}$  46 ved Sjællands N.-Kyst.

Strandingsindberetning dat.  $\frac{16}{7}$  46. Søforhør i Helsingør d.  $\frac{14}{9}$  46.

Kl. ca. 9<sup>00</sup> sank N. under en SØ.-lig Brise i Snekkeløbet efter en Kollision med et Vrag. De ombordværende, ialt 3 Mand, entrede op i Masten, hvorfra de senere blev afhentet af et Fiskefartøj. N. er senere blevet hævet.

Anm. Der er intet oplyst om Aarsagen til Kollisionen.

**266.** M/Gl. **Nora** af Rønne, 66 Reg. T. Br. Bygget 1903 af Eg.

Kollideret d. 20/8 46 i Københavns Havn.

Søforklaring og Søforhør i Rønne d. 24/8 46.

Kl. ca. 16<sup>40</sup> afgik N. fra Gasværkshavnen til Enghave Brygge. Kl. ca. 16<sup>50</sup>, da Skibet med Motoren gaaende Halv Kraft Frem fra en NØ.-lig Kurs drejede rundt Pælerækken for at komme ind i Havnens Hovedindløb, saas forude om Bb. i ca. 150 m Afstand en Kaproningsbaad for S.-gaaende i Løbet. Kort efter — da en Kollision var uundgaaelig — blev N.s Skruer stoppet; men umiddelbart efter tørnede N. med Stævnen imod Robaaden, der brækkede over noget agten for midtskibs. Robaadens Besætning op-toges dels af N. og dels af en tililende Motorbaad.

Af den af Robaadens Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at efter at Langebro var passeret, saas N. komme fra Gasværkshavnen med Kurs mod Havnens Hovedløb. Robaaden holdt Kurs og Fart, og N. drejede til Stb., hvorefter Kollisionen skete som ovenfor anført.

Anm. 1. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes, at der fra N. ikke afgaves Signal for Drejningen.

Anm. 2. Føreren af N. har d. 9/6 47 ved Søretten i Rønne vedtaget en Statskassen tilfaldende Bøde af 150 Kr.

**267.** S/S **Norco** af Svendborg, 1335 Reg. T. Br. Bygget 1917 af Staal. Paa Rejse fra Vejle til København med Brunkul.

Grundstødt d. 27/3 46 ved Samsøs S.-Kyst.

Søforhør i København d. 30/3 46.

Kl. ca. 14<sup>15</sup>, da N. paa NØ.-lig Kurs under en svag SSV.-lig Brise med Taage befandt sig SV. for Samsø, hørtes Taagesignalet fra Vestborg Fyr, der Kl. 14<sup>30</sup> skønnedes at være ca. 2—3 Sm. borte. Kl. 14<sup>35</sup> tog Skibet Grunden, tabte langsomt Farten, svingede Stb. over og blev staaende. Ved Grundstødningen blev N. læk. Kl. ca. 17<sup>15</sup> kom N. flot og fortsatte Rejsen.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Taage

**268.** S/S **Nordborg** af København, 1998 Reg. T. Br. Bygget 1930 af Staal. Paa Rejse fra Santander til Cardiff med Malm.

Kollideret d. 12/10 46 paa Cardiff Red.

Søforklaring og Søforhør i Kalundborg d. 17/1 47.

Kl. 19<sup>00</sup>, da der fra Dokken blev sat Signal for Indsejling, lettede N., der havde Lods om Bord, fra en Ankerplads paa Cardiff Red og styrede ind mod Dokken. Ca. 4 Str. N. ude om Bb. saas et Skib, der havde holdt gaaende for at afvente Højvande, og som senere viste sig at være S/S »Marchcape« af Montreal. Kort efter, da M. befandt sig i en Afstand af 250—300 m, syntes dette Skib at bakke mod N., hvorfor N.s Ror blev lagt haardt Stb., hvilket tilkendegaves ved en kort Tone med Dampfløjten. Da M. vedblev at bakke mod N., blev Roret om Bord i N. lagt haardt Bb., samtidig med at det ved Raab søgtes at vække Opmærksomheden om Bord i M.; men umiddelbart efter tørnede M. med Agterenden imod N.s Bb.s Side ud for 4-Lugen under en ret Vinkel, hvorved N. fik Skibssiden trykket ind, Skanseklædning og Minekabel beskadiget og en stor Del af Dækket bøjet op.

Anm. Søforklaring fra M. foreligger ikke.

**269.** M/S **Nordbornholm** af Neksø, 770 Reg. T. Br. Bygget 1939 af Staal. Paa Rejse fra Hasle til København med Passagerer og Stykgods.

Motorhavari d. 5/7 46 i Østersøen; søgt Nødhavn.

Søforklaring i Neksø d. 24/8 46.

Kl. 1<sup>35</sup>, da N. under en svag Ø.-lig Brise paa Kurs misv. V.t.N. befandt sig ca. 4 Sm. S. for Ystad, hørtes dumpe Slag i Motorens forreste Ende. Motoren blev sat paa Langsomt; men da Slagene ikke ophørte, standsedes Motoren Kl. 1<sup>45</sup> for Eftersyn. Det viste sig, at Skylleluftpumpens Stempel var sprængt, hvorfor det var nødvendigt at søge ind til nærmeste Havn for Reparation. Kl. 9<sup>40</sup> ankom N. til Ystad.

Anm. Ministeriet maa antage, at Havariet skyldes en Fejl i Stemplet.

**270.** M/Jt. **Norden** af Nakskov, 27 Reg. T. Br. Ombygget 1923 af Eg. Paa Rejse fra Korsør til Nakskov med Solsikkemel.

Tørnet Isflage og sat paa Grund d. 2/2 46 ved Lollands V.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Nakskov d. 6/2 46.

Kl. ca. 11<sup>00</sup>, da N., der fulgte en brudt Rende i Isen, befandt sig ud for Barneholm, tørnede Skibet med Bb.s Side af Stævnen mod en Isflage. Herved blev N. læk, og da Skibet ikke kunde holdes læns ved Pumpning, sattes N. paa Grund paa blød Bund midt mellem Barneholm og Trelholm. Om Eftermiddagen kom Skibet efter at være tætnet flot ved Hjælp af Bjærgningsdamper.

Anm. Aarsagen til Havari og Grundstødning fremgaar af det ovenfor anførte.

**271.** Ff. **Normandie** af Hønø, 50 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Fiskeplads i Nordsøen til Høllø med Fisk.

Grundstødt d. 19/3 46 ved Jyllands NV.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. 20/3 46.

Kl. 23<sup>30</sup> grundstødte N. under en let SV.-lig Brise med Ø.-gaaende Strøm lidt Ø. for Højen Fyr. Besætningen blev reddet i Land af Redningsbaaden fra Gl. Skagen. D. 20/3 blev N. bragt flot ved fremmed Hjælp.

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

**272.** M/Fg. **Nyborg** af Nyborg, 2555 Reg. T. Br. Bygget 1931 af Staal. Paa Rejse fra Nyborg til Korsør med Passagerer og Stykgods.

Kollideret d. 21/2 46 i Storebælt.

Søforhør i Korsør d. 23/2 46.

Se Nr. 262.

**273.** Ff. **Nyland** af Hønø, 58 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Egersund.

Grundstødt d. 19/3 46 ved Jyllands NV.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. 19/3 46.

Kl. 2<sup>30</sup> grundstødte N. under en S.-lig Brise med diset Vejr 1,5 km V. for Gl. Skagen. D. 2/11 kom Skibet flot ved fremmed Hjælp.

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

**274.** Ff. **Nøkken** af Frederikshavn, 26 Reg. T. Br. Bygget 1919. Paa Fiskeri i Kattegat.

Minesprængt d. 12/10 46 i Kattegat.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. 4/7 47. Søforklaring i Frederikshavn d. 14/11 46. Forlisanmeldelse dat. Frederikshavn d. 14/4 47.

Kl. ca. 6<sup>15</sup>, da N. paa ca. 56°52' N. Brd. 10°56' Ø. Lgd. var i Færd med at udsætte Vod, mærkedes en kraftig Eksplosion, hvorefter Fartøjet begyndte at synke. Besætningen, ialt 3 Mand, sprang i Vandet og blev efter ca. 2 Timers Forløb optaget af et forbipasserende Fiskefartøj.

**275.** M/Gl. **Oceanide** af Marstal, 131 Reg. T. Br. Bygget 1910 af Eg og Fyr.

a) Paa Rejse fra Aalborg til Bolungarvik med Cement.

Sprunget læk d. 6/7 46 i Nordsøen; søgt Nødhavn.

Søforklaring i Stavanger d. 10/7 46. Søforklaring og Søforhør i Marstal d. 22/11 og i Nakskov d. 28/11 46.

Kl. 4<sup>05</sup> passerede O. under en frisk V.-lig Brise med høj Sø Lindesnæs. Der styredes VNV., og Skibet arbejdede haardt i Søen, hvorfor Farten mindskedes. Kl. 8<sup>00</sup> passeredes Lister Rauna Fyr, og Kursen ændredes til NV. Kl. 9<sup>00</sup> opdagedes det, at O. lakkede stærkt, og der pumpedes derefter uafbrudt. Kl. 16<sup>00</sup> besluttedes det at søge Nødhavn i Stavanger, hvortil Skibet ankom Kl. 24<sup>00</sup>.

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

b) Paa Rejse fra Uleåborg til København med Træ.

Grundstødt d. 1/10 46 ved Sveriges Ø.-Kyst.

Søforklaring i Stockholm d. 10/10 46. Søforklaring og Søforhør i Marstal d. 21/10 46.

D. 30/9 før Middag passerede O. under en frisk NV.-lig Brise Norrskår Fyr, hvorfra der styredes retv. SSV. mod Finngrundet F.S. Om Aftenen friskede Vinden, og Kursen ændredes til SV.t.S<sup>1/2</sup>S., idet der regnedes med 1/2 Str. Afdrift. D. 1/10 Kl. 8<sup>00</sup> skulde Skibet efter Bestikket være ved Finngrundet F.S., som imidlertid ikke kom i Sigte. Kursen ændredes til SSV. Vejret var byget. Kl. 8<sup>30</sup> saas nogle Vagere 2—3 Str. om Stb. Kursen ændredes mod Vagerne, som viste sig at være Prikkerne paa Vestre Finngrundsbanken. Efter at Skibets Plads var bestemt, ændredes Kursen paany til SSV. Kl. 8<sup>55</sup> var Lystønden paa Vestre Finngrundsbanken tværs om Stb. i 2 Sm.s Afstand. Umiddelbart efter tog O. Grunden uden at blive staaende. Der loddedes 4 Fv. Vand, hvorefter der styredes SØ. Kort Tid efter tog O. paany Grunden og blev staaende. Skibet, der var blevet læk, fyldtes efterhaanden med Vand og fik stærk Bb.s Slagside, og Kl. 11<sup>00</sup> forlod Besætningen O. og kom Kl. ca. 15<sup>30</sup> om Bord i Västra Banken F.S. Skibet drev senere af Grunden og grundstødte ud for Björn Fyr, hvor det blev Vrag.

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

Anm. 2. Føreren af O. er d. 20/6 47 ved Sørøtten i Ærøskøbing blevet frifundet for Overtrædelse af Søloven § 43, Stk. 1.

**276.** M/S **Odense** af Odense, 555 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Staal.

a) Kollideret d. 23/3 46 i Københavns Havn.

Søforhør i København d. 29/3 46.

Se Nr. 210.

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

Grundstødt d. 22/12 46 i Odense Fjord.

Strandingsindberetning dat. 23/12 46. Søforklaring i Odense d. 28/12 46.

Kl. 9<sup>33</sup> passerede O. i diset Vejr Enebærodde Fyr. Da den tredje hvide Stage var passeret, ændredes Kursen Stb. over for at komme op i Baakelinien. Da det viste sig, at den røde 1-Kost paa Enebærodde Flak ikke var paa Plads, beordredes Motoren, der gik Fuld Kraft Frem, Langsomt Frem, samtidig med at Roret blev lagt Bb. Kort efter tog Skibet Grunden og blev staaende paa Enebærodde Flak. D. 23/12 Kl. ca. 10<sup>50</sup> kom O. flot Ved Hjælp af en Bugserbaad uden at have taget nævneværdig Skade.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes usigtbart Vejr i Forbindelse med den Omstændighed, at Afmærkningen paa Grund af Is ikke var i Orden.

**277.** S/S **Odin** af Vejle. 632 Reg. T. Br. Bygget 1910 af Staal.

En Mand omkommet ved Ulykkestilfælde d. 24/6 46 i Københavns Havn.

Politirapport dat. 24/6 46.

Kl. 19<sup>30</sup>, da O. laa ved Nordre Toldbod og lastede Stykgods, gled Lugemanden paa Dækket, der var vaadt efter en Regnbyge, og slog Baghovedet imod en Jernlejder. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt Ambulance kørt paa Hospitalet, hvor det konstateredes, at Døden var indtraadt.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

**278.** S/S **Odin** af København, 1688 Reg. T. Br. Bygset 1901 af Staal. Paa Rejse fra Emden til København med Koks.

Tørnet Vrag d. 30/7 46 i Sundet; forlist.

Søforhør i København d. 1/8 og 20/12 46 samt 12/2 47. Forlisansmeldelse dat. København d. 3/3 47.

Kl. ca. 23<sup>30</sup> passerede O. under en frisk SV.-lig Brise med Regnbyger og høj Sø en Vraglystønde paa 55°19'7 N. Brd. 12°32'4 Ø. Lgd. Herfra styredes ad den minestrøgne Rute misv. NØ.t.N. 1/8 N. imod en Bøje paa 55°22'8 N. Brd. 12°34'7 Ø. Lgd. Da Bøjen efter en udløben Distance af ca. 2 1/2 Sm. endnu ikke var kommet i Sigte, sattes Maskinen Kl. 23<sup>45</sup> paa langsom Fart. Forude saas da 4—5 Ankerliggere med Ankerlanterner, og der styredes ind imellem de 2 sydligste. Kl. ca. 23<sup>50</sup> tørnede O. mod en Undervandshindring, der ikke var afmærket, og som senere viste sig at være Vraget af M/S »Esbjerg« af Esbjerg. Maskinen blev stoppet, og en Undersøgelse viste, at Forpeaken var løbet fuld af Vand, og at Forlasten var læk. Maskinen blev beordret Fuld Kraft Frem med Kurs mod Land samtidig med, at der lænsedes fra Forskibet. Efter nogle Minutters Forløb fik O. ca. 25<sup>0</sup> Slagside til Bb. Maskinen blev stoppet, og Besætningen gik i Bb.s Redningsbaad. D. 31/7 Kl. 0<sup>20</sup> blev Besætningen optaget af en Bjærgningsdamper, der havde ligeet til Ankers i Nærheden. Kl. 1<sup>20</sup> rettede O. sig op og faldt over til Stb. og sank. Anm. Ministeriet maa antage, at Ulykken skyldes, at Vraget ikke var afmærket.

**279.** Ff. **Olga** af Kettingnor, 3 Reg. T. Br. Paa Fiskeri i Allsund.

Kollideret og sunket d. 14/11 46 i Lillebælt.

Strandingsindberetning dat. 15/11 46.

Se Nr. 135.

**280.** B/B **Orkdalsfjord** af Rotterdam, 30 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Kalundborg til København.

Grundstødt d. 12/10 46 ved Sejro.

Strandingsindberetning dat. 14/10 46.

Kl. 14<sup>00</sup> drev O. ind paa Kysten ved Marbjerg ca. 2 km SV. for Sejro Fyr. Kl. 19<sup>30</sup> kom O. flot ved fremmed Hjælp og blev slæbt ind til Sejro Havn.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være, at O. havde Maskinskade og Rorskade.

**281.** S/S **Otava** af Helsingfors, 1290 Reg. T. Br. Bygget 1904 af Staal. Paa Rejse fra Rostock til Nakskov i Ballast.

Grundstødt d. 28/12 46 ved Lollands V.-Kyst.

Søforklaring i Naskov d. 31/12 46.

Kl. 14<sup>00</sup>, da O., der havde Lods om Bord, i Taage befandt sig ved Sortehage med Maskinen gaende Langsamt Frem, tog Skibet Grunden i den N.-lige Side af Løbet og blev staaende. D. 29/12 Kl. 11<sup>57</sup> kom O. flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Vejrforholdene i Forbindelse med den Omstændighed, at Afmærkningen paa Grund af Isforholdene ikke var paa Plads.

**282.** M/Kv. **P. Christensen II** af Kolding, 20 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Fredericia til Gerløv Strand i Ballast.

Sat paa Grund, forlist d. 19/9 46 ved Sjællands V.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. 21/9 46. Søforklaring i Kolding d. 2/10 46

Da P. C. II under en NV.-lig Kuling med Regndis var tværs af Sejro, sprængtes Storskødet, hvorved Sejlet flængedes og Nokken af Bommen faldt ned paa Dækket. Storsejlet blev gjort fast, og Fartøjet blev bragt til Vinden, der var frisket til haard Storm. Herunder tog P. C. II saa meget Vand over, at Motorrummet delvis fyldtes med Vand, hvorved Motoren gik i Staa. Der pumpedes læns, og Motoren startedes paany; men Motorrummet fyldtes atter delvis, hvorved Motoren paany gik i Staa. Da det paa Grund af indtrængende Vand viste sig umuligt at holde Motoren i Gang, naar Fartøjet laa i Vinden, holdtes der af for Vejret. Kort efter løb Motoren løbsk, da Skruerkoblingen svigtede, hvorfor Motoren blev stoppet og Kursen sat mod Land. Kl. ca. 15<sup>00</sup> tog P.C. II Grunden ved Yderenden af Gniben og blev staaende. Besætningen, 2 Mand, blev reddet i Land af Folk paa Stranden. Fartøjet blev Vrag.

Anm. Aarsagen til Forliset fremgaar af det ovenfor anførte.

**283.** M/Gl. **Palme** af Rødvig, 85 Reg. T. Br. Bygget 1898 af Eg. Paa Rejse fra Kalundborg til København med Hvede.

Sprunget læk d. 16/9 46 i Kattegat; søgt Nødhavn.

Søforklaring i Grenaa d. 19/9 46.

Kl. ca. 22<sup>00</sup> passerede P. under en let SV.-lig Brise Leveret Lys- og Klokketønde. Kl. 23<sup>50</sup> opdagedes der Vand i Motorrummet. Da Vinden friskede, og P. ikke kunde holdes læns med Pumperne, afgaves Nød-signal, og et Skib, der befandt sig i Nærheden, bugserede P. til Grenaa. En Undersøgelse viste, at Værket mellem to Planker i Yderklædningen under Motoren var faldet ud.

Anm. Ministeriet maa antage, at Lækagen er opstaaet som Følge af Motorens Rystelser.

**284.** M/S **Paraguay** af København, 4625 Reg. T. Br. Bygget 1943 af Staal.

a) Paa Rejse fra Antwerpen til Middelfart med Stykgods.

Paasejlet d.  $\frac{7}{4}$  46 i Antwerpen.

Søforhør i København d.  $\frac{24}{9}$  46.

Kl. ca. 6<sup>35</sup>, da P. i stille og taaget Vejr netop var passeret gennem Leopold Dock, kom B/B »Empire Andrew« sejlende agterfra langs Bb.s Side. Pludselig drejede E. A. Stb. over og ramte P.s Stævn, der blev lettere beskadiget.

Anm. Søforklaring fra E. A. foreligger ikke.

b) Paa Rejse fra Rio Grande til Porto Alegre med Stykgods.

Grundstødt d.  $\frac{4}{8}$  46 ved Sydamerikas O.-Kyst.

Søforhør i København d.  $\frac{24}{9}$  46.

Kl. 13<sup>50</sup>, da P., der havde Lods om Bord, befandt sig i Kanal »Cora de Seite«, blev det tæt Taage. Kl. 13<sup>55</sup> tog Skibet Grunden og blev staaende paa Stb.s Side af Kanalen. Kl. 23<sup>30</sup> kom P. flot ved egen Hjælp, men tog umiddelbart efter Grunden og blev staaende paa den modsatte Side af Kanalen. D.  $\frac{5}{8}$  Kl. 10<sup>20</sup> passerede to Dampere, og ved Hjælp af Suget fra disse og P.s Motor kom Skibet flot tilsyneladende uden at have taget Skade.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Taage.

c) En Mand omkommet og to Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d.  $\frac{22}{11}$  46 i Københavns Havn.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat.  $\frac{22}{11}$  46.

Kl. ca. 10<sup>15</sup>, da P. var under Losning af Jernplader i Frihavnen, firedes en  $2\frac{1}{2}$  Tons Plade ned i en Pram, hvor 4 Arbejdere skulde tage imod den. Under Nedfiringen kom pladen i Sving og ramte 3 af Arbejderne, der kom til Skade ved at blive klemt mellem Pladen og Prammens Side. De tilskadekomne blev i tilkaldte Ambulancer kørt til Hospitalet. Ved Ankomsten hertil var den ene, Havnearbejder Peder Dauman-Larsen, afgaaet ved Døden.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

**285.** S/S **Paris** af København, 2367 Reg. T. Br. Bygget 1943 af Staal. Paa Rejse fra Casablanca til Nørresundby med Fosfat.

Kollideret d.  $\frac{29}{6}$  46 i Nørresundby.

Søforklaring og Søforhør i Nørresundby d.  $\frac{2}{7}$  46.

Kl. ca. 8<sup>30</sup>, da P., der havde Lods om Bord, under en let V.-lig Brise med haard V.-gaaende Strøm assisteret af en Slæbebaad agter befandt sig ca. 3 Skibslængder fra Kajen ved Syrefabrikens Kran med Kurs ind imod Kajen, blev Bb.s Anker stukket i Bund med 15 Fv. Kæde, samtidig med at Maskinen stoppedes, og Slæbebaaden beordredes til at trække Agterenden Stb. over. Da P. vedblev at have Fart fremover uden at dreje, blev Maskinen beordret Fuld Kraft Bak; men kort efter tørnede P. med Stævnen imod M/Sk. »Venus« af Hadsund, der laa fortøjet ved Kajen. Ved Kollisionen fik P. ingen Skade, medens V. blev læk og maatte sættes paa Grund umiddelbart efter Paasejlingen for ikke at synke.

Af den af V.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at da dette Skib Kl. ca. 8<sup>45</sup> i tom Tilstand laa fortøjet ved Kajen ud for Pakhuskompagniet, blev V. med stor Kraft paasejlet af P., som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes Strømførholdene.

**286.** S/S **Phoenix** af Esbjerg, 897 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal.

En Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d.  $\frac{2}{8}$  46 i Københavns Havn.

Politirapport dat.  $\frac{6}{8}$  46.

Kl. 1<sup>10</sup>, da P. laa i Sydhavnen ved D.D.K.s Kulplads og lossede Kul, vilde en Havnearbejder hente en Skovl paa Mellemdækket, hvor der var mørkt. Til Belysning anvendtes en svagt lysende Lygte, hvorfor en aabenstaaende Bunkerlem ikke opdagedes. Den paagældende styrtede ned i Underlasten og slog venstre Side af Brystet, hvorved 4 Ribben brækkede. Han blev i en tilkaldt Ambulance kørt til Hospitalet.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

**287.** B/B **Pluto** af København, 162 Reg. T. Br. Bygget 1914 af Staal. Paa Rejse fra København til Kotka.

Rørt Grunden d.  $\frac{12}{11}$  46 ved Sveriges Ø.-Kyst.

Søforhør i København d.  $\frac{23}{1}$  47.

Kl. 4<sup>35</sup>, da P., der under en SV.-lig Kuling med N.-gaaende Strøm befandt sig i Kalmarsund, passerede en Lystønde om Bb., blev Maskinen beordret Langsomt Frem. Kort efter saas en hvid Stage ret forude, og da et Fyr om Bb., der hidtil havde vist klart Lys, skiftede til rødt, blev der givet Stb.s Ror, men umiddelbart efter rørte P. Grunden uden at blive staaende. En senere Undersøgelse viste, at Kølen var blevet beskadiget, samt en Bladtip slaaet af Skruen.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Strømsætning.

**288.** M/Gl. **Prins Carl** af Ellös, 90 Reg. T. Br. Bygget 1884 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Göteborg til Aalborg.

Minesprængt og sunket d.  $\frac{10}{1}$  46 i Kattegat; 4 Omkomne.

Indberetning gennem Marineministeriet dat.  $\frac{10}{1}$  46.

Kl. 1<sup>50</sup> hørtes paa Hals Barre Fyr i taaget Vejr en kraftig Eksplosion. Om Morgenens saas en Galease sunket ca. 2 Sm. 52° fra Fyret. En senere Undersøgelse viste, at Skibet var P. C. En Mand af Besætningen er senere fundet som Lig ved Hals.

Anm. De omkomne var: Ungmand Holger Kristian Christensen af Aarhus samt 3 Svenske.

**289.** M/Sk. **Randi** af Vejle, 84 Reg. T. Br. Bygget 1914 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Ballen til Hamburg med Grønsager.

Sprunget læk d.  $30/10$  46 i Østersøen.

Søforklaring og Søforhør i Svendborg d.  $25/11$  46.

Kl.  $10^{05}$  passerede R. ca. 100 m V. om Bøje 2 i Rute 8 ( $54^{\circ}34'42''$  N. Brd.  $10^{\circ}13'00''$  Ø. Lgd.). Kl.  $10^{45}$  skete en Minesprængning ca. 100 m agten for R., der blev læk.

Anm. Aarsagen til Havariet fremgaar af det ovenfor anførte.

**290.** 3<sup>m</sup> M/Sk. **Rentala** af Aarhus, 169 Reg. T. Br. Bygget 1914 af Staal.

a) Paa Rejse fra København til Vejle i Ballast.

Grundstødt d.  $24/2$  46 ved Samsøs Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat.  $24/2$  46. Søforklaring i Aarhus d.  $1/3$  46.

D.  $23/2$  Kl.  $23^{00}$  passerede R. under en orkanagtig NØ.-lig Storm med Snetykning Bøje 4 i Rute 28 og Kursen ændredes til misv. SV. $1/4$ S. D.  $24/2$  Kl.  $0^{17}$ , da ca. 11 Sm. antoges at være udløbet og R. antoges at være ca.  $2^{1/2}$  Sm. V. for Røsnæs Puller, ændredes Kursen til misv. V. $1/4$ S. Kl.  $0^{30}$  ændredes Kursen til misv. V. $1/2$ S. Kl.  $1^{10}$  tog R. Grunden ud for Værhøj og blev staaende. Kl.  $13^{00}$  kom Skibet flot ved egen Hjælp.

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

b) Paa Rejse fra København til Kolding.

Kollideret d.  $28/11$  46 i Kattegat.

Søforhør i København d.  $2/12$  46.

Se Nr. 206.

**291.** Amerikansk S/S **Richardt K. Call**.

1 Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d.  $24/3$  46 i Københavns Havn.

Politirapport dat.  $24/3$  46.

Kl.  $11^{35}$ , da R. K. C. laa ved Langeliniekajen og lossede Kul, firedes en Lossespand ned i Lasten, hvor en Havnearbejder forsøgte at svinge Lossespanden ud i Siden. Herunder mistede han Taget i Lossespanden, der kom i Svingning. Under Svingningen tilbage kom Havnearbejderens Fod i Klemme mellem Last-lejderen og Lossespanden og kvæstedes. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt Ambulance kørt paa Hospitalet.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

**292.** M/Gl. **Rio** af Aalborg, 100 Reg. T. Br. Bygget 1899 af Staal. Paa Rejse fra København til Nyborg med Stykgods.

Grundstødt d.  $4/4$  46 ved Sjællands S.-Kyst.

Strandingsindberetning dat.  $5/4$  46.

Kl.  $2^{00}$ , da R. i stille og taaget Vejrr paa VNV.-lig Kurs styrede ind gennem Grønsund, stoppede Motoren, og R. drev ind paa Bredemandsgrund. D.  $5/4$  kom Skibet flot efter at en Del af Ladningen var lægtret.

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

**293.** Ff. **Rita** af Faaborg, 9 Reg. T. Br. Paa Fiskeri i Lille Bælt.

Minesprængt d.  $29/10$  46 i Lille Bælt.

Søforhør i Faaborg d.  $21/11$  46.

Kl. ca.  $9^{15}$ , da R. under Fiskeri befandt sig ca. 1,3 Sm. SV. for Helnæs Fyr, indtraf under Indhivning af Trawlet en voldsom Eksplosion ca. 20 m agten for Fartøjet, som blev læk og sank i Løbet af 3—4 Min. Besætningen — 2 Mand — bjærgedes om Bord i et Fiskefartøj, der befandt sig i Nærheden.

**294.** B/B **Robert** af København, 27 Reg. T. Br. Bygget 1904 af Staal. Paa Rejse fra Hundested til Korsør i Ballast.

Grundstødt og forlist d.  $18/3$  46 ved Sjællands N.-Kyst.

Søforhør i København d.  $6/4$  46. Forlisanmeldelse dat. København d.  $10/4$  46.

Kl. ca.  $18^{25}$  passerede R. under en frisk SV.-lig Kuling med høj Sø den røde 3-Kost ved Snekkeløbet. Kort efter vendtes for at søge tilbage gennem Snekkeløbet paa Grund af Vejrforholdene. Umiddelbart efter skjulte en kraftig Regnbyge den røde 3-Kost. Farten mindskedes, og Loddet holdtes gaende. Pludselig tørnede R. en haard Genstand, hvorefter Dybden tiltog. R., der var blevet læk, kunde ikke holdes læns ved Pumpen, og Kl.  $19^{20}$  blev Skibet sat paa Grund. D.  $20/3$  Kl. ca.  $7^{00}$  blev Besætningen bjærget af et Fiskefartøj. Skibet er senere blevet Vrag.

Anm. Ministeriet maa antage, at Forliset skyldes, at R. paa Grund af Vejrforholdene har tørnet Sjællands Rev.

**295.** M/S **Robert Mærsk** af København, 2293 Reg. T. Br. Bygget 1937 af Staal. Paa Rejse fra Liverpool til Haifa i Ballast

En Mand omkommet ved Ulykkestilfælde d.  $24/12$  46 i Middelhavet.

Søforklaring i London d.  $13/1$  47.

Kl. ca.  $3^{20}$  savnedes en Mand af Besætningen, Letmatros Helge Jørgensen af Tunø, der havde været beskæftiget med Tildækning af Lugerne. Kl.  $3^{30}$  fandtes den paagældende liggende bevidstløs i Bunden af 5-Lasten. Den forulykkede bragtes paa en Baare op fra Lasten og blev lagt til Køjs. Det konstateredes, at højre Side af Ansigtet var forslaaet, og at der var et mindre aabent Saar over højre Øje. Over Lyngby

Radio indhentes Lægeraad gaaende ud paa fortsat Sengeleje samt Anløb af nærmeste Havn. Kl. ca. 9<sup>30</sup> afgik den tilskadekomne ved Døden uden at være kommet til Bevidsthed.

Anm. Ministeriet maa antage, at den forulykkede i Mørket er faldet over Lugekarmen.

**296.** M/Gl. **Rota** af Aalborg, 99 Reg. T. Br. Bygget 1885/36 af Jern og Staal. Paa Rejse fra Aalborg til Allinge med Tørv.

Grundstødt d.<sup>21/10</sup> 46 i Limfjorden.

Søforklaring og Søforhør i Aalborg d.<sup>28/5</sup> 47.

Kl. ca. 20<sup>30</sup>, da R. under en frisk Ø.-lig Kuling med V.-gaaende Strøm skulde opankres paa Sydsiden af Limfjorden ved Hals, blev Skruen, der gik Langsomt Frem, stoppet, og der blev givet Ordre om at lade Ankeret falde. Imidlertid satte Ankeret sig fast i Klydset, og da R. drev ind imod Grunden, lagdes Roret haardt Bb., og Motoren sattes paa Halv Kraft Frem; men umiddelbart efter tog Skibet Grunden paa Egense Hage og blev staaende. D.<sup>23/10</sup> kom R. flot ved fremmed Hjælp tilsyneladende uden at have taget Skade.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

**297.** M/S **Rotna** af Rønne, 1836 Reg. T. Br. Bygget 1940 af Staal. Paa Rejse fra Rønne til København med Post og Passagerer.

Grundstødt d.<sup>30/3</sup> 46 ved Sjællands Ø.-Kyst.

Søforhør i København d.<sup>2/4</sup> 46.

Kl. 5<sup>50</sup> passerede R. i tæt Taage med langsomt Nordre Røse Fyr. Tæt N. for Fyret hørtes Taage-signal fra en Ankerligger lidt om Bb. Roret blev lagt lidt Stb., og Ankerliggeren passeredes om Bb. for stoppet Motor, hvorefter Motoren blev beordret Fuld Kraft Frem og umiddelbart efter Halv Kraft Frem. Kl. 5<sup>58</sup> beordredes Motoren Langsomt Frem og Kl. 6<sup>00</sup> Meget Langsomt Frem. Da Lystønden i Pkt. 26, Rute 32, ikke kunde ses, blev Motoren Kl. 6<sup>01</sup> stoppet, og Kl. 6<sup>02</sup> loddedes fra Bakken 7 m Vand, samtidig med at Skibet rørte Grunden midtskibs om Bb. Motoren blev straks kastet Bak, og R. gled af Grunden. Lidt senere loddedes 6 m Vand. Motoren blev beordret Langsomt Frem, og Ankeret stukket i Bund med 15 Fv. Kæde, hvorefter Motoren stoppedes. Skibet svajede rundt til Kurs N.t.Ø.<sup>1/2</sup> Ø. og tog Kl. 6<sup>05</sup> Grunden med Bb.s Side midtskibs og blev staaende. Kl. ca. 8<sup>50</sup> lettede Taagen, og Grundstødningsstedet bestemtes til 250 m N. for Sønderhoved Tønde. Kl. 15<sup>45</sup> kom R., der ved Grundstødningen var blevet læk i Smøreolietanken, flot ved Hjælp af 2 Bjærgningsdampere.

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

**298.** S/S **Runø** af København, 2885 Reg. T. Br. Bygget 1905 af Staal.

a) Paa Rejse fra Kalundborg til København i Ballast.

Kollideret d.<sup>25/3</sup> 46 i Kalundborg Havn.

Søforhør i København d.<sup>27/3</sup> 46. Søforklaring i Kalundborg d.<sup>1/4</sup> 46.

Kl. 9<sup>30</sup> afsejlede R., der havde Lods om Bord, under en frisk VSV.-lig Kuling fra Syrekajen i Kalundborg assisteret af B/B »Urd« af Frederikshavn agter. Da R. var svajet rundt inden for Havnemolerne, lod U. Slæberen gaa. R.s Forskib begyndte nu at falde af for Vinden Bb. over, og samtidig med, at R.s Maskine beordredes Fuld Kraft Frem, fik U. Ordre til med sin Stævn at holde R.s Forende op mod Vinden. Dette lykkedes ikke, og U. gled agterefter langs Siden af R, Herved kom U. ind imod R.s Skrue, som slog 2 Revner i U.s Stb.s Laaring. R.s Skrue blev ligeledes beskadiget.

Af den af U.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at da U. havde svajet R. rundt i Havnen og ladet Slæberen gaa, løb U. efter Ordre frem langs R.s Bb.s Side for at sætte Stævnen imod R.s Bb.s Bov. Da R. havde for megen Fart fremover, lod Manøvren sig ikke udføre, og U. gled agterefter. Da U. var kommet agten for R.s Midtskib, blev U. suget ind imod R, U.s Maskine blev nu beordret forceret Fuld Kraft Frem med haardt Bb.s Ror. Roret skiftedes til haardt Stb.; men umiddelbart efter blev U. ramt af R.s Skrue som ovenfor anført.

Anm. Aarsagen til Havariet fremgaar af det ovenfor anførte.

b) Paa Rejse fra Gefle til Middlesborough med Erts.

Minesprængt d.<sup>18/12</sup> 46 i Østersøen.

Søforhør i København d.<sup>13/1</sup> 47. Forlisanmeldelse dat. København d.<sup>18/8</sup> 47.

Kl. 3<sup>52</sup>, da R. befandt sig ca. 200 m Ø. for Blendheim Lysbøje, indtraf en Mineeksplosion i Nærheden af Skibet, der blev læk. Kl. ca. 8<sup>00</sup> opnaaedes Forbindelse med et Skib, der passerede R., som derefter Kl. ca. 10<sup>30</sup> blev sat paa Grund paa Blendheim Grund. Skibet er senere kommet flot.

Anm. Aarsagen til Havariet fremgaar af det ovenfor anførte.

**299.** M/S **Rørdal** af Mariager, 189 Reg. T. Br. Bygget 1938 af Staal. Paa Rejse fra Mariager til Nykøbing F. med Cement og Cimbrit.

Kollideret d.<sup>28/10</sup> 46 i Mariager Fjord.

Søforhør i København d.<sup>25/2</sup> 47.

Kl. 7<sup>00</sup> lettede R. under en SØ.-lig Kuling fra en Ankerplads ved Als Odde. Da R. skulde passere N. om S/S »Thor« af København, der laa opankret paa Fjorden, svajede dette Skib op for Ankeret, hvorved R. blev tvunget ind imod Grunden paa Løbets N.-lige Side. Derved mistede R. Styret og tørnede med Agterenden imod T.s Stb.s Lønning, hvorved begge Skibe blev beskadiget.

Af den af T.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at da T. laa opankret lidt N. for den røde Ledefyrslinie ved Als Odde, saas Kl. ca. 7<sup>00</sup> R. nærme sig for udgaaende. Pludselig drejede R. til Bb. for at gaa N. om T., hvorved R. tørnede T. som ovenfor anført.



Anm. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes Vejrforholdene i Forbindelse med Farvandets Beskaffenhed.

**300.** Lystkutter **Safir** af Aarhus, 2 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Aarhus til Malmø.

Strandet d.  $16/7$  46 ved Sjællands N.-Kyst.

Strandingsindberetning dat.  $18/7$  46. Søforhør i Aarhus d.  $8/8$  46.

Kl. ca.  $2^{00}$  befandt S. sig under en V.-lig Kuling med Byger ca.  $1\frac{1}{2}$  Sm. V.t.S. for Kattegat SV. Fyrskib. Der styredes Ø. Kl. ca.  $2^{15}$  bjærgedes Storsejlet under en kraftig Byge, og der fortsattes for Fokken alene. Kort efter passeredes Fyrskibet, hvorefter Kursen ændredes til SØ.t.Ø. Ca.  $1\frac{1}{2}$  Time senere saas forude et Blinkfyr, der fejlagtigt antoges for Hesselø, hvorefter Kursen ændredes yderligere S. over. Kort efter blev et Drivanker sat og Sejlet bjærget. Ca. 15 Minutter senere saas Brænding i Læ, og kort efter tog S. Grunden og blev staaende paa Sjællands Rev tæt ved Redningsbaaken. Besætningen reddede sig op i Baakens Taarn og blev næste Morgen afhentet og landsat i Odden Havn. Samme Dag kom S. flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Ministeriet maa antage Grundstødningen skyldes Vejrforholdene i Forbindelse med Ukendskab til Farvandet.

**301.** Ff. **Sam** af Skagen, 18 Reg. T. Br. Paa Fiskeri.

Motorhavari d.  $25/1$  46 i Skagerak, grundstødt i Skagens Havn.

Søforhør i Skagen d.  $7/2$  46.

Kl. ca.  $12^{00}$ , da S. under en Ø.-lig Kuling befandt sig ca. 18 Sm. VNV. af Grenen, havarerede Motoren. Et Ff., der befandt sig i Nærheden, bugserede S. til Skagens Havn. I Havneindløbet huggede det bugserende Skib paa Grund af Tilsanding og Lavvande igennem og maatte derfor forcere Motoren. Herved brækkede Slæbetrossen, og S. drev paa Grund i Havnen. D.  $5/2$  kom S. flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

**302.** Lgt. **Samson** af København, 94 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Redhavnen til Skaktøen i Ballast.

Kollideret d.  $23/5$  46 i Københavns Havn.

Søforhør i København d.  $23/5$  46.

Kl. ca.  $8^{00}$  afsejlede S. fra Redhavnen. S. holdt tæt om Sundmolens grønne Fyr og satte herfra Kursen mod Stubbeløbsbryderens Fyr. Forude saas et indgaaende Skib, der viste sig at være M/Sk. »Tide« af Fredericia. Der blev afgivet 2 korte Toner med Fløjten; men T., der tilsyneladende ikke afgav nogle Signaler, syntes at bibeholde sin Kurs lige mod S. Da Afstanden mellem Skibene var  $1\frac{1}{2}$  Skibslængde, beordredes S.s Motor Fuld Kraft Bak. Umiddelbart efter tørnede T. mod S.s Stb.s Bov, der blev en Del beskadiget.

Af den af T.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at da dette Skib, der under Afmagnetisering med Lods om Bord var for indgaaende i Kronløbet, saas S. for udgaaende fra Redhavnen. T. afgav en kort Tone med Signalthornet og drejede til Stb. Pludselig saas S. dreje Bb. over tilsyneladende uden at afgive Signaler. T.s Motor beordredes Fuld Kraft Bak, men kort efter skete Kollisionen som ovenfor nævnt. Der opstod ingen Skade paa T.

Anm. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes, at man om Bord i S. ikke hørte T.s Signaler og ikke var klar over, at dette Skib var under Afmagnetisering.

**303.** S/S **San Basilio** af Panama, 635 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Stockholm til Alexandria i Ballast.

Grundstødt d.  $3/12$  46 ved Amagers S.-Kvst.

Strandingsindberetning dat.  $4/12$  46.

Kl. ca.  $23^{30}$  grundstødte S. B. under en svag SØ.-lig Brise med svag N.-gaaende Strøm ved Aflandshage. D.  $4/12$  Kl.  $15^{00}$  kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Forveksling af Luftfyret paa Aflandshage med Drogdens Fyr, der var slukket.

**304.** S/S **Scandia** af Nyborg, 8571 Reg. T. Br. Bygget 1918 af Staal.

Havareret d.  $27/5$  46 i Kalundborg Havn.

Søforklaring og Søforhør i Kalundborg d.  $18/7$  46.

Kl.  $9^{25}$ , da S. med stoppet Skrue og langsom Fart agterover blev bugseret fra Kaj, blev Stb.s Slæbewire fra Slæbebaaden Agter kastet los. Umiddelbart efter sattes Skruen i Gang, og herved fiskede Wiren Skruen. Ved Hjælp af Dykker blev Wiren atter klaret fri, og Skibet, der ikke havde lidt nogen Skade, fortsatte Rejsen.

Anm. Aarsagen til Havariet fremgaar af det ovenfor anførte.

**305.** Ff. **Sigrid** af Frederikshavn, 7 Reg. T. Br. Paa Fiskeri i Kattegat.

Sprunget læk og sunket d.  $2/7$  46 i Kattegat, 1 Mand omkommet.

Søforklaring i Frederikshavn d.  $23/7$  46.

D.  $1/7$  Kl. ca.  $14^{00}$ , da S. under en NV.-lig Kuling var paa Vej til Skagen, sprang Fartøjet læk, og kort efter gik Motoren i Staa. Det forsøgtes at ankre, men da Ankergrejerne havarerede, sattes Sejl, og Sejladsen fortsattes mod Læsø. Samme Aften fortøjedes langs Siden af en tysk Ministryger, der laa til Ankers V. for Fyrskibet Læsø N. D.  $2/7$  Kl.  $8^{00}$  afsejledes under Bugsering af Ministrygeren mod Frederikshavn. Det forsøgtes ved Hjælp af Haandpumpen at holde S. læns, men da Vandet stadig steg, og det ca.  $1\frac{1}{2}$  Time senere viste sig umuligt at holde Fartøjet flydende, blev Ministrygeren anmodet om at stoppe. Da Ministrygeren kort efter stoppede, fyldtes S. hurtigt med Vand og sank En fra Ministrygeren udsat Rednings-

baad reddede det ene Medlem af Besætningen, medens Føreren, Johannes Børge Rasmussen af Frederikshavn, omkom.

Anm. Ministeriet maa antage, at Forliset skyldes, at Lækken under Bugseringen har arbejdet sig større.

**306.** S/S **Silkeborg** af København, 1806 Reg. T. Br. Bygget 1915 af Staal.

a) Paa Rejse fra Nørresundby til Emden i Ballast.

Grundstødt d.  $25/1$  46 paa Emsfloden.

Søforhør i København d.  $7/2$  46.

Kl.  $9^{30}$  afsejlede S. med Lods om Bord i diset Vejr fra en Ankerplads ud for Borkum. Bøjerne i Sejl-ruten passeredes planmæssigt til Kl.  $12^{30}$ , da det blev tæt Taage, hvorefter Bøjerne ikke kunde ses. Maskinen beordredes Langsomt Frem og derefter Stop. Et Lodskud viste 15 Fod Vand. Maskinen beordredes Langsomt Frem igen og derefter Stop. Et nyt Lodskud viste 28 Fod Vand. Kl.  $12^{40}$  blev Ankeret stukket i Bund; men da Skibet svajede rundt, tog det Grunden og blev staaende. Kl.  $13^{30}$  kom S. flot ved egen Hjælp tilsyneladende uden at have taget Skade.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes, at det paa Grund af Taage ikke har været muligt at bestemme Ankerpladsens Beliggenhed.

b) Paa Rejse fra Emden til København med Koks.

Grundstødt d.  $31/1$  46 ved Tysklands N.-Kyst.

Søforhør i København d.  $7/2$  46.

Kl.  $5^{45}$ , da S. under en V.-lig Storm laa opankret for Stb.s Anker med 60 Fv. Kæde mellem Bøje HI og Møwensteert Grunden, rørte Skibet Grunden. Strømmen, der løb stærkt, forårsagede et voldsomt Pres paa Ankerkæden, der af og til overhalede et Par Led over Spillet. Kl.  $6^{20}$  sprængtes Bremsen til Anker-spillet, og S. begyndte at hugge i Grunden. Kl.  $8^{30}$  kom Skibet flot ved egen Hjælp.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Vejrforholdene.

**307.** M/Gl. **Siri** af Svendborg, 134 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal.

a) Paa Rejse fra Kalundborg til Nakskov med Superfosfat.

Grundstødt d.  $3/2$  46 ved Lollands V.-Kyst.

Strandingsindberetning dat.  $4/2$  46. Søforklaring og Søforhør i Nakskov d.  $5/2$  46.

Kl.  $0^{10}$  passeredes Tranekær Fyr. Det blæste en let SV.-lig Brise, Vejret var diset og regntykt. Kl.  $0^{45}$  passeredes Rutebøje Nr. 8, det konstateredes, at Strømmen var haard S.-gaaende, og Kursen ændredes til SØ.t.Ø. Kl.  $1^{15}$  saas den hvide Vinkel fra Taars Fyr; der loddedes 7 m Vand. Kursen ændredes nu til SSØ., og da der Kl.  $1^{20}$  loddedes 5 m, blev Motoren sat paa langsomt Fart og Ankeret gjort klar. Det var Regntykning. Efter to Lodskud med 6 m Vand saas Albuen Fyrs røde Vinkel om Stb. Roret blev straks lagt haardt Bb.; men umiddelbart efter tog Skibet Grunden ca. 300 m fra Albuen Fyr og blev staaende. Kl.  $13^{15}$  kom S. flot ved fremmed Hjælp.

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

b) Paa Rejse fra Køge til Hamburg med Grønsager.

Beskadiget ved Mineekspllosion, Brand om Bord d.  $30/10$  46 i Østersøen.

Indberetning fra Generalkonsulatet i Hamburg dat.  $4/11$  46. Søforklaring og Søforhør i Svendborg d.  $25/11$  46.

Kl.  $10^{45}$ , da S. under en frisk Ø.-lig Brise befandt sig i Tvangsruten paa  $54^{\circ}33'5$  N. Brd.  $10^{\circ}14'$  Ø. Lgd., skete en Eksplosion, hvorved Redningsbaaden blev slynget over Bord, Mesanmasten knækkede, og Skruen blev sat ud af Funktion, ligesom Skibet blev læk. En væltet Kakkelovn i Agterskibet forårsagede en mindre Brand, som hurtigt blev slukket. S. blev taget paa Slæb af et Skib, der befandt sig i Nærheden. Under Bugseringen opstod der paany en kraftig Brand i Agterskibet, og da der under Slukningsarbejdet skete en Eksplosion, blev Besætningen taget om Bord i det bugserende Skib. Ved Kiel Fyr-skib rekvireredes Assistance til Slukning af Brand og til Lænsning. Kort efter ankom Assistanzen, og Kl.  $17^{00}$  fortøjedes S. i Blüchershafen i Kiel, efter at Branden var blevet slukket.

Anm. Aarsagen til Branden fremgaar af det ovenfor anførte.

**308.** S/S **Skagen** af København, 1070 Reg. T. Br. Bygget 1914 af Staal.

a) Paa Rejse fra Boness til Randers med Koksaffald.

Grundstødt d.  $30/3$  46 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Søforklaring i Randers d.  $1/4$  46.

Kl.  $4^{16}$ , da S. under en let SV.-lig Brise med diset Vejr paa S.-lig Kurs passerede Frederikshavn Lystønde i 4 Sm Afstand, ændredes Kursen til retv. S.  $18^{\circ}$  Ø, Kl.  $5^{15}$  tog S. Grunden og blev staaende paa Læsø NV.-Rev. Kl.  $15^{40}$  kom S. flot ved egen Hjælp.

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

b) Brand om Bord d.  $30/8$  46 Paa Kemi Red.

Søforklaring og Søforhør i Fredericia d.  $27/9$  46.

Kl.  $15^{30}$  forlod Fyrbøderne Fyrbøderlukafet, efter at Døren var laast. Kl.  $16^{20}$  mærkedes Brandlugt, og det viste sig, at det brændte voldsomt i Fyrbøderlukafet, samt at Ilden havde forplantet sig til Bb.s Matroslukaf, hvor der opholdt sig 3 Mand. Slukningsarbejdet paabegyndtes straks med egne Midler og senere med Assistance fra en Slæbebaad. De to at Mændene reddede sig hurtigt ud af Matroslukafet, medens det først efter nogen Tids Slukning lykkedes at trænge ind i det brændende Lukaf og redde den 3. Mand,

som i bevidstløs Tilstand blev bragt paa Hospitalet. Kl. 17<sup>00</sup> var Ilden i det væsentlige nedkæmpet. De to Lukafer blev fuldstændig ødelagt.

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

**309.** Ff. **Skandia** af København, 5 Reg. T. Br. Paa Fiskeri i Sundet.

Grundstødt d. <sup>9</sup>/<sub>1</sub> 46 ved Sveriges V.-Kyst; forlist.

Søforhør i København d. <sup>11</sup>/<sub>6</sub> 46.

Kl. ca. 20<sup>30</sup>, da S. under en SØ.-lig Kuling med usigtbart Vejr, var under Indsejling til Landskrona, tog Fartøjet Grunden ca. 25 m N. for Indsejlingen til Havnen. Ankeret blev stukket i Bund, og Føreren, der var ene Mand om Bord, roede i Land i Jollen. Om Morgenen d. <sup>10</sup>/<sub>1</sub> var S. forsvundet, og d. <sup>11</sup>/<sub>1</sub> strandede Fartøjet ved Laxvik, hvorved Bunden blev knust.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Vejrforholdene.

**310.** Stf. **Skjold** af Odense, ca. 15 Reg. T. Br.

Paasejlet d. <sup>18</sup>/<sub>8</sub> 46 i Korshavn, Fyns Hoved.

Søforhør i Odense d. <sup>7</sup>/<sub>10</sub> 46.

Kl. ca. 16<sup>00</sup>, da S. laa fortøjet ved en Bro i Korshavn, skulde en Motorbaad, uden Navn hjemmehørende i Odense, lægge til udvendig paa S. Herunder tørnede Motorbaaden med Stævnen mod S.a Bb.a Side. Det opdagedes senere, at S. havde faaet 2 Planker trykket.

Af den af Motorbaadens Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at der ikke er bemærket nogen Skade paa S., ved at Motorbaaden har lagt til langs Siden af S.

**311.** S/S **Skodsborg** af København, 1450 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Staal.

En Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. <sup>14</sup>/<sub>5</sub> 46 i København.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. <sup>15</sup>/<sub>5</sub> 46.

Kl. ca. 17<sup>00</sup>, da S. laa i Sydhavnen, mistede Donkeymanden, der med en Pøs Vand i den ene Haand var paa Vej ned til Fyrpladsen, Grebet i Lejderen og styrtede ned paa Fyrpladsdørken og paadrog sig Brud paa højre Ben. I en tilkaldt Ambulance kørtes den tilskadekomne til Hospitalet.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

**312.** M/S **Slesvig** af København, 3098 Reg. T. Br. Bygget 1938 af Staal. Paa Rejse fra Baltimore til Nørresundby med Kul.

Havareret d. <sup>23</sup>/<sub>11</sub> 46 i Atlanterhavet.

Søforklaring i Nørresundby d. <sup>3</sup>/<sub>12</sub> 46.

Kl. 6<sup>30</sup>, da S. under en ØNØ.-lig Storm befandt sig paa ca. 57°08' N. Brd. 23°35' V. Lgd., beskadigede en svær Sø forskelligt Opstaaende paa Bak- og Fordæk. Kl. 9<sup>00</sup> knuste en Sø Stb.s Redningsbaad og bortrev Stb.s Redningsflande samt Vindskærmene paa Stb.s Broklædning. En anden Sø kastede Bb.s Redningsbaad ind paa Baaddækket, knuste Solsejlsribberne og slog Broklædningen ind. Senere opdagedes det, at der var opstaaet Lækager ved Ankerklyds og Kædestopper, saaledes at Kædekasserne var fyldt med Vand.

Anm. Aarsagen til Havarierne fremgaar af det anførte.

**313** M/Gl. **Smart** af Marstal, 65 Reg. T. Br. Bygget 1906 af Eg. Paa Rejse fra Kalundborg til Rønne med Superfosfat.

Sprunget læk d. <sup>6</sup>/<sub>10</sub> 46 i Østersøen.

Søforklaring i Rønne d. <sup>10</sup>/<sub>10</sub> 46. Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. <sup>30</sup>/<sub>10</sub> 46.

Kl. ca. 14<sup>00</sup>, da S. under en stiv NØ.-lig Kuling med Byger befandt sig ca. 30 Sm. NV. for Rønne, opdagedes det, at der stod meget Vand i Motorrummet. Under stadig Lænsning med saavel Motor- som Haandpumpe forsøgte det at komme ind i smult Vande under Sverige. Da dette mislykkedes, sattes Kursen atter mod Rønne, hvortil S. ankom Kl. 18<sup>00</sup>. En senere Undersøgelse viste, at Kalfatringen flere Steder havde begivet sig, og at enkelte Bolte i Klædningen stod mindre støt.

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

**314.** Ff. **Smart III** af Kalundborg, 6 Reg. T. Br. Bygget 1912. Paa Rejse fra Kalundborg til Fiskeplads i Samsøbælt.

Sprunget læk og sat paa Grund d. <sup>7</sup>/<sub>2</sub> 46 paa Sjællands V.-Kyst; kondemneret.

Søforhør i Kalundborg d. <sup>25</sup>/<sub>2</sub> 46.

Kl. ca. 15<sup>30</sup>, da S. III under en SØ.-lig Kuling befandt sig ud for Lønnehage i Kalundborg Fjord. opdagedes det, at Fartøjet var læk i Forskibet i Stb.s Side. Kursen blev straks sat mod Kalundborg; men selvom Pumpen holdtes gaaende, tog S. III saa meget Vand ind, at Fartøjet var ved at synke, hvorfor S. III sattes paa Grund ud for Hedvigslyst. Skibet blev senere kondemneret.

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

**315.** S/S **Spanker** af Newcastle on Tyne, 1875 Reg. T. Br. Bygget 1917 af Staal. Paa Rejse fra Blyth til Aabenraa med Kul.

Grundstødt d. <sup>1</sup>/<sub>4</sub> 46 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Aabenraa d. <sup>9</sup>/<sub>4</sub> 46.

Kl. 10<sup>43</sup>, da S. under en svag VNV.-lig Brise med diset Vejr styrede ind mod Alssund med langsom Fart, tog Skibet Grunden og blev staaende. D. <sup>3</sup>/<sub>4</sub> Kl 22<sup>30</sup> kom S. flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper, efter at en Del af Ladningen var lægtret.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes, at S.s Søkort ikke var ført a jour.

**316.** 3<sup>m</sup> M/Sk. **Start** af Marstal, 140 Reg. T. Br. Bygget 1918 af Eg. Paa Rejse fra Stevns til Kotka med Kridt.

Kollideret og grundstødt d.  $25/6$  46 i den finske Bugt.

Søforklaring i Horsens d.  $2/9$  46.

Kl. 3<sup>00</sup>, da S. befandt sig 5,5 Sm. misv. SSØ. for Porkkola Fyr, bemærkedes det, at Skibet var forsat 5 Sm. N.-over i de foregaaende 4 Vagter. Kl. 4<sup>30</sup> blev S. standset af en russisk Hurtigbaad, der tørnede let mod S.s Bb.s Side. Hurtigbaaden beordrede S. ind til Porkkola; men ved Indsejlingen tørnede S. under Kommando af russiske Officerer med Motoren gaaende Fuld Kraft Frem 2 Gange mod et Undervandsskær.

Anm. Søforklaring fra Hurtigbaadens Besætning foreligger ikke.

**317.** M/Gl. **Stjernen** af København, 55 Reg. T. Br. Bygget 1876 af Eg. Paa Rejse fra Helsingborg til Odense med Lerjord.

Grundstødt d.  $27/1$  ved Fyns N.-Kyst, forladt af Besætningen. Grundstødt d.  $28/1$ , 46 ved Samsø V.-Kyst.

Strandingsindberetning dat.  $29/1$  46. Søforklaring og Søforhør i Odense d.  $5/2$  46.

Kl. ca. 14<sup>30</sup> passerede S. en Lystønde, der antoges for Falske Bolsax, i ca.  $1/2$  Sm.s Afstand om Stb., hvorefter Kursen ændredes til misv. SV. $1/2$ V. Farten var 5 Knob. Vejret var diset, og der loddedes jævnlige 20—24 m. Efter at der sidste Gang var loddet 20 m, tørnede Skibet kort efter — Kl. ca. 16<sup>45</sup> — en Undervandshindring og blev staaende. Ved Oplodning viste det sig, at Vanddybden forude indtil Fokkemasten var ca. 2 m og agtenfor 12—14 m. Skibet arbejdede sig efterhaanden læk, og der afbrændtes Nødblus. Kl. ca. 18<sup>30</sup> blev S. forladt af Besætningen, der gik om Bord i et Skib, der var kommet til Stede. Forinden blev Ankeret firet i Bund. D.  $28/1$  om Morgenen blev S. fundet 1 km S. for Kolby Kaas Havn med Ankeret ude og Agterskibet huggende i Grunden. Skibet blev bjærget ind til Kolby Kaas.

Anm. Ministeriet maa antage, at S. er grundstødt paa Lillegrund.

**318.** Lægtter **Stærkodder** af Vejle, 551 Reg. T. Br. Bygget 1865/98 af Jern.

En Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d.  $11/4$  46 i Københavns Havn.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat.  $11/4$  46.

Kl. 16<sup>35</sup>, da S. laa i Mellembassinet i Frihavnen og lossede Brunkul, faldt en Havnearbejder, der var paa Vej op ad Lastlejderen, som manglede de fleste af Trinene, 2 m ned i Lasten og brækkede højre Arm. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt Ambulance kørt paa Hospitalet.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

**319.** M/B **Svalen** af København.

Paasejlet d.  $18/3$  46 i Københavns Frihavn.

Søforhør i København d.  $15/4$  46.

Se Nr. 229.

**320.** S/S **Svanholm** af Aalborg, 1321 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Staal.

En Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d.  $2/2$  46 i Københavns Havn.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat.  $2/2$  46.

Kl. ca. 8<sup>30</sup>, da S. laa i Sydhavnen, var nogle Havnearbejdere ved at optage en Skærstok fra 2-Lugen. Ved Landing af Skærstokken paa Dækket faldt denne over mod en Havnearbejder, der havde styret Skærstokken under Nedfiringen. Den paagældende, der fik Brud paa højre Ben, blev i en tilkaldt Ambulance kørt paa Hospitalet.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

**321.** M/S **Sven Clausen** af Haderslev, 238 Reg. T. Br. Bygget 1915/41 af Staal. Paa Rejse fra Dunston til Odense med Koks.

a) Mistet Dækslast d.  $25/12$  46 i Nordsøen.

Søforklaring i Frederikshavn d.  $30/1$  46.

D.  $24/12$  Kl. 12<sup>30</sup> afsejlede S. C. under en svag NV.-lig Brise med NØ.-lig Dønning fra Dunston. D.  $25/12$  Kl. ca. 8<sup>00</sup> sprang Vinden om i SSV. og friskede til haard Kuling med høj Sø, hvorved Skibet arbejdede haardt og tog meget Vand over. I Løbet af Dagen skyllede ca. Halvdelen af, der bestod af 58 Tons, over Bord.

b) Mistet Skruen d.  $27/12$  46 i Kattegat; søgt Nødhavn.

Søforklaring i Frederikshavn d.  $30/12$  46.

D.  $27/12$  Kl. 8<sup>07</sup> passerede S. C. under en jævn SSØ.-lig Brise med moderat Sø Frederikshavn Andvingsbøje. Kl. 9<sup>15</sup> mærkedes et skarpt Stød i Agterskibet, og en Undersøgelse viste, at Skrueskaklen var knækket i Pakdaasen og Pakbøsningen vredet, og at Vandet lakkede ind i Motorrummet. Skibet blev derefter ankret op ca. 10 Sm. S. for Frederikshavn. En tilkaldt Bugserbaad slæbte S. C. til Frederikshavn, hvortil Skibet ankom Kl. 16<sup>00</sup>.

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

**322.** Ff. **Svend Aage** af Skagen, 20 Reg. T. Br. Bygget 1930.

Kollideret d.  $4/6$  46 i Skagens Havn.

Søforklaring i Skagen d.  $2/9$  og  $19/9$  46.

Om Eftermiddagen skulde S. Aa. skifte fra Petroleumlageret til Karstensens og Henriksens Værft. Fortøjningerne kastedes los, og Skruen blev, da Roret allerede laa haardt i Borde, slaaet til. Imidlertidig

sad Roret fast, saaledes at S. Aa. ikke kunde rettes op, men fortsatte en Gang rundt og tørnede Ff. »Orion« af Skagen, der laa fortøjet langs Kajen, agten for midtskibs.

Anm. Søforklaring fra O. foreligger ikke.

**323.** S/S **Svend Pii** af København, 1868 Reg. T. Br. Bygget 1923 af Staal. Paa Rejse fra Køge til Luleå i Ballast.

Kollideret d.  $17/5$  46 i Østersøen.

Søforhør i København d.  $30/7$  46.

Kl. 0<sup>58</sup>, da S. P. under en svag ØNØ.-lig Brise med rolig Sø befandt sig ca. 11 Sm. NNØ. for Ølandsrev Fyrskib styrende N. 24° Ø., bemærkedes der en Taagebanke forude. Der blev straks afgivet Taagesignal, og Maskinen, der gik Fuld Kraft Frem, beordredes Klar og derefter Langsomt Frem. Kort efter hørtes Taagesignal forude lidt om Stb. Maskinen blev straks stoppet og Roret lagt haardt Bb. Samtidig kom Toplanterne og den røde Sidelanterne paa det andet Skib, der senere viste sig at være svensk M/S »Soya II«, i Sigte ca. 2 Str. om Stb. i en Afstand af ca. 200 m. Da en Kollision syntes uundgaaelig, blev Maskinen beordret Fuld Kraft Bak, hvilket tilkendegaves ved 3 korte Toner med Dampfløjten; men ganske kort efter — Kl. 1<sup>05</sup> — tørnede S. II med Bb.s Bov imod S. P.s Stævn, der blev stærkt beskadiget. Ved Pejlingen konstateredes, at Skibet var tæt.

Anm. Søforklaring fra S. II foreligger ikke.

**324.** M/Jt. **Sylvia** af Horsens, 97 Reg. T. Br. Bygget 1904 af Staal. Paa Hejse fra Horsens til Nykøbing F. med Brunkul.

Grundstødt d.  $19/8$  46 i Smaalandsfarvandet.

Søforhør i Horsens d.  $7/11$  46.

Kl. ca. 7<sup>00</sup>, da S. befandt sig i Guldborgsund, blev det pludselig tæt Taage. Skruen kobledes fra, og kort efter kastedes Motoren bak. Under disse Manøvrer tog Skibet Grunden ved 1- kosten tværs af Hjelmø og blev staaende. Skibet kom senere flot, efter at en Del af Ladningen var oplosset.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Taage.

**325.** Ff. **Sønderstrand** af Frederikshavn, 49 Reg. T. Br.

Kollideret d.  $22/3$  46 i Limfjorden.

Søforhør i Nykøbing M. d.  $25/3$  46.

Se Nr. 84.

**326.** **Ministryger Søridderen**, 291 Reg. T. Br. Bygget af Staal. Paa Rejse fra København til Rønne.

Kollideret d.  $14/10$  46 i Københavns Havn.

Søforhør i København d.  $18/10$  46.

Se Nr. 108.

**327.** M/Gl. **Søsters Minde** af Aalborg, 58 Reg. T. Br. Bygget 1912 af Staal. Paa Rejse fra Malmø til København med Træ.

Grundstødt d.  $23/2$  46 ved Sjællands Ø.-kyst.

Søforhør i København d.  $30/3$  46.

Kl. 13<sup>00</sup> afsejlede S. M. under en Ø.-lig Brise i sigtbart Vejr fra Malmø. Kl. ca. 14<sup>00</sup> tiltog Vinden i Styrke, og det begyndte at sne. Kl. ca. 18<sup>00</sup> kom Laud i Sigte forude i ca. 15 in Afstand, og det konstateredes, at Skibet befandt sig ca. 1 Sm. N. for Skodsborg Badehotel. S. M. blev vendt, og der styredes ud fra Land. Efter ca. 1 Times Sejlad stoppede Motoren, og Skibet drev paa Land og tog Grunden lidt N. for Skodsborg Badehotel. Ved Grundstødningen brækkede Mesanmasten. D.  $24/2$  Kl. 9<sup>00</sup> kom Skibet flot ved egen Hjælp.

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

**328.** Ff. **Søsvalen** af Aarhus, 16 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Eg. Paa Fiskeri.

Minesprængt og forlist d.  $28/4$  46 i Kattegat; 5 Omkomne.

Søforhør i Sæby d.  $3/6$  og  $7/6$  46.

Kl. ca. 18<sup>45</sup> saas en Mineeksplosion ud for Lyngsaa, hvorved et Fiskefartøj blev minesprængt og forliste. En Undersøgelse viste, at det forliste Fartøj var S., samt at Besætningen, 3 Mand og 2 Passagerer, var omkommet.

Anm. De omkomne var: Fiskeskipper Anders Valdemar Jacobsen at Engesvang, Bedstemand Erik Ragnhold Blomst rand al Gjerrild, Skibsdreng Jens Hansen af Østrup, Repræsentant Verner Andersen af Gjerlev og Repræsentant Thule Edelberg Olsen af Nykøbing S.

**329.** M/Kv. **T. Christensen II** af Kolding, 20 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Kolding til Gerløv Strand i Ballast.

Strandet d.  $19/9$  46 ved Sjællands N.-Kyst.

Strandingsindberetning dat.  $21/9$  46.

Kl. ca. 15<sup>30</sup> strandede T. C. II under en haard NV. Storm med svære Regnbyger og Ø.-gaaende Strøm paa Yderenden af Gniben. Besætningen; ialt 2 Mand, forlod Fartøjet i en Baad, hjulpet af Folk fra Land.

Anm. Aarsagen til Strandingen angives at være Vejrforholdene.

**330.** S/S **Taarnborg** af København, 2346 Reg. T. Br. Bygget 1945 af Staal. Paa Rejse fra Oxelø Sund til Middlesbrough med Jernmalm.

Grundstødt d.  $\frac{9}{1}$  46 ved Sveriges V.-Kyst.

Søforhør i København d.  $\frac{22}{1}$  46.

Kl. 4<sup>37</sup> passerede T. under en svag SSV.-lig Brise i diset Vejr Oskarsgrundet F.S. tæt om Stb. Derfra sattes Kursen mod Pinhättan L.- og F. T., idet der regnedes med 15°V.-lig Deviation, som var observeret i Falsterbokanalen. Kl. 5<sup>10</sup> saas forude om Stb. et Blinkfy, som antoges for Lystønden. For at holde T. i Tvangsruten rettedes Kursen lige paa Fyret. Kl. 5<sup>20</sup> tog Skibet Grunden SV. for Barsebäck Fyr og blev staaende. Efter Grundstødningen viste det sig, at det paagældende Fyr var Barseback. D.  $\frac{13}{1}$  kom T. flot ved Hjælp af 2 Bjærgningsdampere.

Anm. 1. Ministeriet man antage, at Grundstødningen skyldes Forveksling af Fyrene.

Anm. 2. Skibets Fører er d.  $\frac{2}{4}$  47 ved Sø- og Handelsretten blevet idømt en Statskassen tilfaldende Bøde af 800 Kr. for Overtrædelse af Sølovens § 293.

**331.** M/Gl. **Talata** af Thisted, 100 Reg. T. Br. Bygget 1942 af Eg og Beg. Paa Rejse fra København til Kolding med Pladejern.

Grundstødt d.  $\frac{25}{5}$  46 ved Sjællands V.-Kyst.

Strandingsindberetning dat.  $\frac{26}{5}$  46. Søforklaring i Kolding d.  $\frac{29}{5}$  46.

Kl. 18<sup>00</sup> afsejlede T. fra Hundested, efter at et nyt Leje var blevet lagt i Motoren. Det blæste en svag Ø.-lig Brise, og der styredes VNV. mod Sjællands Odde. Kl. 19<sup>00</sup> gik Føreren under Dæk, idet han gav Ordre til at blive varskoet Kl. 21<sup>00</sup>, naar Skibet var ved Sjællands Odde. Da Landet ved Gniben og et Skib til Ankers bagved kort efter kom i Sigte, antog Styrmanden Landet for Sjællands Odde, og Kursen ændredes ned mod Landet. Kl. ca. 21<sup>00</sup> grundstødte T. ved Sydenden af Sjællands Rev og blev staaende. D.  $\frac{26}{5}$  Kl. 19<sup>00</sup> kom T. flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes, at Styrmanden, der ikke var kendt i Danske Farvande, ændrede Kurs uden at varsko Føreren.

**332.** M/Sk. **Tannis** af Hirtshals, 69 Reg. T. Br. Bygget 1913 af Eg og Bøg.

Havareret d.  $\frac{3}{3}$  46 i Grenaa Havn.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat.  $\frac{15}{3}$  46.

D.  $\frac{3}{3}$  drev T. under en Storm i Grenaa Havn mod et andet Skib, hvorved der opstod en Del ovenbords Skade.

Anm. Aarsagen til Havarierne fremgaar af det ovenfor anførte.

**333.** M/S **Tekla** af København, 2306 Reg. T. Br. Bygget 1945 af Staal. Paa Rejse fra Aabenraa til Esbjerg med Oliekager.

Grundstødt d.  $\frac{23}{2}$  46 i Aabenraa Fjord.

Søforklaring i Esbjerg d.  $\frac{27}{2}$  46.

Kl. 7<sup>30</sup> afgik T. fra Aabenraa. Det blæste en jævn SSØ.-lig Kuling med Snetykning. Kl. 7<sup>58</sup> passeredes 3-Kosten, hvorefter der styredes retv. N. 77° Ø. Farten var ca. 6 Knob, og der havdes stadig Kending af Landet S. for Aabenraa Fjord. Ekkoloddet holdtes gaaende, og der loddedes over 30 m Vand. Kl. 8<sup>24</sup> loddedes 17 m. Roret blev straks lagt haardt Bb.; men kort efter tog Skibet Grunden paa Varnæs Hage og blev staaende. Kl. 11<sup>50</sup> kom Skibet flot ved egen Hjælp tilsyneladende uden at have taget Skade.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Snetykning.

**334.** M/Gl. **Ternen** af Rønne, 95 Reg. T. Br. Bygget 1906 af Staal. Paa Rejse fra Rønne til København med Stenmel.

Forlist efter Eksplosion d.  $\frac{27}{8}$  46 i Sundet.

Søforhør i København d.  $\frac{29}{8}$  46.

Kl. ca 6<sup>45</sup>, da T. befandt sig ved Drogden, indtraf en voldsom Eksplosion, hvorefter T. sank I Løbet af ca. 10 Min. Besætningen, der bestod af 4 Mand. gik i Baaden og blev senere taget op af Lodsbaaden fra Dragør.

Anm. Ministeriet maa antage, at Eksplosionen skyldes en Mine.

**335.** Løfteponton **Thor** af København, 409 Reg. T. Br. Bygget 1904 af Jern.

a) Under Bjærgning i Sundet.

En Mand forsvundet d.  $\frac{30}{1}$  46 i Sundet.

Søforhør i København d.  $\frac{13}{2}$  46.

Kl. ca. 20<sup>00</sup>, da T. under en haard NV.-lig Kuling lastede Olie fra et Skib, der var grundstødt ved Landskrona, skiftedes Slangerne fra en Tank til en anden, hvorefter Pontonens Fører — Niels Vestergaard af København — gik ned i Lukafet. Kl. ca. 24<sup>00</sup>, da en af Pontonens Fortøjninger brækkede, kunde den paagældende ikke findes. Paa Grund af Vind og Sø maatte der kastes los og T. opankres. Da det antoges, at den paagældende var gaaet om Bord i det grundstødte Skib, foretoges ingen Eftersøgning. Den  $\frac{31}{1}$  blev T. bugseret til Malmø, hvorefter der iværksattes en Eftersøgning, men Føreren kunde ikke findes.

Anm. Ministeriet maa antage, at den forulykkede er faldet over Bord og druknet.

b) Paa Bjærgningsarbejde i Sejerøbugten.

Paasejlet d.  $\frac{20}{11}$  46 i Sejerøbugten.

Søforklaring og Søforhør i Svendborg d.  $\frac{26}{11}$  46.

Kl. 1<sup>30</sup>, da T. under en ØSØ.-lig Kuling med høj Sø laa til Ankers ca. 750 m Ø. for den minestrøgne Rute NV. for Sejlerø, blev Lægteren paasejlet al et ukendt Skib, der med Stævnen tørnede imod T.s Stb.s Bov. Efter at være kommet klar af T. fortsatte det andet Skib Sejladsen uden at give sig til Kende. Ved Kollisionen fik T. et 40 cm stort Hul  $\frac{1}{2}$  m over Vandlinien. En Eftersøgning viste, at det paasejlende Skib var M/S »H.A.S.T. 5« af Rotterdam. Af den af H.A.S.T. 5.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at Kl. ca. 1<sup>10</sup> saas flere Ankerliggere forude, og Kursen ændredes lidt Stb. over. Kl. 1<sup>30</sup> saas en klar Lanterne forude, og umiddelbart efter skete Kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes, at der om Bord i »H. A. S. T. 5« ikke er holdt behørig Udkig.

**336.** S/S **Thor** af København, 1561 Reg. T. Br. Bygget 1911 af Staal.

a) Paa Rejse fra Emden til Aarhus med Kul.

Paasejlet d.  $\frac{28}{3}$  46 i Nordsoen.

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

Kl. 7<sup>25</sup> opankredes T. i tæt Taage ud for Mundingen af Jade, hvorefter der afgaves Taagesignaler ved Ringning med Klokken. Skibet laa strømret med Stævnen i V. Umiddelbart efter Opankringen hørtes Taagesignal fra et Dampskib om Bb., og Kl. 7<sup>35</sup> kom et Skib, der senere viste sig at være hollandsk S/S »I. S. Groen Ijm 130«, med stor Fart ud fra Taagen med Kurs imod T.s Forskib om Bb. Om Bord i T. blev der straks stukket paa Ankerkæden, og Maskinen beordredes Fuld Kraft Bak; men umiddelbart efter tørnede det andet Skib med Stævnen imod Agterkant af Bakken om Bb. Ved Paasejlingen fik T. Lønning og Rendesten gennembrudt og Mandskabsapteringen beskadiget.

At den af I.S.G.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at I.S.G. Kl. 7<sup>15</sup> passerede Bøje TE 10 ud for Jade Floden. Det blev da taaget, og Maskinen beordredes Langsomt Frem. Pludselig saas forude i ca. 2 Skibslængders Afstand en Damper, der tilsyneladende ikke havde afgivet Taagesignaler. I.S.G.s Maskine beordredes Fuld Kraft Bak, samtidig med at der afgaves 3 korte Toner med Dampfløjten, men umiddelbart efter skete Kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet maa antage, at Paasejlingen skyldes Taage.

b) Paa Rejse fra Aalborg til Mariager.

Paasejlet d.  $\frac{28}{10}$  46 i Mariager Fjord.

Søforhør i København d.  $\frac{25}{2}$  47.

Se Nr. 299.

**337.** M/Sk. **Tide** af Fredericia, 197 Reg. T. Br. Bygget 1903 af Staal.

Kollideret d.  $\frac{23}{5}$  46 i Københavns Havn.

Søforhør i København d.  $\frac{23}{5}$  46.

Se Nr.302.

**338.** M/S **Tigre** af Tønsberg, 5498 Reg. T. Br. Bygget 1926 af Staal.

En Mand kommet til Skade ved Ulykke i Kest ilfælde d.  $\frac{10}{10}$  46 i Københavns Havn.

Politirapport dat.  $\frac{10}{10}$  46.

Kl. 13<sup>55</sup>, da T. laa i Frihavnen og lossede Juteballer, blev der fra Lastrummet givet Tegn til at fire en Længe, der var under Ophivning. Lugeløberen blev derfor firet, medens Spilmanden ved Landløberen ikke opfattede Tegnet. Herved svingede Læggen over og ramte en Havnearbejder, der faldt ned mellem Tunnellerne og blev kvæstet.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det Ovenfor omtalte.

**339.** S/S **Tjaldur** af Thorshavn, 1130 Reg. T. Br. Bygget 1916 af Staal. Paa Rejse fra Thorshavn til Klaksvig med Passagerer og Stykgods

Grundstødt og forlist d.  $\frac{27}{6}$  46 ved Østero, Færøerne; 1 Mand omkommet.

Søforklaring og Søforhør i Thorshavn d.  $\frac{27}{6}$  46. Søforhør i Thorshavn d.  $\frac{28}{6}$  og  $\frac{17}{7}$  46.

Kl. 6<sup>09</sup> passerede T. i tæt Taage Nev tæt om Bb., hvorefter Kursen ændredes mod Mjøvanes noget inden for Pynten. Der afgaves hyppige Taagesignaler med Dampfløjton. Kl. 6<sup>20</sup> fik Skibet Ekko af Mjøvanes, og Kursen ændredes straks Stb. over. Kort efter saas Land forude om Bb., hvorefter Roret lagdes haardt Stb. Umiddelbart efter tog Skibet Grunden paa et Undervandsskær ca. 30 m fra Land. Maskinen, der gik Fuld Kraft Frem, stoppedes, og Skibet fortsatte over Grunden. T. begyndte nu at faa stærk Slagside, og en Undersøgelse viste, at der var opstaaet en stor Lækage i Nr. 2 Last. Redningsbaaden blev sat paa Vandet. Under Arbejdet hermed faldt en Mand — Matros Joen Peter Hentze — over Bord. Redningskrans og Flaade blev straks kastet ud, men den overbordfaldne blev ført bort af Strømmen og forsvandt. Passagerer og Besætning beordredes i Baadene og blev senere optaget af tililende Fartøjer. Kl. 9<sup>35</sup> sank T. ca. 4 Sm. Ø. for Egstnes.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grunstødningen skyldes Vejrforholdene.

**340.** S/S **Tommeliten** af Askerøy, 434 Reg. T. Br. Bygget 1916 af Staal. Paa Rejse fra Menstad til Bandholm med Salpeter.

Grundstødt d.  $\frac{13}{10}$  46 ved Lollands N.-Kyst.

Søforklaring i Maribo d.  $\frac{15}{10}$  46.

Kl. 18<sup>25</sup> passerede T., der havde Lods om Bord, i stille Vejr med svag NV.-gaaende Strøm den røde Spidstønde i Lindholm Dyb. Maskinen gik Halv Kraft Frem. Noget senere saas en Stage, der antoges for den røde Risprisk paa Lindholm Rev, og der holdtes hen imod denne. Kort efter opdagedes det, at det var

en hvid Halmpræk og umiddelbart efter — Kl. 18<sup>50</sup> — tog Skibet Grunden og blev staaende. Kl. 22<sup>40</sup> kom T. flot ved egen Hjælp tilsyneladende uden at have taget Skade ved Grundstødningen.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

**341.** S/S **Toto** af Sakskøbing, 193 Reg. T. Br. Bygget 1902 af Staal.

a) Paa Rejse fra Sakskøbing til København med Sukker.

Kollideret d.  $\frac{8}{1}$  46 i Københavns Havn.

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

Se Nr. 46.

b) Paa Rejse fra Fakse Ladeplads til Bandholm med Kalksten.

Grundstødt d.  $\frac{7}{2}$  46 ved Lollands N.-Kyst.

Strandingsindberetning dat.  $\frac{9}{2}$  46. Søforklaring og Søforhør i Maribo d.  $\frac{11}{2}$  46.

Kl. 17<sup>56</sup> drejede T. ind i Bandholms røde Ledefyrlinie, og der fortsattes i Renden med Maskinen gaadende Langsomt Frem. Vejret var diset. Pludselig forsvandt Bagfyret af Sigte, og umiddelbart efter tog T. Grunden og blev staaende. D.  $\frac{9}{2}$  Kl. 4<sup>00</sup> kom T. flot ved egen Hjælp tilsyneladende uden at have taget Skade.

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

**342.** M/S **Tove** af Lindesnæs, 95 Reg. T. Br. Bygget 1944/45 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Randers til Bergen med Støbesand.

Kæntret og forlist d.  $\frac{13}{12}$  46 i Kattegat; 1 Mand omkommet.

Søforklaring og Søforhør i Aalborg d.  $\frac{19}{12}$  46.

Kl. ca. 17<sup>00</sup>, da T. under en frisk SØ.-lig Brise med høj Sø styrende en N.-lig Kurs befandt sig paa ca. 56°47' N. Brd. 10°33' Ø. Lgd., begyndte Skibet at faa Slagside. Da Slagsiden hurtigt øgedes, saa Vandet stod op over den læ Lugekarm, blev Redningsbaaden sat paa Vandet, og Besætningen — 5 Mand — gik i Baaden, 5—10 Minutter senere forsvandt T. Kursen sattes mod Land med Vind og Sø agter ind. Kl. ca. 20<sup>00</sup> tog Baaden en Sø over, hvorved Roret mistedes, og ca. 10 Minutter senere kæntrede en Sø Baaden, hvorved bl. a. Aarerne gik tabt. Det lykkedes Besætningen at faa Baaden rettet op og lænset; men ca.  $\frac{1}{2}$  Time senere blev T.s Fører, Skibsfører Ansgar Gabrielsen af Lindesnæs, Norge, slaet over Bord af en Braadsø og forsvandt. D.  $\frac{14}{12}$  Kl. ca. 1<sup>00</sup> landede Baaden ved Dokkedal.

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

**343.** S/S **Trio** af København, 489 Reg. T. Br. Bygget 1918 af Staal.

a) Paa Rejse fra Hallstavik til Aalborg med Papir.

Grundstødt d.  $\frac{3}{9}$  46 ved Sveriges S.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Aalborg d.  $\frac{7}{6}$  46.

Kl. 20<sup>35</sup> passerede T. Kullagrund Lystønde om Stb. Herfra styredes misv. V.t.N.  $\frac{1}{4}$ N. Kl. 21<sup>25</sup> pejledes i misv. NV.t.N.  $\frac{1}{2}$  N. et Fyr med hvidt Blink, som antoges for Falsterbo Kanalfyr Nr. 1. Kursen ændredes kort efter Stb. over op mod Fyret. Kl. 21<sup>35</sup> hørtes en Fløjtetønde agten for tværs om Bb. Kort efter skiftede det hvide Blink forude til grønt Blink. Kursen blev straks ændret Bb. over. Kl. 21<sup>45</sup> saas om Stb. en Genstand, som antoges for at være den røde 1-Kost ved Indsejlingen til Falsterbo Kanal. Maskinen beordredes Langsomt Frem, dernæst Stop og endelig Fuld Kraft Bak. Umiddelbart efter tog T. Grunden og blev staaende ud for Stavstens Udde. D.  $\frac{4}{9}$  Kl. 13<sup>55</sup> kom T. flot ved fremmed Hjælp, tilsyneladende uden at have taget Skade.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes, at Havnefyret i Skørelåge er blevet forvekslet med Falsterbo Kanalfyr Nr. 1.

b) Paa Rejse fra Drammen til Horsens med Papir.

Grundstødt d.  $\frac{28}{9}$  46 ved Samsø.

Søforklaring og Søforhør i Helsingør d.  $\frac{3}{10}$  46.

Kl. 3<sup>30</sup> passerede T. under en let S.-lig Brise med Dis Hjelm Fyr om Bb. i 1,5 Sm.s Afstand, Log 47. Der styredes misv. S.t.V. Kl. 3<sup>43</sup> forandredes Kursen til misv. SV.t.V.  $\frac{1}{4}$  V. i Fyrets klare Vinkel med Fyret ret agter. Kl. 4<sup>35</sup> forsvandt Fyret af Sigte i Disen, og Kl. 4<sup>47</sup>, da Loggen viste 57, blev Maskinen, der gik Fuld Kraft Frem, paa Grund af Taage beordret Halv Kraft Frem og Taagesignal afgivet. Kl. 4<sup>55</sup> tog Skibet Grunden og blev staaende. Det viste sig senere, at Skibet var grundstødt, paa Issehovedflak, 2—300 m S. for 1-Kosten. Kl. 8<sup>05</sup> kom T. flot ved egen Hjælp. T. havde ved Grundstødningen faaet en mindre Lækage.

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

**344.** M/S **Trivia** af Stockholm, 2721 Reg. T. Br. Bygget 19465 af Staal. Paa Rejse fra Gøteborg til København i Ballast.

Strandet d.  $\frac{13}{1}$  46 ved Sjællands N.-Kyst.

Strandingsindberetning dat.  $\frac{13}{1}$  46. Politirapport dat.  $\frac{13}{1}$  46.

Kl. ca. 9<sup>00</sup>, da T., der ikke var under Kommando, under en haard N.-lig Kuling befandt sig under Bugsering ud for Nakkehoved Fyr med 1 Bugserbaad for og 1 agter, sprængtes Slæberen til den forreste Bugserbaad. Det forsøgte at skifte Slæberen agter fra hen for, men T. drev hurtigt mod Land, og Kl. 9<sup>10</sup> tog Skibet Grunden ca. 100 m Ø. for Fyret og blev staaende ca. 25 m fra Land. D.  $\frac{31}{1}$  kom T. flot ved Hjælp at en Bjærgningsdamper, efter at T.s Oliebeholdning var blevet lægtret.

Anm. Aarasagen til Strandingen fremgaar af det ovenfort anførte.



**345.** S/S **Tula** af København, 1251 Reg. T. Br. Bygget 1912 af Staal. Paa Rejse fra Skive til Aalborg med Stykgods.

Grundstød d.  $\frac{8}{12}$  46 i Limfjorden.

Søforklaring i Esbjerg d.  $\frac{27}{1}$  47.

Kl.  $6^{30}$  afgik T. under en let S.-lig Brise fra Skive Havn. Kl.  $6^{45}$ , da T. befandt sig 500—600 m fra Havnemolerne i den gravede Rende, blev Roret lagt haardt Bb. Skibet lystrede imidlertid ikke Roret og tog umiddelbart efter Grunden i Sejlløbets S.-lige Side og blev staaende. D.  $\frac{10}{12}$  Kl.  $19^{20}$  kom T. flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

**346.** S/S **Uffe** af Middelfart, 1889 Reg. T. Br. Bygget 1906 af Staal.

a) Kollideret d.  $\frac{13}{1}$  46 i Københavns Havn.

Søforhør i København d.  $\frac{15}{1}$  46.

Kl. ca.  $10^{15}$ , da U. under en haard NØ.-lig Kuling assisteret af 2 Bugserbaade var under Forhaling

fra Larsens Plads til D.F.D.S.s Kullager paa Revshaleøen og befandt sig ved Hjørnet af B. & W.s nordligste

Kaj, blev Skibet af Vinden drevet ned mod Agterenden af et engelsk Tankskib, der laa fortøjet ved Kajen.

Ved Kollisionen fik U. 3 Støtter og Skanseklædningen agten for Storriggeren om Stb. beskadiget.

Anm. Søforklaring fra det engelske Skib foreligger ikke.

b) Paa Rejse fra København til Antwerpen i Ballast.

Kollideret d.  $\frac{13}{1}$  46 i Københavns Havn.

Søforhør i København d.  $\frac{15}{1}$  46.

Se Nr. 263.

**347.** 3<sup>m</sup> M/Sk. **Ulla Vandborg** af Nørresundby, 230 Reg. T. Br. Bygget 1900 af Eg.

En Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d.  $\frac{24}{6}$  46 i Københavns Havn.

Politirapport dat.  $\frac{24}{6}$  46.

Kl. ca.  $10^{15}$ , da U. V. laa ved Kaj ved Tegholmegade og lossede Brunkul med Kran, befandt en Havnearbejder sig i Lastrummet paa Toppen af Ladningen for at lempe Brunkullene ned. Under Nedfiring af Grabben i Lastrummet skred Brunkullene med Havnearbejderen, som derved fik højre Ben i Klemme mellem Grabben og de nedstyrtede Brunkul. Den tilskadekomne, der havde brækket Laarbenet, blev i en tilkaldt Ambulance kørt paa Hospitalet.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

**348.** S/S **Urd** af Frederikshavn, 84 Reg. T. Br. Bygget af Staal.

Kollideret d.  $\frac{25}{3}$  46 i Kalundborg Havn.

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

Se Nr. 298.

**349.** M/S **Uruguay** af København, 4625 Reg. T. Br. Bygget 1943 af Staal. Paa Rejse fra Las Palmas til Bahia med Stykgods.

En Mand forsvundet d.  $\frac{22}{6}$  46 i Atlanterhavet.

Søforhør i København d.  $\frac{14}{8}$  46.

Kl.  $22^{15}$  opdagedes det, at Matros Svend Harry Andersen, der Kl. ca.  $21^{15}$  sidst var set paa Agterdækket, ikke var om Bord. Skibet blev lagt paa modsat Kurs, og den forsvundne eftersøgte under Benyttelse af Projektør. Kl. ca.  $23^{30}$  blev Eftersøgningen opgivet, og Rejsen fortsattes.

Anm. Ministeriet maa antage, at den forsvundne, der om Aftenen ofte sad paa Limningen agter, har mistet Balancen og er faldet over Bord.

**350.** S/S **Vejsnæs** af København, 1101 Reg. T. Br. Bygget 1918 af Staal. Paa Rejse fra Emden til Fredericia med Koks.

Tørnet Molehoved d.  $\frac{29}{11}$  46 i Fredericia.

Søforklaring og Søforhør i Fredericia d.  $\frac{2}{12}$  46.

Kl. ca.  $16^{30}$ , da V., der havde Lods om Bord, i stille klart Vejr styrede ind i Fredericia Vesthavn, blev Agterenden, efter at  $\frac{3}{4}$  af Skibets Længde var indenfor Molerne, af Strømmen sat ned mod det vestre Molehoved, som Skibet tørnede haardt imod med Bb.s Side ud for Bunkerne, hvorved der fremkom to Buler og en Revne i en Plade, saaledes at V. blev læk.

Anm. Aarsagen til Havariet fremgaar af det ovenfor anførte.

**351.** M/Sk. **Venus** af Hadsund, 55 Reg. T. Br. Bygget 1903 af Eg.

Paasejlet d.  $\frac{29}{6}$  46 i Nørresundby.

Søforklaring og Søforhør i Nørresundby d.  $\frac{2}{7}$  46.

Se Nr. 285.

**352.** M/Gl. **Venus** af Svendborg, 94 Reg. T. Br. Bygget 1911 af Staal.

a) Paa Rejse fra Aalborg til Svendborg med Cement og gl. Jern.

Havareret d.  $\frac{28}{8}$  46 i Kattegat.

Søforklaring og Søforhør i Svendborg d.  $\frac{5}{9}$  46.

Kl. ca.  $19^{30}$  passerede V. paa en S.-lig Kurs V. om Vejrø. Herfra styredes S. Kl. ca.  $23^{00}$  hørtes 2 Brag eller Stød i Skibet. Skruen blev slaaet fra og der loddedes 12 Fv. uden at faa Bund. Ved Stødene blev Skibet læk.

Anm. Ministeriet maa antage, at Havariet skyldes, at V. har tørnet en drivende Netbøje eller lign.

b) Paa Rejse fra Hamburg til Svendborg i Ballast.

Paasejlet d.  $^{22}/_{12}$  46 paa Elben.

Søforhør i Svendborg d.  $^7/_1$  47.

Se Nr. 7.

**353.** Ff. **Vendsyssel II** af Frederikshavn, 22 Reg. T. Br. Bygget 1908 af Eg. Paa Rejse fra Grangemouth til Frederikshavn med Kul.

Motorhavari d.  $^{16}/_5$  og  $^{30}/_6$  46 i Nordsøen; søgt Nødhavn.

Søforklaring i Frederikshavn d.  $^{23}/_7$  46.

Kl. 23<sup>35</sup>, da V. II befandt sig ud for Firth of Forth, sprængtes Tilførselsrøret fra Pumpen til Dysen. Røret blev udskiftet, og Motoren startedes paany. D.  $^{17}/_5$  Kl. 1<sup>35</sup> stoppede Motoren, og en Undersøgelse viste, at Dysen var tilsodet. En ren Dyse blev paasat, og Motoren startedes. Dette gentog sig 3 Gange, hvorefter Motoren ikke mere lod sig starte. Kl. 9<sup>00</sup> sattes Nødsignal. D.  $^{20}/_5$  Kl. 14<sup>15</sup> blev Fartøjet taget paa Slæb af en engelsk Trawler og indbragt til Aberdeen. D.  $^{30}/_5$  afsejlede V. II efter Reparation af Motoren fra Aberdeen. Kl. ca. 15<sup>30</sup>, da Fartøjet befandt sig ca. 25 Sm. fra Aberdeen, løb Motoren varm og stoppede, hvorefter den ikke lod sig starte paany. V. II, der lækkede en Del, blev herefter taget paa Slæb af et andet Fiskefartøj til Frederikshavn, hvortil Fartøjerne ankom d.  $^4/_7$  Kl. 3<sup>30</sup>.

Anm. Aarsagen til Motorhavarierne fremgaar af det ovenfor anførte.

**354.** S/S **Vestjyden** af Lemvig, 953 Reg. T. Br. Bygget 1925 af Staal. Paa Rejse fra Gdansk til Nykøbing F. med Koks.

Grundstødt d.  $^7/_3$  46 ved Sveriges Ø.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Nykøbing F. d.  $^{13}/_3$  46.

Kl. 16<sup>30</sup>, da V. under en svag Ø.-lig Brise med Taage befandt sig i Farvandet N. for Bornholm, hørtes gentagne Gange et Taagesignal, som antoges at hidrøre fra Christiansø Blk. F. Kl. 16<sup>45</sup> loddedes 30 Fv. og Kl. 18<sup>00</sup> 19 Fv. Kl. 18<sup>45</sup> saas flere svage Lys forude, og Maskinen kastedes Fuld Kraft Bak; men kort efter tog Skibet Grunden ved Brantevik ca. 200 Fv. fra Land og blev staaende. D.  $^8/_3$  kom V. flot efter at ca. 80 Tons af Dækslasten var kastet over Bord.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Forveksling af Taagesignalet fra Christiansø Blk. F. med Taagesignal fra et andet Skib.

**355.** M/Gl. **Viking** af Marstal, 96 Reg. T. Br. Bygget 1915 af Staal.

Kollideret d.  $^2/_3$  46 i Kalundborg Havn.

Søforklaring i Kalundborg d.  $^4/_3$  46.

Medens V. laa ved Svovlsyrefabrikken klar til Forhaling, blev Motoren startet. Herunder gik Motoren Bak, og Skruen, der var frakoblet, gik desuagtet langsomt med rundt. Imidlertid var Fortøjningerne blevet kastet los i Land, og V. drev agterover og tørnede imod et Marinefartøj — P. 13 —, hvorved V.s Jolle blev knust og V. fik en David bøjet.

Anm. Aarsagen til Kollisionen fremgaar af det ovenfor anførte.

**356.** S/S **Virginia** af København, 5343 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal. Paa Rejse fra København til New York med Stykgods.

Mistet Ror og Rorstævn d.  $^{22}/_1$  46 i Atlanterhavet.

Søforhør i København d.  $^{30}/_7$  46.

D.  $^{21}/_1$  Kl. 12<sup>00</sup> da V. under en haard NV.-lig Storm med orkanagtige Byger befandt sig paa 55°24' N. Brd. 31°52' V. Lgd., blev Skibet underdrejet. D.  $^{22}/_1$  Kl. 14<sup>45</sup> mærkedes et haardt Stød i Rorstammen, og det viste sig, at Reservestyregrejerne var bøjet og slaaet itu. Kl. 15<sup>00</sup> skiftedes til Styregrejerne agter, medens Telemotoren blev repareret. Kl. 17<sup>00</sup> opdagedes det, at V. ikke lystrede Roret, og en undersøgelse viste, at den nederste  $^3/_4$  af Rorbladet var borte. En rekvireret Slæbebaad bugserede V. til Clyde, hvortil Skibet ankom d.  $^8/_2$  Kl. 10<sup>00</sup>.

Anm. Ministeriet maa antage, at Havariet skyldes Vejrforholdene.

**357.** M/S **Virve** af Panama, 234 Reg. T. Br. Bygget 1901 af Træ. Paa Rejse fra Norrkøbing til Nørresundby med Papir.

Kollideret og grundstødt d.  $^{27}/_{10}$  46 i Limfjordens Ø.-lige Munding.

Søforklaring og Søforhør i Nørresundby d.  $^{29}/_{10}$  46.

Se Nr. 221.

**358.** M/S **Wilhelmina** af Delfzyl, 144 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Gøteborg til Nykøbing M. i Ballast.

Grundstødt d.  $^6/_12$  46 i Limfjorden.

Strandingsindberetning dat.  $^6/_12$  46.

Kl. 4<sup>00</sup> grundstødte W. ca. 1500 m SV. af Hals Havn i S.-Siden af Løbet. Kl. 10<sup>30</sup> kom Skibet flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Forveksling af Fyrene.

**359.** M/Gl. **Ydun** af Marstal, 51 Reg. T. Br. Bygget 1893 af Eg. Paa Rejse fra Aabenraa til Nykøbing F. med Rug.

Grundstødt d.  $^{30}/_1$  46 ved Langelands V.-Kyst.

Strandingsindberetning dat.  $\frac{1}{2}$  46. Søforklaring i Marstal d.  $\frac{23}{2}$  46.

Kl. ca. 14<sup>00</sup> befandt Y. sig under en haard S.-lig Kuling med haard N.-gaaende Strøm ud for Lohals, og Kursen ændredes mod Havneindløbet. Pludselig nægtede Y. at lystre Roret, hvorfor Motoren kastedes Bak. Vind og Strøm førte imidlertid Skibet ind mod Land, og Kl. ca. 14<sup>30</sup> tog Y. Grunden og blev staaende. D.  $\frac{31}{1}$  Kl. 22<sup>30</sup> kom Skibet flot ved fremmed Hjælp, efter at en Del af Ladningen var opløst. Ved Grundstødningen blev Y. læk.

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

**360.** S/S **Ydun** af Aalborg, 644 Reg. T. Br. Bygget 1910 af Staal. Paa Rejse fra København til Horsens med Passagerer og Stykgods.

Grundstødt d.  $\frac{4}{7}$  46 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Søforhør i København d.  $\frac{30}{9}$  46.

Kl. 5<sup>34</sup> passerede Y. 3-Kosten paa Lillegrund ca. 200 m om Stb. Derfra styredes N.t.V.  $\frac{1}{4}$ V. Kl. ca. 5<sup>40</sup> blev det Taage, og Farten mindskedes. Kl. 5<sup>55</sup> hørtes om Bb. Taagesignal fra Lodsbaaden ved Hundshage, og Kursen blev ændret til NV.t.V. Ca. 5 Minutter senere saas 3-Kosten ved Hundshage tæt forude om Bb. Roret blev lagt haardt Stb. og Maskinen beordret Fuld Kraft Frem; men da Skibet var drejet ca. 2 Str., tog Agterskibet Grunden, og Skibet blev staaende. Kl. 15<sup>55</sup> kom Y. flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Taage.

**361.** S/S **Yrsa** af Horsens, 455 Reg. T. Br. Bygget 1889/98 af Staal.

Grundstødt d.  $\frac{8}{12}$  46 i Limfjorden.

Strandingsindberetning dat.  $\frac{8}{12}$  46. Søforhør i København d.  $\frac{27}{5}$  47.

Kl. 6<sup>15</sup> passerede Y. Hals, hvorefter Kursen blev ændret til V. $\frac{3}{4}$ S. i Hals Fyrs hvide Vinkel. For at passere et Skib, der laa opankret i Fyrlinien, blev Roret lagt lidt Stb., og da Skibet var passeret, blev Kursen ændret til V.t.S. Kl. 6<sup>25</sup> saas Fyrets røde Vinkel, hvorfor Maskinen blev stoppet og Kursen forandret til SV.t.V.  $\frac{1}{2}$ V. Kl. 6<sup>22</sup> blev Maskinen sat paa Langsomt Frem; men Kl. 6<sup>31</sup> tog Y. Grunden og blev staaende. Det forsøgtes forgæves at bringe Skibet flot ved forskellige Manøvrer med Maskinen. Kl. 13<sup>15</sup> kom Y. flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

**362.** M/S **Zwaleew** af Groningen, 178 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Korsør til Nykøbing M. i Ballast.

Motorhavari; drevet paa Grund d.  $\frac{22}{1}$  46 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat.  $\frac{22}{1}$  46.

Kl. 5<sup>30</sup> tog Z., der havde Motorhavari, under en SSØ-lig Kuling med V.-gaaende Strøm Grunden paa Hals Barre N. for Spidstønden og blev staaende. Skibet kom samme Aften flot ved Hjælp af 2 Bugserbaade.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Motorskade i Forbindelse med Vind- og Strømforholdene.

**363.** S/S **Ægir** af Esbjerg, 188 Reg. T. Br. Bygget 1906/43 af Staal. Paa Rejse fra Gdansk til Gdynia.

Kollideret d.  $\frac{30}{4}$  46 i Gdynia.

Søforklaring og Søforhør i Rønne d.  $\frac{24}{5}$  46.

Kl. ca. 17<sup>00</sup>, da Æ. var ved at gaa langs Siden af S/S »Trio« af København, der laa fortojet langs Kajen, beordredes Maskinen Fuld Kraft Bak. Den vagthavende Maskinmester kastede imidlertid ved en Fejltagelse Maskinen Fuld Kraft Frem, og umiddelbart efter tørnede Æ. med Stævnen vinkelret ind mod T.s Stb.s Side agten for det agterste Bunkerskot, hvorved der opstod en Bule.

Anm. Søforklaring fra T. foreligger ikke.

**364.** Lystfartøj **Ægir** af København, 20 Reg. T. Br. Paa Rejse fra København til Aarhus.

Grundstødt og forlist d.  $\frac{26}{10}$  46 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Søforhør i Aarhus d.  $\frac{29}{10}$  46.

Kl. ca. 3<sup>30</sup>, da Æ. under en frisk SØ-lig Kuling befandt sig Aarhus Bugten med Kurs mod Aarhus Havn, drejedes til Vinden med Fokken staaende bak i Bb.s Side og Storsejlet i Stb.s Side. Kl. ca. 6<sup>00</sup> var Æ. drevet tæt ind under Dækmolen ved Aarhus Havn. Der holdtes derfor ned langs Molen, og da Skibet var kommet klar af Molen, forsøgtes det at stagvende. Manøvren mislykkedes, hvorfor Ankeret blev stukket i Bund. I det samme tog Skibet Grunden i Tangkrogen og blev staaende. Skibet er senere blevet Vrag.

Anm. 1. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes slet Sømandskab.

Anm. 2. Føreren af Æ. er d.  $\frac{15}{10}$  47 ved Søretten i Aarhus kendt skyldig i Overtrædelse af Sølovens § 293; Straffen bortfaldet i Medfør af Straffelovens § 89.

**365.** S/S **Ørneborg** af København, 1775 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Staal.

a) Paa Rejse fra Horsens til København med Kul.

Kollideret d.  $\frac{9}{6}$  46 paa Københavns Red.

Søforhør i København d.  $\frac{12}{6}$  46.

Kl. 10<sup>48</sup>, da Ø. i stille Vejr med Regndis og N.-gaaende Strøm befandt sig i Kronløbet sejlene halv Fart, saas om Bb. i 1— $\frac{1}{2}$  Sm.s Afstand et Dampskib, der senere viste sig at være »Frederic C. Howe« af Pensacola, styrende mod Ø. Fra Ø. blev der som Opmærksomhedssignal afgivet en lang Tone med Dampfløjten. Fra F. C. H. hørtes to korte Toner, og samtidig saas dette Skib dreje Bb. over. Da der syntes Fare for en Kollision, blev Ø.s Maskine beordret Fuld Kraft Frem og Roret lagt haardt Stb., men kort efter tørnede F. C. H. med Boven mod Ø.s Poop, hvorved Ø. led lettere ovenbords Skade.

Anm. Søforklaring fra F. C. H. foreligger ikke.

b) Brand om Bord d.  $27/6$  46 i Horsens Havn.

Politirapport dat.  $6/7$  46.

Kl.  $8^{14}$ , da Ø. laa i Horsens og lastede Brunkul, udbrod der Brand paa 3 Steder i Ladningen. Brandvæsen fra Land blev tilkaldt, og Kl.  $10^{45}$  var Ilden slukket. Ved Branden blev Træværket i Lastrummet en Del beskadiget.

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

c) Paa Rejse fra Huelva til Kalundborg med Ladning.

Tørnet Vrag d.  $23/12$  46 i Østersøen.

Søforhør i København d.  $30/12$  46.

Kl.  $21^{15}$  passerede Ø., der fulgte den minestrøgne Rute, i klart Vejr Lystønden paa  $54^{\circ}29'48''$  N. Brd.  $10^{\circ}24'18''$  Ø. Lgd. Herfra sattes Kursen mod 3 Vrag-Lystønder beliggende omtrent i Ruten ca. 1 Sm. SV. for Lystønden paa  $54^{\circ}32'$  N. Brd.  $10^{\circ}32'$  Ø. Lgd. Da Vrag-Lystøndernes Fyrkarakterer tilsyneladende ikke passede med Søkortets Angivelse, passerede Ø. N. om den NV.-lige Vrag-Lystønde, og umiddelbart efter — Kl. ca.  $21^{30}$  — mærkedes et Stød i Skibet. Maskinen stoppedes, og Stb.s Anker blev stukket i Bund. Pejlinger viste, at Ø. tilsyneladende var tæt, og Kl.  $23^{00}$  fortsattes Rejsen.

Anm. Ministeriet maa antage, at Ø. har tørnet et uafmærket Vrag udenfor den minestrøgne Rute.

### 366. Kaag uden Navn.

Kæntret d.  $9/1$  46 i Kattegat; 3 Omkomne.

Søforhør i Frederikshavn d.  $9/1$  46.

Kl. ca.  $14^{40}$ , da 4 Mand i en Kaag under en frisk NV.-lig Brise med krap Sø befandt sig ud for Frederikshavn Sønderstrand ca. 1 km fra Land i Færd med at røgte Garn, gled en af de ombordværende og faldt ned paa Essingen. Kaagen krængede derved over og fyldtes halvt med Vand og kæntrede. Af de ombordværende, der alle blev kastet i Vandet, fik 3 Krampe og forsvandt, medens den fjerde reddede sig op paa den kæntrede Kaag og efter et Kvarters Forløb blev reddet af et tililende Fiskefartøj. En Eftersøgning efter de forsvundne gav intet Resultat.

Anm. De omkomne var: Fisker Louis Jakob Carl Sørensen, Arbejdsmand Anker Søren Christian Sørensen og Tjener Carl Niemann Mikkelsen, alle af Frederikshavn.

### 367. Tysk Landingsfartøj, ca. 300 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Christianssand til Kiel i Ballast.

Grundstødt d.  $17/1$  46 ved Nexelø.

Strandingsindberetning dat.  $17/1$  46.

Kl. ca.  $2^{00}$  grundstødte Fartøjet i stille Vejr ved Nekseløs S.-Spids.

Anm. Aarsagen angives at være Ukendskab til Dybdeforholdene, eller manglende Sømandskundskab.

### 368. Fiskefartøj uden Navn af Harboøre. Paa Rejse fra Fiskeplads i Nissum Bredning til Harrim Havn.

Kæntret og forlist d.  $22/2$  46 i Limfjorden; 3 Omkomne.

Politirapport dat.  $5/3$  46.

Kl. ca.  $16^{30}$ , da Fartøjet under en haard Ø.-lig Kuling befandt sig 1300—1400 m fra Harrim Havn med Kurs mod Havnen, forsvandt Fartøjet af Syne for de Fiskere, der opholdt sig paa Havnen. 2 Baade blev straks sendt ud til Ulykkesstedet, der naaedes 15—20 Minutter senere. Kort efter fandtes Fartøjet sunket, men udover tre Huer var der intet Spor af Besætningen, der bestod af 3 Mand. D.  $3/3$  fandtes de 3 Mand som Lig i Nissum Bredning.

Anm. 1. De omkomne var: Fiskerne Thomas Clemensen, Laust Kynde Clemensen og Andreas Emil Stausholm, alle af Harboøre.

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

### 369. Sejljolle uden Navn af Haderslev. Paa Rejse fra Fiskeplads i Lillebælt til Haderslev med Aalefangst.

Paasejlet og sunket d.  $30/5$  46 i Haderslev Havn.

Søforhør i Haderslev d.  $17/6$  46.

Se Nr. 67.

### 370. Robaad uden Navn.

Kollideret d.  $20/8$  46 i Københavns Havn.

Politirapport dat.  $20/8$  46.

Se Nr. 266.

**Tillæg til Dansk Søulykke-Statistik 1946.**

**1.** S/S **Aalborg** af København, 1256 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal.  
Krigsforlist d.  $12/4$  43 i Middelhavet.  
Søforhør i København d.  $23/2$  46. Forlisanmeldelse dat. København  $14/1$  46.  
Aa., der var beslaglagt af Tyskerne, er totalforlist ved Krigshændelse i Middelhavet d.  $12/4$  43.

**2.** S/S **Aarø** af Helsingør, 1426 Reg. T. Br. Bygget 1925 af Staal.  
Drevet paa Land og forlist d.  $5/10$  44 ved Frankrigs N.-Kyst.  
Søforhør i København d.  $8/11$  45.

Om Formiddagen fik Aa., der havde ligget til Ankers ud for det under Invasionen byggede Brohoved ved Ohama, Ordre til at gaa ind til Pier Nr. 1 for at losse. Kl. 16<sup>00</sup>, da det begyndte at friske fra NØ., blev Ankrene hevet hjem, og Aa. sejlede længere ud og ankrede med 60 Fv. Kæde paa begge Ankre. Vinden var da frisket til Styrke 6—7, og Skibet drev med Ankrene, hvorfor Maskinen holdtes gaende. Ved Lavvande huggede Skibets Agterende i Grunden. Kl. ca. 20<sup>00</sup> mistedes Stb.s Anker. Kl. 23<sup>45</sup> faldt Skibet tværs i Søen, brækkede Bb.s Ankerkæde og drev ind paa Stranden. Derunder tørnede Aa. mod Agterenden af et andet Skib og fik et stort Hul i Bb.s Side lige ud for Kedlerne, hvorefter Aa. begyndte at synke. Besætningen reddede sig om Bord i det andet Skib.

Anm. Aarsagen til Forliset fremgaar af det ovenfor anførte.

**3.** M/S **Afrika** af København, 8597 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal.  
Torpederet og forlist d.  $7/2$  43 i Atlanterhavet; 24 Omkomne.  
Forlisanmeldelse dat. København d.  $12/5$  43. Søforhør i København d.  $26/7$  45.  
Kl. 3<sup>40</sup> ramtes A., der under en haard VSV.-lig Kuling befandt sig paa 55°16' N. Brd. 26°31' V. Lgd., af en Torpedo i Stb.s Side i Nr. 5 Last. 3 Baade blev sat paa Vandet; men en af dem kæntrøde senere. Ca. 8—10 Min. efter sank A. Engelske Korvetter bjærgede nogle Timer senere 36 Mand af Besætningen, der bestod af 60 Mand. Ved Forliset omkom 5 Danske.

Anm. Forliset og de omkomne Danske findes opført i S. U. S. 1943 under Nr. 6.

**4.** M/S **Almena** af København, 1554 Reg. T. Br. Bygget 1933 af Staal.  
Torpederet d.  $11/11$  42 i Middelhavet.  
Forlisanmeldelse dat. København d.  $15/12$  45. Søforhør i København d.  $13/4$  46.  
A., der var beslaglagt af Tyskland og sejlede uden dansk Besætning, blev d.  $11/11$  42 sænket ved Torpedering 5 Sm. NØ. af Cape Ferrato, Sardinien.

**5.** S/S **Alssund** af Frederikshavn, 3222 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal.  
Torpederet d.  $16/10$  41 i Atlanterhavet; 3 Danske omkommet.  
Forlisanmeldelse dat. København d.  $29/10$  41. Søforhør i København d.  $19/1$  46.  
Ifølge telegrafisk Underretning fra Rederiets Agenter i New York blev A., der sejlede under Panamas Flag og førte Navnet »Bold Venture«, torpederet ca. 500 Sm. SV. for Island. 17 Mand af Besætningen, der var paa 32 Mand, reddedes og landsattes i Reykjavik.

Anm. 1. De omkomne Danske var: Hovmester Karl Klausen af Holbæk, Messedreng Niels Jørgen Laulund af Sæby samt Dæksdreng Jens Chr. Albæk Petersen af Volstrup.

Anm. 2. Forliset findes opført i S. U. S. 1941 under Nr. 12.

**6.** M/S **Amerika** af København, 10218 Reg. T. Br. Bygget 1930 af Staal. Paa Rejse fra Halifax.  
Torpederet og forlist d.  $21/4$  43 i Atlanterhavet; 86 Omkomne.  
Forlisanmeldelse dat. København d.  $30/6$  43. Søforhør i København d.  $11/7$  45.  
Kl. 20<sup>50</sup> ramtes A., der under en haard NNØ.-lig Storm befandt sig paa 57°30' N. Brd. 42°40' V. Lgd., af en Torpedo i Bb.s Side i Nr. 4 Last og faa Sek. efter af en anden Torpedo i Bb.s Side under Kommandobroen. Baadene blev sat paa Vandet, men flere af dem blev knust af Søerne. Kl. 21<sup>20</sup> sank A. En britisk Korvet bjærgede fra Baadene og Redningsflaaderne 38 Mand af Besætningen, der bestod af 87 Mand, og 16 af de ombordværende 53 Passagerer. Af de omkomne var 29 Danske.

Anm. Forliset og de omkomne Danske findes opført i S. U. S. 1943 under Nr. 15.

**7.** M/S **Anglo Mærsk** af Fredericia, 7705 Reg. T. Br. Bygget 1930 af Staal. Paa Rejse fra Freetown til England i Ballast.

Torpederet d.  $26/10$ , torpederet og sænket d.  $27/10$  42 i Atlanterhavet.

Forlisanmeldelse dat. København d.  $30/12$  42. Søforhør i København d.  $12/12$  46.

D.  $26/10$  Kl. ca. 14<sup>30</sup> blev A. M. angrebet af en tysk Undervandsbaad, der affyrede en Torpedo, som ramte A. M. i Forskibet, hvorved dette blev delvis sprængt. Umiddelbart efter dukkede Undervandsbaaden op, men blev straks beskudt af A. M.s Kanoner, hvorefter den atter dykkede. D.  $27/10$  Kl. ca. 18<sup>00</sup>, da A. M. befandt sig ca. 80 Sm. V. for de canariske Øer, blev Skibet atter ramt af en Torpedo i Forskibet, hvorved Skibet begyndte at synke med Forenden. Besætningen forlod derefter A. M. i Skibets Baade, og ca. 20 Minutter senere blev A. M. ramt midtskibs af en Torpedo, og ca. 5 Minutter derefter i Højtankene af endnu en Torpedo, hvorefter Skibet hurtigt sank. Besætningen satte Sejl paa Baadene og landede senere paa Øen Hierro.

Anm. Forliset findes opført i S. U. S. 1942 under Nr. 11.

**8.** M/S **Anna Mærsk** af København, 5339 Reg. T. Br. Bygget 1932 af Staal. Paa Rejse fra Antwerpen til New York.

Tørnet Vrag, forlist d.  $12/12$  44 ved Hollands V.-Kyst.

Forlisanmeldelse dat. København d.  $20/12$  45. Søforhør i København d.  $14/10$  46.

D.  $12/12$ , da A. M., der havde Lods om Bord, i en Konvoj befandt sig V. for Vliessingen, tørnede Skibet mod et sunket Vrag og fik Bunden revet op. A. M. sank straks. Hele Besætningen reddede sig i Redningsbaadene og blev senere optaget af et engelsk Krigsskib.

Anm. Aarsagen til Forliset fremgaar af det ovenfor anførte.

**9** S/S **Arnold Mærsk** af Kalundborg, 1966 Reg. T. Br. Bygget 1914 af Staal.

Strandet og forlist d.  $22/5$  43.

Søforhør i København d.  $8/8$  46. Forlisanmeldelse dat. København d.  $18/11$  46.

D.  $28/5$  41 beslaglagde A. M. at Tyskerne i Bayonne, hvorefter Skibet sejlede med tysk Besætning.

D.  $22/12$  43 modtog Rederiet Meddelelse fra Kriegsmarinedienststelle Bordeaux om, at A. M. d.  $22/5$  43 var strandet og senere totalforlist.

**10.** S/S **Astra** af København, 2398 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal. Paa Rejse fra River Tyne til Rimouski (Canada).

Torpederet og forlist d.  $29/8$  40; 5 Omkomne.

Indberetning fra Gesandtskabet i London dat.  $6/9$  40. Forlisanmeldelse dat. København d.  $22/4$  41.

Søforhør i København d.  $13/9$  45.

Kl. ca. 1<sup>00</sup> ramtes A., der sejlede i en Konvoj under engelsk Flag, af en Torpedo i Forlasten om Stb. Skibet fik straks saa svær Slagside, at Stb.s Redningsbaad ikke kunde affires. Under Aflirningen af Bb.s Redningsbaad, blev Taljeløberen uklar og maatte kappes, hvorved Baaaden og en Del af Besætningen faldt i Vandet. Da Skibet senere rettede sig, blev Stb.s Redningsbaad firet af, og de tilbageværende 3 Mand gik i denne. 8 Minutter efter Eksplosionen sank A. Ved Forliset omkom 5 Udlændinge og 2 Danske blev haardt saaret.

**11.** M/S **Australien** Reefer af København, 2321 Reg. T. Br. Bygget 1937 af Staal.

Sunket i Januar 45 i Atlanterhavet.

Forlisanmeldelse dat. København d.  $21/12$  45. Søforhør i København d.  $7/3$  og d.  $8/8$  46.

A. R., der var beslaglagt af de amerikanske Myndigheder og førte amerikansk Flag under Navnet »Pontiac«, befandt sig med amerikansk Marinebesætning om Bord i Januar 1945 under en Storm ud for New Foundland, da en Paravaneudrigger rev sig løs, hvorved flere Plader i Forstavnen blev revet ud, og Skibet sank. A. R. er senere blevet hævet og indbragt til St. James River, hvor Skibet blev kondemneret.

**12.** Ff. Beinivør af Vaag, 85 Reg. T. Br. Bygget 1884 af Eg. Paa Rejse fra Aberdeen til Færøerne med Is og Stykgods.

Sænket ved Flyverangreb d.  $26/3$  41 i Atlanterhavet.

Søforklaring i Thorshavn d.  $27/3$  41.

Kl. ca. 18<sup>00</sup>. da B. befandt sig ca. 63 Sm. SØ.t.S. for Boren, blev Skibet angrebet af en tysk Flyve-maskine, der beskød B. med Maskingevær og nedkastede en Bombe, der eksploderede i Vandet lige agten for Skibet. Herved blev B. læk, og da det viste sig umuligt at holde Skibet flydende, blev Redningsbaaden sat ud, og Besætningen gik i Baaden ca. 20 Minutter efter, at Angrebet satte ind, og blev kort efter optaget af et Fartøj, der befandt sig i Nærheden.

**13.** S/S **Belgien** af København, 1997 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Staal.

Sænket j November 43 i Port Lyautey.

Søforhør i København d.  $30/9$  46.

Ifølge derom til Rederiet indgaaet Underretning blev B., der var beslaglagt af franske Myndigheder, i Nov. 1943 af disse sænket i Port Lyautey. Skibet er senere blevet hævet.

**14.** S/S **Bellona** af Odense. 840 Reg. T. Br. Bygget 1923 af Staal. Paa Rejse fra Hull til Reykjavik med Is.

Sænket ved Flyverangreb d.  $8/10$  40 i Nordsoen; 8 Omkomne.

Forlisanmeldelse dat.  $31/10$  40. Søforhør i København d.  $13/9$  45.

Kl. 16<sup>00</sup> forlod B., der sejlede i Konvoj og førte engelsk Flag, Konvojen ud for Firth of Forth, og Rejse fortsattes alene. Kl. 20<sup>15</sup> hørtes kraftig Støj fra en Flyvemaskine, og straks efter faldt en Bombe i Brohuset, hvorved der opstod en voldsom Brand, Under Udsætning af Bb.s Redningsbaad faldt Baaden i Vandet, og de ombordværende med Undtagelse af 2 Mand forsvandt i Søen. Stb.s Redningsbaad blev i beskadiget Stand sat paa Vandet, og en Del af Besætningen gik i Baaden og blev senere sammen med de 2 Mand fra den anden Baad optaget af en Redningsbaad fra Land og landsat i Stonehaven. Der Savnedes 5 Danske og 3 Englændere.

Anm. 1. De omkomne Danske var: Skibsfører Thyge Nielsen af København, 1. Styrmand Johannes Alfred Peter Bergen af Holbæk, Hovmester Niels Peter Andersen Wolfbenrg af Aarhus, Kok Bent Hvingtoft og 2. Maskinmester Kai Leo Ernst Hansen, begge af København.

Anm. 2. Forliset er opført i S. U. S. 1940 under Nr. 25.

**15.** M/S **Bintang** af København, 2779 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Staal. Paa Rejse fra Alexandria til Tobruk med Benzin.

Forlist efter Flyverangreb d.  $22/2$  42 i Middelhavet; 12 Omkomne.

Forlisansmeldelse dat. København d.  $\frac{4}{9}$  42. Søforhør i København d.  $\frac{27}{9}$  45.

Kl.  $9^{30}$ , da B., der sejlede i Konvoj, befandt sig ca. 75 Sm. Ø. for Tobruk, blev Konvojen angrebet af tyske Flyvemaskiner. B. blev ramt af 3 Bomber, hvorved der udbrod Brand om Bord. En Del af Besætningen dræbtes ved Eksplosionerne, medens Resten dels gik i den ene Baad og dels sprang over Bord. De overlevende blev taget op af et af Ledsageskibene.

Anm. 1. De omkomne Danske var: Skibsfører Harry Herman Larsen af Masnedssund, 1. Styrmand Svend Panduro Petersen af København, 1. Maskinmester Rasmus Pedersen af Tølløse og 2. Maskinmester Paul Emil Hjortholm af Frederiksberg.

Anm. 2. Forliset findes opført i S. U. S. 1942 under Nr. 33.

**16.** S/S **Birgit** af Esbjerg, 1970 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Staal.

Forlist d.  $\frac{12}{6}$  43 i Sortehavet.

Forlisansmeldelse dat. København d.  $\frac{11}{6}$  46.

B., der førte tysk Flag og havde tysk Besætning om Bord, blev d.  $\frac{12}{6}$  43 sænket ved Krigshandling ud for Krim.

**17.** S/S **Birgitte** af København, 1555 Reg. T. Br. Bygget 1930 af Staal. Paa Rejse fra Southampton til Barry i Ballast.

Torpederet og forlist d.  $\frac{19}{11}$  42 i Kanalen; 10 Omkomne.

Søforklaring i Newcastle upon Tyne d.  $\frac{25}{11}$  42. Forlisansmeldelse dat. København d.  $\frac{3}{9}$  45. Søforhør i København d.  $\frac{22}{1}$  46.

Kl.  $3^{17}$ , da B., der sejlede i Konvoj, befandt sig ca. 5 Sm. S. for Eddystone Fyrtaarn, blev Skibet ramt af en Torpedo, der eksploderede i Bb.s Side ud for agterste Maskinskod. Ved Eksplosionen blev B. læk og begyndte hurtigt at synke med Agterskibet. Endvidere knustes Bb.s Redningsbaad, og Taljeblokken paa Stb.s Redningsbaad blev beskadiget, saa Baaden ikke kunde affires, og Løberne maatte kappes. Da Skibet sank, fiskede Baaden en David og blev trukket med ned under Vandet. Kort efter skød Baaden op med stor Kraft og ramte flere Mænd af Besætningen, som svømmede i Vandet, hvorved 3 eller 4 Mand dræbtes og 1 savnedes. De overlevende reddede sig op paa den kængrede Redningsbaad og en Flaade og blev ca. 7 Timer senere reddet af en engelsk Trawler.

Anm. De omkomne Danske var: Skibsfører Anders Iwan Zachhau Christiansen og 1. Styrmand Knud H. Just Jensen, begge af København, 1. Maskinmester Alfred Th. Hansen af Marstal, 3. Maskinmester Niels Jørgen Larsen af Frederiksberg, Hovmester Knud Helge Hammelev Sørensen af Marstal, Fyrbøder Jens Thomsen Jensen af Brande samt Baadsmand Niels Peter Jørgensen af Hejls.

**18.**  $3^m$  Ff. **Björgvin** af Sydredal, 88 Reg. T. Br. Bygget 1885 af Eg og Fyr.

a) En Mand bortblevet d.  $\frac{3}{2}$  41 i Aberdeen.

Søforklaring i Thorshavn d.  $\frac{15}{2}$  41.

Medens B. laa fortøjet i Aberdeen, savnedes Kok Johannesen, der sidst var blevet set Kl.  $20^{00}$ . En Eftersøgning ved Hjælp af Toldvæsen og Politi gav intet Resultat.

b) Paa Rejse fra Island til England med Ferskfisk.

Beskadiget ved Flyverangreb d.  $\frac{28}{7}$  43 i Atlanterhavet.

Søforhør i Nordarøernes Syssel d.  $\frac{14}{8}$  43.

Kl.  $13^{30}$ , da B. befandt sig 40 Sm. NØ. af Viderø, kom en tysk Flyvemaskine hen over Skibet og nedkastede 3 Bomber, der faldt agten for Skibet. Derefter begyndte Flyvemaskinen at beskyde E., som besvarede Ilden. Herunder blev 2 Mand af Besætningen saaret. Ved Beskydning opstod nogen Skade paa E.

**19.** M/S **Boringia** af København, 5821 Reg. T. Br. Bygget 1930 af Staal. Paa Rejse fra Kapstaden til England med Bomuldsballer.

Torpederet d.  $\frac{8}{10}$  42 i Atlanterhavet; 25 Omkomne.

Forlisansmeldelse dat. København d.  $\frac{8}{12}$  42. Søforhør i København d.  $\frac{1}{8}$  45.

Kl. ca.  $0^{00}$ . da B. befandt sig ca. 130 Sm. VSV. for Kapstaden, blev Skibet ramt af en Torpedo i stb.s Side agten for Broen. Baadene blev sat paa Vandet; men inden Baaden havde forladt B., rantes Skibet af en anden Torpedo i Stb.s Side i Motorrummet. Nr. 1 og 3 Redningsbaad knustes, og Mandskabet sprængtes i Luften, hvorved 25 Mand af Besætningen, der bestod af 60 Mand, omkom. B. sank hurtigt. Efter ca. 3 Timers Forløb blev de overlevende reddet af en engelsk Damper, som 1 Time senere blev torpederet, hvorved yderligere 7 af B.s Besætning omkom.

Anm. Forliset og de omkomne Danske findes opført i S. U. S. 1942 under Nr. 86.

**20.** S/S **Broholm** af København, 1544 Reg. T. Br. Bygget 1925 af Staal. Paa Rejse til Cartagena.

Kollideret og forlist d.  $\frac{9}{9}$  44 i Atlanterhavet.

Forlisansmeldelse dat. København d.  $\frac{21}{1}$ , 46. Søforhør i København d.  $\frac{13}{4}$  46.

Kl.  $22^{30}$ , da B., der sejlede under Panama-Flag og førte Navnet »Hindoo«, befandt sig i en Konvoj paa  $11^{\circ}$  N. Brd.  $77^{\circ}57'$  V. Lgd., kolliderede Skibet med »Australia Star« og sank. Besætningen, der bestod af 31 Mand, reddedes.

Anm. Søforklaring fra A. S. foreligger ikke.

**21.** S/S **Brosund** af København, 2939 Reg. T. Br. Bygget 1916 af staal.

Sænket af U-Baad d.  $\frac{26}{11}$  41 i Atlanterhavet.

Forlisansmeldelse dat. København d.  $\frac{27}{11}$  45. Søforhør i København d.  $\frac{19}{1}$  46.



Ifl. derom fra det danske Generalkonsulat i New York modtagen Underretning er B., der var beslaglagt af de amerikanske Myndigheder, sænket i Atlanterhavet af en fjendtlig U-Baad.

**22. M/S *Caroline*** Mærsk af Fredericia, 7691 Reg. T. Br. Bygget 1928 af Staal. Paa Rejse fra Aruba til Buenos Ayres med Olie.

Torpederet og beskudt d.  $12/4$  42 i Atlanterhavet; 1 Mand omkommet.

Indberetning fra det danske Gesandtskab i Rio de Janeiro dat.  $8/6$  og  $30/6$  42. Forlisanmeldelse dat. København d.  $14/1$  43. Søforhør i København d.  $8/8$  46.

Kl. 19<sup>20</sup>, da C. M., der sejlede under Panamas Flag og førte Navnet »Ben Brush«, befandt sig 100 Sm. NØ. af Natal, blev Skibet torpederet og beskudt med Kanoner, hvorefter det sank. Ved Torpederingen omkom Pumpemand Aage Christian Albert Albertsen af Hornsøyd.

**23. Ff. *Cheerful*** af Vaag, 65 Reg. T. Br. Bygget 1902 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Vaag til Midvaag.

Minespræng og forlist d.  $17/10$  40 ved Færøerne; 7 Omkomne.

Søforhør i Thorshavn d.  $18/10$  40 og i Skopen d.  $24/10$  40.

Kl. ca. 0<sup>00</sup> afsejlede C. fra Vaag for at gaa Ø. om Sandø og gennem Skopen Fjord. Kl. ca. 6<sup>45</sup> saas i Kirkebø en meget høj Vandsøjle ude over Fjorden i Retning lidt Ø. for Skopen, og samtidig hørtes en kraftig Eksplosion. Formentlig samtidig saas i Skopen i Retning mellem Kirkebø og Bø noget, der antoges for en Røgsøjle, og der hørtes en Eksplosion. Kl. ca. 16<sup>00</sup> bjærgedes en Del Vragstumper, der genkendes som hidhørende fra C., hvorfor det maa antages, at Skibet er forlist og Besætningen omkommet.

Anm. De omkomne var: Skibsfører Niels Peter Evensen af Kvalbø, Styrmand Jacob Elieser Holm af Kvalbø, Kok Torkil Nattestad af Kvalbø, Motorpasser Esmar Holm af Nolsø, Matros Ole Michael Nielsen Berg af Kvalbø, Matros Niels Pauli Berg af Kvalbø samt Motorassistent Sofus Jens Andreas Strøm af Vaag.

**24. M/S *Chile*** af København, 6956 Reg. T. Br. Bygget 1915 af Staal. Paa Rejse fra Kapstaden til Freetown.

Torpederet og forlist d.  $7/6$  42 i Atlanterhavet; 5 Omkomne.

Indberetning fra det danske Gesandtskab i Stockholm dat.  $25/8$  42. Forlisanmeldelse dat. København d.  $4/9$  42. Søforhør i København d.  $28/2$  46.

Kl. 21<sup>30</sup>, da C. befandt sig paa  $4^{\circ}17'$  N. Brd.  $13^{\circ}48'$  V. Lgd., saas for om Bb. Kølvanet fra to Torpedoer, der krydsede foran om Stævnen. Skibets Kurs ændredes straks parallelt med Torpedoernes Kølvan, Kanonen bemandedes og Baadalarm blev givet. Kl. 21<sup>50</sup> rantes Skibet i Bb.s Side af to Torpedoer, der eksploderede i Maskinrummet. Begge Motorer standsede, og Skibet begyndte hurtigt at synke med Agterenden. Ved Eksplosionen blev Bb.s Redningsbaad beskadiget. Motorbaaden og Stb.s Redningsbaad blev sat paa Vandet med 37 Mand af Besætningen, der bestod af 44 Mand, og 2 Mand blev kort efter taget op af Vandet. Kl. 22<sup>03</sup> sank C. D.  $8/6$  Kl. 8<sup>30</sup> blev de overlevende optaget af britiske Patrouilleskibe og blev den  $11/6$  landsat i Freetown.

Anm. 1. De omkomne var: 1. Maskinmester Aage Christian Jensen af København, 2. Maskinmester Ejnar Marinus Rasmussen af Svendborg, 3. Maskinmester Bertel Marinus Augustsen af Nyborg, 1. Kok Louis Alfred Godske Herr af Esbjerg samt polsk Smører Antoni Kaminski.

Anm. 2. Forlistet er opført i S.U. S. 1942 under Nr. 50.

**25. S/S *Chr. J. Kampmann*** af København, 2281 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Staal. Paa Hejse fra Port of Spain, Trinidad, til New York med Sukker.

Forlist efter Torpedering d.  $2/11$  42 i det Caraibiske Hav; 19 Omkomne.

Søforhør i København d.  $8/9$  og  $18/9$  45. Forlisanmeldelse dat. København d.  $27/11$  45.

Kl. 9<sup>15</sup>, da C. J. K. befandt sig i en Konvoj paa  $12^{\circ}06'$  N. Brd.  $62^{\circ}14'$  V. Lgd., rantes Skibet ud for 4-Lugen om Stb. af en Torpedo og umiddelbart efter af en anden Torpedo ved 3-Lugen eller Maskinrummet. Det forsøgtes at sætte Redningsbaade paa Vandet; men Skibet sank paa mindre end 1 Minut. 8 Mand af Besætningen reddede sig op paa en Flaade og blev Dagen efter taget om Bord i en amerikansk Torpedobaad og senere landsat i Curacao.

Anm. De omkomne var: 1. Styrmand A. Pope, 1. Maskinmester Chr. Mortensen, 3. Maskinmester G. Wivagg af København, Hovmester Chr. Clausen af Marstal, Donkeymand A. Christensen. Sømændene O. Sørensen, H. Olsen, R. Arndt, J. W. Coomas, M. Blackmoss, Guy Murphy og A. Sodermann, Fyrbøderne W. Dymott, Wm. Bearmes og K. Rakkolainen, Messedrenene R. Sweeney og J. Biskop samt Gunner V. Harris og J. Woodward.

**26. M/S *Chr. Sass*** af København, 3812 Reg. T. Br. Bygget 1930 af Staal.

Havareret d.  $29/11$  39 i Boston Havn.

Søforhør i New York d.  $14/12$  39. Søforhør i København d.  $3/6$  46.

Kl. ca. 11<sup>30</sup>, da C. S. assisteret af 2 Slæbedampere skulde passere Alford Street Bridge, kom den forreste Slæbebaad i Bekneb mellem Skiltet og Broens Bolværk, hvorved Forskibet blev tvunget Bb. over, saa Agterenden af Bakken berørte Broens Maskinhus. Uder Manøvrering til Kaj assisteredes C. S. af 3 Sæbedampere. Herunder blev den Slæbedamper, der havde en Trosse fra Stb.s Laarning ramt af Stb.s Skrue, hvorved den blev slaet læk og sank. Ved Eftersyn viste det sig, at alle Skrueblade paa Stb.s Skrue var blevet bøjet.

Anm. Aarsagen til Havariet fremgaar af det ovenfor anførte.

**27. M/B Columbia** af København, 6049 Reg. T. Br. Bygget 1928 af Staal. Paa Rejse fra Port Elisabeth, Østafrika til Trinidad med Stykgods.

Torpederet og forlist d.  $\frac{30}{8}$  42 i Atlanterhavet.

Forlisansmeldelse dat. København d.  $\frac{11}{12}$  45. Søforhør i København d.  $\frac{13}{2}$  46.

Kl. ca. 3<sup>44</sup>, da C., der sejlede under Panamas Flag og førte Navnet »Sir Huon«, befandt sig i Atlanterhavet ud for Guayana, ramtes Skibet af en Torpedo, der eksploderede i Bb.s Side ud for 2-Lugen. 2 Redningsbaade blev straks sat paa Vandet, og Mandskabet gik i Baadene. Føreren, der var slaet bevidstløs ved Eksplosionen, naaede efter at være kommet til sig selv op i Jollen, inden C. Kl. ca. 4<sup>00</sup> sank med Boven først, og blev derpaa taget om Bord i en af Redningsbaadene. Denne blev kort efter prajet af en Undervandsbaad, der var kommet op til Overfladen, og som ønskede Oplysninger om Skib og Ladning og derefter opsav Kurs og Distance til Land. Det besluttedes senere at sætte Kursen mod Trinidad. D.  $\frac{2}{9}$  kom Baadene fra hinanden. D.  $\frac{4}{9}$  om Eftermiddagen blev den ene Baadbesætning optaget af et Panama-Skib og landsat i Paramaribo. Den anden Baadbesætning blev senere optaget af et argentinsk Skib og landsat i Aruba.

**28. S/S Dagmar** af Aalborg, 2471 Reg. T. Br. Bygget 1903 af Staal. Paa Rejse fra Malaga til Liverpool med Appelsiner.

Forlist efter Luftangreb d.  $\frac{9}{2}$  41 i Atlanterhavet; 5 Omkomne.

Forlisansmeldelse dat.  $\frac{24}{3}$  41. Søforhør i København d.  $\frac{25}{10}$  45.

Kl. ca. 15<sup>15</sup>, da D., der sejlede under engelsk Flag, befandt sig ca. 400 Sm. V. for Gibraltar i en beskyttet Konvoj, blev denne angrebet af 6 tyske Flyvemaskiner, og D. blev ramt af flere Bomber midtskibs, hvorved 2. Maskinmester, Oscar Odgaard Bjørnholdt af Herning, dræbtes. Skibet sank straks. Besætningen, med Undtagelse af 4 Mand af Skibets engelske Besætning, gik i de 2 Bb.s Redningsbaade og blev senere bjærget af et engelsk Skib.

**29. S/S Dagmar** af Esbjerg, 844 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Staal. Paa Rejse fra engelsk Vestkysthavn til Poole med Kul.

Sænket ved Flyverangreb d.  $\frac{9}{6}$  41 i Kanalen; 3 Omkomne.

Forlisansmeldelse dat. København d.  $\frac{15}{8}$  41. Søforhør i København d.  $\frac{11}{9}$  45.

Kl. 17<sup>00</sup>, da D., der ikke kunde holde Farten og var sakket 4 Sm. agter ud for Konvojen, befandt sig ca. 7 Sm. fra Anvit Point Fyrtaarn, blev Skibet under et Flyverangreb ramt af en Bombe, der eksploderede i Bunkerne ud for Fyrpladsen og rev Skibssiden op. En anden Bombe gik i Dækket og ødelagde Hovedmaskinen, bortsprængte Bb.s Redningsbaad, rev Skibssiden yderligere op, og tændte Ild i Midtskibet. 3 Mand af Besætningen omkom, medens Resten, hvoraf en Del var saaret, forlod D., der kort efter sank, i Stb.s Redningsbaad, som var blevet sat paa Vandet, og blev senere bjærget af 2 franske U-Baadsjagere.

Anm. 1. De omkomne var: 1. Maskinmester Frode Pedersen af København. 2. Maskinmester Theodor Bendiks Pedersen af Lunde samt Donkeymand Daniel Konrad Christiansen af Helsingør.

Anm. 2. Forliset findes opført i S. U. S. 1941 under Nr. 61.

**30. M/S Danmark** af København, 8391 Reg. T. Br. Bygget 1925 af Staal. Paa Rejse fra Cape Town til Halifax i Ballast.

Torpederet og forlist d.  $\frac{30}{7}$  42 i Atlanterhavet.

Indberetning fra Gesandtskabet i Stockholm dat.  $\frac{10}{12}$  42. Forlisansmeldelse dat. København d.  $\frac{15}{10}$  42. Søforhør i København d.  $\frac{9}{5}$  46.

Kl. 17<sup>05</sup>, da D. under SSV.-lig Brise befandt sig paa ca. 7°00' N. Brd. 24°19' V. Lgd., ramtes Skibet om Stb. ud for 4-Lugen af en Torpedo, der gennemtrængte Tunnel og Tunneltank og antændte den udflydende Olie. Ved Eksplosionen stoppedes begge Hovedmotorer og alt Hjaæpmaskineri, og Stb.s Redningsbaade splintredes. Kort efter kom en Undervandsbaad op ret forude, hvilket udelukkede Anvendelse af Skibets Kanon, der var anbragt agter. Da Skibet sank langsomt, aabnede Undervandsbaaden Kanonild mod det. Andet Skud ramte Skibets Kanon og gjorde den ubrugelig, tredje Skud ramte og sprængte Ammunitionslageret. Derefter blev D, beskudt midtskibs og agter. Da Motorrum og 4. Underrum var vandfyldt, forlod Besætningen Skibet. Kl. 18<sup>10</sup> sank D. Kl. 21<sup>00</sup> blev Besætningen taget op af M/S»Mosli« af Farsund og blev d.  $\frac{3}{8}$  42 landsat i Freetown.

Anm. Forliset er opført i S. U. S. 1942 under Nr. 67.

**31. S/S Diana** af Aalborg, 942 Reg. T. Br. Bygget 1911 af Staal. Paa Rejse fra Hull til Island med Stykgods.

Sænket ved Flyverangreb d.  $\frac{9}{6}$  41 i Atlanterhavet; 1 Mand omkommet.

Søforklaring i Newcastle upon Tyne d.  $\frac{28}{7}$  41. Forlisansmeldelse dat. København d.  $\frac{2}{9}$  41. Søforhør i København d.  $\frac{27}{9}$  45.

Kl. ca. 8<sup>00</sup>, da D. befandt sig 180 Sm. NV. for Færøerne, blev Skibet angrebet af en tysk Flyvemaskine, der beskød Skibet med Maskingeværer og nedkastede Bomber. En Bombe faldt i Maskinrummet, hvorved Skibssiden og Maskinen sprængtes, og Skibet begyndte at synke.

Ved Eksplosionen saaredes enkelte af Besætningen lettere, medens 1 Mand den engelske Kanoner G. Scrivener saaredes haardt. Besætningen gik i de to Redningsbaade og blev Kl. ca. 15<sup>30</sup> optaget af en britisk Trawler og landsat i Thorshavn. Kl. 11<sup>20</sup> sank D. Den haardtsaarede Kanoner døde undervejs til Thorshavn af sine Saar.

**32. S/S Dragør** af Dragør, 68 Reg. T. Br. Bygget 1869 af Jern.

Forlist d.  $\frac{11}{8}$  44.

Forlisansmeldelse dat. København d.  $15/12$  45.

D., der var overtaget af den tyske Krigsmarine, er forlist.

**33.** S/S **Ebro** af København, 1547 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal. Paa Rejse fra Scrabster til Hull med Fisk.

Grundstødt og forlist d.  $18/3$  42 ved Skotlands Ø.-Kyst.

Forlisansmeldelse dat. København d.  $6/11$  45. Søforhør i København d.  $22/1$  46.

Kl. 19<sup>35</sup> passerede E. under en SØ.-lig Kuling i diset Vejr Kinnard Head i Afstand  $1\frac{1}{2}$  Sm. Der styredes misv. SØ.t.Ø. Kl. 20<sup>35</sup>, da der efter Loggen var udløbet en Distance af 8 Sm. fra Kinnard Head, ændredes Kursen til misv. S.t.Ø., og Kl. 20<sup>42</sup> ændredes Kursen til misv. S. Umiddelbart efter saas Brænding forude, og Roret lagdes haardt Bb.; men kort efter tog Skibet Grunden og blev staaende ca. 1 Sm. NV. for Rattray Head. 18 Mand reddede sig i Land i Skibets Redningsbaad, Resten af Besætningen — 12 Mand — reddedes af Redningsbaaden fra Land. Det viste sig senere, at Rattray Head Fyr ikke var tændt, da Grundstødningen fandt Sted. E. er senere blevet Vrag.

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

**34.** S/S **Edv. Nissen** af København, 2062 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal.

Sænket d.  $3/6$  40 i Dunkirk Havn.

Forlisansmeldelse dat. København d.  $24/2$  42. Søforhør i København d.  $28/2$  46.

Ifølge telegrafisk Indberetning fra det danske Gesandtskab i London er E. N. sænket d.  $3/6$  40 som Spærreskib i Dunkirk Havn. Der var ingen Danske om Bord.

**35.** Ff. **Eklipika** af Klaksvig, 116 Reg. T. Br. Bygget 1922 al Eg og Fyr. Paa Rejse fra Aberdeen til Færøerne.

Borteblevet i Marts 41 i Atlanterhavet; 8 Omkomne.

Politirapport dat.  $1/9$  41.

D.  $19/3$  eller  $20/3$  afsejlede E. i Følge med to andre Fiskefartøjer fra Aberdeen. Skibene fulgtes ad. indtil de var kommet gennem Pentland Firth og d.  $21/3$  om Aftenen, før Mørket faldt paa, befandt sig ca. 25 Sm. fra Land. Det blæste da en NV.-lig Kuling med Sne. Da der intet siden er hørt eller set til E., maa Skibet antages at være forlist med Mand og Mus.

Anm. De omkomne var: Skibsfører Jacob Heinesen af Klaksvig, Elieser Poulsen af Ejde, Joen Ziska Dahl, Thorstein Dahl og Jøgvan Ziska, alle af Klaksvig, Henry Joensen af Gjøv, Mikkell Mikkelsen af Arnefjord og Knud Peter Jacobsen af Ejde.

**36.** Ff. **Elise** af Skive. Paa Fiskeri ved Thunø.

Minesprængt d.  $8/11$  43 i Aarhus Bugten.

Søforhør i skive d.  $15/6$  44 og i Aarhus d.  $12/7$  44.

Kl. ca. 15<sup>30</sup>, da E. under Fiskeri befandt sig ved Thunø Knob, fik Voddet Hold. Linerne blev sat til Spillet, og Indhivning paabegyndtes. Herunder indtraf en voldsom Eksplosion, hvorved Dækket fyldtes med Vand. Jollen blev sat paa Vandet og Besætningen — 2 Mand — reddede sig om Bord i den. Kort efter sank E. Besætningen blev senere bjærget af et Fiskefartøj, der befandt sig i Nærheden.

**37.** Ff. **Ellen** af Vaag, 82 Reg. T. Br. Bygget 1889 af Eg. Paa Hejse fra Island til Færøerne i Ballast.

En Mand omkommet ved Ulykkestilfælde d.  $20/10$  44 i Atlanterhavet.

Politirapport dat.  $20/10$  11. Søforklaring i Thorshavn d.  $27/10$  44.

Kl. 12<sup>45</sup>, da E. befandt sig ud for Saksen paa Strømø, indtraf under Afprøvning af et Raket-Apparat en voldsom Eksplosion, hvorved et Jernstykke ramte en Mand at Besætningen — Kok Joen Peter Olsen af Vaag —, som blev dræbt paa Stedet.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor antørte.

**38.** S/S **Else** af Esbjerg, 1970 Reg. T. Br. Bygget 1906 af Staal.

Sænkel under Bombeangreb d.  $8/11$  42 i Casablanca.

Søforhør i København d.  $11/9$  45.

Kl. ca. 6<sup>00</sup>, da E., der benyttedes som Fængsel for de franske Myndigheder, der havde beslaglagt Skibet, laa opankret paa Reden i Casablanca. blev der slaet Alarm i Anledning af Bombeangreb. Kl. 9<sup>15</sup> rantes E. af en Granat agter, hvorved der fremkom et betydeligt Hul i Bb.s 4-Last. Da E. begyndte al synke, bragtes alle ombordværende i Land. Kl. 9<sup>50</sup> sank E., saaledes at Overpartiet af Styrehuset forblev oven Vandet.

Anm. Aarsagen til Forliset fremgaar af det ovenfor antørte.

**39.** 3<sup>m</sup> M/Sk. **Emanuel** af Vestmanhavn, 166 Reg. T. Br. Bygget 1931 af Eg, BØG og Fyr. Paa Rejse fra Vestmanhavn til England med Fisk.

Sænket d.  $6/5$  41 i Atlanterhavet; 3 Omkomne.

Søforklaring i Thorshavn d.  $10/5$  41.

Kl. ca. 11<sup>00</sup>. da E. befandt sig ca. 20 Sm. NV. af Myggenæs, saas agterud om Bb. en uddykket Underandsbaad. der begyndte at beskyde E. Motoren blev straks standset og Mandskabet purret ud. Kort efter blev Stormasten skudt ned. den ene Redningsbaad ramt, og Ild slog op gennem Dækket, hvorefter Beskydningen hørle op. Af Besætningen, der bestod af 7 Mand, savnedes 3 og 2 var blevet saaret. 1 Mand

af Besætningen forlod da E. i den anden Redningsbaad, der ikke var alvorligt beskadiget, og roede bort fra Skibet, indtil de 6—7 Timer senere blev optaget af et forbipasserende Skib.

Anm. 1. De omkomne var: Skibsfører Chr. Emil Joensen, Matroserne Johannes Johannesen og Johan Gaard, alle af Vestmanhavn.

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

**40.** S/S **Erik Boye** af København, 2238 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Staal. Paa Rejse fra Halifax til Milford Haven med Korn.

Torpederet og forlist d.  $15/6$  40 i Atlanterhavet.

Søforhør i København d.  $6/12$  45. Forlisanmeldelse dat. København d.  $4/4$  41.

Kl. ca. 22<sup>00</sup>, da E. B. i en engelsk Konvoj befandt sig paa 50°21' N. Brd. 9°46' V. Lgd. ramte en Torpedo Skibet i Stb.s Side i 3-Lugen. Ved Eksplosionen blev E. B. stærkt beskadiget og sank. Besætningen bjærgede sig i Bb.s Redningsbaad og blev d.  $16/6$  Kl. ca. 6<sup>00</sup> reddet af et britisk Krigsskib.

Anm. Forliset er opført i S. U. S. 1940 under Nr. 84.

**41.** S/S **Erna** af Esbjerg, 1590 Reg. T. Br. Bygget 1930 af Staal. Paa Rejse fra Milford Haven til U. S. A.

Borteblevet i September 41 i Atlanterhavet; 16 Omkomne.

Søforhør i København d.  $28/2$  46.

D.  $12/9$  afsejlede E. i Konvoj fra Milford Haven. Siden er der intet hørt eller set til E. Da der d.  $25/9$  torpederedes flere Skibe i Konvojen, maa det formodes, at E. er blevet torpederet og forlist med Mand og Mus.

Anm. Forliset og de Omkomne findes opført i S. U. S. 1942 under Nr. 95.

**42.** S/S **Estrid** af København, 1397 Reg. T. Br. Bygget 1933 af Staal.

Krigsforlist d.  $12/7$  42 i Middelhavet.

Forlisanmeldelse dat.  $15/12$  45. Søforhør i København d.  $13/4$  46.

Ifølge derom fra British Ministry of War Transport til Rederiet indgaaet Oplysning er E., der efter fransk Beslaglæggelse i April 1940 siden September 1941 var beslaglagt af Tyskerne, krigsforlist i Bugten ved Mersa Matruh.

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

a) Sænket under Luftangreb d.  $20/12$  40 i Liverpool.

Søforhør i København d.  $6/10$  45.

D.  $22/12$  Kl. 18<sup>30</sup>, da E. var tillastet og var ved at blive gjort søklar, blev der givet Flyvervarsel. Kl. ca. 21<sup>55</sup> blev E. ramt af en Bombe i Forskibet, som hurtigt fyldtes med Vand, hvorefter E. sank. D.  $20/3$  41 blev E. hævet og bugseret til Canada Dry Dock til Eftersyn og d.  $2/4$  41 slæbt til Brocklebank Dry Dock til Reparation.

b) Brændt og forlist efter Luftangreb d.  $3/5$  og  $4/5$  41 i Liverpool.

Forlisanmeldelse dat. København d.  $22/12$  41. Søforhør i København d.  $6/10$  45.

D.  $3/5$ , da E. laa under Reparation i Brocklebank Tørdok, blev der givet Flyvervarsel, og Kl. ca. 23<sup>30</sup> rantes E. af en Bombe gennem Rygesalonen, hvorved der opstod stor Skade. D.  $4/5$  mellem Kl. 0<sup>30</sup> og 1<sup>30</sup> rantes E. yderligere af 2 Bomber. Der opstod Brand, og da Brandvæsenet fra Land først kunde komme Kl. 6<sup>00</sup>, var det umuligt at redde Skibet.

Anm. Forliset er opført i S. U. S. 1941 under Nr. 99.

**44.** Ff. **Eysturoyggjin** af Sorvaag, 67 Reg. T. Br. Bygget 1878 af Eg. Paa Rejse fra Aberdeen til Færøerne.

Havareret ved Flyverangreb d.  $26/3$  41 i Atlanterhavet.

Søforklaring i Thorshavn d.  $27/3$  41.

Kl. ca. 18<sup>00</sup>, da E. befandt sig ca. 63 Sm. SØ.t.S. for Boren, blev Skibet angrebet af en tysk Flyvemaskine, der beskød E. med Maskingevær og nedkastede en Bombe, der eksploderede i Vandet ca. 4 Fv. fra Skibet. Ved Eksplosionen blev E. læk, men kunde dog holdes læns ved Pumperne.

**45.** Ff. **Fagranes** af Trangisvaag, 96 Reg. T. Br. Bygget 1927 af Staal. Paa Rejse fra Torshøfn til Skoruvik med Fisk.

Tørnet drivende Genstand d.  $1/7$  41 i Atlanterhavet.

Søforklaring i Thorshavn d.  $14/7$  41.

Kl. 8<sup>00</sup> passerede F. Langenes i ca. 1 Sm.s Afstand, hvorefter der styredes S.t.V. $3/4$ V. Da F. befandt sig ca. 5 Sm. S. for Langenes, tørnede Skibet imod en rund sort Genstand 2—3 Fod under Vandoverfladen, hvorved Skruen blev beskadiget og Motoren stoppede. Rejsen fortsattes derefter for Sejl alene.

**46.** Ff. **Falkur** af Trangisvaag, 93 Reg. T. Br. Bygget 1886 af Eg. Paa Rejse fra Sand til Thorshavn.

Beskadiget ved Flyverangreb d.  $31/10$  41 i Atlanterhavet.

Søforklaring i Thorshavn d.  $3/11$  41.

Kl. 9<sup>00</sup>, da F. befandt sig ca. 1 sm. fra Sand Bygd, kom en tysk Flyvemaskine hen over Skibet. Efter at Flyvemaskinen havde kredset nogle Gange over Skibet, blev dette beskudt med Maskingevær, og der blev kastet 2 Bomber, som faldt foran for F. Lidt efter blev der igen kastet 2 Bomber, som begge ramte F., men som derefter faldt over Bord. Ved Eksplosionen bordfyldte E., og Besætningen gik i Baaden,

men kunde, da Flyvemaskinen forsvandt, atter gaa om Bord i F. Ved Angrebet blev Motoren stærkt beskadiget.

**47.** S/S **Feddy** af København, 955 Reg. T. Br. Bygget 1909 af Staal. Paa Rejse fra Thorshavn til England med Stykgods.

Kollideret og forlist d.  $\frac{5}{4}$  42 i Nordsøen.

Søforklaring i Newcastle d.  $\frac{13}{4}$  42. Søforhør i København d.  $\frac{8}{11}$  45.

Kl. 5<sup>55</sup>, da F. under en Ø.-lig Brise med moderat Sø befandt sig i en Konvoj 200—300 Fv. agten for det britiske Eskorteskip »Viscenda«, drejede V. pludselig haardt Bb. Om Bord i F. blev Roret lagt Bb. og derefter haardt Bb. V. vedblev imidlertid at dreje til modsat Kurs og løb kort efter med Stævnen ind i F.s Stb.s Side ud for 1-Lugen. Ved Kollisionen blev F. læk og begyndte hurtigt at synke. Begge Redningsbaade blev sat paa Vandet, og Besætningen gik i Baadene eller sprang over Bord og blev optaget i Baadene og blev senere taget om Bord i V. Ca. 7 Minutter efter Kollisionen sank F.

Anm. Søforklaring fra V. foreligger ikke.

**48.** S/S **Flora** af Esbjerg, 1218 Reg. T. Br. Bygget 1909 af Staal. Paa Rejse fra Reykjavik til England med Fisk og Is.

Torpederet og forlist d.  $\frac{2}{8}$  42 i Atlanterhavet.

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

Kl. ca. 7<sup>30</sup>, da F. under en NV.-lig Brise befandt sig paa ca. 62°45' N. Brd. 19°10' V. Lgd. paa Kurs S.t.Ø. $\frac{3}{4}$ Ø., ramtes Skibet af en Torpedo om Bb. mellem 1 og 2-Lugen. Skibssiden og Dækket mellem Lugerne blev stærkt beskadiget, og Fokkemasten faldt over Bord. Da Forskibet sank hurtigt, gik Besætningen i 2 af Baadene og blev senere bjærget af en islandsk Trawler og landsat i Reykjavik.

**49.** Ff. **Flower of the Forest** af Vestmanhavn, 89 Reg. T. Br. Bygget 1884 af Eg. Paa Rejse fra Seydisfjord med Fisk.

Forlist efter Eksplosion d.  $\frac{20}{7}$  42 i Atlanterhavet.

Søforklaring i Thorshavn d.  $\frac{23}{7}$  42.

Kl. ca. 18<sup>00</sup>, da F. o. t. F. under en frisk V.-lig Brise befandt sig ca. 100 Sm. V. for Sumbø, indtraf en kraftig Eksplosion under Agterskibet, hvorved Skillet blev læk ved Agterstævnen, og Pumperne blev ødelagt. Baaden blev sat ud, og Besætningen forlod Skibet, der sank i Løbet af ca. 20 Minutter. D.  $\frac{21}{7}$  Kl. ca. 22 ankom Besætningen til Sumbø.

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

Torpederet og forlist d.  $\frac{2}{11}$  41 i Atlanterhavet; 3 Omkomne.

Forlisanmeldelse dat. København d.  $\frac{4}{10}$  45. Søforhør i København d.  $\frac{23}{2}$  46.

Kl. ca. 24<sup>00</sup>, da F., der sejlede under engelsk Flag, befandt sig i en Konvoj ca. 200 Sm. fra St. Johns, ramtes Skibet af en Torpedo, der eksploderede i Maskinrummet. Herved blev 2 Mand af Maskinbesætningen dræbt. Resten af Besætningen med Undtagelse af 3. Maskinmester gik i en af Redningsbaadene og blev senere optaget af et af Ledsageskibene og landsat i St. Johns.

Anm. De omkomne var: 3. Maskinmester Christian Alexander Simonsen af Aarhus, Fyrbøder Harald Marinus Sørensen af Odense og en engelsk Donkeymand, hvis Navn er ukendt.

**51.** Ff. **Frem** af Frederikshavn, 28 Reg. T. Br Bygget 1898/99 af Eg.

Forlist.

Forlisanmeldelse dat. Frederikshavn d.  $\frac{26}{7}$  47.

F., der var udlejet til den tyske Krigsmarine, maa antages at være forlist.

**52.** S/S **Frode** af København, 2140 Reg. T. Br. Bygget 1918 af Staal.

Grundstødt og forlist d.  $\frac{27}{2}$  44 ved Afrikas Ø.-Kyst.

Forlisanmeldelse dat. København d.  $\frac{21}{1}$  46. Søforhør i København d.  $\frac{13}{4}$  46.

D.  $\frac{27}{2}$  grundstødte F., der under Navnet S/S »Omaha« førte britisk Flag, paa S.-Siden af Egret Rev paa ca. 20°37' S. Brd. 116°29' Ø. Lgd. D.  $\frac{6}{3}$  44 blev Skibet bjærget og bugseret til Cairns i Australien. D.  $\frac{8}{2}$  45 blev Skibet kondemneret.

**53.** Ff. **Gardar** af Klaksvig. Paa Fiskeri i Atlanterhavet.

Beskadiget ved Flyverangreb d.  $\frac{28}{7}$  42 i Atlanterhavet; 1 Mand omkommet.

Søforklaring og Søforhør i Norderøernes Syssel d.  $\frac{13}{2}$  43.

Kl. ca. 18<sup>45</sup>, da G. under Fiskeri befandt sig paa Nolsø Banke ca. 21 Sm. SØ. for Svinø, blev Skibet beskudt af en tysk Flyvemaskine. En Mand af Besætningen, Johannes Eliassen af Klaksvig, der havde søgt Skjul under Dæk, blev ramt af et Projektil og dræbtes paa Stedet. Ved Angrebet blev G. noget beskadiget.

**54.** S/S **Geir** af København, 324 Rag. T. Br. Bygget 1908 af Staal. Paa Rejse fra Casablanca til Ky- sten ud for Fedala.

Minesprængt d.  $\frac{15}{2}$  43 i Middelhavet.

Søforhør i København d.  $\frac{13}{9}$  45. Forlisanmeldelse dat. København d.  $\frac{5}{10}$  45.

D.  $\frac{12}{4}$  40 blev G., der var stationeret som Bjærgningsdamper i Gibraltar, beslaglagt af de franske Marinemyndigheder. D.  $\frac{25}{1}$  43 blev den danske Besætning beordret i Land, og G. fik ny Fører og Mandskab. D.  $\frac{15}{2}$  stødte G. mod en Mine og sank noget efter. Hele Besætningen blev reddet.

- 55.** S/S **Gerd** af København, 1700 Reg. T. Br. Bygget 1935 af Staal.  
Krigsforlist d.  $22\frac{1}{2}$  43 i Middelhavet.  
Forlisanmeldelse dat. København d.  $15\frac{1}{12}$  45. Søforhør i København d.  $13\frac{1}{4}$  46.  
Ifølge derom fra det danske Gesandtskab i Rom samt fra det britiske Admiralitet modtagen Meddelelse blev G., der sejlede under tysk Flag uden dansk Besætning, sænket paa  $37^{\circ}45'$  N. Brd.  $11^{\circ}37'$  Ø. Lgd.
- 56.** S/S **Gerda Toft** af København, 1961 Reg. T. Br. Bygget 1930 af Staal.  
Sænket ved Luftangreb d.  $2\frac{1}{6}$  44 i Candia Havn.  
Forlisanmeldelse dat. København d.  $12\frac{1}{2}$  46.  
G. T., der var beslaglagt af Tyskerne og laa i Candia Havn lastet med Ammunition, blev under et Luftangreb ramt af en Fuldræffer og sank.
- 57.** S/S **Gertrud Rask** af København, 662 Reg. T. Br. Bygget 1923 af Eg.  
a) Paa Rejse fra New York til Julianehaab med Stykgods.  
Grundstødt d.  $12\frac{1}{5}$  41 ved Grønlands V.-Kyst.  
Søforklaring i Godthaab d.  $6\frac{1}{7}$  og i New York d.  $31\frac{1}{7}$  41.  
Kl.  $7^{30}$  passerede G. R., der havde Kendtmand om Bord, Kagssimiut i Julianehaab Distrikt. Isen laa meget tæt, og der avanceredes kun langsomt Ø. efter. Kl.  $8^{00}$  styredes med Kending over forbi Rævefjeld, hvorefter Kursen ændredes mod Tunek godt N. om Skærene. Det blev efterhaanden tæt Taage. Kl. ca.  $9^{30}$  ændredes Kursen mere Ø.-lig. Kl.  $9^{45}$  tog G. R. Grunden paa et Skær og blev staaende. Det viste sig senere, at Skibet stod paa det nordligste af de fire Skær Ø. for Rævefjeld. Kl. ca.  $19^{00}$  kom G. R. flot ved egen Hjælp. Ved Grundstødningen fik Skibet Stævnen og Slingrekølene stærkt beskadiget og en Del af Straakølen midtskibs revet af og blev læk.  
Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Vejrforholdene.  
b) Paa Rejse fra New York til Holstensborg med Stykgods.  
Strandet og forlist d.  $7\frac{1}{2}$  42 ved Nordamerikas Ø.-Kyst.  
Søforklaring i New York d.  $27\frac{1}{2}$  42. Forlisanmeldelse dat. København d.  $16\frac{1}{9}$  42. Søforhør i København d.  $6\frac{1}{10}$  45.  
Kl.  $15^{30}$  radiopejledes Seal Isl. i retv. N.  $60^{\circ}$  V., og Cape Sable Fyr pejledes i retv. N.  $47^{\circ}$  Ø. Det blæste en haard ØSØ.-lig Kuling med svær Sø. Der styredes retv. N.  $70^{\circ}$  Ø. Kl. 17 besluttedes det at søge Ankerplads i Læ af Baccaro Point, og Kursen ændredes mere N. efter. Kl. ca.  $18^{00}$  pejledes Baccaro Point Fyr, og Kursen ændredes imod Fyret. Brazil Rock Lystønde saas af og til om Stb., sidst Kl. ca.  $19^{00}$ , da den var omtrent tværs. Kl. ca.  $19^{30}$  saas ret forude en Lystønde med Blink hvert 10 Sek., der antoges for Fløjtetønden paa Bantam Rock. Kl. ca.  $20^{00}$  viste Pejlingen, at det ikke kunde være Bantam Rock, og Kursen ændredes straks 8—9 Str. Bb. over. Kl. ca.  $20^{30}$  tog G. R. Grunden tæt ved Bantam Rock Fløjte-tønde, som ikke var hørt, og blev staaende. D.  $8\frac{1}{2}$  Kl.  $9^{00}$  forlod Besætningen Skibet i Redningsbaadene. Skibet er senere blevet Vrag.  
Anm. 1. Ministeriet maa antage, at Forliset skyldes Vejrforholdene i Forbindelse med Fejlgisning af Afstanden til Baccaro Point Fyr.  
Anm. 2. Forliset findes opført i S. U. S. 1942 under Nr. 118.
- 58.** Ff. **Gracie** af Vaag, 83 Reg. T. Br. Bygget 1884 af Eg. Paa Rejse fra Færøerne til Island med Is.  
Beskadiget ved Flyverangreb d.  $1\frac{1}{5}$  42 i Atlanterhavet.  
Søforklaring i Thorshavn d.  $9\frac{1}{5}$  42.  
Kl.  $18^{45}$ , da G. befandt sig ca. 54 Sm. N. for Fuglø, blev Skibet angrebet af en tysk Flyvemaskine. Angrebet varede ca. 30 Minutter, og G. blev herunder beskyttet med Maskingevær og Maskinkanon, hvorved Skibet blev stærkt beskadiget og en Mand af Besætningen saaret. G. vendte om og gik ind til Thorshavn for Reparation.
- 59.** Ff. **Grethe Mortensen** af Esbjerg, 38 Reg. T. Br. Bygget 1942 af Eg og Bøg.  
Forlist i Oktober 1944.  
Forlisanmeldelse dat. Esbjerg d.  $16\frac{1}{1}$  46.  
G. M., der sejlede for den britiske Marine, er i Oktober 1944 forlist.
- 60.** S/S **Grønland** af København, 1264 Reg. T. Br. Bygget 1923 af Staal.  
a) Paa Rejse fra Blyth til Plymouth med Kul.  
Beskadiget ved Flyverangreb d.  $23\frac{1}{7}$  40 i Kanalen.  
Søforhør i København d.  $17\frac{1}{8}$  45.  
Under et Angreb af tyske Flyvere fik G., der sejlede i Konvoj og befandt sig ud for Dover, 1 eller 2 Træffere i Agterenden, som blev totalt ødelagt. G. blev af en Slæbebaad slæbt ind til Dover.  
b) Sænket ved Flyverangreb d.  $29\frac{1}{7}$  40 i Dover Havn.  
Forlisanmeldelse dat. København d.  $11\frac{1}{11}$  40. Søforhør i København d.  $17\frac{1}{8}$  45.  
Kl. ca.  $8^{00}$ , da G. laa opankret i Dover Havn, ramtes Skibet under et Flyverangreb af 3 Bomber, en i Maskinrummet, en i Nr. 3 Last og en i Nr. 4 Last. I Løbet af 10—15 Minutter sank G. Besætningen reddede sig i Land i en Redningsbaad og Jollen.  
Anm. Forliset er opført i S. U. S. 1940 under Nr. 120.

**61.** Ff. **Harry** af Vaag, 125 Reg. T. Br. Bygget 1893 af Eg. Paa Rejse fra Aberdeen til Færøerne med Cement.

Sænket ved Flyverangreb d.  $24/5$  41 i Atlanterhavet.

Søforklaring og Søforhør i Suderø Syssel d.  $27/5$  41.

Omkring Midnat, da H. befandt sig paa  $57^{\circ}55'$  N. Brd.  $2^{\circ}18'$  V. Lgd., blev Skibet angrebet af en tysk Flyvemaskine. H. blev beskudt af Maskingevær, og der blev kastet en Bombe, som eksploderede lige agten for H. Herved blev Skibet læk og begyndte at synke. D.  $25/5$  Kl. ca.  $0^{30}$  blev Besætningen efter at have sat Ild paa H. bjærget af Fartøjer, der befandt sig i Nærheden.

**62.** M/S **Herdis** af København, 1659 Reg. T. Br. Bygget 1934 af Staal.

Kollideret og forlist d.  $3/8$  44 i Atlanterhavet.

Forlisansmeldelse dat.  $15/12$  45. Søforhør i København d.  $13/4$  46.

Ifølge derom til Rederiet indgaaet Underretning er H., der var beslaglagt af brasilianske Myndigheder og sejlede med brasiliansk Besætning, forlist ud for Santa Catarina efter Kollision med et brasiliansk Skib.

**63.** S/S **Herta Mærsk** af Aalborg, 1890 Reg. T. Br. Bygget 1939 af Staal. Paa Rejse fra Ivigtut til Boston med Kryolit.

Grundstødt og forlist d.  $6/7$  42 ved Grønlands V.-Kyst.

Forlisansmeldelse dat. København d.  $20/12$  45. Søforhør i København d.  $12/12$  46.

Kl.  $4^{17}$  lettede H. M., der sejlede under amerikansk Flag og førte Navnet »Montrose«, fra en Ankerplads ved den amerikanske Militærbasis »Blue West One« og styrede ind i Skovfjorden mod Kugnat Bay. Kl.  $6^{55}$  blev Maskinen stoppet paa Grund af Taage, hvorefter der fortsattes med moderat Fart, idet der holdtes langs N.-Siden af Fjorden. Kort efter saas et Skær under Vandet forude om Stb. Der blev straks givet Bb.s Ror, og Maskinen blev sat paa Langsomt Frem; men umiddelbart efter, Kl.  $7^{04}$ , tørnede Skibet Skæret med Stb.s Side foran for Broen. Da det viste sig, at H. M. var læk i Forlasten, og da Skibet trods stadig Lænsning fra Forlasten og Bundtankene fik mere og mere Bb.s Slagside og begyndte at synke med Forskibet, forlod Besætningen Kl.  $8^{00}$  Skibet og blev senere taget op af et amerikansk Kystvagtskib og landsat ved »Blue West One«. H. M. er senere blevet Vrag.

Anm. Ministeriet maa antage, at Forliset skyldes Taage.

**64.** S/S **Holland** af København, 1251 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Staal.

Sænket i Juni 40 i en fransk Havn.

Forlisansmeldelse dat.  $4/7$  46.

Ifølge derom til H.s Rederi fra »The Danish Shipping Committee« i London indgaaet Underretning er H., der var beslaglagt af britiske Myndigheder, i Juni 1940 sænket som Blokskib i en fransk Havn.

**65.** M/S **Hulda Mærsk** af København, 5601 Reg. T. Br. Bygget 1938 af Staal. Paa Rejse fra Glasgow til Malta.

Sænket ved Flyverangreb d.  $15/6$  42 i Middelhavet; 4 Omkomne.

Forlisansmeldelse dat. København d.  $20/12$  45. Søforhør i København d.  $14/10$  46.

Kl.  $7^{30}$ , da H. M., der var beslaglagt af de amerikanske Myndigheder og førte amerikansk Flag under Navnet »Chant«, befandt sig i en Konvoj ca. 10 Sm. S. for Pantellaria, blev Skibet under et Luftangreb ramt af flere Bomber i Agterskibet, hvorved H. M. sank i Løbet af faa Minutter. Af Besætningen, der bestod af 87 Mand, savnedes 4 Udlændinge, medens de øvrige blev landsat i Malta.

**66.** S/S **Ingeborg S.** af København, 1200 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Staal.

Sænket ca.  $11/10$  43 i Middelhavet.

Forlisansmeldelse dat.  $15/12$  45. Søforhør i København d.  $13/4$  46.

I. S., der var beslaglagt af Tyskerne, er af Lloyds i London rapporteret sunket ved den græske Ø Amorgos.

**67.** S/S **Irene Maria** af Esbjerg, 1862 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Staal. Paa Rejse fra Milford Haven til Canada i Ballast.

Borteblevet i November 40 i Atlanterhavet; 19 Omkomne.

Forlisansmeldelse dat. København d.  $27/5$  41. Søforhør i København d.  $12/3$  46.

D.  $23/11$  afsejlede I. M. fra Milford Haven og sejlede derefter i Konvoj mod Canada. Under Rejsen forsvandt I. M., antagelig d.  $28/11$ . Skibet antages ifølge de fra det britiske Rederi, der disponerede Skibet, indhentede Oplysninger at være forlist som Følge af Krigsbegivenheder.

Anm. 1. De Omkomne var: Skibsfører Alfred Ewers af Aaderup, Styrmand Sven Østergaard af Aalborg, Styrmand Thomas Schnor af Marstal, Matros Anders Frandsen af København, Matros Knud Bolesen af Esbjerg, Matros Holger Jacobsen af Randers, Letmatros Robert Rasmussen af Esbjerg, Letmatros Jørgen Jensen af Svendborg, Maskinmester Jørgen Sandbjerg af Odense, Maskinmester Edgar Juul af Søborg, Maskinmester Carl Gottschalck af København, Donkeymand Freddy Niebling af København, Fyrbøder B. O. Jensen af Kolding, Fyrbøder Hans Burkal af Haderslev, Fyrbøder Anders Ravn af København, Lemper Christian Erlandsen af Frederikshavn, Lemper Arnold Nielsen af Hammel, Hovmester Niels Stæhr af København samt Hovmester Rasmus Sylvester Nielsen af København.

Anm. 2. Forliset er opført i S. U. S. 1940 under Nr. 151.

**68.** M/S **Jane Mærsk** af Kalundborg, 7691 Reg. T. Br. Bygget 1928 af Staal.

Sænket d.  $2/3$  42 i Soerabayas Havn.

Indberetning fra Gesandtskabet i Tokio dat.  $\frac{6}{7}$  42. Søforhør i København d.  $\frac{6}{4}$  46. Forlisanmeldelse dat. København d.  $\frac{25}{8}$  47.

Kl. 16<sup>00</sup> blev J. M., der sejlede under hollandsk Flag og førte Navnet »Ambo«, under et kraftigt, japansk Luftangreb sænket af Besætningen efter Ordre fra de hollandske Myndigheder, ved at alle Søforbindelser aabnedes. J. M. fik hurtigt Slagside og kort efter, at Besætningen havde forladt Skibet i Redningsbaadene, kæntrede det rundt og sank.

Anm. Forliset findes opført i S. U. S. 1942 under Nr. 156.

**69.** S/S **Jessie Mærsk** af Kalundborg, 1972 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal. Paa Rejse fra London til Blyth i Ballast.

Torpederet d.  $\frac{7}{10}$  42 i Nordsøen; 18 Omkomne.

Forlisanmeldelse dat. København d.  $\frac{24}{10}$  45. Søforhør i København d.  $\frac{8}{11}$  45.

Kl. ca. 3<sup>45</sup>, da J. M. befandt sig i en engelsk Konvoj ud for Cromer, blev Skibet ramt af en Torpedo og sank hurtigt. Af Besætningen, der bestod af 28 Mand, blev 10 Mand reddet af engelske Krigsskibe, efter at have opholdt sig i Vandet i ca. en Time.

Anm. De omkomne Danske var: 1. Maskinmester Thorkild H. Therkildsen af Lillerød, 3. Maskinmester Erik Hansen, Hovmester Knud Glidstrup samt Kokkene Knud Christensen og Holger Johan Johansen, alle af København, Matroserne Erhard Marinus Jørgensen af Svendborg, Ejner Olsen Steen af Kjellerup og Karl Gunnar Ernstsens af Humlum.

**70.** S/S **Johanne Justesen** af København, 4471 Reg. T. Br. Bygget 1909 af Staal. Paa Rejse fra Akyab til Cochin med Ris og Stkgods.

Torpederet og forlist d.  $\frac{15}{2}$  42 i det indiske Hav; 1 Mand omkommet.

Forlisanmeldelse dat. København d.  $\frac{1}{12}$  45. Søforhør i Svendborg d.  $\frac{16}{4}$  46.

Om Eftermiddagen, da J. J. under en let NØ.-lig Brise befandt sig ca. 40 Sm. VSV. af Alleppy i Indien, blev Skibet ramt af en Torpedo i Bb.s Side. 3 Redningsbaade blev sat paa Vandet, og Besætningen — med Undtagelse af en Inder, som senere fandtes død paa Vandet — gik i Baadene. Ca. 20 Minutter senere sank J. J. paa 56 Fv. Vand. D.  $\frac{16}{2}$  Kl. 9<sup>00</sup> naaedes Land.

**71.** S/S **Johannes Mærsk** af Kalundborg, 1899 Reg. T. Br. Bygget 1925 af Staal.

Borteblevet i August Maaned 1944 i Sortehavet.

Indberetning fra det danske Konsulat i Istanbul dat.  $\frac{5}{9}$  44. Søforhør i København d.  $\frac{8}{8}$  46. Forlisanmeldelse dat. København d.  $\frac{18}{11}$  46.

J. M., der var beslaglagt af de tyske Myndigheder og førte Navnet »Johanna«, afsejlede omkring d.  $\frac{10}{8}$  44 fra Istanbul til Sortehavet, hvor Skibet siges at være torpederet. Da der intet er hørt eller set til Skibet siden, maa det antages at være forlist.

**72.** S/S **Jonna** af København, 1517 Reg. T. Br. Bygget 1933 af Staal.

Forlist d.  $\frac{5}{6}$  44 i Atlanterhavet; 1 Mand omkommet.

Søforhør i København d.  $\frac{7}{3}$  46. Forlisanmeldelse dat.  $\frac{10}{11}$  45.

Ifølge Meddelelse til Rederiet er J., der sejlede under Panama Flag og førte Navnet »Pillory«, forlist som Følge af Krigshandling ud for San Juan, hvorved Skibets Fører, L. N. Sørensen af Nordby, Fanø, omkom.

**73.** S/S **Kalø** af København, 1973 Reg. T. Br. Bygget 1936/37 af Staal. Paa Rejse fra Durban til Suez med Krigsmateriel.

Kollideret og forlist d.  $\frac{24}{9}$  41 i Rødehavet.

Forlisanmeldelse dat. København d.  $\frac{22}{12}$  45. Søforhør i København d.  $\frac{13}{4}$  46.

Kl. 4<sup>50</sup>, da K., der sejlede under sydafrikansk Flag, uden Lanterner tændt befandt sig paa 19°08' N. Brd 39°13' Ø. Lgd., saas forude et Skib, der senere viste sig at være M/S »Fishpool« af West Hartlepool, ligeledes uden Lanterner tændt. Roret blev straks lagt haardt Stb.; men kort efter tørnede F. imod K.s Bb.s Laaring. Ved Kollisionen blev K. læk og sank i Løbet af 10 Minutter. Besætningen, der bestod af 27 Mand, gik i Redningsbaadene og blev optaget af F. og senere landsat i East London.

Anm. Søforklaring fra F. foreligger ikke.

**74.** S/S **Kaupo** af København, 2420 Reg. T. Br. Bygget 1888 af Staal.

Sænket i Juni 1940 ved Frankrigs V.-Kyst.

Forlisanmeldelse dat. København d.  $\frac{15}{6}$  45. Søforhør i Vordingborg d.  $\frac{21}{9}$  46.

K., der var beslaglagt af de britiske Myndigheder og havde engelsk Besætning om Bord, blev i Slutningen af Juni 1940 sænket efter Ordre fra det britiske Admiralitet ud for Dieppes Havn.

**75.** S/S **Knud** af København, 1272 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Staal. Paa Rejse fra Belfast til Mumbles i Ballast.

Forlist d.  $\frac{23}{12}$  42 i det Irske Hav.

Søforklaring i Newcastle on Tyne d.  $\frac{30}{12}$  42. Søforhør i København d.  $\frac{11}{7}$  45. Forlisanmeldelse dat. København d.  $\frac{20}{12}$  45.

Kl. ca. 2<sup>50</sup>, da K. befandt sig ca. 10 Sm. NV. af Bardsag Island, rystedes Skibet af en voldsom Eksplosion, og det viste sig, at Skibet var blevet ramt i Stb.s Side ud for 1-Lugen af en Mine eller en Torpedo. Maskinen blev straks stoppet, og da Forskibet sank meget hurtigt, gik Besætningen, ialt 23 Mand, i Baa-



dene. Kort efter sank K. 15 Mand af Besætningen roede i en Redningsbaad ind til Kysten, medens de øvrige 8 Mand efter ca. 4 Timers Forløb blev optaget af et forbipasserende Skib.

**76.** S/S **Lars Kruse** af København, 1807 Reg. T. Br. Bygget 1923 af Staal.

Forlist d.<sup>27/12</sup> 43 i Bari; 18 Omkomne.

Søforhør i København d.<sup>25/10</sup> 45. Forlisanmeldelse dat. København d.<sup>27/11</sup> 45.

Medens L. K. laa i Bari, blev Havnen udsat for et kraftigt Luftangreb, hvorved et amerikansk Ammunitionsskib, der laa i en Afstand af ca. 200 m fra L. K., rantes af en Bombe. Ved Eksplosionen blev L. K. stærkt beskadiget, og der udbrød Ild i 4-Lugen. En Del af Besætningen omkom og de øvrige saaredes. De saarede reddedes om Bord i et norsk Skib i Nærheden og blev senere ført til Hospitalet.

Anm. De omkomne Danske var: 1. Styrmand Aage Jørgensen og 1. Maskinmester Søren Anton Jensen, begge af København, Telegrafist Johannes Wildt af Lyngby, Matroserne Axel Georg Christian Jacobsen af København, Asser Oluf Jørgensen af Rønne, Aksel Kristensen af Lemvig og Knud Henning Nielsen af Løkken, Donkeymand Hilmer Hansen af Kalundborg samt Fyrbøderne Frode Julius Jensen af København og Karl Christian Christensen af Kolding.

**77.** M/S **Leise Mærsk** af Aarhus, 3136 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal. Paa Rejse fra Nova Scotia til Clydefloden med Hvede.

Torpederet og forlist d.<sup>23/11</sup> 40 i Atlanterhavet; 15 Omkomne.

Søforklaring i Newcastle upon Tyne d.<sup>16/12</sup> 40. Forlisanmeldelse dat. København d.<sup>26/12</sup> 41. Søforhør i København d.<sup>12/3</sup> 46.

Kl. ca. 5<sup>00</sup>, da L. M., der sejlede i Konvoj og befandt sig paa 55°30' N. Brd. 11°00' V. Lgd., rantes Skibet af en Torpedo i Bb.s Side midtskibs, hvorved der opstod et stort Hul i Skibssiden, og Redningsbaade og Flaader og Bb.s Side af Broen bortsprængtes. De overlevende af Besætningen sprang i Vandet og reddede sig op paa en Redningsflaade. L. M. sank i Løbet af 4 Minutter. D.<sup>24/11</sup> Kl. 13<sup>00</sup> blev de overlevende fra Redningsflaaden bjærget af en hollandsk Bjærgningsdampner.

Anm. De omkomne var: Skibsfører P. Mortensen af København, 1. Styrmand Aage Petersen af Svendborg, 2. Styrmand Pauli Lind af Vejle, 1. Maskinmester Kai Hansen af Svendborg, Assistent Herluf Andersen af Bindlev, Hovmester Svend Hansen af Svendborg, Kok Niels Eldrup af København, Matroserne Josef Birk af København, Henry Christensen af Aalborg og Eyvind Jacobsen af Valby, Letmatroserne Søren Dyhr af Fur, Svend Aage Lagoni af Skjærbæk, Oluf Jensen af Ris-Skov og Villiam Simonsen af Sæby samt Smører Laurits Christensen af Odense.

**78.** M/S **Lexa Mærsk** af København, 5614 Reg. T. Br. Bygget 1939 af Staal. Paa Rejse fra U.S.A. til England med Krigsmateriel.

Torpederet og forlist cl.<sup>12/11</sup> 42 i Atlanterhavet.

Forlisanmeldelse dat.<sup>20/12</sup> 45. Søforhør i København d.<sup>14/10</sup> 46.

Kl. 19<sup>15</sup> da L. M., der sejlede under Panamaflag, befandt sig ca. 500 Sm. V. for Island, blev Skibet torpederet og sank. Hele Besætningen reddede sig i de 4 Redningsbaade og blev efter henholdsvis 5, 9 og 12 Døgns Forløb optaget af andre Skibe.

**79.** S/S **Lifland** af København, 2254 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal. Paa Rejse fra Amerika til England.

Krigsforlist d.<sup>28/9</sup> 42 i Atlanterhavet; 22 Omkomne.

Forlisanmeldelse dat.<sup>20/11</sup> 45. Søforhør i København d.<sup>12/11</sup> 46.

D.<sup>22/9</sup>, da L. under tæt Taage befandt sig i en Konvoj ud for Island, mistedes Forbindelsen med de øvrige Skibe. Det britiske Admiralitet har senere oplyst, at Skibet d.<sup>28/9</sup> forliste som Følge af fjendtlig Handling, hvorved hele Besætningen omkom.

Anm. De omkomne var: Skibsfører Niels Jensen af Taarnby, 1. Styrmand Jørgen J. Lendal af Borød pr. Somø, 2. Styrmand Lars M. J. Dahl af Thisted, 3. Styrmand Knud Kr. Madsen af Husby pr. Ulfsborg, Telegrafist Chresten K. Olesen af Svankjær pr. Bedsted, 1. Maskinmester Julius Huusfeldt af Svendborg, 2. Maskinmester Charles H. Larsen af Vanhøse, 3. Maskinmester Peter L. Sørensen af Viborg, Hovmester Aage Christensen af København, Kok Carl A. Eriksen af Gentoft, Baadsmand Bernhard A. Nielsen af København, Matroserne Eigil L. Thomsen, Niels P. Hofgaard og Verner Hansen, alle af København samt Frode Hansen af Helsingør, Donkeymand Frederik Ch. Hertz af Nakskov, Fyrbøderne Villy L. Kristensen af Aalborg, Helge Holst og Harry Knudsen, begge af København samt Harry Tved Nielsen af Holstebro, Kullempner Johannes Jensen af Aalborg og Matros F. Bech, der antages at være dansk.

**80.** S/S **Lily** af København, 1281 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal. Paa Rejse fra Kirkwall til Preston med Porcelænsjord.

Borteblevet i April 1940 i Nordsoen; 18 Omkomne.

Søforhør i København d.<sup>27/9</sup> 45. og <sup>29/1</sup> 46. Forlisanmeldelse dat. København d.<sup>13/6</sup> 46.

D.<sup>25/4</sup> 40 afgik L. fra Kirkwall. Da der siden intet er hørt eller set til Skibet eller dets Besætning, maa det antages at være forlist med Mand og Mus.

Anm. 1. De omkomne var: Skibsfører O.P. Sørensen af Byrum, Læsø, 1. Styrmand Michael Weile af Svendborg, 2. Styrmand Christian Beck af Frederikshavn, 1. Maskinmester Oskar P. Hennig af Aabenraa, 2. Maskinmester Johannes P. Andersen af København, Hovmester Charles Andersen af Esbjerg, Kok Jørgen C. Sørensen af København, Matroserne Frimodt Jørgensen af Ølsted, Karl F. Jørgensen af København og Knud Eriksen, af Vejle, Letmatroserne Holger Beck Petersen af Vejle og Jens Christensen af Kol-

ding, Ungmand Villy Ryberg Hjorth af Brødrup, Fyrbøderne Nis Holbeck Svendsen af Kolding, Leo Flemming af Finland, Jersey Musial af Polen og H. Børje af Nyborg samt Messedreng Henning Kristiansen af Esbjerg.

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

**81.** S/S **London** af København, 1260 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Staal. Paa Rejse fra Manchester til Cardiff med Jern.

Sænket ved Luftangreb d.  $21/3$  41 i Bristol Kanal; 5 Omkomne.

Forlisanmeldelse dat. d.  $28/7$  41. Søforhør i København d.  $27/9$  45.

Kl. ca. 19<sup>00</sup>, da L. befandt sig Ø. for Swansea, kom 2 Flyvemaskiner til Syne, og Kanonerne blev bemanded. Fra Luftfartøjerne blev der kastet en Del Bomber, hvoraf en traf L. i Nr. 2 Luge, og Skibet sank straks, hvorved 5 af Besætningen omkom.

Anm. 1. De omkomne var: Skibsfører Hans Jacob Hansen af Charlottenlund, 1. Styrmand Paul Hinsch af Marstal, 1. Maskinmester Carl Martin Carlsson af København, Matros Troels Nielsen af Esbjerg og engelsk Kanoner Cooper.

Anm. 2. Forliset findes opført i S. U. S. 1941 under Nr. 202.

**82.** M/S **Malaya** af København, 8654 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal. Paa Rejse med Dynamit.

Torpederet og forlist d.  $27/6$  41 i Atlanterhavet; 43 Omkomne.

Forlisanmeldelse dat.  $22/12$  41. Søforhør i København d.  $17/1$  46.

Kl. 0<sup>05</sup>, da M. befandt sig i en Konvoj paa 58° N. Brd. 31° V. Lgd., blev Konvojen angrebet af en Undervandsbaad. Kl. 0<sup>30</sup> observeredes Styretærnet paa en Undervandsbaad om Stb. i en Afstand af ca. 1000 Yards. Kl. 0<sup>31</sup> ramtes M. af en Torpedo, og den efterfølgende Eksplosion beskadigede Skibet saa stærkt, at det sank i Løbet af 4—5 Minutter. 6 Mand af Besætningen blev Kl. ca. 4<sup>00</sup> reddet af et engelsk Krigsskib.

Anm. De omkomne var: Kaptajn Vilhelm Kragelund af Hobro, 1. Styrmand Niels Bo Vilhelm Schrader af Tølløse, 2. Styrmand Jacob Brønnum Fausing af Herstedvester, 3. Styrmand Georg Karl Heinrich Vilhelm Nielsen af Vejgaard Sogn, Telegrafisterne Knud Clemens Kjerulff af Frederiksberg samt James Carter og Harry Hyman, begge af Storbritannien, 1. Maskinmester Robert Hughes af Hellerup, 2. Maskinmester Egon Edmund Hansen af København, 3. Maskinmester John Runet af Storbritannien, 4. Maskinmester Egon Marius Jensen af Horsens, Elektriker Einer Axel Andersen af København, Maskinassistenterne Axel Mathias Thestrup af Nakskov, Carl Christian Frederik Nielsen af Danstrup og Roy S. Glendenning og Ronald Snell, begge af Storbritannien, samt Albert Whitside af Kanada, Hovmester Volmer Richard Sivertsen af København, 2. Hovmester Jack Lawrence Smith af Kanada, Matroserne Hans Erik Hartvig af Aalborg, Niels Peter Sørensen af København, Peter Wilhelm Marius Jensen af Odder, Egon Foldager af Sunds og Aksel Christian Mortensen af Holeby, Letmatroserne Kaj Elmer Larsen af Aarhus, John Walker og John Thomas Sheperdson samt Dæksdreng Kenneth Draper, alle af Storbritannien, Smørerne Carl Axel Poulsen af Thisted, Aksel Herman Jensen af Fjenneslev Sogn, William Norman Ali af Storbritannien og Theodor Valdemar Fillesø af København, Kok Herman Rasmus Pedersen af Kerteminde, Ungkok Alfred Wurtz Sørensen af Randers, Bager Kaj Harald Henriksen af Barløse, Opvarterne Christian Seyndal Pedersen af Holbæk, Gordon Hardie og Norman Legge, begge af Storbritannien, Hovmestermath Sigurd Anton Timm af København, Dæksfolkene R. Maning og E. Sharp, begge af Storbritannien, og britiske Soldater Nugesst og O. Reilly.

**83.** S/S **Manø** af København, 1415 Reg. T. Br. Bygget 1925 af Staal. Paa Rejse fra London til Reykjavik.

Tørnet undersøisk Skær og forlist d.  $21/8$  44 ved Islands V.-Kyst; 3 Omkomne.

Søforhør i København d.  $17/8$  45. Forlisanmeldelse dat. København d.  $12/10$  45.

Kl. ca. 2<sup>00</sup>, da M. under en SØ-lig Kuling med diset Vejr sejlede i Konvoj, saas Reykjanes Fyr et Øjeblik. Kursen var 305° til Kl. 3<sup>15</sup>, da M. tik Ordre til at styre 355°. Kl. 3<sup>30</sup> fik M. igen Ordre til at styre 305°; men da Førerskibet drejede yderligere til P.b., fulgte M. med. tinder disse Manøvrer blændede en Flyvemaskine, der hele Tiden havde været over Konvojen, alle paa Broen med sin Projektør. Roret lagdes nu haardt Bb., og der sloges Fuld Kraft Frem paa Maskinen. Kl. 3<sup>40</sup> tørnede M. mod et undersøisk Skær, som senere viste sig at være Geirfuglaskær. Søen slog hurtigt Flaader og Baade bort. Da Vinden friskede, besluttedes det d.  $24/8$  at svømme over til nogle Korvetter, der holdt gaaende i Nærheden af M, Efter at der var gvd't Olie paa Vandet, svømmede Besætningen over til Korvetterne holdvis; herunder omkom 3 Mand.

Anm. 1. Ministeriet maa antage, at Forliset skyldes usigtbart Vejr.

Anm. 2. De omkomne var: Skibsfører Hans Kristian Pedersen, Kok Walther Knudsen samt Fyrbøder Kaj Otto Lauritzen, alle af København.

**84.** S/S **Margit** af København, 1755 Beg. T. Br. Byggt 1924 af Staal. Paa Rejse fra England til Island.

Forlist d.  $7/2$  44 i Atlanterhavet; 14 Mand omkommet.

Søforhør i København d.  $15/11$  45. Forlisanmeldebe dat. København d.  $20/12$  45.

Ifølge derom gennem Udenrigsministeriet fra England til Redenet indgaaet Underretning er M. forlist med Mand og Mus d.  $7/2$  44 ved Krigshandlinger.

Anm. De omkomne Danske var: Skibsfører Holger Johansen af København, 1. Styrmand Niels Henrik Ove af Aarhus, 2. Styrmand Hans Peter Abrahamsen og 1. Maskinmesterster Hans Christian Sørensen,

begge af København, 2. Maskinmester Herman Frederik Sørensen af Silkeborg, 3. Maskinmester Svend Aage Verner Larsen, Hovmester Valdemar Thorvald Andersen, Kok Stig Olaf Sørensen og Matros Hans Charles Johansen, alle af København, Matroserne Svend Aage Nielsen Lyngsie af Kolding, Svend Børge Jensen af Odense, Christian Petersen af Sommerlyst pr. Røddinge, Tage Andersen af Vejle og Donkeymand Ebbe Børge Nielsen af København.

**85.** S/S **Mama** af Esbjerg, 1700 Reg. T. Br. Bygget 1936 af Staal. Paa Rejse fra Botwood til Sydney N. S. med Papir og Papirmasse.

Kollideret og krigsforlist d.  $15/_{11}$  42 i Atlanterhavet; 1 Mand omkommet.

Forlisanmeldelse dat. København d.  $10/_{12}$  45. Søforhør i København d.  $7/_{3}$  og  $8/_{8}$  46.

Kl. ca.  $6^{00}$ , da M., der sejlede under Panama Flag og førte Navnet »Azra«, under en frisk S.-lig Brise befandt sig i en Konvoj med slukkede Lanterner og var ved at ændre Kurs ved Kap Race, kolliderede Skibet med en canadisk Torpedojager, der ikke førte Lanterner. Ved Kollisionen blev 2 af Torpedojagerens Dybvandsbomber løsnet og eksploderede under Torpedojageren, der fik Agterenden revet af, og under M., der blev læk, fik stærk Slagside og begyndte at synke. En Del af Besætningen, der bestod af 34 Mand, reddede sig i Bb.s Redningsbaad, der ved Eksplosionerne var løsnet fra den agterste David og hang i forreste Davids Taljeløber, som blev kappet, andre reddede sig paa to Redningsflaader og enkelte var det lykkedes at springe om Bord paa Torpedojageren. 1 Mand — 3. Styrmand Willy A. Era — var forsvundet. 5 Mand saaredes ved Eksplosionen.

**86.** S/S **Michael Jebsen**, 2318 Reg. T. Br. Bygget 1927 af Staal. Paa Rejse fra Barbados til England med Sukker.

Torpederet og forlist d.  $14/_{8}$  42 i Atlanterhavet; 7 Omkomne.

Forlisanmeldelse dat.  $8/_{10}$  45. Søforhør i Aabenraa d.  $12/_{12}$  45.

Kl.  $6^{30}$ , da M. J., der sejlede i Konvoj, befandt sig paa  $21^{\circ}45'$  N. Brd.  $76^{\circ}10'$  V. Lgd., rantes Skibet af en Torpedo og sank i Løbet af 1 Minut. Besætningen med Undtagelse af 7 Mand blev reddet af en amerikansk Destroyer.

Anm. De omkomne Danske var: 2. Maskinmester Jørgen Heinrich Valter Bech og 3. Maskinmester Egon Jørgen Granner.

**87.** Ff. **Minna** af Bregvær. Paa Fiskeri i Odense Fjord.

Minesprængt d.  $30/_{10}$  45 i Odense Fjord; 2 Omkomne.

Politirapport dat.  $30/_{10}$  45. Søforhør i Kerteminde d.  $24/_{8}$  46.

Kl. ca.  $15^{30}$  saas det fra Land, at M., der da befandt sig ca. 1000 m V. for Bregvær Fiskerihavn, forsvandt efter en voldsom Eksplosion. Ved en Eftersøgning, der straks blev iværksat, saas intet til den forsvundne Kutter, hvorimod der fandtes Ligdele af Besætningen.

Anm. De omkomne var: Fiskerne Christian Ingvarrd Rosenlyst af Munkebo og Jens Jørgen Rosenlyst af Vierø.

**88.** Ff. **Mistletoe** af Thorshavn, 87 Reg. T. Br. Bygget 1884 af Eg. Paa Rejse fra Thorshavn til Island med Is.

Sænket ved Flyverangreb d.  $8/_{7}$  43 i Atlanterhavet: 2 Omkomne.

Søforklaring i Thorshavn d.  $28/_{7}$  43.

Kl. ca.  $9^{00}$ , da M. befandt sig paa  $60^{\circ}30'$  N. Brd.  $13^{\circ}36'$  V. Lgd., blev Skibet angrebet af en tysk Flyvemaskine, der fra lav Højde beskød M. med Maskingevær. Herunder blev en Mand af Besætningen dræbt, medens en anden blev haardt saaret. Angrebet blev fra M. besvaret med Maskingeværid. Kl.  $10^{20}$  maatte Besætningen, der bestod af 5 Mand, forlade M., efter at Flyvemaskinen havde kastet 2 Bomber, der eksploderede i Nærheden af Skibet, som blev læk og begyndte at synke. Besætningen blev kort efter optaget af et andet Skib. M. sank kort efter. D.  $9/_{7}$  Kl.  $4^{45}$  døde den haardt saarede.

Anm. De omkomne var: Bedstemmand Hilmar Magnus P. Egholm af Kvalvig og Matros Martin Theodor Jacobsen af Glibre.

**89.** S/S **N. C. Monberg** af København, 2301 Rag. T. Br. Bygget 1928 af Staal.

Torpederet og forlist d.  $15/_{12}$  40 i Nordsøen.

Forlisanmeldelse dat. København d.  $21/_{5}$  41. Søforhør i København.

Ifl. Meddelelse fra det britiske Ministry of War Transport blev N. C. M., der var rekvireret af den britiske Regering, og som ikke havde dansk Besætning, torpederet og sænket ud for Harwich d.  $15/_{12}$ . Anm. Forliset er opført i S. C. S. 1941 under Nr. 227.

**90.** M/S **Niel Mærsk** af Svendborg, 5086 Rag. T. Br. Bygget 1981 af Staal. Paa Rejse fra Karachi til Lourenco Marques i Ballast.

Torpederet og forlist d.  $5/_{6}$  42 i Mozambique Kanalen; 2 Omkomne.

Forlisanmeldelse dat.  $20/_{12}$  45. Søforhør i København d.  $14/_{10}$  46.

Da N. M., der var rekvireret af de amerikanske Myndigheder og førte Navnet »Johnstown«, befandt sig paa ca.  $13^{\circ}$  S. Brd.  $42^{\circ}$  Ø. Lgd., blev Skibet torpederet og sank, hvorved 2 Udlandere blandt Besætningen omkom. Den øvrige Besætning kom i god Behold i Land paa Afrikas Ø.-Kyst.

**91.** M/S **Nora** af Esbjerg, 2937 Rag. T. Br. Bygget 1939 af Staal. Paa Rejse fra Boston til Grønland med Krigsmateriel

Torpederet og forlist d.  $\frac{3}{6}$  43 i Atlanterhavet.

Forlisanmeldelse dat. København d.  $\frac{10}{12}$  45. Søforhør i København d.  $\frac{28}{2}$  46.

Kl. ca. 6<sup>10</sup>, da N., der sejlede under amerikansk Flag og førte Navnet »Halma«, befandt sig i en Konvoj, blev Konvojen angrebet af U-Baade. Kl. 13<sup>30</sup> blev N. ramt af en Torpedo i Bb.s Side ud for 3-Lugen. Skibet sank i Løbet af 12 Minutter ca. 14 Sm. SØ. af Halifax F.S. Kl. 19<sup>30</sup> blev Besætningen taget op af et kanadisk Fiskefartøj og indbragt til Halifax.

**92.** M/S **Nordhval** af København, 4473 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Staal. Paa Rejse fra Suva til Vancouver med Sukker.

Sænket d.  $\frac{9}{12}$  41 i Stillehavet; 7 Danske omkommet.

Forlisanmeldelse dat.  $\frac{14}{8}$  42. Søforhør i København d.  $\frac{28}{2}$  og  $\frac{30}{4}$  46.

Kl. ca. 21<sup>00</sup>, da N., der sejlede under Panamas Flag og førte Navnet »Donerail«, befandt sig paa ca. 8°N. Brd. 152° V. Lgd., dukkede en japansk Unvandsbaad op i Nærheden af Skibet og affyrede Varselsskud samt afsendte Blinksignaler, som ikke kunde forstaaes om Bord i N. N. blev stoppet, og der anmodedes ved Morsesignaler paa Engelsk om Tilladelse til at gaa i Baadene. Svaret fra Undervandsbaaden var uforstaaeligt, og samtidig begyndte denne at beskyde N. med Kanon og Maskingeværer. En Del af Besætningen forsøgte at sætte Stb.s Redningsbaad paa Vandet; men herunder blev Redningsbaaden skudt ned, og de ombordværende forulykkede. Bb.s Redningsbaad blev derefter sat paa Vandet, og den øvrige Del af Besætningen, 24 Mand, gik i Baaden og roede bort. Da Redningsbaaden var kommet ca.  $\frac{1}{2}$  Sm. fra N., sank Skibet. Klokken var da ca. 23<sup>00</sup>. Efter 38 Døgn's vanskelig Sejlads ankom Redningsbaaden til Tavawa i Gilbertøerne. Under Sejladsen blev Føreren slaaet over Bord og omkom, og 15 Mand af Besætningen afgik ved Døden som Følge af Skudskaar og Udmattelse. Efter 6 Ugers Ophold sejlede til Fijii-øerne.

Anm. 1. De omkomne Danske var: Skibsfører Niels Fr. Pii af Charlottenlund, 2. Styrmand Jens

Nielsen af Hillerød, 1. Maskinmester Karl B. Christensen af Skanderborg, 3. Maskinmester Jørgen Beck af Thorshavn, Maskinassistent Haakon Nielsen af Nakskov, Matros Lorenz Hansen af København samt Hovmester Fred. Dalgaard Mathiesen af Svendborg.

Anm. 2. Forlistet findes opført i S. U. S. 1942 under Nr. 228.

**93.** M/S **Nordvest** af København, 4701 Reg. T. Br. Bygget 1938 af Staal. Paa Rejse til Antwerpen.

Forlist d.  $\frac{26}{16}$  44 paa Floden Schelde.

Forlisanmeldelse dat. København d.  $\frac{17}{10}$  45. Søforhør i København d.  $\frac{19}{12}$  45.

D.  $\frac{23}{12}$  Kl. 16<sup>35</sup>, da N., der havde Lods om Bord, befandt sig paa Schelde, rantes Skibet midtskibs om Stb. af en Torpedo. Skibet fik betydelig Stb.s Slagside, og der udbrød Ild i Nr. 3-Luge, hvorfor Skibet blev sat paa Grund, og Besætningen gik i Baadene med Undtagelse af Føreren og Andenstyrmand, som forblev om Bord og aabnede for kultsyre-Slukningssystemet for at bringe Ilden under Kontrol, Bb.s Anker blev stukket i Bund. Kl. 16<sup>55</sup> kom en engelsk Korvet langs Siden og satte Brandslanger om Bord. En Undersøgelse viste, at Maskinrummet var tæt med Undtagelse af nogle enkelte Rørledninger. Hjælpe-maskineriet blev startet og indsat i Slukningsarbejdet, samtidig med at det forsøgtes at lænse. Ilden tiltog imidlertid i Løbet af Natten, og Skibet sank dybere. D.  $\frac{26}{12}$  om Morgenen laa N. med alle Luger under Vand. Dækslasten blev senere bjærget.

**94.** S/S **Nyggjåberg** af Midvaag, 272 Reg. T. Br. Bygget 1916 af Staal. Paa Fiskeri i Atlanterhavet.

Borteblevet i Marts 42 i Atlanterhavet; 21 Omkomne.

Søforklaring i Thorshavn d.  $\frac{26}{6}$  42. Skifteretskendelse i Thorshavn d.  $\frac{29}{1}$  44.

D.  $\frac{6}{3}$  om Morgenen afsejlede N. fra en Ankerplads ved Vestmanøerne for at gaa paa Fiskeri. Da der siden intet er set til N. eller Besætningen, maa Skibet antages at være forlist med Mand og Mus.

Anm. De omkomne var: Skibsfører Morten J. Mortensen af Arge, 1. Styrmand Hans Poulsen af Thorshavn, 2. Styrmand Julius Thomsen af Midvaag, 1. Maskinmester Thomas Zachariassen af Vestmanhavn, 2. Maskinmester Samuel Jonsen af Midvaag, Kok Jens Jacob Hansen af Midvaag, Fyrbøder Johannes Ellefsen af Midvaag, Fyrbøder Esmar Poulsen af Midvaag, Fisker Hans Jørgensen af Midvaag, Fisker Poul Magnussen af Vaag, Fiskerne Jørn Henrik Johannesen, Theodor Hansen, Ludvig Poulsen, Hjalmar Reynstind, Niclas Niclasen, Richard á Ryggi, Ewald Niclasen, Hjalmar Johansen, Aksel Niclasen og Niels Nattestad, alle af Midvaag, samt Fisker Niels Jacob Nielsen af Sandevaag.

**95.** S/S **Næråberg** af Klaksvig, 362 Reg. T. Br. Bygget 1925 af Staal. Paa Rejse fra Klaksvig til Fleetwood med fersk Fisk.

Sænket ved Flyverangreb d.  $\frac{5}{4}$  41 i Atlanterhavet.

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

Kl. ca. 10<sup>15</sup>, da N. under en frisk N.-lig Brise befandt sig paa 60°50' N. Brd. 5°0' V. Lgd., blev Skibet fra lav Højde angrebet af en tysk Flyvemaskine, der beskød N. med Maskingevær og nedkastede 1 Bomber. Den første Bombe faldt lige agten for Hækken og rev Propellen af N., de andre faldt i Søen ca. 3 Fv. fra Skibet. Ved Beskydningen gennemhullede Dampprøerne paa Dækket, saaledes at hele Skibet laa indhyllet i Damp. En 5. Bombe ramte nu Forskibet og sprængte hele Fordækket, hvorved Skibet blev læk. og Vandet strømmede ind i Maskinrummet, Redningsbaadene blev nu sat paa Vandet, og hele Besætningen gik i Baadene. Efter Udsætningen kæntrede den ene af Baadene, der var læk i Bunden, men blev atter vendt paa ret Køl Og tætnet. Ca  $\frac{1}{2}$  Time efter at Besætningen havde forladt N., sank Skibet. D.  $\frac{6}{4}$  Kl. 16<sup>00</sup> landede Besætningen velbeholdent paa Sule Sherry.

**96.** M/S **Olga S.** af København, 2252 Reg. T. Br. Bygget 1938 af Staal. Paa Rejse fra Glasgow til Freetown med Krigsmateriel.

Sænket ved Flyverangreb d.  $\frac{6}{4}$  41 i Atlanterhavet; 1 Mand omkommet.

Forlis anmeldelse dat. København d.  $\frac{7}{10}$  41. Søforhør i København d.  $\frac{5}{9}$  45.

Kl. 11<sup>00</sup>, da O. S. befandt sig ca. 150 Sm. N. for Irland, rantes Skibet under et Flyverangreb af en Bombe, der eksploderede i Nr. 4-Luge. O. S. sank i Løbet af 3—4 Minutter. Besætningen, der bestod af 31 Mand, blev med Undtagelse af 2. Maskinmester Hartvig Svendsen bjærget af engelske Destroyere og bragt ind til Londonderry.

Ann. Forliset findes opført i S. U. S. 1941 under Nr. 250.

**97.** M/S **Olympia** af København, 4488 Reg. T. Br. Bygget 1930 af Staal.

Minesprængt og forlist d.  $\frac{24}{2}$  42 i Stillehavet.

Forlis anmeldelse dat. København d.  $\frac{11}{12}$  45. Søforhør i København d.  $\frac{13}{2}$  46.

Ifølge Oplysninger indgaaet til Rederiet blev O., der sejlede under Panama Flag under Navnet »Snark«, minesprængt ved Noumea, Ny Caledonien, d.  $\frac{24}{2}$  42.

**98.** Ff. **Orkney** af Skagen, 25 Reg. T. Br. Bygget 1929 af Eg og Fyr. Paa Fiskeri i Nordsøen.

Sænket af U-Baad d.  $\frac{20}{5}$  40 i Nordsøen.

Søforklaring i Newcastle upon Tyne d.  $\frac{19}{9}$  40. Søforklaring i Skagen d.  $\frac{5}{7}$  45.

Kl. 1<sup>30</sup>, da O. laa opankret i ca. 24 Fv. Vand paa S.-Spidsen af Dogger Bank, kom en britisk U-Baad langs Siden af O. og beordrede Besætningen — 4 Mand — om Bord i U-Baaden, hvorefter O. blev sænket. Besætningen blev senere landsat i Blyth.

**99.** S/S **Paris** af København, 1509 Reg. T. Br. Bygget 1927 af Staal. Paa Rejse fra Blyth til London med Kul.

Kollideret og forlist d.  $\frac{15}{2}$  41 i Nordsøen.

Forlis anmeldelse dat. København d.  $\frac{23}{5}$  41. Søforhør i København d.  $\frac{17}{8}$  45.

Kl. ca. 0<sup>00</sup>, da P. paa Kurs SSØ. sejlede i Konvoj med slukkede Lanterner p. G. a. Luftalarm, saas ca. 3 Sømil forude om Bb. en modgaaende Damp — S/S »Selvik« af Oslo —, hvis Kurs var ca. 1 Str. vestligere end Konvojkursen. P. afgav een kort Tone med Dampsløjten og drejede til Stb., og da en Kollision syntes uundgaaelig, beordredes Maskinen Fuld Kraft Bak. Kl. 0<sup>17</sup> ramte S. med Stævnen P. agten for Fokkemasten. hvorved P. blev læk i 2-Lasten. Da Skibet ikke kunde holdes læns ved Pumperne, sattes Kursen mod Land, og Kl. ca. 6<sup>00</sup> sattes P. paa Grund i Robin Hood Bay. Paa Grund af Storm blev Skibet Vrag, inden Bjærgning kunde paabegyndes.

Anm. 1. Søforklaring fra S. foreligger ikke.

Anm. 2. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes den Omstændighed, at P. af Selvik blev antaget for et medgaaende Skib.

Anm. 3. Forliset findes opført i S. U. S. 1941 under Nr. 257.

**100.** Ff. **Paulina** af Vaag, 71 Reg. T. Br. Bygget af Eg. Paa Rejse fra Vaag til Aberdeen med fersk Fisk.

Kollideret og forlist d.  $\frac{30}{4}$  41 i Nordsøen.

Søforklaring i Thorshavn d.  $\frac{5}{5}$  41.

Kl. 0<sup>30</sup>, da P. under en let Ø.-ligBrise befandt sig ca. 26 Sm. S.t.Ø. for Duncanby Head, saas pludseligt et Skib, der viste sig at være S/S »Edina« af Leith, forude, tilsyneladende uden Lanterner, og umiddelbart efter tørnede E. imod P.s Stb.s Bov, der knustes. Banden blev straks sat paa Vandet, og Besætningen — 6 Mand — gik i denne og blev optaget af E. P. sank.

Anm. Søforklaring fra E. foreligger ikke.

**101.** M/S **Peru** af København, 6961 Reg. T. Br. Bygget 1916 af Staal. Paa Rejse fra Kapstaden til Freetown.

Torpederet og forlist d.  $\frac{12}{11}$  41 i Atlanterhavet.

Forlis anmeldelse dat. København d.  $\frac{4}{9}$  42. Søforhør i København d.  $\frac{26}{7}$  45.

Kl. 22<sup>10</sup>, da P. befandt sig paa 1°30' N. Brd. 13°20' V. Lgd., rantes Skibet af en Torpedo paa Bb.s Side i Nr. 3 Last; hvorved Bb.s Redningsbaad blev sprængt bort. Hele Besætningen — 50 Mand — forlod Skibet i de resterende Baade, der blev sat paa Vandet. Herunder rantes Skibet af en anden Torpedo i Bb.s-Side i Maskinrummet. Kl. 23<sup>15</sup> sank P. D.  $\frac{14}{11}$  Kl. 15<sup>00</sup> blev Besætningen bkærget af et sydafrikansk Skib.

Anm. Forliset findes opført i S. U. S. 1942 under Nr. 237.

**102.** M/S **Peter Mærsk** af København, 5339 Reg. T. Br. Bygget 1932 af Staal. Paa Rejse fra England til Nordafrika.

Torpederet og forlist d.  $\frac{8}{12}$  42 i Atlanterhavet; 30 Omkomne.

Forlis anmeldelse dat. København d.  $\frac{24}{10}$  45. Søforhør i København d.  $\frac{25}{10}$  og  $\frac{30}{10}$  45.

D.  $\frac{8}{12}$ , medens P. M., der sejlede under engelsk Flag, var paa Rejse fra England til Nordafrika, blev Skibet torpederet i Atlanterhavet under en Storm. P. M. sank antagelig straks, og hele Besætningen omkom.

Anm. De omkomne var: Skibsfører Otto Aggerholm af Fanø, 1. Styrmand Leo A. N. Strømvig af Svendborg, 2. Styrmand Henry Pedersen af Middelfart, 3. Styrmand Frithiof H. Christiansen af København, 4. Styrmand Knud Dessau Arp af København, Tømmermand Matthias Matthiesen af Aabenraa,

Baadsmænd Svend Bøggild Pedersen af Rønne, Matros Jørgen Levin Olsen af Hellerup, Matros Willy Petersen af Arnum, Matros Niels Marius Jensen af Vejen, Matros Henning J. Olsen af Rønne, Matros Alfred Munk af Nykøbing F., Matros Flemming A. K. Jacobsen af Valby, Matros Laurits Chr. Madsen af Sejstrup, Matros Kuno A. H. Persson af København, Letmatros Poul Jørgensen af Esbjerg, Letmatros Einar Nielsen af Grenaa, 1. Maskinmester Christian Riiser af København, 2. Maskinmester Ernst Kristensen af København, Matros Niels Peter Nielsen af Dalmoose. Maskinmester Robert E. Larsen af Helsingør, Elektriker August N. P. Cohn Jacobsen af Helsingør, Maskinmester Georg Nyberg af Odense, Maskinmester Kristian A. Sørensen af Tranum, Smører Franz Kordeczki af København, Smører Niels J. Larsen af Butterup, Hovmester Christian Ende Nielsen af Nordby, Kok Jens J. Hansen af Aarhus, Telegrafist Harald J. Rasmussen af Odense, Letmatros Per S. K. J. Hjorth af København og Kok Johannes F. Bjørghøj af Thorshavn.

**103.** Ff. **Polarbjørnin** af Vaag, 177 Reg. T. Br. Bygget 1932 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Akureyri til Thorshavn med fersk Fisk og Konserver

Sænket ved Flyverangreb d.  $\frac{9}{7}$  42 i Atlanterhavet.

Søforklaring paa Færøerne d.  $\frac{30}{7}$  42.

Kl. ca. 17<sup>30</sup>, da P. befandt sig ca. 170 Sm. N.t.V.<sup>1/2</sup>V. for Fuglø, blev Skibet angrebet af en tysk Flyvemaskine. P. blev først beskyttet med Maskingevær og derefter kastedes 2 Bomber, som begge ramte P. agten for Styrehuset i Stb.s Side, gik gennem Dækket og eksploderede nede i Skibet. P. begyndte straks at synke. Besætningen reddede sig i Redningsbaaden, der hurtigt blev sat paa Vandet. Kort efter sank P. D.  $\frac{11}{7}$  Kl. ca. 10<sup>30</sup> ankom Redningsbaaden til Trollenæs.

**104.** S/S **Rigmor** af København, 1278 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal. Paa Rejse fra Newport Moon til Plymouth med Kul.

Sænket ved Flyverangreb d.  $\frac{19}{2}$  41 i den engelske Kanal.

Forlisanmeldelse dat. København d.  $\frac{23}{12}$  41. Søforhør i Svendborg d.  $\frac{12}{11}$  45.

Kl. ca. 16<sup>00</sup> passerede R. Eddystone Fyr. Kl. 19<sup>00</sup> blev Skibet angrebet af en Flyvemaskine, der nedkastede en Bombe, som traf R. i Bb.s Side midtskibs. R. fyldtes langsomt med Vand og sank ca. en Time senere. En Mand af Besætningen, der opholdt sig i Styrehuset, rammes af Styrehusets Cementblokke, som styrtede sammen ved Eksplosionen, hvorved han brækkede Benet. Besætningen reddede sig i Baadene og blev efter ca. 1 Times Forløb optaget af et engelsk Krigsskib og senere landsat i Plymouth.

Anm. Forliset findes opført i S. U. S. 1941 under Nr. 269.

**105.** S/S **Robert** af København, 1272 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Staal. Paa Rejse fra London til Blyth i Ballast.

Minesprængt og forlist d.  $\frac{3}{1}$  42 i Nordsøen.

Søforklaring i Odense d.  $\frac{7}{11}$  45. Forlisanmeldelse dat. København d.  $\frac{20}{12}$  45.

Kl. 17<sup>45</sup>, da R. befandt sig i en Konvoj ca. 12 Sm. ØSØ. for Southwold, indtraf en voldsom Eksplosion under eller lige agten for Skibet. Ved Eksplosionen gik Maskinen i Staa, Maskinrummet fyldtes med Damp, Skibet blev læk i Maskinrummet, og en Mand brækkede Armen. R. opankredes. En Trawler forsøgte senere at tage Skibet paa Slæb, men Slæbetrossen sprængtes. Kl. ca. 24<sup>00</sup> var Vandet i Maskinrummet steget til Toppen af Cyllindrene, og Agterlasten var halvt fyldt, hvorfor Besætningen forlod R. i Redningsbaadene og i en Trawler, der kom langs Siden. D.  $\frac{4}{1}$  Kl. 1<sup>50</sup> sank R.

**106.** S/S **Rosenborg** af København, 1997 Reg. T. Br. Bygget 1914 af Staal.

Torpederet og forlist d.  $\frac{24}{4}$  43 i Atlanterhavet; 18 Omkomne.

Forlisanmeldelse dat. København d.  $\frac{23}{10}$  45. Søforhør i København d.  $\frac{23}{2}$  46.

Ifl. derom modtagen Underretning blev R., der sejlede under engelsk Flag, d.  $\frac{24}{4}$  43 torpederet og sænket i Nordatlanten, hvorved 18 Danske omkom.

Anm. De omkomne var: Skibsfører Peter Volmer Petersen af Stege, 1. Styrmand Tage N. E. Jensen af Korsør, 2. Styrmand Johannes Frederiksen af Sæby, 1. Maskinmester Aage C. Frederiksen af Gentofte, 2. Maskinmester Kristian Boye af Marstal, 3. Maskinmester Jens Lundbech af Esbjerg, Hovmester Niels Madsen af København, Baadsmænd Ernst Rothgardt af Esbjerg, Matroserne Svend Larsen af Hillerød, Folmer Hansen af Korsør, Eigil Jørgensen af København og Børge Edlich af København, Donkeymand Ernst Poulsen af Kastrop, Fyrbøderne Niels Hansen af Aarhus, Orla Henriksen af Esbjerg, Carl Hestrup af København og Poul Hansen af Nyborg samt Messedreng Knud Lund af Nyborg.

**107.** Ff. **Saint Jacques** af Vaag, 154 Reg. T. Br. Bygget 1918 af Eg og Ask. Paa Rejse fra Thorshavn til Aberdeen med Fisk.

Beskadiget ved Flyverangreb d.  $\frac{30}{4}$  41 i Nordsøen.

Søforklaring i Thorshavn d.  $\frac{23}{5}$  41.

Kl. 21<sup>00</sup>, da S. J. befandt sig ca. 5 Sm. N. for Kinnaird Head, blev Skibet angrebet af en tysk Flyvemaskine, der beskød S. J. med Maskingevær og nedkastede 2 Bomber, som eksploderede ved Siden af Skibet. Herved opstod en mindre Lækage, og Dækket samt Jollen blev beskadiget af Kugler.

**108.** M/S **Sally Mærsk** af Aalborg, 3252 Reg. T. Br. Bygget 1923 af Staal. Paa Rejse fra Sydney, Cape Breton.

Torpederet og forlist d.  $\frac{10}{9}$  41 i Atlanterhavet.

Forlisanmeldelse dat.  $\frac{19}{11}$  41. Søforhør i København d.  $\frac{21}{5}$  46.

D.  $\frac{9}{9}$  om Aftenen, da S. M., der sejlede i Konvoj og førte engelsk Flag, befandt sig ud for Sydgrønlands Ø.-Kyst, blev Konvojen angrebet af Undervandsbaade. D.  $\frac{10}{9}$  Kl. 2<sup>30</sup> blev S. M. ramt af en Torpedo, der eksploderede i Stb.s Side ved 1-Lugen. Skibet begyndte straks at synke, Redningsbaadene blev sat paa Vandet og Besætningen gik i Baadene. 9—10 Minutter efter Torpederingen sank S. M. paa ca. 61° N. Brd. 40°30' V.Lgd. 2 Timer senere blev Besætningen optaget af en kanadisk Korvet og landsattes d.  $\frac{14}{9}$  i Reykjavik.

Anm. Forliset findes opført i S. U. S. 1941 under Nr. 272.

**109.** S/S **Samsø** af Helsingør, 1494 Reg. T. Br. Bygget 1930 af Staal. Paa Rejse fra Bathurst til England med Jordnødder.

Torpederet og forlist d.  $\frac{1}{5}$  41; 1 Mand omkommet.

Søforhør i København d.  $\frac{5}{9}$  45. Forlisansmeldelse dat. København d.  $\frac{22}{8}$  41.

Kl. ca. 15<sup>45</sup>, da S. i omtrent stille Vejr med nogen Dønning befandt sig paa 8°30' N. Brd. 15°30' V. Lgd., rantes Skibet af en Torpedo i Stb.s Side ud for 4-Lugen. Ved Eksplosionen dræbtes 1. Maskinmester Poul Nielsen af København, og 1 Mand, der opholdt sig paa Poopen, blev slynget over Bord. Begge Redningsbaade blev sat paa Vandet, og alle forlod Skibet, hvorefter den overbordfaldne blev bjærgt. S. sank hurtigt. Efter 58 Timers Sejlads naaede Redningsbaadene Los Øerne i Fransk Guinea.

**110.** Ff. **Sanna** af Glibre, 231 Reg. T. Br. Bygget 1912 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Sigluffjord med Fisk.

Sænket ved Flyverangreb d.  $\frac{22}{7}$  42 i Atlanterhavet.

Søforklaring i Thorshavn d.  $\frac{24}{7}$  42.

Kl. ca. 12<sup>00</sup>, da S. befandt sig ca. 40 Sm. retv. N. for Fuglø, blev Skibet angrebet af en tysk Flyve-maskine. Der blev kastet 2 Bomber, der eksploderede nær ved S., ligesom S. blev beskydt med Maskingevær. Ved Eksplosionen sprængtes Skrueakselen, og Vandet strømmede ind i Maskinrummet. Besætningen gik i Baaden, der var blevet sat paa Vandet. Noget efter sank S. Ca. 12 Timer efter Angrebet landede Baaden ved Fuglefjord.

**111.** S/S **Sessa** af Esbjerg, 1700 Reg. T. Br. Bygget 1936 af Staal. Paa Rejse fra New York til Reykjavik med Stykgods.

Torpederet og forlist d.  $\frac{17}{8}$  41 i Atlanterhavet; 24 Omkomne.

Forlisansmeldelse dat. København d.  $\frac{15}{11}$  41. Søforhør i København d.  $\frac{28}{2}$  og  $\frac{9}{5}$  46.

Kl. 22<sup>00</sup>, da S., der sejlede under Panamas Flag, befandt sig paa 61°26' N. Brd. 30°50' V. Lgd., rantes Skibet af en Torpedo, der eksploderede i Forskibet, og straks efter begyndte Skibet at faa Stb.s Slagside. Kort efter rantes S. af 2 Granater, hvorefter Skibet hurtigt sank. 6 Mand af Besætningen, der bestod af 27 Mand, reddede sig op paa en Redningsflaade, men 3 af disse afgik senere ved Døden. D.  $\frac{5}{9}$  blev de 3 overlevende reddet af en amerikansk Torpedojager og landsat i Reykjavik.

Anm. 1. De omkomne Danske var: Skibsfører Niels Johannes Laurids Nielsen af Odense, 2. Styrmand Jørgen Vilhelm Petersen af Stubbekøbing, Matros Knud Møller Thomsen af Brovst, 1. Maskinmester Alfred Lauersen af København, 2. Maskinmester Robert Sigfred Mørch af Skjern samt Hovmester Poul Jensen af København.

Anm. 2. Forliset findes opført i S. U. S. 1941 under Nr. 276.

**112.** M/S **Siam** af København, 6637 Reg. T. Br. Bygget 1913 af Staal. Paa Rejse fra Kapstaden.

Torpederet og forlist d.  $\frac{30}{9}$  42 i Atlanterhavet.

Forlisansmeldelse dat. København d.  $\frac{30}{12}$  42. Søforhør i København d.  $\frac{11}{7}$  45.

Kl. 21<sup>05</sup>, da S. befandt sig paa 3°03' N. Brd. 15°30' V. Lgd., rantes Skibet af en Torpedo i Stb.s Side i Nr. 3-Last. Baadene blev bemanded og sat paa Vandet. Kl. 21<sup>25</sup> sank S. D.  $\frac{1}{10}$  Kl. 15<sup>45</sup> blev Besætningen bjærgt af en engelsk Damper.

Anm. Forliset findes opført i S. U. S. 1942 under Nr. 255.

**113.** M/S **Sicilien** af København, 1654 Reg. T. Br. Bygget 1938 af Staal. Paa Rejse fra Jamaica til San Juan P. R. med Stykgods.

Forlist d.  $\frac{7}{6}$  42 i det caraibiske Hav.

Forlisansmeldelse dat. København d.  $\frac{21}{1}$  46. Søforhør i København d.  $\frac{13}{4}$  46.

Ifølge Meddelelse fra The War Shipping Administration blev S. torpederet paa 17°30' N. Brd. 71°20' V. Lgd. Der var ingen Danske om Bord.

**114.** Ff. **Sjøborg** af Klaksvig, 158 Reg. T. Br. Bygget 1932 af Eg, Bøg og Fyr. Paa Rejse fra Island til England med fersk Fisk.

Forlist efter Eksplosion d.  $\frac{13}{8}$  41 i Atlanterhavet; 3 Omkomne.

Søforklaring i Thorshavn d.  $\frac{18}{8}$  41.

Kl. ca. 11<sup>30</sup>, da S. i diset Vejr befandt sig ca. 90 Sm. SØ. for Nolsø, indtraf en kraftig Eksplosion, hvorved Forskibet sprængtes, den ene af Skibets to Redningsbaade blev ødelagt og Føreren blev slynget over Bord. Den anden Redningsbaad blev sat paa Vandet, og 4 Mand af Besætningen, der bestod af 8 Mand, reddede sig op i Baaden i hvilken Føreren blev taget op. 3 Mand savnedes. Ca. 200 m fra Baaden saas kort efter en lodretstaaende rørlignende Genstand, der lidt senere forsvandt. Ca. 10 Minutter efter Eksplosionen sank S. paa 60°53' N. Brd. 4°50' V. Lgd. D.  $\frac{14}{8}$  Kl. ca. 16<sup>30</sup> landede Redningsbaaden i Sumbø.

Anm. De omkomne var: Peter Hermansen og Herman Hermansen, begge af Kvalbø, samt Joen Østerø af Mygledal.

**115.** S/S **Skagerak** af København, 1283 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal. Paa Rejse fra Dunston on Tyne til Ipswich med Koks.

Minesprængt og forlist d.  $24/8$  41 ved Englands Ø.-Kyst; 11 Danske omkommet.

Indberetning fra Gesandtskabet i London dat.  $25/11$  41. Forlisanmeldelse dat. København d.  $23/12$  41. Søforhør i København d.  $6/4$  46.

Kl.  $15^{30}$ , da S., der sejlede under engelsk Flag og havde Lods om Bord, befandt sig i Indsejlingen til River Ipswich, indtraf en voldsom Eksplosion, hvorefter Skibet hurtigt sank. En Del af Besætningen blev straks taget op af et engelsk Marinefartøj, og een Mand blev reddet af en Baad fra Land efter at have opholdt sig i Vandet i ca.  $2\frac{1}{2}$  Time.

Anm. De omkomne var: Skibsfører C. Theisen af Hjørring, 1. Styrmand K. Hansen af Marstal, 2. Styrmand Holger Norring af Aalborg, 1. Maskinmester N. Kanstrup af Snekkersten, Hovmester G. Jensen af Hundested, Kok Heine Sørensen af Aarhus, Letmatros E. Knudsen af København, Donkeymand S. M. Sandberg af Ølgod, Fyrbøderne A. G. Jørgensen af Aalborg og Erik Cordsen samt Messedreng H. Eyjolsson af København.

**116.** S/S **Smiril** af Thorshavn, 300 Reg. T. Br. Bygget 1931 af Staal.

a) Paa Rejse fra Trangisvaag til Thorshavn med Passagerer og Stykgods.

Beskadiget ved Flyverangreb d.  $14/7$  41 i Atlanterhavet.

Søforklaring i Thorshavn d.  $15/7$  41.

Kl. ca.  $11^{40}$ , da S. befandt sig ca. 3 Sm. Ø. for St. Dimon, blev Skibet angrebet af en tysk Flyvemaskine, der først kastede 4 Bomber om Bb., dernæst 4 Bomber om Stb. og til Slut beskød S. med Maskingevær. Ved Eksplosionerne blev S. lettere beskadiget, ligesom der opstod en mindre Lækage.

b) Beskadiget ved Flyverangreb d.  $2/12$  41 i Skaalevig.

Søforklaring i Thorshavn d.  $3/12$  41.

Kl.  $12^{15}$ , da S. laa i Skaalevig, blev Skibet angrebet af en tysk Flyvemaskine, der beskød S. med Maskingevær. S. besvarede Ilden, hvorefter Flyvemaskinen kastede en Bombe, der eksploderede i Vandet ca. 25 m fra S.s Stb.s Side. Herved opstod der Skade paa S.s Maskine.

**117.** 3<sup>m</sup> M/Sk. **Solaris** af Sandevaag, 236 Reg. T. Br. Bygget 1910 af Eg og Elm. Paa Rejse fra Færøerne til Island med fersk Fisk.

Minesprængt d.  $19/8$  41 i Atlanterhavet; 5 Omkomne.

Søforklaring i Thorshavn d.  $3/11$  41.

Kl.  $6^{00}$ , da S. i tæt Taage befandt sig paa  $65^{\circ}19'$  N. Brd.  $13^{\circ}26'$  V. Lgd. indtraf en voldsom Eksplosion, hvorefter Skibet hurtigt sank. 3 Mand af Besætningen, der bestod af 8 Mand, reddede sig op paa en Redningsflaade. I Løbet af Dagen friskede Vinden fra NØ. og flovede senere igen. D.  $20/8$  Kl.  $23^{00}$  befandt Flaaden sig i stille Vejr 1 Sm. fra Skruen. D.  $21/8$  blev Flaaden observeret af en islandsk Baad S. for Bernfjord og de ombordværende bjærget.

Anm. De omkomne var: Bedstemand Johan Johansen samt Fiskerne Hans Simonsen, Joen Petersen, Gudmund Gudmundson samt Poul Djurhuus.

**118.** S/S **Sonja Mærsk** af Aalborg, 1909 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal. Paa Rejse fra Swansea til Halifax med Kul.

Grundstødt og forlist d.  $5/6$  42 ved Nordamerikas Ø.-Kyst.

Søforhør i København d.  $10/12$  45. Forlisanmeldelse dat. København d.  $24/10$  45.

Kl.  $7^{00}$  fik S. M., der i diset Vejr sejlede i Konvoj og befandt sig paa  $44^{\circ}16'$  N. Brd.  $62^{\circ}37'$  V. Lgd., Ordre til at forlade Konvojen, og Kursen ændredes til retv.  $290^{\circ}$  mod Sambro F.S. Kl.  $8^{30}$  radiopejledes Sambo F.S. i retv.  $285^{\circ}$ , Log 71, Kl.  $9^{30}$  i retv.  $268^{\circ}$ , Log 79, Kl.  $10^{55}$  i retv.  $245^{\circ}$ , Log 90. Loddet holdtes gaaende, og der var Kl.  $10^{35}$  loddet 50 Fv. Vand. Kl.  $11^{07}$  hørtes Taagesignaler med 2 Toner om Stb., hvorfor Kursen ændredes til dev. NNØ. Kl.  $11^{11}$  saas Søen bryde ret forude, og en Klippe kom til Syne. Maskinen blev øjeblikkelig beordret Fuld Kraft Bak og Roret lagt haardt Stb. Ca. 1 Minut efter tørnede Skibets Bb.s Bov mod Klippen, hvorved Forskibet blev læk og hurtigt fyldtes med Vand. Kl.  $16^{30}$  var Besætningen taget om Bord i tililende Fartøjer, og Kl.  $16^{35}$  kæntrede Skibet og sank.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Vejrforholdene samt den Omstændighed, at Radiopejlapparatet som Følge af Anbringelsen af et Staal-Kanontaarn over Styrehuset var upaalideligt.

**119.** S/S **Stella** af Esbjerg, 1394 Reg. T. Br. Bygget 1933 af Staal.

Sænket ved Flyverangreb d.  $6/5$  43 i Reggio de Calabria.

Forlisanmeldelse dat. København d.  $2/10$  44. M. Søforhør i København d.  $5/3$  47.

D.  $6/5$ , da S., der under Navnet »Saint Sauveur« sejlede under tysk Flag efter at have været beslaglagt af den franske Regering, befandt sig i Reggio de Callabrias Havn, blev Skibet Genstand for et Luftangreb og sank. En senere Undersøgelse viste, at S. ikke kunde repareres.

**120.** M/S **Stjerneborg** af København, 4551 Reg. T. Br. Bygget 1929 af Staal. Paa Rejse fra Halifax til Alexandria med Krigsmateriel.

Torpederet Og forlist d.  $12/5$  42 i Atlanterhavet.

Forlisanmeldelse dat. København d.  $3/7$  42. Søforhør i København d.  $5/9$  45.



Kl.ca.22<sup>20</sup>, da S., der sejlede under hollandsk Flag og førte Navnet »Koenjit« af Batavia, befandt sig paa 15°35' N. Brd. 53°25' V. Lgd., blev Skibet ramt af en Torpedo og begyndte at synke. Baadene blev sat paa Vandet, og hele Besætningen bjærgedes. Efter 6 Dages Sejlads landedes paa det franske Spedalskheds Internat, Deserado Island, hvor Besætningen blev afvist. Kursen sattes derefter imod Dominica, hvortil Baadene ankom næste Dags Formiddag.

Anm. Forliset findes opført i S. U. S. 1942 under Nr. 267.

**121.** S/S **Storaa** af København, 1967 Reg. T. Br. Bygget 1918 af Staal. Paa Rejse fra Themsen til Bristolkanalen med Krigsmateriel og Jernbarrer.

Forlist efter Torpedering d. <sup>7</sup>/<sub>11</sub> 43 i den engelske Kanal; 27 Omkomne.

Søforhør i København d. <sup>13</sup>/<sub>9</sub> 45. Forlisanmeldelse dat. København d. <sup>20</sup>/<sub>9</sub> 45.

Kl. ca. 0<sup>20</sup>, da S. befandt sig noget V. for Dungeness i en Konvoj bestaaende af 14 Skibe, blev Skibet ramt af en Torpedo om Stb. og sank hurtigt.

Anm. De omkomne Danske var: Skibsfører Jens Tage Pedersen, 1. Styrmand Kjell Brandt, 2. Styrmand Rasmus Nielsen Hansen, Radiotelegrafist Bernhard Damgaard, Hovmester Arne Hakon Søderborg samt nogle, hvis Navne mangler.

**122.** S/S **Svava** af Middelfart, 1193 Reg. T. Br. Bygget 1904 af Staal. Paa Rejse fra Amble til London med Kul.

Koliideret og forlist d. <sup>10</sup>/<sub>3</sub> 44 i Nordsøen; 6 Omkomne.

Søforklaring og Søforhør i Newcastle d. <sup>11</sup>/<sub>4</sub> 44. Søforhør i København d. <sup>15</sup>/<sub>10</sub> 45. Forlisanmeldelse dat. København d. <sup>17</sup>/<sub>10</sub> 45.

Kl. ca. 20<sup>00</sup>, da S., hvis Maskine gik Halv Kraft Frem og hvis Lanterner efter Ordre var slukkede, befandt sig ca. 10 Sm. Ø. for Newbiggin, saas forude om Bb. en grøn Lanterne fra et Skib, der senere viste sig at være engelsk S/S »Fort Beasejour«. Da der syntes Fare for en Kollision, blev Maskinen beordret Fuld Kraft Frem og Roret lagt haardt Stb., hvilket blev tilkendegivet ved en kort Tone med Dampfløjten. Signalet blev ikke besvaret, og da F. B. nærmede sig hurtigt, blev der givet en lang Tone med Dampfløjten. Derpaa blev Roret lagt haardt Bb.; men kort efter tørnede F. B. med Stævnen mod S.s Bb.s Side mellem 3- og 4-Lugen. S. fik stærk Stb.s Slagside og sank hurtigt. 17 Mand af Besætningen blev reddet af F. B. og et forbisejlende Skib, medens 6 Mand omkom.

Anm. 1. De omkomne var: Skibsfører Niels Hansen Christensen af Marstal, 1. Maskinmester Christian Sørensen af Aabenraa, 2. Maskinmester Harry Simmelkjær Clausen af Odense, 3. Maskinmester Theodorsen, 1 dansk og en engelsk Fyrbøder.

Anm. 2. Søforklaring fra F. B. foreligger ikke.

**123.** Ff. **Sylvia** af Esbjerg, 42 Reg. T. Br. Bygget 1931 af Eg, Bøg og Fyr. Paa Fiskeri i Nordsøen.

Sænket ved Flyverangreb d. <sup>16</sup>/<sub>6</sub> 41 i Nordsøen.

Forlisanmeldelse dat. Esbjerg d. <sup>18</sup>/<sub>9</sub> 43. Søforhør i Esbjerg d. <sup>20</sup>/<sub>1</sub> 44.

Kl. ca. 19<sup>00</sup>, da S. befandt sig paa en Fiskeplads ca. 120 Sm. NNV. af Ymuiden, blev Fartøjet angrebet af en Flyvemaskine af ukendt Nationalitet, der nedkastede Bomber uden at ramme S., hvorefter Flyvemaskinen forsvandt. Dette gentog sig 4 Gange, og først den 4. Gang rantes S. af en Bombe, der gik gennem

Lasten og Skibsbunden, og en, der ramte Bb.s Side ved Motorrummet, hvorved Motoren gik i Staa. S. begyndte at synke, og Besætningen — 5 Mand — forlod S. i Prammen og blev d. <sup>20</sup>/<sub>6</sub> om Morgenen bjærget af en hollandsk Konvoj.

**124.** Ff. **Søstjernen** af Skagen, 19 Reg. T. Br. Bygget 1916 af Eg. Paa Fiskeri i Nordøen.

Sænket d. <sup>20</sup>/<sub>3</sub> 40 i Nordsøen.

Søforklaring i Newcastle upon Tyne d. <sup>19</sup>/<sub>9</sub> 40 og i Frederikshavn d. <sup>13</sup>/<sub>12</sub> 45.

Kl. ca. 2<sup>30</sup>, da S. under Fiskeri befandt sig paa S.-Siden af Dogger Bank, blev Besætningen af en engelsk U-Baad beordret om Bord i U-Baaden, hvorefter S. blev sænket. Besætningen landsattes i Blyth.

**125.** S/S **Tanja** af Esbjerg, 1392 Reg. T. Br. Bygget 1937 af Staal. Paa Rejse fra U.S.A. til Reykjavik med Krigsmateriel.

Torpederet og forlist d. <sup>28</sup>/<sub>2</sub> 45 i Atlanterhavet; 3 Omkomne.

Forlisanmeldelse dat. København d. <sup>21</sup>/<sub>12</sub> 45. Søforhør i København d. <sup>7</sup>/<sub>3</sub> 46.

Kl. 11<sup>00</sup>, da T., der sejlede under Panamas Flag og førte Navnet »Alcedo«, befandt sig ca. 3 Timers Sejlads fra Reykjavik, blev Skibet ramt af 2 Torpedoer med ca. 1 Minuts Mellemrum. T. fik straks stærk Slagside og begyndte at synke. Baadene blev sat paa Vandet, og Besætningen paa nær 3 Mand, hvoraf 1 Dansker, blev reddet og ca. 2 Timer senere optaget af en Korvet og landsat i Island.

Anm. 1. Den omkomne Dansker var: Ungmand Oswald Verner Thomas Clausen af Nørre Sundby.

Anm. 2. Forliset findes opført i S. U. S. 1945 under Nr. 312.

**126.** M/S **Tasmania** af København, 6456 Reg. T. Br. Bygget 1935 af Staal. Paa Rejse fra Freetown til England med Stykgods.

Torpederet og forlist d. <sup>30</sup>/<sub>10</sub> 42 i Atlanterhavet; 3 Omkomne.

Forlisanmeldelse dat. København d. <sup>11</sup>/<sub>12</sub> 45. Søforhør i København d. <sup>13</sup>/<sub>2</sub> 46.

Kl. 19<sup>58</sup>, da T., der sejlede i Konvoj, i høj Sø var ved at redde Besætningen fra engelsk S/S »Hopecastle«, der var torpederet, rantes Skibet i Bb.s Side ved 4-Lugen af en Torpedo. T. krængede straks Bb. over og begyndte at synke. Baade og Redningsflaader blev sat paa Vandet, og Besætningen samt de reddede Skib-

brudne gik fra Borde med Undtagelse af 1. Maskinmester og en britisk Kanoner samt Føreren af H., der druknede ved Søsætningen af Stb.s Baad. Alle de reddede blev taget op af andre Skibe i Konvojen og landsat paa Madeira.

Anm. Den omkomne Dansker var: 1. Maskinmester Vilhelm Oskar Johannes Jørgensdorff af København.

**127.** S/S **Tennessee** af København, 2342 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal. Paa Rejse fra Three Rivers, Canada, til England med Hvede.

a) En Mand omkommet ved Ulykkestilfælde d.  $21/9$  42 i Atlanterhavet.

Søforhør i København d.  $25/10$  45.

Om Aftenen, da T. under en haard Storm befandt sig i det N.-lige Atlanterhav 8 Dages Rejse fra Sidney N.S., blev Matros Ole Poulsen af Færøerne under Arbejdet med at bjærge en Trosse paa Agterdækket af en Sø slaet imod Lønningen, hvorved han knuste Rygraden og døde ca. 10 Minutter senere.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

b) Torpederet og forlist d.  $22/9$  42 i Atlanterhavet; 16 Omkomne.

Forlisanmeldelse d. København d.  $22/10$  45. Søforhør i København d.  $25/10$  og  $30/10$  45.

Kl. ca. 20<sup>00</sup>, da T. under en haard Kuling befandt sig i en Konvoj paa ca. 58°40' N. Brd. 33°41' V. Lgd., blev Konvojen angrebet af Undervandsbaade, hvorunder T. Kl. ca. 21<sup>35</sup> ramtes af en Torpedo i Bb.s Side lidt agten for midtskibs. Skibet begyndte straks at synke med Agterskibet og fik Bb.s Slagside. Ved Eksplosionen blev Bb.s Redningsbaad ødelagt, men Stb.s Redningsbaad blev firet i Vandet, og 12 Mand af Besætningen gik i denne og blev ca. 1 Time senere optaget af en engelsk Korvet. 8 Mand af Besætningen reddede sig paa Flaaden fra Agterdækket og blev ca. 4 Døgn senere optaget af et amerikansk Patrouilleskib og landsat i Reykjavik. Ca. 3 Minutter efter Eksplosionen sank T.

Anm. De omkomne Danske var: Skibsfører Aage Albrechtsen af Charlottenlund, 1. Styrmand Carl Brodersen og 1. Maskinmester Poul Sofus Johansen Hegelund, begge af København, 2. Maskinmester Rasmus Jensen af Marstal, Hovmester Knud Kristoffer Johannes Knudsen af Svendborg, Matros Carl Andersen af Korsør, Fyrbøder Kaj Jensen af Færøerne og Helge Emil Kofod Rasmussen af København.

**128.** S/S **Tor I** af Thorshavn, 287 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal. Paa Fiskeri ved Island.

Minesprængt d.  $10/12$  40 i Atlanterhavet.

Søforklaring i Thorshavn d.  $19/12$  40.

Kl. ca. 4<sup>00</sup>, da T. under Fiskeri befandt sig ca. 15 Sm. fra Land ud for Glettinganesi paa Island, indtraf en Eksplosion ca. 10 Fv. agten for Skibet. Trawlet blev straks hevet ind, men under Indhivningen indtraf endnu en Eksplosion, hvorved Skibet blev læk og begyndte at synke. Efter Eksplosionerne saas 3 Miner i Nærheden af T. I. Redningsbaadene blev sat paa Vandet og Besætningen — 18 Mand — gik i Baadene og naaede til Land i Brunavik.

**129.** S/S **Tor II** af Thorshavn, 292 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Staal. Paa Rejse fra Fleetwood til Fiskeplads ved Island.

Forlist ved Torpedering d.  $7/9$  42 i Atlanterhavet; 18 Omkomne.

Søforklaring i Reykjavik d.  $21/9$  42.

Kl. ca. 20<sup>00</sup>, da T. under en frisk S.-lig Kuling med høj Sø befandt sig ca. 70 Sm. S. for Vestmaneyjar, blev Skibet ramt af en Torpedo i Bb.s Side, tilsyneladende lidt foran for midtskibs. I Løbet af mellem 25 og 30 Sekunder sank T. 3 Mand reddede sig ind til Vestmaneyjar i Skibets ene Redningsbaad, medens de øvrige ombordværende omkom.

Anm. De omkomne var: Esmar Elias Christiansen og Jens Sofus Jensen af Stykkinum, Alfred T. Hansen af Kollarfirdi, Jøgvan Petur Joensen af Langasandur, Jøgvan Jensen af Stykkinum, H. P. Egholm af Hvalvik, Carl Samuelsen af Stykkinum, Iver Iversen af Kvikvik, Frank Jacobsen af Skopum, Theodor Joensen af Eidi, Martin Hansen af Leynuns, Meinhardt Petersen af Funningin, Jens Chr. Hammer af Söldafirdi, Joen P. S. Dam af Argjum, Peter Sofus F. Thomsen af Kollarfirdi, Davur Magnussen af Kvikvik, Rasmus A. F. Joensen af Eidi og Jøgvan Poulsen af Gimbrunum.

**130.** Ff. **Thora** af Esbjerg, 37 Reg. T. Br. Bygget 1930 af Eg, Bøg, Fyr.

Kæntret og forlist d.  $26/4$  43 paa Humberfloden.

Forlisanmeldelse dat. Esbjerg d.  $23/11$  45.

T., der var overtaget af det engelske Admiralitet og blev benyttet til Fortøjning af Spærreballoner, kom i Drift paa Humberfloden. Herunder tørnede T. en Netspærring for Undervandsbaade og kæntrede.

**131.** Ff. **Union Jack** af Vestmanhavn, 81 Reg. T. Br. Bygget 1886 af Eg. Paa Rejse fra Vestmanøerne til Aberdeen med Fisk.

Sænket d.  $22/9$  40 i Atlanterhavet.

Søforklaring i Thorshavn d.  $15/10$  40.

Kl. 17<sup>30</sup>, da U. J. befandt sig ca. 100 Sm. NV.t.N. af Butt of Lewis, dukkede en Undervandsbaad op ca. 600 m ude tværs om Bb. og begyndte at beskyde U. J. med Maskingevær. U. J.s Jolle blev sat paa Vandet, og Besætningen, der bestod af 7 Mand, sprang om Bord i den og roede bort. U. J. blev nu beskudt med Konon, og efter ca. 6 Minutter og ca. 20 Skud sank Skibet. D.  $24/9$  Kl. 5<sup>30</sup> landede Besætningen i god Behold paa en Holm ca. 300 m SV. for Flannan Island.

**132.** Ff. **Verdandi** af Saltangeraa, 85 Reg. T. Br. Bygget 1884 af Eg. Paa Rejse fra Siglufjord til Reykjavik.

Borteblevet i Oktober Maaned 44 i Atlanterhavet; 15 Omkomne.

Skifteretskendelse i Thorshavn d.<sup>2/7</sup> 45.

D. <sup>26/10</sup> Kl. ca. 13<sup>00</sup> afsejlede V. under en stiv Ø.-lig Kuling med Regn fra Siglufjord. Siden Afsejlingen er der trods Eftersøgning ikke hørt eller set noget til Skibet, der maa antages at være forlist med Mand og Mus.

Anm. De omkomne var: Skibsfører Ole Larsen af Ørebakke, Motorpasser Frants Martin Davidsen af Ørebakke, Bedstemand Jens Knudsen af Glibre, Dæksmand Samuel Peter Petersen af Ridevie, Dæksmand Olaf Martin Larsen af Ørebakke, Dæksmand Kristian Marius Sofus Frederik Højgaard af Ridevig, Dæksmand Peter Andreas Larsen af Ejde, Dæksmand Bill Justinussen af Glibre, Dæksmand Ernst Peter Sofus N.Petersen af Ridevig, Dæksmand Daniel Jacob Henning Højgaard af Tofte, Dæksmand Olaf Jacob Larsen af Fuglefjord, Dæksmand Hans Pauli Frederik Højgaard af Ridevig, Dæksmand Thomas Jacob Wenzel Høj af Strander, Passager Niels Martin Jacobsen af Streymnes og Passager Johan Martin Olivar Anton Mikkelsen af Sydregøte.

**133.** 3<sup>m</sup> M/Sk. **Vesturfarid** af Vestmanhavn, 147 Reg. T. Br. Bygget 1931 at Bg, Bøg og Fyr. Paa Rejse fra Hornafjordur, Island, til Aberdeen med Isfisk.

Borteblevet i Marts Maaned 1942 i Atlanterhavet; 8 Omkomne.

Søforklaring i Vestmanhavn d. <sup>27/6</sup> 42.

D.<sup>23/3</sup> afsejlede V. fra Hornafjordur. D.<sup>28/3</sup> saas 80—90 Sm. NV.t.V <sup>1/2</sup>V. af Myggenæs en Del drivende Vraggods, der efter Farve og Beskaffenhed antoges at hidrøre fra V., og da der iøvrigt intet er hørt eller set til Skibet, maa det antages at være forlist med Mand og Mus.

Anm. De omkomne var: Skibsfører Samuel Johannesen af Vestmanhavn, Styrmand Haldor O. H. E. Joensen af Kvalvig, Motorpasser Haldan Haldansen, Kok Julius A.S.Olsen, Matroserne Johan Pauli Jacobsen, Johannes Fr. Poulsen, Poul Poulsen og Alfred Jacobsen, alle af Vestmanhavn.

Tabel A.

Art og Antal af de for Aaret 1946 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 .....	8	5	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9	5
Grundstødning .....	85	48	1	2	2	1	—	1	—	4	1	4	—	2	—	5	89	67
Kæntring .....	2	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	1
Sprunget læk i Søen .....	12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	13	—
Forladt synkefærdig .....	7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7	—
Forskellig Søskade .....	33	20	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	33	21
Kollision .....	44	42	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	2	44	45
Brand .....	9	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9	8
Borteblevet .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Overbordfald m. m. ....	14	32	—	2	1	—	—	1	—	—	—	—	—	2	—	2	15	39
Krigsforlis .....	14	1	—	1	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	16	2
Krigshavari .....	4	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	1
I alt...	232	157	1	6	6	1	—	3	—	4	2	5	—	4	—	9	241	189

430

Tabel B.

Art og Antal af de i Aaret 1946 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. ....	8	339	5	2950	13	3289
Kæntring .....	2	—	—	—	2	—
Forladt synkefærdig .....	6	233	—	—	6	233
Kollision .....	3	378	1	143	4	521
Krigsskade .....	14	592	1	1239	15	1831
Brand .....	1	77	—	—	1	77
Borteblevet .....	—	—	—	—	—	—
I alt...	34	1619	7	4332	41	5951

Tabel C.

Tab af Menneskeliv ved de for danske Skibe for Aaret 1946 opførte Søulykker og Søskader.

Ulykkestilfældets Art	Antal omkomne		
	Sejlskibe	Dampskibe	Ialt
Stranding, Forlis eller anden Søskade .....	11	15	26
Overbordfald .....	5	6	11
Krigsaarsager .....	17	—	17
Andre Ulykkestilfælde .....	—	7	7
I alt...	33	28	61

Tabel D.

Danske og fremmede Skibes Strandinger m. m. i **Aaret 1946** 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).....	4	—	—	—	4	—	—	—	—	—	4	—	—	—	
Jyllands Nordvestkyst (Skagen indbefattet).....	2	—	—	—	2	—	—	—	—	—	2	—	—	—	
Jyllands Østkyst.....	18	8	9	—	35	—	3	—	1	—	39	13	12	25	
Limfjorden.....	4	5	—	—	9	—	2	—	—	2	11	—	—	—	
Læsø.....	1	—	—	—	1	1	—	—	—	1	2	—	—	—	
Anholt.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Fyns Nordkyst (med Samsø). Fyns Vest- og Sydkvst (med Æro).....	6	5	—	—	11	—	—	—	—	—	11	—	—	—	
Fyns Østkyst (med Langeland)	1	1	—	—	2	—	—	—	—	—	2	—	—	—	
Sjællands Nordkyst (med Hesselø).....	8	1	5	1	15	1	4	—	—	5	20	4	4	4	
Sjællands Vestkyst (m. Sprogø) Smaalandsfarvandet (Grønsund og Ulvsund indbefattet).....	3	—	3	—	6	1	1	—	—	2	8	—	—	—	
12	4	—	—	16	1	2	1	—	—	4	20	—	—	—	
Lollands og Falsters Syd- og Vestkyst.....	7	—	2	—	9	—	3	—	—	3	12	3	—	3	
Møns Øst- og Sydkyst.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Sjællands Østkyst (Syd fra til Amager).....	6	2	—	2	10	—	—	1	—	1	11	—	—	—	
Amager.....	1	2	—	—	3	—	2	—	—	2	5	—	—	—	
Saltholm.....	2	—	1	—	3	—	—	—	—	—	3	—	—	—	
Middelgrund.....	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1	1	—	—	—	
Øresundskysten (fra Kjøbenhavns Frihavn).....	3	1	—	—	4	—	1	—	—	1	5	—	—	—	
Bornholms Vestkyst.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Bornholms Østkyst.....	2	—	1	—	3	—	—	—	—	—	3	1	—	1	
I alt....	84	30	21	3	138	4	19	2	1	26	164	21	12	33	

## 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 — 430 — væsentlig større end i 1945 og 44, hvor Tallene var henholdsvis 390 og 382.

### Forlis af danske Skibe.

Af danske Damp- og Motorskibe er i 1946 gaaet tabt 7 med en samlet Tonnage paa 4.332 Reg. Tons Brutto. I 1945 og 44 var Tabene henholdsvis 16 Skibe med 29.908 Reg. Tons Brutto og 12 Skibe med 20.666 Reg. Tons Brutto.

Tab af Sejlskibe med Hjælpe-maskinkraft udgør i 1946 34 Skibe med 1.619 Reg. Tons Brutto mod i 1945 49 Skibe med 2.594 Reg. Tons Brutto og i 1944 50 Skibe med 2.318 Reg. Tons Brutto.

*Af de fornævnte forliste danske Skibe er ialt 15 Skibe ned ialt 1.831 Reg. Tons Brutto gaaet tabt som Følge af Minesprængninger, nemlig 9 Fiskefartøjer og 5 Sejlskibe med Hjælpe-maskinkraft paa tilsammen 592 Reg. Tons Brutto (se Nr. 39, 41, 52, 71 b, 78, 80, 97, 212, 230, 253, 274, 293, 328 og 334) og 1 Dampskib paa 1.239 Reg. Tons Brutto (se Nr. 238).*

*Skibe, der er sunket som Følge af Krigsaarsag, men som senere er hævet uden at blive kondemneret, er ikke medregnet som krigsforliste.*

### Brand.

I Aaret 1946 har der ialt været 18 Tilfælde af Brand i danske Skibe, nemlig 2 Tilfælde i Dampskibe, 7 Tilfælde i Motorskibe, 8 Tilfælde i Sejlskibe med Hjælpe-maskinkraft og 1 Tilfælde i Fiskefartøj. Aarsagerne til Brandene er følgende: I Dampskibene i det ene Tilfælde Selvantændelse i Ladningen, i det andet Tilfælde ukendt; i Motorskibene i 2 Tilfælde Selvantændelse i Ladningen, i 1 Tilfælde Selvantændelse i en Redningsbaads Provianttank, i 1 Tilfælde Gnister fra Hjælpe-motorens Udstødning, i 1 Tilfælde Stikflammen fra Motorens Karburator, i 1 Tilfælde Olie-dampe antændt af en Kobling, der havde varmet, og i 1 Tilfælde uoplyst; i Sejlskibe med Hjælpe-maskinkraft var Aarsagen til Brandene i 5 Tilfælde Selvantændelse i Ladningen, i 1 Tilfælde opstod Branden som Følge af et defekt Røgrør og daarlig Isolation ved en Kakkellovn, i 1 Tilfælde som Følge af en væltet Kakkellovn og i 1 Tilfælde er Aarsagen ukendt; i Fiskefartøjet skyldes Branden en overophedet Kakkellovn.

### Tab af Menneskeliv.

Ifølge Tabel C er Tab af Menneskeliv ved Overbordfald i 1946 indtruffet i 11 Tilfælde; i 1945 og 1944 var det tilsvarende Tab henholdsvis 10 og 5. *Som Følge af Minesprængninger er i 1946 ialt 17 Menneskeliv gaaet tabt ved Ulykker overgaaet danske Skibe.*

Af de ifølge Tabel C omkomne 61 Personer var 52 Søfolk.

Danske Søretters Domme eller Udtalelser om Søulykker overgaaet danske Skibe i 1946, er afgivet i 7 Tilfælde.