



**National Library
of Sweden**

Denna bok digitaliserades på Kungl. biblioteket år 2012

STATENS OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1963: 60

Handelsdepartementet

SOU
1963:60#



**SVENSKA HANDELSFLOTTANS
KRIGSFÖRLUSTER UNDER DET
ANDRA VÄRLDSKRIGET**

REDOGÖRELSE UTARBETAD INOM

HANDELSDEPARTEMENTET AV

ROLF VALLERÖ

Stockholm 1963

STATENS OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1963

Kronologisk förteckning

1. En teknisk institution inom Stockholms universitet. Svenska Reproduktions AB. 114 s. E.
2. Kommunalförbundens lånerätt. Idun. 44 s. I.
3. Utrikesförvaltningens organisation och personalbehov. Idun. 90 s. U.
4. Administrativ organisation inom utrikesförvaltningen. Idun. 95 s. U.
5. Försvarskostnaderna budgetåren 1963/67. Idun. 130 s. Fö.
6. Indelnings- och samarbetsfrågor i Göteborgs- och Malmöområdena. Idun. 212 s. I.
7. Utlännings tillträde till offentlig tjänst. Svenska Reproduktions AB. 43 s. Ju.
8. Preliminär nationalbudget för år 1963. Marcus. IV + 97 s. Fl.
9. Universitetens och högskolornas organisation och förvaltning. Hæggeström. 509 s. E.
10. Universitetsväsendets organisation. Hæggeström. 190 s. E.
11. Uppehållstillstånd m. m. för utländska studerande. Idun. 54 s. I.
12. Översättning av fördrag angående upprättandet av Europeiska ekonomiska gemenskapen och tillhörande dokument. Marcus. 283 s. H.
13. Utbildning av lärare för jordbruk och skogsbruk samt fortbildning av lärare i yrkesämnen. Idun. 269 s. E.
14. Undersökning av taxeringsutfallet. Idun. 155 s. Fl.
15. Vägen genom gymnasiet. Idun. 315 s. E.
16. Sveriges statsskick. Del. 1. Lagförslag. Idun. 206 s. Ju.
17. Sveriges statsskick. Del. 2. Motiv. Idun. 522 s. Ju.
18. Sveriges statsskick. Del. 3. Motiv. Förslag till riksdagsordning. Idun. 220 s. Ju.
19. Sveriges statsskick. Del. 4. Bilagor. Idun. 311 s. Ju.
20. Bärjarlörens fördelning, sjöförklaring m. m. Idun. 111 s. Ju.
21. Sjukhus och öppen vård. Idun. 486 s. I.
22. Kraven på gymnasiet. Idun. 367 s. + 12 s. ill. E.
23. Förslag till lag om vissa gemensamhetsanläggningar m. m. Idun. 290 s. Ju.
24. Mentalsjukhusens personalorganisation. Del 1. Intervju- och frekvensundersökningar m. m. Idun. 259 s. I.
25. Papper och annan skrivmateriel. Kihlström. 74 s. H.
26. Religionens betydelse som samhällsfaktor. AB Wilhelmssons Boktryckeri. 211 s. E.
27. Trafikmål. Beckman. 237 s. Ju.
28. Utsökningsrätt II. Norstedt & Söner. 119 s. Ju.
29. Kommunala renhållningsavgifter. Beckman. 81 s. I.
30. Den statliga konsulentverksamheten på socialvårdens område. Beckman. 119 s. S.
31. Försvar och fiskerinäring. Norstedt & Söner. 235 s. Fö.
32. Listerlandets ålfisken. Kihlström. 67 s. Jo.
33. Skadestånd I. Norstedt & Söner. 81 s. Ju.
34. U-länder och utbildning. Idun. 201 s. U.
35. Lärare på grundskolans mellanstadium. Idun. 91 s. E.
36. Malmen i Norrbotten. Svenska Reproduktions AB. 150 s. H.
37. Kommersiellt och handelspolitiskt utvecklingsbistånd. Idun. 151 s. U.
38. Arbetsföreläggande. Idun. 97 s. S.
39. Kyrkor och samfund i Sverige. Idun. 308 s. E.
40. Arbetslöshetsförsäkringen. Idun. 248 s. I.
41. Specialutredningar om gymnasiet. Beckman. 318 s. E.
42. Ett nytt gymnasium. Idun. 949 s. E.
43. Läroplan för gymnasiet. Hæggeström. 776 s. E.
44. Akademikernas skuldsättning. Ut kommer senare.
45. Befolkningsutveckling och näringsliv i Jämtlands län. Idun. 456 s. + 1 utvikningskarta. I.
46. Yrkesmedicinska sjukhusenheter — behov och organisation. Kihlström. 91 s. I.
47. Äldringsvårdens läge. Idun. 295 s. + 20 s. ill. S.
48. Bättre studiehjälp. Idun. 220 s. E.
49. Aktiv lokaliseringspolitik. Bilaga I. Idun. 392 s. + 3 st. utv. kartor. I.
50. Fackskolan. Hæggeström. 782 s. E.
51. De offentliga tjänstemännens förhandlingsrätt. Marcus. 115 s. C.
52. Om åtgärder mot skatteflykt. Idun. 288 s. Fl.
53. Studentrekrytering och studentekonomi. Kihlström. 131 s. E.
54. Några valfrågor. Kihlström. 75 s. Ju.
55. Reviderat förslag till jordabalk m. m. Norstedt & Söner. 459 s. Ju.
56. Domstolsväsendet I. Rådhusrätternas förstatligande. Idun. 261 s. Ju.
57. Översättning av fördrag angående upprättandet av Europeiska kol- och stålgemenskapen. Marcus. 157 s. H.
58. Aktiv lokaliseringspolitik. Idun. 457 s. I.
59. Tillfällig hastighetsbegränsning i motortrafiken under åren 1961 och 1962. Idun. 158 s. + 5 s. ill. K.
60. Svenska handelsflottans krigsföruster under det andra världskriget. Marcus. 185 s. H.

STATENS OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1963:60

Handelsdepartementet



SVENSKA HANDELSFLOTTANS
KRIGSFÖRLUSTER UNDER DET
ANDRA VÄRLDSKRIGET

REDOGÖRELSE UTARBETAD INOM
HANDELSDEPARTEMENTET AV

ROLF VALLERÖ

ISAAC MARCUS BOKTRYCKERI AKTIEBOLAG

STOCKHOLM 1963

STATENS OFFENTLIGA FÖRHANDLINGAR

Handelsdepartementet



SVENSKA HANDELSFÖRTÄNINGEN

KRIGSFÖRTÄNINGEN

ANDRA VÄRDESKLASSEN

REKORDFÖRTÄNINGEN

HANDELSFÖRTÄNINGEN

GOLF VÄRDE

1880

1880

Innehåll

| | |
|---|-----|
| Skrivelse till Herr Statsrådet och Chefen för Kungl. Handelsdepartementet | 5 |
| Sjökriget som bakgrund till svenska handelsflottans krigshaverier under det andra världskriget | 7 |
| Inledning till undersökningarna över svenska handelsflottans förluster av liv och egendom under det andra världskriget | 27 |
| Svenska handelsflottans fartygsförluster till följd av det andra världskriget | 28 |
| Krigshavererade svenska handelsfartyg under det andra världskriget med fördelning på kalenderår | 32 |
| Krigshavererade svenska fiskefartyg under det andra världskriget med fördelning på kalenderår | 34 |
| Den svenska handelsflottans fartygsbestånd och dess krigshavererade fartyg under det andra världskriget | 34 |
| Krigshavererade svenska handelsfartyg under det andra världskriget med fördelning på skilda krigsperioder | 37 |
| På Nordatlanten krigshavererade svenska handelsfartyg under det andra världskriget med fördelning på skilda krigsperioder | 42 |
| På Nordsjön och i Engelska kanalen, i Skagerack och Kattegatt krigshavererade svenska handelsfartyg under det andra världskriget med fördelning på skilda krigsperioder | 43 |
| I Östersjön och Bottenhavet, Öresund och Bälten krigshavererade svenska handelsfartyg under det andra världskriget med fördelning på skilda krigsperioder | 50 |
| Innanför och utanför den tyska västspärren krigshavererade svenska handelsfartyg | 51 |
| Människoförluster vid svenska handelsflottans krigshaverier under det andra världskriget med fördelning på kalenderår | 52 |
| Fartygs- och människoförlusterna vid svenska handelsflottans krigshaverier under det andra världskriget fördelade efter fartygens hemorter | 58 |
| Redogörelser för svenska handelsflottans krigshaverier under tiden 1/9 1939 8/5 1945: | . |
| Krigshaverier 1939 | 60 |
| Krigshaverier 1940 | 70 |
| Krigshaverier 1941 | 108 |
| Krigshaverier 1942 | 124 |
| Krigshaverier 1943 | 144 |
| Krigshaverier 1944 | 159 |
| Krigshaverier 1945 | 169 |
| I redogörelserna namngivna omkomna svenskar | 174 |
| I redogörelserna upptagna handels- och fiskefartyg | 183 |

Till

Herr Statsrådet och Chefen för Kungl. Handelsdepartementet

Kungl. Maj:t uppdrog den 17 april 1959 åt undertecknad att från och med den 15 juni 1959 tillsvidare inom handelsdepartementet biträda med utarbetande av en redogörelse över de förluster av människoliv och egendom som under det andra världskriget inträffat inom den svenska handelsflottan.

Till undertecknad överlämnades material, som i statens krigsförsäkringsnämnd och kommerskollegium samlats och sammanställts för att utgöra grund till en redogörelse över svenska handelsflottans krigsförluster under andra världskriget. På detta material och genom framdragande av kompletterande material skulle enligt givna direktiv en redogörelse utarbetas, som för den samtida och framtida forskningen skulle kunna utgöra en handbok över svenska handelsflottans förluster av liv och egendom till följd av det andra världskriget. Som modell framhölls kommerskollegii redogörelse över svenska handelsflottans krigsförluster åren 1914—1920, utgiven år 1921.

Det har för undertecknad icke varit möjligt att utarbeta en redogörelse så rik på aspekter som kommerskollegii av år 1921. Dels har det tidigare sammanbragta materialet icke räckt till för en dylik redogörelse dels ligga de timade händelserna alltför långt tillbaka i tiden för att källmaterialet i tillräcklig omfattning skulle ha kunnat kompletteras. Vidare har sedan kommerskollegii redogörelse utkom forskningens krav på historieskrivning av detta slag betydligt skärpts i fråga om källmaterialets tillförlitlighet och användbarhet. Undertecknad har emellertid sökt följa den framhållna modellen så långt källmaterialet burit, metoden varit korrekt och resultatet ansetts meningsfullt.

I en promemoria framlade undertecknad den 30 mars 1963 ett förslag till redogörelsens slutliga utformning. Den 19 april 1963 förordnade Kungl. Maj:t att den av undertecknad inom handelsdepartementet utarbetade redogörelsen över svenska handelsflottans krigsförluster under andra världskriget skulle utgivas av trycket.

Stockholm den 28 juni 1963

Rolf Vallerö

Hier steht ein kleiner Teil des Textes, der sich über den Rest der Seite erstreckt.

Der Text in diesem Block ist stark verblasst und schwer lesbar. Er scheint den Anfang eines Absatzes zu bilden.

Im nächsten Absatz wird weiter auf den Inhalt eingegangen. Die Schrift ist hier ebenfalls sehr schwach.

Die dritte Zeile des Textes beginnt mit einem neuen Satz. Die Buchstaben sind kaum noch zu erkennen.

Am Ende des Textes steht ein abschließender Satz. Die Schriftgröße scheint hier etwas kleiner zu sein.

Stockholm den 28 Juni 1963

Rolf Ekblom

Sjökriget som bakgrund till svenska handelsflottans krigshaverier under det andra världskriget

Andra världskrigets militära operationer inleddes när Tyskland den 1 september 1939 inföll i Polen. Storbritannien, som hade garanterat Polens självständighet och Frankrike, som sedan länge hade varit i försvarsbund med Polen, förklarade den 3 september krig mot Tyskland. I sitt inledande skede blev andra världskriget till sjöss — liksom 1914—18 års krig — huvudsakligen en kraftmätning mellan Storbritannien och Tyskland. Ett av sjökrigets huvudmål i kampen mellan dessa båda stater var att söka förhindra fiendens sjöfart. Storbritannien igångsatte omedelbart efter krigsutbrottet blockad av Tyskland i avsikt att avskära den tyska transoceaniska sjöfarten. Tyskland hade i sin krigsplanläggning förutsett blockaden och därför lagt upp stora lager av för krigföringen nödvändiga varor, som icke kunde erhållas inom landet eller över landgränserna. Dessutom hade tyska industrier för framställning av syntetiskt gummi och bensin anlagts. Dessa åtgärder satte emellertid icke Tyskland i stånd att utvärda en avspärrning från transoceaniska länder under en längre tid. Det var alltså angeläget för tyskarna att söka få slut på kriget mot Storbritannien så snabbt som möjligt. På grund härav insattes från början anfall med full kraft mot den för Storbritannien livsviktiga handelssjöfarten, som var det lättast åtkomliga målet för de tyska stridskrafterna till sjöss. Det tyska anfallet mot Storbritanniens sjöfart insattes till att börja med i farvattnen kring de brittiska öarna, men det dröjde inte länge förr än det fördes ut på Atlanten. Slaget om Atlanten blev ett av de hårdaste och mest avgörande momenten i andra världskriget.

Sedan Tyskland hade lagt under sig Europas västkust från Nordkap till Pyrenéerna och Italien efter Frankrikes sammanbrott hade trätt in i kriget på Tysklands sida, blev förutsättningarna för tyskarnas kamp mot fiendens sjöfart förbättrade, särskilt i vad gäller baser för handelsförstörare och tillskottet av italienska ubåtar. Å andra sidan tillfördes de allierade en del sjöstridskrafter, som undkommit från av Tyskland erövrade länder.

Italiens inträde i kriget sommaren 1940 gjorde Medelhavet till ett omstritt hav, där betydelsefulla sjökrigsoperationer ägde rum. Genom tyskarnas framträngande åt sydost blev Svarta havet skådeplats för sjökrigsoperationer från år 1941.

Det tyska anfallet på Sovjetunionen sommaren 1941 hade till att börja med knappast något direkt inflytande på sjöhandelskriget på oceanerna. Vid en senare tidpunkt, när de allierades krigsmaterieltransporter till Ryssland via Norra Ishavet började, fick emellertid de brittiska sjöstridskrafterna — nu i samverkan med de amerikanska — nya viktiga skyddsföremål, samtidigt som de tyska handelsförstörarna erhöll nya anfallsmål. En

vändpunkt i sjöhandelskriget inträdde, sedan Förenta staterna hade inträtt i kriget, som en direkt följd av det japanska överfallet på Pearl Harbor och andra amerikanska örlogsbaser. Stilla havet och Indiska oceanen blev sjökrigsskådeplats, där operationer mot handelssjöfarten utfördes. I Atlanten deltog amerikanska sjö- och flygstridskrafter i sjöfartsskyddet. Tack vare Förenta staternas stora resurser kunde ett väldigt ersättningsbygge av handelstonnage genomföras, vilket småningom medförde att tillförseln av nya handelsfartyg översteg krigsförlusterna, som samtidigt minskade på grund av det alltmer förbättrade och utökade skyddet av sjöfarten. Därmed var slaget om Atlanten avgjort till de allierades förmån.

I Östersjön varierade krigsläget avsevärt under olika perioder av kriget. Sedan de polska sjöstridskrafterna snabbt likviderats, var Tyskland en tid enda krigförande i Östersjön. Under vintern 1939—40 utkämpades det finsk-ryska vinterkriget, varunder en del sjökrigsoperationer, som hade inflytande på vår handelssjöfart, ägde rum. När kriget mellan Tyskland och Sovjetunionen bröt ut blev Östersjön åter aktiv sjökrigsskådeplats. Under tiden fr. o. m. år 1940 var södra Östersjön föremål för en omfattande flygminfällning från de allierades sida.

Sammanfattningsvis kan sägas att andra världskrigets sjökrig småningom utbreddes sig över alla världens hav och att bekämpandet av för fienden nyttig sjöfart och skyddet av den egna sjöfarten var en av sjö- och luftstridskrafternas viktigaste uppgifter under hela kriget.

Ehuru Sverige förblev neutralt under andra världskriget, påverkade detta kraftigt vårt land i olika avseenden icke minst den svenska handelsflottan och dess verksamhet. Medan huvuddelen av ett neutralt lands befolkning lever i relativ säkerhet för liv och lem inom det egna landets gränser, måste handelsflottans personal utföra sin tjänst till stor del på internationellt vatten, där de krigförandes stridshandlingar pågår i full omfattning. Även på svenskt vatten har svenska fartyg utsatts för krigsvåld från de krigförandes sida, trots den omfattande patrull-, eskort- och minsvepningstjänst som utförts av svenska örlogsflottan. Utöver de risker för våldshandlingar från krigförandes stridskrafter, som hotar de neutrala handelsfartygen, tillkommer under krigstid ökade risker och svårigheter i andra avseenden. Fyrbelysningen släckes eller avskärmas, utprickningen indrages eller förändras beroende på det rådande krigsläget. Fartygen tvingas att framgå på neutralt vatten i närheten av kusten, vilket medför ökade risker för grundstötning. Utlagda minfält tvingar stundom handelsfartygen att avvika från sina vanliga vägar. Navigeringen i krigstid är därför betydligt mera påfrestande än under fredstid. Slutligen må framhållas den forcerade takt med vilken sjöfarten bedrivs under krig, vilken i förening med den ständiga oron för vad som kan hända sliter hårt på personalen inom handelsflottan.

Innan redogörelse lämnas för de delar av krigets förlopp och de olika krigshändelser, som har samband med den svenska handelsflottans krigsförluster under andra världskriget, skall i korthet beröras de sjökrigsmedel som har kommit till användning i andra världskrigets sjöhandelskrig.

Under mellankrigsåren utvecklades icke de olika krigsfartygstyper, som användes under 1914—18 års krig i sådan utsträckning, att det innebar någon genomgripande förändring i sjöhandelskriget när detta började i september 1939.

Ubåten var liksom under första världskriget handelsfartygens farligaste fiende. Men även övervattensfartyg användes som tidigare nämnts för anfall på handelsfartygen. Tyskarna utsände vid olika tillfällen slagskepp, kryssare och hjälpkryssare till sjöfartsvägarna på avlägsna farvatten. I Nordsjön insattes lätta övervattensfartyg, jagare, motortorpedbåtar och flygstridskrafter mot kustsjöfarten både av tyskarna och engelsmännen. För sjöhandelsskyddet användes i första hand lätta sjögående örlogsfartyg och hjälpfartyg, men vid olika tillfällen tvingade hotet från tunga tyska sjöstridskrafter de allierade att skydda sina konvojer med slagfartyg. En del nya fartygstyper framkom under kriget speciellt byggda för konvojskyddet. Av dessa, som med ett gemensamt namn brukar kallas eskortfartyg, är fregatten och korvetten de mest kända.

Flygstridskrafterna hade under mellankrigstiden genomgått en mycket kraftig utveckling. De fick under andra världskriget en vidsträckt användning både för anfall mot och skydd av sjöfarten. Medelst flygplan lokaliserades och anfölls övervattens- och undervattens- handelsförstörare som hotade sjövägarna. Flygplanen användes även för att upptäcka mål åt handelsförstörarna samt för att själva anfälla handelsfartyg med sina vapen. Slutligen användes flygplan i stor omfattning för utläggning av minor framför allt i offensivt syfte. För att möjliggöra flygoperationer över de delar av oceanerna, där landbaserade flygplan inte förmådde uppträda, använde USA och Storbritannien hangarfartyg. Denna fartygstyp, som tillkom efter första världskrigets slut och på vilken flygplan kan medföras, landa och starta, fick som huvuduppgift inom sjöhandelskriget att tillgodose konvojernas behov av flygstridskrafter.

Under andra världskrigets lopp förbättrades olika fartygstypers prestanda i olika avseenden. Detta gäller främst ubåten. Tyskland byggde under de sista krigsåren ubåtar försedda med luftmast — s. k. snorkel — som medger att ubåten i undervattensläge hämtar luft från ytan. Denna anordning ger ubåten förmåga att uppehålla sig under vattnet under avsevärt längre tid än tidigare. Härigenom nedbringas risken för upptäckt, vilket sedan radar införts är av särskilt stor betydelse. Ubåtar med luftmast insattes emellertid vid så sen tidpunkt i sjöhandelskriget, att de icke kom att utöva avgörande inflytande på detta.

Av sjökrigets vapen är det framför allt minan, som utvecklats på sådant sätt att dess inflytande på handelssjöfarten under kriget och därefter blivit ökad i förhållande till första världskriget. Den under sistnämnda krig använda förankrade kontaktminan utlades även under andra världskriget i mycket stor omfattning. En del av de under andra världskriget använda mintyperna kunde förankras på betydligt större djup än tidigare, ända upp till 1 000 m bottendjup. Detta förhållande hade icke minst betydelse för

Sveriges vidkommande, enär det möjliggjorde en effektiv minspärr i Skagerack mellan Jylland och norska sydkusten, där djupet delvis är mycket stort.

Den betydelsefullaste nyheten på minkrigets område var emellertid de avståndsverkande minorna. En dylik mina avfyra genom de impulser vilka ett fartyg som passerar över eller i närheten av minan avger på magnetisk, akustisk eller hydrostatisk väg. Ofta användes en kombination av dessa avfyringsanordningar. Huvuddelen av de under kriget utlagda minorna av denna typ var bottenminor. Dessa lämpa sig väl för utläggning från flygplan. Det bottendjup på vilket dessa minor är effektiva är begränsat, man räknar med att under andra världskriget utlagda minor är effektiva på högst 40 m bottendjup. Det förtjänar att påpekas att större delen av Kattegatt, Öresund och södra Östersjön har ett bottendjup som understiger 40 m.

För att skydda fartygen mot minor användes olika metoder. Inom viktiga farvatten verkställde örlogsflottorna mer eller mindre kontinuerligt minsvepning. Fartyg utrustades med individuella skyddssvep mot förankrade minor, s. k. paravansvep. För individuellt skydd av fartyg mot magnetminor användes skyddsmagnetisering och avmagnetisering. I båda fallen förändras fartygets magnetiska egenskaper, så att dess verkan på magnetminans avfyringsanordning förminskas. Vid skyddsmagnetisering anbringas runt fartygsskrovet en slinga av kablar genom vilka ledes elektrisk ström. Avmagnetisering sker vid särskilda avmagnetiseringstationer och innebär att fartygen utsättes för påverkan av kraftiga elektriska strömmar.

Under andra världskriget framkom ett antal tekniska hjälpmedel, som fick stor betydelse i sjöhandelskriget. Redan före kriget hade engelsmännen konstruerat en effektiv apparat för undervattenslyssning, som fick vidsträckt användning i kampen mot de tyska ubåtarna, den s. k. asdicapparaten. Ett annat tekniskt hjälpmedel, som har revolutionerat det taktiska uppträdandet till sjöss och även utnyttjades i sjöhandelskriget, är radar — ekoradio — medelst vilken föremål kan upptäckas samt dess riktning och avstånd bestämmas även under mörker och tjocka.

Andra världskriget drabbade icke den svenska handelsflottan helt oförberedd. Sedan den politiska situationen skärpts år 1938 började man vidtaga åtgärder på olika områden för att sjöfarten skulle kunna fortgå i krigstid med största möjliga säkerhet. Bl. a. tillsattens 1939 års sjöfartsskyddskommitté, som föreslog åtgärder för fartygs utrustning under krigstid i fråga om livräddningsmateriel, luftskyddsmateriel m. m. Tidigare hade ett antal skyddssvep för handelsfartyg anskaffats. Sjömilitära kurser i sjöfartsskydd för befäl och manskap i handelsflottan anordnades i samverkan mellan chefen för marinen och kommerskollegium. Sjömilitära anvisningar för handelsflottans befäl och manskap utfärdades. Anvisning för påmålning av neutralitetsmärken tillställdes handelsflottan. Förberedelser vidtogs så att statlig krigsförsäkring av personal, fartyg och laster skulle kunna träda i funktion i händelse av krigsutbrott. Statens krigsförsäkrings-

nämnd kunde således redan den 4/9 1939 börja sin verksamhet. (Om denna se SOU 1952: 50 s. 1051—1069). En annan viktig åtgärd var att ett system för snabb distribuering av krigsunderrättelser till handelsfartyg utarbetades. Under kriget utsändes varningar och meddelanden berörande kriget, till att börja med av kommerskollegium och chefen för marinen gemensamt, senare av trafikkommissionen och chefen för marinen. I samverkan mellan kommerskollegium och chefen för marinen ordnades ett positionsregister omfattande alla svenska handelsfartyg över 200 nettoreg. ton. Registret som byggde på veckovis från redare, hamnar, tullmyndigheter m. fl. insända uppgifter medgav att man ständigt kunde följa varje fartygs position, selsättning och dess planerade användning under den närmaste framtiden. I militärt avseende omfattade förberedelserna bl. a. uppgörande av eskortplaner, planer för patrulltjänst med örlogsfartyg och flygplan på svenskt vatten samt minsvepning. Genom lotsverkets försorg planlades utprickning i en led inom svenskt territorialvatten från finska till norska gränsen.

Under krigets lopp vidtog de svenska statsmakterna en mängd åtgärder för att i möjligaste mån skydda den svenska handelsflottan mot de faror som kriget förorsakade.

Från första krigsdagen till den sista patrullerade enheter ur svenska örlogsflottan och flygvapnet runt våra kuster för att övervaka att inga krigshandlingar utfördes av de krigförandes stridskrafter på svenskt vatten. Svenska marinen hade dessutom under kriget runt hela kusten en kedja av ständigt bemannade utkiksstationer som kompletterade övervakningen.

När det bedömdes att läget så krävde, anordnades eskort av örlogsfartyg på svenskt territorialvatten utmed hela eller delar av kusten.

För att kontrollera att de krigförande inte oförmärkt fällt minor på svenskt territorialvatten, utfördes under hela kriget kontinuerlig minsvepning utefter stora delar av kusten, särskilt i Öresund och på västkusten.

Ett stort antal minor, som hade slitit sina förankringar och drev omkring med vind och ström, utgjorde under kriget en fara för sjöfarten. Den svenska marinen har sedan krigsutbrottet oskadliggjort ca 4 600 slitminor, varav mer än 3 700 på västkusten.

För att skydda handelssjöfarten mot magnetminor byggdes under kriget avmagnetiseringsstationer i Stockholm, Göteborg och Karlshamn.

Kommerskollegium utfärdade vid krigsutbrottet och under krigets lopp olika bestämmelser rörande handelsfartygens utrustning i syfte att nedbringa riskerna i första hand för personalen.

Genom lotsverkets försorg vidtogs en mängd åtgärder för att trygga navigeringen utmed kusten i krigstid. Fyrbelysningen i inomskärsleder förbättrades, sjömärken av olika slag utsattes. Nya leder anordnades i samverkan mellan lotsverket och sjökarteverket.

Under kriget verkställdes en fördjupning av Kalmarsund, varigenom denna skyddade led fick ökad användbarhet. Genom Falsterbokanalen, som tillkom under kriget, erhöll handelssjöfarten möjlighet att undvika den minfarliga passagen förbi Falsterborev.

I det följande kommer att lämnas en kronologisk översikt av de olika årens krigshändelser, som har samband med sjöhandelskriget och vår handelsflottas krigsförluster. Fiskefartygen har icke medtagits här utan behandlas i ett särskilt avsnitt.

1939

Redan före krigsförklaringen från Storbritannien mot Tyskland hade tyska ubåtar löpt till sjöss, beredda att på order omedelbart insätta anfall mot Storbritanniens sjöfart. Krigets första handelsfartygsförlust inträffade redan 3 september, samma dag som den brittiska krigsförklaringen utfärdades. Det var brittiska passagerarfartyget »*Athenia*» som sänktes av en tysk ubåt väster om Irland. Därmed var det tyska ubåtskriget inlett, och under slutet av år 1939 sänkte tyska ubåtar ett stort antal handelsfartyg kring de brittiska öarna.

Förutom ubåtar sände tyskarna under hösten 1939 ut ett antal övervattensfartyg till anfall mot sjöfarten i norra och södra Atlanten. Bland dessa märkes fickslagskeppet »*Admiral Graf Spee*», som efter härjningar i södra Atlanten och Indiska oceanen invecklades i strid med en brittisk kryssarsstyrka och därefter sänktes av egen besättning utanför Montevideo.

Som en följd av sjöfartskriget proklamerade Förenta staternas regering i november 1939 en krigszon runt de brittiska öarna och Nordsjön, vilken icke fick befaras av amerikanska handelsfartyg. En tid senare lämnades från Tyskland ett meddelande med innebörd att inom ett område, som till stor del överensstämde med den av Förenta staterna proklamerade krigszonen, skulle alla handelsfartyg sänkas utan föregående varning.

Den brittiska blockaden av Tyskland igångsattes omedelbart efter krigsutbrottet medelst örlogsfartyg och flygstridskrafter som bevakade inloppen till Nordsjön. Kontrollhamnar upprättades i vilka neutrala handelsfartyg undersöktes innan de tilläts fortsätta till sina destinationsorter innanför den brittiska blockadlinjen.

För att skydda sjöfarten mot de tyska ubåtarna ordnades brittiska konvojer såväl utmed Englands kuster som över Atlanten och Nordsjön. I samma syfte utlades ett antal brittiska mineringar. Ett stort minfält utlades i tyska ubåtarnas anmarschväg i Helgolandsbukten. Utmed Englands ostkust utlades en rad minfält innanför vilka sjöfarten kunde gå fram.

Tyskarna utlade också minor i Helgolandsbukten. Sedan ovannämnda brittiska kustminering utlagts fällde tyska flygplan i stor utsträckning magnetminor i sjöfartslederna innanför mineringarna, i hamninlopp m. m. Det var första gången som detta »hemliga» tyska vapen kom till användning. Det krävde många offer innan brittiska amiralitetet fick en dylik mina i sin hand och på kort tid lyckades framställa motmedel.

Den 24 september drabbades den svenska handelsflottan av sin första

krigsförlust. Det var ångaren »*Gertrud Bratt*» som torpederades av en tysk ubåt utanför norska sydkusten. Under den närmaste veckan sänkte tyska ubåtar i dessa farvatten ytterligare tre svenska handelsfartyg. Det var nu tydligt att den svenska handelssjöfarten med västmakterna befann sig i farozonen. Vid alla ovan omtalade sänkningar tilläts fartygsbesättningarna att gå i livbåtarna innan sänkningen utfördes, och i ett fall bogserade t. o. m. den tyska ubåten livbåtarna till närheten av norska kusten. Detta hänsynstagande till människoliv tillämpades emellertid inte länge, sannolikt beroende på att brittiska ubåtsjakten med fartyg och flygplan skärptes. Redan i januari 1940 torpederades motorfartyget »*Pajala*» utan föregående varning, och därefter blev detta regeln och varning gavs bara i undantagsfall.

I november kom det första kända offret för de tyska magnetminorna utanför engelska kusten, när ångaren »*B. O. Börjeson*» minsprängdes och sjönk i närheten av Humbers fyrskepp. (Någon månad tidigare hade ett annat svenskt handelsfartyg sjunkit efter explosion på ungefär samma plats, men det är icke känt om orsaken var torped eller mina.)

Under tiden från krigsutbrottet till 1939 års slut blev sammanlagt sexton svenska handelsfartyg sänkta i Skagerack, Nordsjön och Engelska kanalen. Orsakerna till dessa förluster var antingen ubåtar eller minor.

Omedelbart efter krigsutbrottet förklarade Tyskland att minor hade utlagts i tillfartslederna till Östersjön—Öresund och Bältena. Öresundsmineringen, som låg utanför Falsterbo, medgav till att börja med en åtta meter djup led innanför densamma. I november utvidgades emellertid mineringen, så att det segelbara djupet innanför mineringen endast blev 5 m. I december 1939 föll de svenska ångarna »*Torö*» och »*Algol*» offer för detta minfält.

Ändamålet med de tyska minfälten i Östersjönloppen var till stor del att möjliggöra tysk kontroll av handelsfartyg som lämnade Östersjön. Tyskarna vidtog även andra kontrollåtgärder i detta avseende. Tyska krigsfartyg och flygstridskrafter uppträdde såväl i Östersjön som Västerhavet och prejade handelsfartyg på internationellt vatten samt uppbringade sådana fartyg som misstänktes föra kontraband, bl. a. tre svenska fartyg. För att undvika uppbringning tillråddes den svenska handelssjöfarten att i största möjliga utsträckning framgå på neutralt territorialvatten.

Cirka en vecka efter krigsutbrottet hade lotsverket iordningställt en sammanhängande led inom svenskt territorialvatten från finska till norska gränsen, den s. k. neutralitetsleden. För att övervaka att inga neutralitetsstridiga handlingar vidtogs på svenskt territorialvatten igångsattes omedelbart vid krigsutbrottet patrullering med örlogsfartyg och flygplan utefter hela vår kust. Vid behov eskorterades fartyg med särskilt värdefulla laster av svenska örlogsfartyg.

Mot slutet av 1939 inträffade det vid olika tillfällen, att tyska sjöstridskrafter sökte preja och uppbringa handelsfartyg på svenskt vatten. På grund härav anordnades från mitten av december regelbunden eskort av sjöfarten i neutralitetsleden mellan Ålands hav och norska gränsen.

1940

Den stränga vintern 1940 och de besvärliga isförhållandena beredde den svenska sjöfarten stora svårigheter. I början av februari måste på grund av isen den svenska eskortverksamheten avbrytas och därmed upphörde praktiskt taget all sjöfart utefter våra kuster för att återupptagas på våren. Eskortverksamhetens upphörande hade till följd att två svenska handelsfartyg på svenskt territorialvatten uppbringades av tyska örlogsfartyg.

Under det finsk-ryska vinterkriget, som varade mellan den 30 november 1939—den 13 mars 1940, ägde sjökrigsoperationerna huvudsakligen rum i Finska viken. För underlättande av neutralitetsvakten utlades vid krigsutbrottet ett svensk minfält i Södra Kvarken på svenskt vatten. Genom att finnarna samtidigt utlade ett minfält på sitt vatten — som i Södra Kvarken gränsar till det svenska — förhindrade dessa minfält all sjöfart mellan Östersjön och Bottniska viken genom Södra Kvarken.

Två svenska handelsfartyg gingo förlorade under vinterkriget. I januari 1940 blev ångaren »*Fenris*» sänkt med artilleri av en rysk ubåt vid Sydostbrotten. I början av februari anfölls ångaren »*Wirgo*» av ryska bombplan i Ålands skärgård och sjönk till följd av erhållna skador.

Under vintern 1940 blev de krigförandes intresse för Skandinavien alltmera påfallande. Ur tysk synpunkt var det ett önskemål att utvidga basområdet i Nordsjön för sjökrigsoperationerna mot den brittiska sjöfarten. Detta ville västmakterna givetvis förhindra. De strävade dessutom efter att avskära de tyska malmtransporterna från Narvik och att förhindra tyska handelsförstörare att framgå på norskt vatten på väg mellan baserna och operationsområdet. Den 8 april utlade därför västmakterna ett antal minfält på norskt vatten.

Vid denna tidpunkt hade isen släppt i södra Östersjön. För tyskarna var därför nu tiden mogen att sätta igång ett under vintern planlagt anfall mot Norge och Danmark. Natten till och under den 9 april trängde tyska örlogsfartyg med trupper ombord samt trupptransportfartyg in i ett antal norska hamnar från Oslo till Narvik och landsatte trupperna. Under de strider som uppstod i Narvik sänktes sex i hamnen liggande svenska fartyg. Sexton svenska handelsfartyg som vid anfallet låg i norska hamnar beslagtogs av tyskarna. Det samtidigt igångsatta anfallet mot Danmark medförde inga förluster för vår handelsflotta.

I samband med anfällen mot Norge och Danmark utlade tyska flottan ett stort minfält tvärs över Skagerack mellan Norges sydkust och Jylland, den s. k. Skagerackspärren. Denna kunde bara passeras på norskt vatten vid Kristiansand, där tyskarna alltså hade möjlighet att kontrollera all sjöfart mellan Nordsjön och innanför spärren belägna farvatten. Några dagar senare förklarade Storbritannien att östra Nordsjön, Skagerack, Kattegatt, Öresund, Bältena och södra Östersjön utanför svenskt vatten var farliga på grund av minor. För den neutrala sjöfarten lämnades en ränna öppen

från svenska västkusten ut i Nordsjön. På grund av att den tyska spärren inte hade motsvarande minfria ränna kunde den brittiska emellertid inte utnyttjas.

Genom Skagerackspärren avskars vårt land från fri sjöförbindelse med världshaven. Den svenska handelsflottan klövs i två ungefär lika stora delar, en utanför och en innanför spärren. Skagerackspärren var den krigsåtgärd, som hade det mest ingripande inflytandet på den svenska sjöfarten under de återstående krigsåren. Även det svenska västkustfisket led mycket stort avbräck genom spärrens tillkomst.

Genom den livliga sjötrafik mellan Tyskland och Norge, som blev en följd av ockupationen och som utgjorde ett mål för brittiska stridskrafterns anfall, blev västkusten och Öresund nu den del av svenska kusten som befann sig närmast farozonen. I avsikt att underlätta den svenska neutralitetsvakten utlades en svensk minering på västkusten mellan Varberg och Lysekil. De svenska kustfyrarna släcktes på västkusten, i Öresund, på sydkusten och på ostkusten upp till Ölands norra udde samt på Gotland. Efter en tid tändes emellertid åter de viktigaste fyrarna på dessa kuststräckor.

I början av maj tillkännagavs att yttre delen av Stockholms skärgård var minerad. Inlöpande i skärgården var därefter endast möjlig vid Landsort i söder och Arholma i norr. Svenska handelsfartyg uppmanades att på väg mellan Östersjön och Ålands hav styra genom Stockholms skärgård. På så sätt kom denna att under hela kriget bli en viktig genomfartsled, där man hade möjlighet att hålla kontakt med fartygen och där de var skyddade från de faror som kunde hota till sjöss. Detta var en stor fördel.

I maj 1940 började den stora tyska offensiven i väster. Holland, Belgien och Luxemburg invaderades den 10 maj, och snart svepte den tyska armén ner genom Frankrike. En månad senare — den 10 juni — förklarade Italien krig mot Frankrike och Storbritannien och den 22 i samma månad undertecknades vapenstilleståndsfördraget mellan Tyskland och Frankrike. Vid den tyska ockupationen av de franska atlanthamnarna beslagtogs fem därstädes liggande svenska handelsfartyg.

Tyskland behärskade nu Europas västkust från Nordkap till Pyrenéerna. Detta betydde en oerhörd utvidgning av det tyska basområdet för de stridskrafter, som insattes i sjöhandelskriget i Nordsjön och Atlanten. Det var tydligt att kampen om sjövägarna nu skulle skärpas ytterligare. I augusti förklarade Tyskland att blockadområdet runt Storbritannien hade utvidgats avsevärt. En tydlig förskjutning av handelsfartygsförlusterna från Nordsjön till Nordatlanten avspeglade under sista hälften av år 1940 de tyska ubåtarnas ökade möjligheter att från de nu erövrade baserna operera längre ut till sjöss.

Den ringa tillgången till örlogsfartyg lämpade för skydd av konvojerna beredde Storbritannien stora bekymmer. En mängd lätta fartyg hade förstörts vid Norge och Dunkerque. Det skydd som kunde beredas handelssjöfarten var därför mycket svagt. För att snabbt erhålla förstärkning av lätta fartyg kom hösten 1940 det bekanta bytet till stånd av 50 amerikanska äldre

jagare mot baser i Västindien m. m. Nybyggnad av eskortfartyg och framställning av nya motmedel mot ubåtar forcerades av brittena med okuvlig energi. Flygplanens möjligheter att insättas mot ubåtarna ökades avsevärt bl. a. genom införande av ekoradio och möjligheter att medföra flygplan i konvojerna. Till att börja med försågs ett antal handelsfartyg med flygplan, som startades med katapult, sedermera ombyggdes handelsfartyg till s. k. eskorthangarfartyg.

Facit av 1940 års sjöfartskrig var emellertid att de allierades handelsflotta fick vidkännas förluster på över 5 milj. ton.

Under år 1940 sänktes av tyska ubåtar i Nordatlanten inte mindre än tjugofyra svenska handelsfartyg, medan i Nordsjön endast fem blev offer för ubåtarna. Även tyska flygets ökade effektivitet avspeglas i den svenska förlustlistan i det att fyra fartyg under ifrågavarande tid sänktes av flygplan. Tre svenska handelsfartyg minsprängdes och sjönk i Kattegatt, Öresund och södra Östersjön.

Under tiden 9 april till 9 september 1940 inlöpte intet svenskt handelsfartyg i svensk hamn från andra sidan Skagerackspärren. Sistnämnda dag anlände emellertid tankfartyget »Sveadrott» till Göteborg, sedan fartyget hade mötts i Nordsjön av jagaren »Nordenskjöld» och en hjälpkryssare, vilka konvojerade fartyget till Göteborg. Denna händelse kan betraktas som en första inledning till lejdtrafiken, vilken sedermera kom igång och som kommer att behandlas i ett senare avsnitt.

Innan lejdtrafiken började erhöill vårt land en del viktiga importvaror via den finska ishavshamnen Petsamo. I petsamotrafiken deltog svenska fartyg endast i ringa utsträckning. Ett svenskt handelsfartyg, »Atos», torpederades emellertid i augusti 1940 på väg till denna hamn.

1941

Den förskjutning av de tyska ubåtarnas verksamhet från närheten av de brittiska öarna till Nordatlantens mitt, som redan kunde skönjas år 1940, blev ännu mera markant under 1941. Detta berodde på att sjöfartsskyddet utanför brittiska kusten nu var betydligt effektivare än föregående år. Den 1 april tillkännagav tyskarna att operationsområdet kring de brittiska öarna hade utvidgats avsevärt, vilket utgjorde ett tydligt tecken på att en kraftig ubåtsoffensiv var förestående. Denna kom också och resulterade i att antalet sänkningar under andra kvartalet 1941 blev större än någon motsvarande tidsperiod tidigare. I början av sommaren började emellertid de brittiska stridskrafterna utsträcka sitt sjöfartsskydd, som tidigare begränsats till östra Atlanten, till konvojer tvärs över Atlanten. Dessutom träffades en överenskommelse med USA att amerikanska örlogsfartyg och flygplan skulle utföra periodiska svep över västra Atlanten, och på hösten erhöill de amerikanska stridskrafterna order att anfälla raidfartyg, som hotade sjöfartsvägarna mellan Nordamerika och Island. Resultatet blev att antalet sänkningar

minskades i slutet av år 1941. Världstonnageförlusterna under år 1941 var emellertid i stort sett lika stora som föregående år.

Den 7 december anföll japanska sjö- och flygstridskrafter Pearl Harbor och andra amerikanska baser i Stilla havet, vilket ledde till att Förenta staterna kom med i kriget. Detta fick en avgörande betydelse för hela krigets förlopp och inte minst för sjöhandelskriget, sedan de väldiga amerikanska resurserna hunnit sättas in med full kraft. Sjöhandelskriget mellan Japan och de allierade kom emellertid icke att direkt förorsaka vår handelsflotta några förluster.

Den ojämförligt betydelsefullaste händelsen inom östersjöområdet år 1941 var Tysklands anfall på Sovjetunionen den 22 juni. Därmed blev Östersjön åter aktuell krigsskådeplats. Tyskland tillkännagav att minfält hade utlagts i två bälten tvärs över Östersjön. Det ena sträckte sig från svenskt territorialvatten vid Ölands södra del ostvärt till baltiska kusten. Det andra gick mellan svenskt vatten vid Skånes sydöstra hörn, Sandhammaren, över Bornholm och sydväst till tyska kusten. Genom dessa minfält blev Östersjön delad i tre delar, mellan vilka våra handelsfartyg endast kunde förflytta sig på svenskt vatten.

Samtidigt med tillkännagivandet om minfälten förklarade Tyskland att hela norra Östersjön utgjorde ett operationsområde som var farligt att befara. För den svenska trafiken mellan Gotland och fastlandet lämnades dock rännor öppna.

Med anledning av det osäkra läget igångsattes dels konvojer av den svenska gotlandstrafiken, dels eskortering utefter svenska Östersjökusten. Till underlättande av den svenska neutralitetsvakten utlades mineringar på svenskt vatten vid Ölands södra udde. En kort tid efteråt sprängdes och sänktes tre tyska hjälpkryssare av dessa minor.

Trots att förlusterna i världstonnaget år 1941 var mycket höga, blev de svenska förlusterna detta år mindre än både föregående och följande år. Ubåtskriget i Atlanten kostade svenska handelsflottan tio fartyg, var till kommer sju fartyg som förlorades genom övriga krigsåtgärder och tre fartyg som förolyckades utan att orsaken blivit känd. Det närmast mest förlustbringande farvattnet för vår handelsflotta var tysk-holländska nordsjökusten där brittiska minor, flygbomber och flygtorpeder krävde sju offer. I övrigt förlorades i Nordsjön 2 fartyg. Minorna i södra Östersjön och Öresund var orsak till tre fartygsförluster, var till kommer två fartyg som förlorades genom övriga krigsåtgärder.

Även vintern 1941 vållade isförhållandena sjöfarten kring våra kuster avsevärda svårigheter. Trafiken i Kielkanalen var avbruten en längre tid, dels på grund av isen, dels på grund av skador som förorsakats av haverier. Härigenom försvårades den för den svenska kolförsörjningen viktiga trafiken på nordsjökusten. Ett antal svenska handelsfartyg, använde emellertid vägen utanför Jylland för att via Kristiansand uppnå svenska västkusten.

1942

En följd av att Förenta staterna hade inträtt i kriget, var att de tyska ubåtarnas verksamhet i början av 1942 flyttades mot amerikanska kusten för att utnyttja den svaghetsperiod, som rådde innan det amerikanska sjöfartsskyddet hade hunnit färdigorganiseras. De viktiga oljetransporterna i Karibiska havet och Mexikanska golfen utgjorde primära anfallsmål.

För de allierade gällde att så hastigt som möjligt ordna det amerikanska sjöfartsskyddet. Brittiska flottan ställde ett antal eskortfartyg med tränade besättningar till förfogande. Under sista hälften av 1942 lyckades de allierade att driva bort de tyska ubåtarna från amerikanska kusten ut i Atlanten.

När det allierade landstigningsföretaget mot Nordafrika insattes koncentrerades de tyska ubåtarnas verksamhet till farvatten kring Gibraltar, varigenom antalet av ubåtar sänkta handelsfartyg inom andra sjökrigsskådeplatser minskades.

De brittiska ansträngningarna att skaffa motmedel mot ubåtarna började att bära frukt under år 1942. Antalet eskortfartyg ökades snabbt, flygets effektivitet mot ubåtarna växte och flera nya antiubåtsvapen togs i bruk.

Trots allt detta lyckades de tyska ubåtarna att under 1942 uppnå höga sänkningssiffror, varjämte det tyska flyget sänkte ett stort antal fiendefartyg. De allierades tonnagesförluster år 1942 uppgick till icke mindre än 8,25 milj. ton.

Den svenska handelsflottan led år 1942 svåra försluter. På Nordatlanten sänkte tyska ubåtar tolv svenska fartyg, i Karibiska havet två samt ett i vardera Sydatlanten och Indiska oceanen. Ett fartyg förolyckades efter kollision under gång i konvoj.

Minorna utanför norska kusten krävde tre offer och minorna utanför Englands ostkust två offer ur den svenska handelsflottan. Den svenska sjöfart som trafikerade den utsatta tysk-holländska nordsjökusten blev kraftigt brandskattad av brittiska stridskrafter i det att fyra fartyg minsprängdes och förlorades, tre sänktes av flygplan och ett torpederades av övervattensfartyg.

De allierades magnetminor i södra Kattegatt, kring de danska öarna och i södra Östersjön skördade sju offer ur vår handelsflotta, dessutom försvann ångaren »*Bengt Sture*» och motorseglaren »*Caje*» med man och allt i södra Östersjön utan att orsaken har blivit känd.

Sommaren 1942 uppträdde ryska ubåtar utanför svenska ostkusten i avsikt att störa malmtransporterna från Sverige till Tyskland. I juni månad torpederade och sänkte de ångaren »*Ada Gorthon*» på svenskt territorialvatten utanför Ölands ostkust. Detta hade till följd att eskortering av handelssjöfarten ordnades på ostkusten. Under juli och augusti torpederades »*Margaretha*», »*Luleå*» och »*C. F. Liljevalch*» utanför ostkusten. För att

förhindra ytterligare sänkningar på denna utsatta kuststräcka utlades ett svenskt minfält på och i anslutning till svenska territorialvatten mellan Oxelösund och Ölands norra udde. Därefter upphörde ubåtsanfallen.

1943

Våren 1943 insattes de tyska ubåtarna i en sista kraftig offensiv. Ubåtarna hade nu tekniskt sett blivit avsevärt effektivare, deras vapen och taktik hade också utvecklats. De allierades motmedel hade emellertid under tiden förbättrats i ännu högre grad, varför effekten av den tyska ubåtsoffensiven inte blev så stor som tyskarna hade hoppats. Det mest svårlösta problemet när det gällde de allierades konvojskydd var att åstadkomma ett tillräckligt flygskydd över hela Atlanten. Antalet flygplanbärande fartyg kunde emellertid nu ökas. När de allierade genom överenskommelse med Portugal i oktober erhöll tillstånd att upprätta flygbaser på Azorerna, ökades ytterligare möjligheterna att med landbaserat flyg deltaga i konvojernas skyddande. Inför det allt hårdare trycket från de allierades stridskrafter tvingades de tyska ubåtarna att sprida ut sig över norra och södra Atlanten och i Indiska oceanen. När Italien i september kapitulerade öppnades åter Medelhavet för de allierades sjötrafik på Östern, så att den långa vägen runt Afrika inte längre behövde användas. Tyskarna omgrupperade då åter sina ubåtar till mellersta och östra Atlanten.

Under år 1943 sänktes 3,6 milj. ton handelsfartyg. Samtidigt hade 14,6 milj. ton nybyggt, varför året medförde en tonnageökning för de allierade på 11 milj. ton. De allierades produktion av handelstonnage översteg i februari 1943 det enbart av ubåtar sänkta tonnaget och i juli 1943 det totala genom krigsåtgärder sänkta tonnaget. Därmed var i själva verket utgången av slaget om Atlanten avgjord till de allierades fördel. Vändpunkten inföll i maj 1943. I augusti månad inträffade för första gången att antalet sänkta tyska ubåtar översteg antalet sänkta allierade handelsfartyg. Under år 1943 sänktes icke mindre än 237 tyska ubåtar.

Ubåtskriget på oceanerna kostade Sverige åtta handelsfartyg, som sänktes på Atlanten och Indiska oceanen, vartill kommer två fartyg, som förolyckades utan att orsaken blivit känd. Dessa förluster inträffade under årets första sju månader.

På Nordsjön förlorades genom minsprängning fem svenska handelsfartyg, varav tre på tysk-holländska kusten. På denna kust föll dessutom tre fartyg offer för brittiska ubåtar och flygplan. Ett fartyg förolyckades efter kollision under gång i konvoj.

De allierades flygminfällning i östersjöinloppen och södra Östersjön intensifierades under år 1943. Fyra svenska handelsfartyg gick här itill boten efter minträffar. I avsikt att minska riskerna för minor i dessa farvatten inrättade svenska marinen i början av året sjöfartskontor i olika hamn-

städer, vilka till svenska handelsfartyg utlämnade seglingsanvisningar för de minsvepta rännor som fanns inom minfarliga områden.

Vid de allierades flyganfall mot av tyskarna använda örlogsbaser och andra hamnar sänktes ett svenskt fartyg i Hamburg, ett i Gdynia och ett i Heröya i Norge. På grund av de besvärliga navigeringsmöjligheterna gick tre svenska handelsfartyg år 1943 förlorade genom grundstötning.

Liksom fallet var med världstonnageförlusterna nedgick förlusterna av svenska handelsfartyg avsevärt under 1943. Sammanlagt förlorades genom krigsorsak under året 1943 30 svenska handelsfartyg mot 45 föregående år.

1944

I början av år 1944 opererade huvuddelen av den tyska ubåtsflottan inom östra Atlanten. Avsikten härmed var av allt att döma att söka störa förberedelserna för den stora invasion i Europa, som man vid denna tidpunkt allmänt ansåg vara förestående. En del tyska ubåtar inlades under året på varv för utrustning med luftmast, men denna nya anordning kom under år 1944 inte till användning i större utsträckning på sjökrigsskådeplatsen. De allierades flygbombning av varv och industrier i Tyskland bidrog verksamt till att fördröja om- och nybyggnad av ubåtar. De föregående årens ubåtsförluster hade medfört att personalen på den tyska ubåtsflotta, som opererade mot de allierades handelssjöfart under 1944, till stor del utgjordes av oerfaret folk. Dessa förhållanden samverkade med de allierades alltfört förbättrade motmedel till att hålla resultatet av ubåtskriget nere. Den totala tonnagesförlusten för 1944 var mindre än hälften av 1943, medan västmakternas nybyggad av handelsfartyg bibehölls vid ungefär samma höga siffra som föregående år.

Den allt överskuggande krigshändelsen under år 1944 var den i början av juni igångsatta invasionen i Normandie. Denna resulterade snart i att de tyska ubåtarna måste utrymma sina baser i Frankrike, vilket minskade deras operationsförmåga i mellersta Atlanten.

Under 1944 gick intet svenskt fartyg förlorat i Atlanten på grund av krigsorsak. Däremot sänktes två fartyg i Medelhavet och ett i Engelska kanalen. På tysk-holländska kusten sänkte brittiska flygplan tre av våra fartyg. I dessa farvatten minsprängdes och sjönk dessutom två svenska fartyg under året. De flygfällda avståndsminorna i södra Östersjön och Öresund krävde under år 1944 fem offer ur vår handelsflotta. Vid allierade flyganfall mot Stettin gick två svenska handelsfartyg förlorade.

De ideliga anfallen av brittiska stridskrafter mot de svenska fartyg som hämtade kol på tysk-holländska nordsjökusten föranledde sommaren 1944 krigsförsäkringsnämnden att upphöra att teckna försäkringar för denna trafik, vilken på grund härav upphörde. Senare på hösten skedde detsamma med all trafik på tyska hamnar.

På grund av den väntade skärpningen av sjökrigsläget i Västerhavet in-

för slutskedet utvidgades den svenska mineringen mellan Varberg och Lysekil under våren 1944. Av olyckshändelse gick ångaren »*Mode*» och motorseg-laren »*Titti*» in i minfältet och förlorades.

Under slutet av året förlorades i Östersjön två fartyg under mystiska förhållanden. Det ena, »*Hansa*», råkade ut för en explosion, sannolikt orsakad av en ubåtstorped, och sjönk på resa från Nynäshamn till Gotland. Det andra, »*Vänersborg*» minsprängdes eller torpederades utanför Blekingekusten.

Förlusten av »*Hansa*» och »*Vänersborg*» uppväckte allvarliga farhågor hos de för sjöfarten ansvariga. Risk förefanns att främmande ubåtar uppträdde i Östersjön och anföll påträffade handelsfartyg. Med anledning av dessa olyckor tillråddes svenska handelsfartyg att såvitt möjligt framgå på svenskt territorialvatten. Dessutom anordnades eskorter utefter kusten, varjämte gotlandstrafiken skyddades av örlogsfartyg.

1945 intill Tysklands kapitulation

Under de fyra månader av år 1945 som Tyskland fortsatte kriget, var huvuddelen av den tyska ubåtsflotta, som utsändes i ett sista förtvivlat försök att komma åt de allierades sjöförbindelser, försedd med luftmast. Ubåtarna behövde därför sällan intaga ytläge vilket i hög grad försvårade ubåtsjakten framför allt för de allierades flygstridskrafter. Trots detta blev resultatet av de tyska ubåtarnas fyra månaders operationer tämligen magert. Icke fullt en halv miljon ton fartyg sänktes. Några dagar före Tysklands kapitulation i början av maj fick ubåtarna order att avbryta sina operationer och återgå till baserna. Vid kapitulationen beordrades utevarande ubåtar att kapitulera till sjöss.

Ubåtskriget 1945 kostade svenska handelsflottan ångaren »*Magne*» som torpederades i västra Nordsjön.

Lejdtrafiken

Som tidigare omtalats blev vårt land avskuret från fri sjöförbindelse väst-vart i april 1940 när Skagerackspärren utlades. På grund av Sveriges beroende av tillförsel av varor västerifrån — varibland flytande bränslen till försvaret — var det angeläget att så snart som möjligt åter få igång varuutbytet med länder väster om spärren. Det var otänkbart att under rådande förhållanden sända handelsfartyg genom spärren mot de krigförandes vilja, även om handelsfartygen hade skyddats av konvojerande örlogsfartyg. Det gällde därför att förhandlingsvägen söka erhålla tillstånd till trafikens återupptagande. Förhandlingar i detta syfte igångsattes så snart som möjligt såväl med Tyskland som med Storbritannien. Det första resultatet var tankfartyget »*Sveadrotts*» hemfärd i september 1940 med svensk konvoj. Men

det dröjde till början av 1941 innan förhandlingarna med de båda krigförande huvudmakterna formellt ledde till resultatet i form av medgivande till en regelbunden trafik genom spärren.

När de krigförande lämnade tillstånd för svenska handelsfartyg att passera spärren krävdes från båda sidor att det skulle ske i form av utbytestrafik, d. v. s. för varje fartyg som inpasserade till Sverige skulle ett motsvarande fartyg utpassera och vice versa. På så sätt undveks att antalet svenska handelsfartyg utanför eller innanför spärren ökades genom lejdtrafiken. Den brittiska utbyteskontrollen skedde från Färöarna, den tyska från Kristiansand. Tyskland satte dessutom som villkor för sitt medgivande att fartygen icke skulle framgå genom operationsområdet runt Storbritannien.

Lejdtrafiken eller Göteborgstrafiken, som den också kallades, inleddes när ett svenskt handelsfartyg den 30 december 1940 nådde Göteborg från New York efter att med de krigförandes tillstånd ha passerat spärren. Ett annat fartyg löpte omedelbart ut från Göteborg. Under första kvartalet år 1941 utväxlades på detta sätt ett tjugotal fartyg.

Under denna första period av lejdtrafiken gick fem lejdfartyg förlorade, nämligen ångaren »Göteborg», motorfartygen »Murjek», »Kexholm» och »Venezuela» samt motortankfartyget »Castor».

Den 1 april 1941 förklarade Tyskland att operationsområdet kring Storbritannien hade utvidgats avsevärt, bl. a. ända fram till Grönlands kuster. Därigenom blev det omöjligt för lejdfartygen att fylla det tyska kravet att undvika detta område. Läget komplicerades ytterligare av att Storbritannien tidigare hade förklarat farvattnen mellan Orkneyöarna—Island—Grönland farliga för minor.

Följden av dessa de krigförandes åtgärder var att lejdtrafiken tillfälligt måste avbrytas, sedan ett antal redan påbörjade resor hade fullföljts. Från svensk sida gjordes stora ansträngningar att finna en form för lejdtrafiken, som kunde godtagas av båda krigförande parter. Storbritannien vidhöll att lejdfartygen skulle passera Färöarna, där den brittiska utbyteskontrollen ägde rum, och kunde icke gå med på att lejdfartygen styrde efter tyska seglingsanvisningar inom det brittiska minfältet. Tyskarna å sin sida ansåg att Färöarna utgjorde en hörnsten i det brittiska blockadsystemet mot kontinenten. Den tyska krigsledningen kunde inte gå med på att vara bunden av några hänsyn till svenska fartyg som passerade Färöarna. Båda de krigförande framhöll de risker för krigsunderrättelsers spridande till fienden, som kunde uppstå genom lejdtrafiken.

Det dröjde månader innan förhandlingarna om lejdtrafikens återupptagande ledde till resultat. Bl. a. gällde det att övertyga den tyska högsta sjökrigsledningen om att lejdtrafiken icke var hinderlig för det tyska sjöfartskriget. I juli 1941 kom emellertid en överenskommelse till stånd med både Tyskland och Storbritannien, vilken innebar att lejdtrafiken åter kunde sätta i gång på följande villkor:

Med varje fartyg skulle medfölja en av svenska staten utsedd kontroll-

officer med uppgift att övervaka att ingen annan kommunikation skedde mellan det svenska fartyget och de krigförandes myndigheter än den som var nödvändig för utbyteskontrollen. (Som kontrollofficerare ställde chefen för marinen sjöofficerare till utrikesdepartementets förfogande.)

Sverige förband sig att inte framföra några ersättningskrav eller klagomål därest lejdfartiken utsattes för krigshandlingar inom området närmast omkring Färöarna.

För lejdfartygen bestämdes kurser som ovillkorligen skulle följas, till att börja med endast inom operationsområdet, senare över hela Atlanten. För att ge de krigförande möjlighet att orientera sina utevarande styrkor om lejdfartygens positioner måste dessa dagligen meddela läget till chefen för marinen som vidarebefordrade uppgiften till London och Berlin, senare också till Washington.

Fartygen målades på överenskommet sätt med de svenska färgerna på sidor och däck samt utmärktes i övrigt så att de var lätta att känna igen. Nattetid gick de med reglementerade lanternor tända och nationalitetsbe-teckningarna fasadbelysta.

I slutet av juli 1941 startade de första utgående lejdfartygen i enlighet med de nya överenskommelserna. Fram till årets slut lämnade 24 lejdfartyg Göteborg. Under samma tid inlöpte 22 lejdfartyg västerifrån till Göteborg utan att ha utsatts för någon krigshandling från de krigförandes stridskrafter. Under år 1942 lämnade 66 lejdfartyg Göteborg medan 58 fartyg ankom till Sverige. I början av juli 1942 minsprängdes och sjönk de båda lejdfartygen »*Argentina*» och »*Uddeholm*» utanför Kristiansand. I oktober drabbades »*Remmaren*» av samma öde utanför Norges västkust.

I januari 1943 gick åter två lejdfartyg förlorade när »*Brasil*» och »*Sveajarl*» minsprängdes utanför Norges västkust. Under de följande månaderna uppstod ett tillfälligt avbrott i trafiken beroende på de friktioner som två norska s. k. kvarstadsfartygs planerade avgång från Göteborg till England förorsakade. I maj kom trafiken åter igång för att sedan fortsätta under hela kriget med endast kortare avbrott av olika anledningar. Under 1943 ankom 46 och avgick 44 lejdfartyg från Göteborg.

Med anledning av de inträffade minsprängningarna av lejdfartyg föreskrevs fr. o. m. våren 1943 att fartygen skulle utrustas med individuella skyddssvep. Sedan så skett minsprängdes intet lejdfartyg. Däremot har enligt uppgift från befälhavare på olika lejdfartyg elva minor skurits upp av skyddssvepen.

Under 1944 gick lejdfartiken utan några förluster. 78 lejdfartyg löpte ut och 77 ankom under året. Under sista krigsåret, 1945, lämnade 8 lejdfartyg Göteborg, medan 14 anlände, de sista efter det att vapenstillestånd hade inträtt mellan Tyskland och dess motståndare.

Sammanlagt inlöpte genom spärren 232 fartyg och utlöpte 227 fartyg. Av dessa gick 12 förlorade genom krigsorsak, vilket icke kan anses vara någon hög procent i betraktande av att trafiken passerade Nordsjön och Nordat-

lanten där intensiva sjö- och luftkrigsoperationer pågick hela tiden och där mineringsverksamheten var mycket livlig.

Ett antal svenska handelsfartyg var under stor del av kriget sysselsatta i Internationella Röda Korsets tjänst för transport av livsmedel m. m. till krigshärjade länder och för utbyte av krigsfångar. Dessa fartyg, som var utmärkta dels med de svenska färgerna, dels med rödakorsmärken, åtnjöt fri lejd av de krigsförande. Fyra av dessa fartyg, »Stureborg», »Eros», »Embla» och »Fenja» krigshavererade i Medelhavet.

Det svenska västkustfisket under andra världskriget

Liksom vår handelssjöfart i övrigt led det svenska fisket stora avbräck genom kriget. Framför allt gäller detta på västkusten och i Öresund, där utlagda minfält stängde av värdefulla fiskevatten och förorsakade ett stort antal förluster av fiskebåtar.

Vad vårt viktigaste fiske, nämligen västkustens, beträffar pågick det tämligen oberört av kriget fram till april 1940. När den tyska Skagerackspärren utlades den 8 april 1940, blev emellertid våra västkustfiskare förhindrade att fiska i Nordsjön och andra längre bort belägna farvatten. Härtill kom att stora delar av de värdefulla fångstplatserna i Skagerack låg inom det minfarliga området och att tyskarna förklarade ett bälte över Kattegatt strax söder om Vinga såsom farligt för minor.

I sitt arbete under kriget tog västkustfiskarna stundom stora risker och arbetade i omedelbar närhet av minfarliga områden. Stundom medförde svårigheter vid navigeringen att fiskebåtarna kom in i minfälten, ofta med ödesdigra följder.

Vid den tidpunkt då Skagerackspärren utlades befann sig ett antal svenska fiskebåtar under fiske i Skagerack. Två av dessa, »Ines» och »Dagny», minsprängdes och försvann med man och allt. I maj 1940 minsprängdes två fiskebåtar i Kattegatt och på hösten samma år två i Kattegatt och en i Skagerack.

Under 1941 förolyckades ingen svensk fiskebåt av krigsorsak. Under denna tid liksom under hela kriget inträffade det emellertid ideligen att fiskarna fångade minor och andra sprängladdade föremål i redskapen som då ofta måste kapas.

På grund av att de svenska fiskebåtarna i allt större omfattning uppträdde omedelbart ost om Skagerackspärren och ibland råkade in bland minorerna, utlades genom svenska flottans försorg hösten 1941 en rad prickar ost om spärren. Fiskarna uppmanades att icke gå väst om denna prickrad. Prickarna bibehölls sedermera utlagda till och med år 1945.

Hösten 1942 drabbades vår västkustfiskeflotta åter av förluster när en ångträlare och en motorfiskebåt minsprängdes öster om Skagerackspärren i ett farvatten, där fiskarna ofta hade fått känning med minor.

År 1943 minsprängdes och förlorades i Skagerack två fiskefartyg, i Katte-

gatt tre och i Öresund ett. I augusti sänkte tyska bevakningsfartyg med artilleri de två svenska fiskebåtarna, »Hermon» och »Vestkusten», i närheten av Hanstholm, en händelse som väckte allmän uppmärksamhet och förstämning i vårt land.

Våren 1944 minskades ytterligare våra västkustfiskares rörelsefrihet genom den utökning av det svenska minfältet mellan Lysekil och Varberg som då skedde. En svensk fiskebåt gick av misstag in i detta minfält och förlorades. I Skagerack mellan svenska kusten och spärren minsprängdes till sjöss tre fiskebåtar medan två minsprändes i Kattegatt.

År 1945 föll ett fiskefartyg offer för minorna i Skagerack och ett för de svenska minorna utanför bohuskusten. Ett fiskefartyg sjönk i Skagerack efter kollision med en ubåt och ett sköts sannolikt i sank av en torped, som ej exploderade. I Östersjön sänktes en västkustfiskebåt genom artillerield från en ubåt och utanför blekingekusten sjönk en skånsk fiskebåt efter flygbombardemang.

Trots de stora risker som varit förenade med fisket och de svårigheter av olika slag som de svenska fiskarna haft att bemästra under andra världskriget, särskilt på västkusten, nedgick fångstkvantiteten icke så mycket som man kunnat vänta sig. Som exempel kan nämnas att i medeltal såldes i Göteborgs fiskhamn under de fem krigsåren 1940—1944 endast cirka 10 % mindre kvantitet fisk än under de fem förkrigsåren 1934—1938.

Tiden efter kriget

När Tyskland i maj 1945 kapitulerade upphörde krigshandlingarna på västra halvklotet. De allierade koncentrerade sina krigsansträngningar mot Japan, som ännu några månader fortsatte kriget. I augusti 1945 fälldes de atombomber mot Japan, som betecknade avslutningen på andra världskriget och dess krigsoperationer. Men därmed var inte haven utan risker för sjöfarten. Först måste en omfattande och tidsödande »storstädning» utföras. Framför allt gällde det att undanröja minor och för sjöfarten hinderliga vrak samt att återställa olika sjösäkerhetsanordningar, som under kriget hade dragits in eller förstörts.

Det beräknas att mellan tre kvarts och en miljon minor utlades under andra världskriget. Av dessa svarade Storbritannien och Tyskland för ungefär en fjärdedel var. Nordsjön, Östersjön och däremellan liggande farvatten var bland de mest mininfekterade i världen. Engelska, tyska och holländska nordsjökusten samt södra Östersjön var översållade med vrak som utgjorde en allvarlig fara för sjöfarten.

Segermakterna tillsatte en organisation med uppgift att samordna all minsvepning på internationellt vatten. Neutrala länder, bl. a. Sverige, inbjöds att delta i sveparbetet. Vårt land åtog sig vissa delar av den internationella minsvepningen i Skagerack, Kattegatt, Öresund och Östersjön.

Sedan Tyskland kapitulerat påbörjade svenska marinen undanröjandet

av de svenska minfälten. Enär det var angeläget att så snart som möjligt kunna utnyttja Skagerack för sjöfarten västerut, blev svenska flottans nästa uppgift att öppna en minfri väg mellan Pater Noster vid Marstrand och Arendal på norska sydkusten. Samtidigt började Norge undanröjandet av Skagerackspärrrens norra del. Svenska flottan satte nu också igång arbetet med att rensa svenskt vatten i Öresund och utanför hallandskusten från avståndsminor. Sedan detta arbete var klart, sveptes internationellt vatten utanför svenska väst- och sydkusten samt upptogs en minsvept led i Östersjön mellan svenskt territorialvatten utanför Blekinge och Gdynia.

Den svenska efterkrigsminsvepningen pågick planenligt till hösten 1946, då de områden som vårt land hade åtagit sig var färdigsvepta. I april 1947 minsprängdes emellertid svenska motorfartyget »*Acacia*» utanför Falsterbo — fartyget hade på grund av rådande isförhållanden kommit utanför den svepta leden. Denna olycka föranledde att ytterligare minsvepning igångsattes utanför Falsterbo våren 1947 och avslutades under sommaren. Senare ha minsvepningar utförts för att säkerställa färjtrafiken till Danmark och från Trelleborg.

Sedan kriget slutat bildades även en internationell kommitté med säte i London som fick namnet »International Routeing and Reporting Authority» (förkortat IRRA) och som har till uppgift att insamla och sammanställa från olika håll inkommande uppgifter om minfält och andra av kriget orsakade sjöfartshinder, minsvepningar, utprickning av svepta leder m. m. och att på grundval av dessa uppgifter bestämma de sjövägar som inom olika områden är användbara samt att utge härav betingade kartor, publikationer m. m. Vid sammanträde den 10/1 1963 beslöts att publikationen NEMEDRI ännu två år framåt skulle utkomma och att IRRA:s verksamhet därefter skulle upphöra.

I Sverige har samarbetet med IRRA skötts av marinstabens sjöfartsavdelning. Distributionen av IRRA:s sjöfartsanvisningar ombesörjdes intill juli 1948 av de tidigare omtalade sjöfartskontoren, men har därefter publicerats i »Underrättelser för sjöfarande». I de anvisningar för navigering inom områden, som minsvepts och frigivits för sjöfart, vilka där återfinnas, påpekas att inte ens den mest noggranna minsvepning kan skapa absolut säkerhet mot minor om olyckliga omständigheter sammanträffa. Det befograde i denna varning framgår bl. a. av att i oktober 1948 minsprängdes det svenska motorfartyget »*Brasil*» utanför Hanstholm på Jyllands nordkust inom ett område som nyligen svepts och frigivits för sjöfart. (»*Brasil*» lyckades dock för egen maskin uppnå hamn.)

Under tidsperioden sedan maj 1945, då fiendligheterna i Europa upphörde, har femton svenska handelsfartyg gått förlorade genom sprängning av minor utlagda under andra världskriget, varjämte fyra totalförluster ägt rum under sådana omständigheter att minsprängning icke kan anses utesluten.

Inledning till undersökningarna över svenska handelsflottans förluster av liv och egendom under det andra världskriget

Undersökningarna över handelsflottans krigsförluster bygger på källmaterial, som samlats hos statens krigsförsäkringsnämnd och kommerskollegium. Detta material har kompletterats i krigsförsäkringsnämndens arkiv (Riksarkivet) och i kommerskollegii arkiv. Undersökningarna upptager samtliga totalhavererade fartyg, som varit försäkrade i svensk krigsförsäkringspool och statens krigsförsäkringsnämnd och som av poolen resp. nämnden helt eller delvis bedömts som krigshavererade. Vidare upptager undersökningarna de totalhavererade fartyg, som ej varit försäkrade i krigsförsäkringsnämnden men som av nämnden resp. kommerskollegium helt eller delvis bedömts som krigshavererade. Undersökningarna rörande människoförlusterna upptager samtliga ombordvarande som vid ovannämnda krigshaverier omkommit.

De krigshavererade fartygen redovisas i antal, bruttoregister-ton och försäkringsvärde. Försäkringsvärdena har emellertid, vilket framgår av undersökningarna, endast kunnat användas för jämförelser mellan krigshaverier, som inträffat under samma kalenderår eller samma krigsperiod. Detta på grund av att försäkringsvillkoren kom att genomgå förändringar under krigets förlopp. Emedan den svenska handelsflottans krigshaverier så gott som uteslutande orsakades av krigshändelserna på Atlanten och dess innanhav har tyska krigsmaktens kapitulation den 8/5 1945 fått utgöra slutpunkten för undersökningarna. I den kommenterande texten till undersökningarna gives dock uppgifter rörande krigshaverierna efter den 8/5 1945.

Samtliga uppgifter som bearbetats i undersökningarna återfinnes i redogörelserna över handelsflottans krigshaverier under tiden 1/9 1939—8/5 1945. Dessa redovisa krigshaverierna var för sig med angivande av tid; rum; orsak; fartygets: namn, art, registreringsnummer, byggnadsår, byggnadsmaterial, tontal, ägare, hemort, försäkringsvärde. I korthet beskrives haveriets förlopp varefter antalet av de ombordvarande, som eventuellt omkommit, anges liksom det omkomna svenska befälets och manskapets: befattning, namn, hemort, födelsetid.

Tab. 1 Svenska handelsflottans fartygs-

| | 1/9—31/12 1939 | | | 1940 | | | 1941 | | |
|--|----------------|-----------|-----------------------------|--------------|-----------|-----------------------------|--------------|-----------|-----------------------------|
| | Antal fartyg | Bruttoton | Försäkringsvärde i 1 000 kr | Antal fartyg | Bruttoton | Försäkringsvärde i 1 000 kr | Antal fartyg | Bruttoton | Försäkringsvärde i 1 000 kr |
| <i>Krigshaveriernas orsak</i> | | | | | | | | | |
| Minsprängning | 8 | 11 390 | 4 106 | 14 | 14 938 | 7 277 | 6 | 12 274 | 6 435 |
| Minsprängning eller torpedering Ubåtstorpedering; artilleribeskjutning från ubåt; sprängning utförd av ombordsatt ubåtspersonal | 6 | 14 461 | 5 765 | 5 | 11 368 | 5 365 | — | — | — |
| Flygbombning eller flygtorpedering | 6 | 10 165 | 2 970 | 31 | 89 926 | 44 754 | 10 | 33 471 | 18 575 |
| Övrig: torpedering, artilleribeskjutning, sprängning, sänkning | — | — | — | 5 | 14 621 | 8 700 | 8 | 14 669 | 10 525 |
| Okänd, bedömd som krigshaveri | — | — | — | 4 | 13 945 | 6 400 | 5 | 25 577 | 15 540 |
| Grundstötning, bedömd som krigshaveri | — | — | — | 5 | 12 320 | 6 950 | 3 | 12 923 | 7 900 |
| Kollision, bedömd som krigshaveri | 1 | 2 668 | 750 | 2 | 238 | 74 | 1 | 1 912 | 500 |
| Beslagtagning eller uppbringning | — | — | — | 2 | 1 865 | 938 | 3 | 4 557 | 1 470 |
| Summa | 3 | 5 187 | 1 150 | 23 | 41 723 | 17 190 | — | — | — |
| | 24 | 43 871 | 14 741 | 91 | 200 942 | 97 648 | 36 | 105 453 | 60 945 |

Svenska handelsflottans fartygsförluster till följd av det andra världskriget

Undersökningen, som presenteras i tabellform (Tab. 1), upptager samtliga totalhavererade fartyg tillhörande svenska handels- och fiskeflottan, vilkas haverier helt eller delvis bedömts som krigshaverier. Fartygsförlusterna redovisas dels efter kalenderår dels efter förlustens natur (nio orsaker) och anges i: Antal fartyg, Bruttoton, Försäkringsvärde i 1 000 kr. Summan av fartygsförlusterna under tiden 1/9 1939—8/5 1945 anges i: Antal fartyg, Bruttoton.

Till följd av det andra världskriget förlorade den svenska handels- och fiskeflottan under tiden 1/9 1939—8/5 1945 270 fartyg om sammanlagt 603 822 bruttoregister-ton samt efter den 8/5 1945 20 fartyg om sammanlagt 9 285 bruttoregister-ton. De fartyg, som gått förlorade genom minsprängning, äro under tiden 1/9 1939—8/5 1945 till antalet 79 om sammanlagt 116 846 bruttoregister-ton samt efter den 8/5 1945 till antalet 15 om sammanlagt 7 795 bruttoregister-ton. Tolv fartyg om sammanlagt 26 875 bruttoton ha totalhavererat på grund av krigsåtgärd, som icke noggrannare kunnat angivas än: minsprängning eller torpedering. Undervattensbåtar ha orsakat 79 krigshaverier och ett förlorat tonnage om 251 572 bruttoton dels

förluster under det andra världskriget

| 1942 | | | 1943 | | | 1944 | | | 1/1—8/5 1945 | | | Summa 1/9 1939— 8/5 1945 | |
|---------------------------|----------------|--|---------------------------|----------------|--|---------------------------|----------------|--|---------------------------|----------------|--|--------------------------------|----------------|
| An- tal far- tyg | Brutto- ton | Försäk- rings- värde i 1 000 kr | An- tal far- tyg | Brutto- ton | Försäk- rings- värde i 1 000 kr | An- tal far- tyg | Brutto- ton | Försäk- rings- värde i 1 000 kr | An- tal far- tyg | Brutto- ton | Försäk- rings- värde i 1 000 kr | An- tal far- tyg | Brutto- ton |
| 18 | 42 266 | 33 505 | 15 | 27 406 | 20 239 | 16 | 8 457 | 6 965 | 2 | 117 | 171 | 79 | 116 846 |
| — | — | — | — | — | — | 1 | 1 046 | 475 | — | — | — | 12 | 26 875 |
| 20 | 88 748 | 48 850 | 9 | 27 497 | 25 130 | 1 | 563 | 450 | 2 | 1 202 | 1 145 | 79 | 251 572 |
| 4 | 10 304 | 3 287 | 5 | 7 656 | 3 855 | 6 | 7 543 | 3 669 | 1 | 30 | 20 | 29 | 54 853 |
| 1 | 1 778 | 1 400 | 2 | 114 | 177 | 1 | 1 405 | 875 | 1 | 240 | 125 | 14 | 43 059 |
| 2 | 1 144 | 525 | 3 | 6 539 | 5 063 | — | — | — | — | — | — | 13 | 32 929 |
| 1 | 1 154 | 625 | 3 | 6 183 | 7 175 | — | — | — | 1 | 79 | 15 | 9 | 12 234 |
| 1 | 3 392 | 3 850 | 1 | 5 436 | 2 000 | — | — | — | 1 | 44 | 135 | 8 | 15 334 |
| — | — | — | — | — | — | 1 | 3 210 | 1 000 | — | — | — | 27 | 50 120 |
| 47 | 148 786 | 92 042 | 38 | 80 831 | 63 639 | 26 | 22 224 | 13 434 | 8 | 1 712 | 1 611 | 270 | 603 822 |

genom beskjutning med torpeder och artilleri dels genom sprängning, som utförts av ombordsatt ubåtspersonal. Flygplan ha genom fällande av bomber eller torpeder sänkt 29 fartyg om sammanlagt 54 853 bruttoton. Fjorton fartyg om sammanlagt 43 059 bruttoton ha gått förlorade på grund av någon av följande orsaker: torped- eller artilleribeskjutning från övervattensfartyg; sprängning eller sänkning utförd av personal, som ombordsatts från land eller från övervattensfartyg (häribland ingå två fartyg varav ett förlist till följd av sabotage och ett förlist under bogsering efter uppbringning). Såsom krigshavererade utan känd orsak ha bedömts följande antal med man och allt försvunna fartyg: under tiden 1/9 1939—8/5 1945 13 fartyg om sammanlagt 32 929 bruttoton samt efter den 8/5 1945 4 fartyg om sammanlagt 1 277 bruttoton. På grund av de navigeringssvårigheter, som krigsförhållandena åstadkommit (indragen utprickning, ändrad fyrkaraktär m. m.), ha 9 fartyg om sammanlagt 12 234 bruttoton, som totalhavererat efter grundstötning, helt eller delvis bedömts som krigshavererade. Likaledes ha krigsförhållandena ansetts helt eller delvis vara orsak till de kollisioner varvid följande antal fartyg totalhavererat: under tiden 1/9 1939—8/5 1945 8 fartyg om sammanlagt 15 334 bruttoton samt efter den 8/5 1945 1 fartyg om 213 bruttoton. De uppbringade eller beslagtagna och sedermera prisdömda fartygen uppgå till ett antal av 27 och till ett sammanlagt tonnage av 50 120 bruttoton.

Tab. 2 Krigshavererade svenska handelsfartyg¹ under

| | 1/9—31/12 1939 | | | 1940 | | | 1941 | | |
|---|----------------|---------|-----------------------------|-----------------|----------------------|-----------------------------|--------------|---------|-----------------------------|
| | Antal fartyg | Brutton | Försäkringsvärde i 1 000 kr | Antal fartyg | Brutton | Försäkringsvärde i 1 000 kr | Antal fartyg | Brutton | Försäkringsvärde i 1 000 kr |
| <i>Krigshaveriernas orsak</i> | | | | | | | | | |
| Minsprängning | 8 | 11 390 | 4 106 | 7 | 14 628 | 7 058 | 6 | 12 274 | 6 435 |
| Minsprängning eller torpedering | 6 | 14 461 | 5 765 | 5 | 11 368 | 5 365 | — | — | — |
| Ubåtorpedering; artilleribeskjutning från ubåt; sprängning utförd av ombordsatt ubåtspersonal | 6 | 10 165 | 2 970 | 31 | 89 926 | 44 754 | 10 | 33 471 | 18 575 |
| Flygbombning eller flygtorpedering | — | — | — | 5 | 14 621 | 8 700 | 8 | 14 699 | 10 525 |
| Övrig: torpedering, artilleribeskjutning, sprängning, sänkning | — | — | — | 3 | 13 778 | 6 250 | 5 | 25 577 | 15 540 |
| Okänd, bedömd som krigshaveri | — | — | — | 5 | 12 320 | 6 950 | 3 | 12 926 | 7 900 |
| Grundstötning, bedömd som krigshaveri | 1 | 2 668 | 750 | 2 | 238 | 74 | 1 | 1 912 | 500 |
| Kollision, bedömd som krigshaveri | — | — | — | 2 | 1 865 | 938 | 3 | 4 597 | 1 470 |
| Beslagtagning eller uppbringning | 3 | 5 187 | 1 150 | 23 | 41 723 | 17 190 | — | — | — |
| Summa | 24 | 43 871 | 14 741 | 83 | 200 467 | 97 279 | 36 | 105 456 | 60 945 |
| <i>Krigshaveriernas lokalisering till olika farvatten</i> | | | | | | | | | |
| I Östersjön, Bottenhavet, Öresund och Bälten samt i hamnar vid dessa vatten | 3 | 3 775 | 1 569 | 4 | 3 436 | 1 750 | 5 | 5 833 | 2 285 |
| I Kattegatt och Skagerack samt i hamnar vid dessa vatten .. | 1 | 1 519 | 450 | 6 | 7 996 | 3 064 | 1 | 71 | 15 |
| På Nordsjön och i Engelska kanalen samt i hamnar vid dessa vatten | 20 | 38 577 | 12 722 | 29 | 46 284 | 19 321 | 9 | 18 990 | 10 040 |
| På Nordatlanten samt i hamnar vid detta vatten | — | — | — | 43 | 140 855 | 72 444 | 20 | 74 474 | 43 105 |
| På övriga farvatten och i övriga hamnar | — | — | — | 1 | 1 896 | 700 | 1 | 6 088 | 5 500 |
| Summa | 24 | 43 871 | 14 741 | 83 | 200 467 | 97 279 | 36 | 105 456 | 60 945 |
| <i>Krigshaveriernas lokalisering till vatten innanför och utanför västspärren</i> | | | | | | | | | |
| Innanför den tyska västspärren | | | | ² 31 | ² 67 714 | ² 28 839 | 14 | 22 818 | 10 700 |
| Utanför den tyska västspärren | | | | ² 29 | ² 87 299 | ² 47 569 | 22 | 82 638 | 50 245 |
| Summa | | | | ² 60 | ² 155 013 | ² 76 408 | 36 | 105 456 | 60 945 |

¹ Fartyg använda till transport av passagerare, post och gods.² Uppgifterna avser tiden 8/4—31/12 1940.³ Uppgifterna avser tiden 8/4 1940—8/5 1945.

det andra världskriget med fördelning på kalenderår

| 1942 | | | 1943 | | | 1944 | | | 1/1—8/5 1945 | | | Summa 1/9 1939— 8/5 1945 | |
|---------------|------------|------------------------------|---------------|------------|------------------------------|---------------|------------|------------------------------|---------------|------------|------------------------------|--------------------------------|------------|
| Antal far-tyg | Brutto-ton | Försäkrings-värde i 1 000 kr | Antal far-tyg | Brutto-ton | Försäkrings-värde i 1 000 kr | Antal far-tyg | Brutto-ton | Försäkrings-värde i 1 000 kr | Antal far-tyg | Brutto-ton | Försäkrings-värde i 1 000 kr | Antal far-tyg | Brutto-ton |
| 16 | 42 039 | 33 385 | 9 | 27 221 | 20 031 | 10 | 8 137 | 6 527 | — | — | — | 56 | 115 689 |
| — | — | — | — | — | — | 1 | 1 046 | 475 | — | — | — | 12 | 26 875 |
| 20 | 88 748 | 48 850 | 9 | 27 497 | 25 130 | 1 | 563 | 450 | 1 | 1 145 | 1 050 | 78 | 251 515 |
| 4 | 10 304 | 3 287 | 5 | 7 656 | 3 855 | 6 | 7 543 | 3 669 | — | — | — | 28 | 54 823 |
| 1 | 1 778 | 1 400 | — | — | — | 1 | 1 405 | 875 | — | — | — | 10 | 42 538 |
| 2 | 1 144 | 525 | 3 | 6 539 | 5 063 | — | — | — | — | — | — | 13 | 32 929 |
| 1 | 1 154 | 625 | 3 | 6 183 | 7 175 | — | — | — | 1 | 79 | 15 | 9 | 12 234 |
| 1 | 3 392 | 3 850 | 1 | 5 436 | 2 000 | — | — | — | — | — | — | 7 | 15 290 |
| — | — | — | — | — | — | 1 | 3 210 | 1 000 | — | — | — | 27 | 50 120 |
| 45 | 148 559 | 91 922 | 30 | 80 532 | 63 254 | 20 | 21 904 | 12 996 | 2 | 1 224 | 1 065 | 240 | 602 013 |
| 13 | 28 367 | 15 520 | 6 | 4 223 | 2 396 | 9 | 4 877 | 2 553 | — | — | — | 40 | 50 511 |
| 1 | 1 514 | 935 | 2 | 1 331 | 717 | 2 | 1 355 | 900 | 1 | 79 | 15 | 14 | 13 865 |
| 13 | 39 720 | 29 952 | 10 | 37 547 | 24 203 | 7 | 12 577 | 6 060 | 1 | 1 145 | 1 050 | 89 | 194 840 |
| 15 | 68 706 | 38 775 | 6 | 18 019 | 16 998 | — | — | — | — | — | — | 84 | 302 054 |
| 3 | 10 252 | 6 740 | 6 | 19 412 | 18 940 | 2 | 3 095 | 3 483 | — | — | — | 13 | 40 743 |
| 45 | 148 559 | 91 922 | 30 | 80 532 | 63 254 | 20 | 21 904 | 12 996 | 2 | 1 224 | 1 065 | 240 | 602 013 |
| 22 | 53 268 | 27 757 | 15 | 22 047 | 10 816 | 16 | 14 194 | 7 637 | 1 | 79 | 15 | *99 | *180 120 |
| 23 | 95 291 | 64 165 | 15 | 58 485 | 52 438 | 4 | 7 710 | 5 359 | 1 | 1 145 | 1 050 | *94 | *332 568 |
| 45 | 148 559 | 91 922 | 30 | 80 532 | 63 254 | 20 | 21 904 | 12 996 | 2 | 1 224 | 1 065 | *193 | *512 688 |

Krigshavererade svenska handelsfartyg¹ under det andra världskriget med fördelning på kalenderår

Undersökningen, som presenteras i tabellform (Tab. 2), upptager samtliga totalhavererade svenska fartyg använda till transport av passagerare, post och gods, vilkas haverier helt eller delvis bedömts som krigshaverier. De krigshavererade fartygen anges kalenderårsvis i: Antal fartyg, Bruttoton, Försäkringsvärde i 1 000 kr samt i summan för krigsåren i: Antal fartyg, Bruttoton. Vidare redovisas krigshaverierna: Dels efter orsak (nio orsaker) dels efter kalenderår med summa för tiden 1/9 1939—8/5 1945; dels efter de farvatten (fem farvatten), vari krigshaverierna ägt rum, dels efter kalenderår med summa för tiden 1/9 1939—8/5 1945; dels efter krigshaveriernas lokalisering till farvatten innanför resp. utanför den tyska västspärren dels efter kalenderår med summa för tiden 8/4 1940—8/5 1945.

Under det andra världskriget förlorades genom krigshaveri 240 svenska handelsfartyg¹ om sammanlagt 602 013 bruttoregister-ton. Undervattensbåtarna orsakade de flesta förlusterna — 78 fartyg om sammanlagt 251 515 bruttoton. Minorna blev orsak till 56 krigshaverier och till ett förlorat tonnage på 115 689 bruttoton. Tolv fartyg om sammanlagt 26 875 bruttoton totalhavererade på grund av krigsorsak, som icke närmare kunnat rubriceras än: minsprängning eller torpedering. Flygplan sänkte med bomber

Tab. 3 Krigshavererade svenska fiskefartyg under

| | 1/9—31/12 1939 | | | 1940 | | | 1941 | | |
|---|----------------|-----------|-----------------------------|--------------|-----------|-----------------------------|--------------|-----------|-----------------------------|
| | Antal fartyg | Bruttoton | Försäkringsvärde i 1 000 kr | Antal fartyg | Bruttoton | Försäkringsvärde i 1 000 kr | Antal fartyg | Bruttoton | Försäkringsvärde i 1 000 kr |
| <i>Krigshaveriernas orsak</i> | | | | | | | | | |
| Minsprängning | — | — | — | 7 | 308 | 219 | — | — | — |
| Artilleribeskjutning från u-båt | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Flygbombning | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Artilleri- eller torpedbeskjutning från övervattensfartyg | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Kollision, bedömd som krigshaveri | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Summa | | | | 7 | 308 | 219 | | | |
| <i>De krigshavererade fiskefartygens storlek</i> | | | | | | | | | |
| Under 20 nettoton | | | | 5 | 203 | 139 | | | |
| 20 nettoton och däröver .. | | | | 2 | 105 | 80 | | | |

¹ Fartyg använda till transport av passagerare, post och gods.

eller torpeder 28 fartyg om sammanlagt 54 823 bruttoton. Tio fartyg om sammanlagt 42 538 bruttoton krigshavererade på grund av någon av följande orsaker: torped- eller artilleribeskjutning från övervattensfartyg; sprängning eller sänkning utförd av personal, som ombordsatts från land eller från övervattensfartyg. Tretton fartyg om sammanlagt 32 929 bruttoton, som gått förlorade med man och allt, ha bedömts som krigshavererade utan känd orsak. Likaledes ha som krigshavererade bedömts 9 fartyg om sammanlagt 12 234 bruttoton på grund av grundstötning samt 7 fartyg om sammanlagt 15 290 bruttoton på grund av kollision. De uppbringade eller beslagtagna och sedermera prisdömda fartygen uppgå till ett antal av 27 och till ett sammanlagt tonnage av 50 120 bruttoton.

Den övervägande delen av handelsflottans krigshaverier ägde rum på Nordsjön och i Engelska kanalen samt på Nordatlanten. På Nordatlanten gingo 84 fartyg om sammanlagt 302 054 bruttoton förlorade och på Nordsjön och i Engelska kanalen 89 fartyg om sammanlagt 198 840 bruttoton. I dessa tal äro liksom i de följande de fartyg inbegripna som krigshavererat i hamnar vid resp. farvatten. I Skagerack och Kattegatt uppgingo förlusterna till 14 fartyg om sammanlagt 13 865 bruttoton samt i Öresund och Bälten, Östersjön och Bottenhavet till 40 fartyg om sammanlagt 50 511 bruttoton. På övriga farvatten — Medelhavet, Sydatlanten, Indiska oceanen och Stilla havet — krigshavererade 13 fartyg om sammanlagt 40 743 bruttoton.

Vid tyskarnas ockupation av Norge utlades en minspärr i Skagerack till skydd för de tyska sjötransporterna. Liknande skyddsminering förekom även utanför den tyska nordsjökusten och de sedermera av tyskarna oc-

andra världskriget, med fördelning på kalenderår

| 1942 | | | 1943 | | | 1944 | | | 1/1—3/6 1945 | | | Summa 1/6 1939— 3/6 1945 | |
|--------------|-----------|-----------------------------|--------------|-----------|-----------------------------|--------------|-----------|-----------------------------|--------------|-----------|-----------------------------|--------------------------------|-----------|
| Antal fartyg | Bruttoton | Försäkringsvärde i 1 000 kr | Antal fartyg | Bruttoton | Försäkringsvärde i 1 000 kr | Antal fartyg | Bruttoton | Försäkringsvärde i 1 000 kr | Antal fartyg | Bruttoton | Försäkringsvärde i 1 000 kr | Antal fartyg | Bruttoton |
| — | 227 | 120 | 6 | 185 | 208 | 6 | 320 | 438 | 2 | 117 | 171 | 23 | 1 157 |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | 1 | 57 | 95 | 1 | 57 |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | 1 | 30 | 20 | 1 | 30 |
| — | — | — | 2 | 114 | 177 | — | — | — | 1 | 240 | 125 | 3 | 354 |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | 1 | 44 | 135 | 1 | 44 |
| — | 227 | 120 | 8 | 299 | 385 | 6 | 320 | 438 | 6 | 488 | 546 | 29 | 1 642 |
| — | 37 | 15 | 7 | 236 | 265 | 3 | 128 | 133 | 4 | 185 | 320 | 20 | 789 |
| — | 190 | 105 | 1 | 63 | 120 | 3 | 192 | 305 | 2 | 303 | 226 | 9 | 853 |

perade nordsjöländernas kuster. Innanför denna tyskarnas spärr mot väster (dvs. i Östersjön, Öresund, Bälten, Kattegatt, Skagerack och utanför tyska och holländska nordsjökusten samt i hamnar ockuperade av tyskarna) krigshavererade under tiden 8/4 1940—8/5 1945 99 fartyg om sammanlagt 180 120 bruttoton. Utanför den tyska västspärren ha under samma tid 94 fartyg om sammanlagt 332 568 bruttoton gått förlorade.

Krigshavererade svenska fiskefartyg under det andra världskriget med fördelning på kalenderår

Undersökningen, som presenteras i tabellform (Tab. 3), upptager samtliga totalhavererade svenska fiskefartyg vilkas haverier bedömts som krigshaverier. De krigshavererade fartygen angives kalenderårsvis i: Antal fartyg, Bruttoton, Försäkringsvärde i 1 000 kr samt i summan för krigsåren i: Antal fartyg, Bruttoton. Vidare redovisas krigshaverierna: Dels efter orsak (fem orsaker) dels efter kalenderår; dels efter fartygens storlek (under 20 nettoregister-ton resp. 20 nettoton och däröver) dels efter kalenderår.

-Under det andra världskriget förlorades genom krigshaveri 29 svenska fiskefartyg om sammanlagt 1 642 bruttoregister-ton. Det övervägande flertalet eller 23 fartyg om sammanlagt 1 157 bruttoton föllo offer för minorna. Tre fartyg om sammanlagt 354 bruttoton sänktes genom artilleri- eller torpedbeskjutning från övervattensfartyg. Ett fartyg om 57 bruttoton totalhavererade efter artilleribeskjutning från undervattensbåt, ett fartyg om 30 bruttoton efter flygbombning samt ett fartyg om 44 bruttoton efter kollision med undervattensbåt.

Av de fiskefartyg, som gingo förlorade under andra världskriget, voro 20 fartyg om sammanlagt 789 bruttoton i storleksklassen under 20 nettoton samt 9 fartyg om sammanlagt 853 bruttoton i storleksklassen om 20 nettoton och däröver.

Största delen eller 69 % av de krigshavererade fiskefartygen under andra världskriget gingo förlorade efter år 1942 medan för handelsfartygen motsvarande siffra endast är 22 %.

Den svenska handelsflottans fartygsbestånd¹ och dess krigshavererade fartyg¹ under det andra världskriget

Undersökningen, som presenteras i tabellform (Tab. 4, 5, 6, 7), upptager samtliga i den officiella sjöfartsstatistiken upptagna fartyg¹ tillhörande svenska handelsflottan och samtliga dess genom krigsåtgärd totalhavererade fartyg.¹ Undersökningen omspannar kalenderåren 1939—1945; således ingå även de fartyg som totalhavererat genom krigsåtgärd år 1945 efter den 8/5.

¹ Fartyg om 20 nettoton och däröver.

Avsikten med undersökningen har varit att söka teckna en någorlunda klar bild av hur krigshaverierna påverkade handelsflottans fartygsbestånd och tillvägagångssättet har varit följande. I den officiella sjöfartsstatistiken redovisas handelsflottans vid resp. års slut befintliga fartyg om 20 nettoton och däröver till antal, dräktighet och försäkringsvärde. Likaså redovisas de under året av olika anledningar tillkomna resp. avförda fartygen. Bland de avförda fartygen redovisas de, som förlist på grund av krigsåtgärd, samt de, som beslagtogs och konfiskerats. De tal, som den officiella sjöfartsstatistiken härvid angiver, skilja sig helt från de tal, som härovan givits i undersökningarna över handelsflottans krigshaverier. Orsakerna till denna skiljaktighet äro följande. Den statistikproducerande institutionen, kommerskollegium, har haft en snävare bedömningsgrund än krigsförsäkringsnämnden, när det gällt att bedöma ett totalhaveri som krigshaveri. Vidare har kommerskollegii statistik måst utarbetas och befordras till trycket innan fullständiga uppgifter om ett föregående års krigsförlista eller beslagtagna fartygen upptagits i statistiken för nästkommande år. För att kunna göra jämförelser mellan den statistik som presenterats i undersökningarna härovan och den officiella sjöfartsstatistiken, har den senare måst korrigeras. Korrigeringen har möjliggjorts av att de kortregister efter vilka statistiken utarbetats under krigsåren blivit bevarade i kommerskollegium. Med hjälp av kortregistren har den officiella statistiken korrigerats så att de av kommerskollegium såsom civilhaverier men av krigsförsäkringsnämnden såsom krigshaverier bedömda totalhaverierna uppförts som krigshaverier samt att de på grund av krigshaverier avförda fartygen avförts det år då haveriet inträffat. De icke korrigerade och de korrigerade talen redovisas här i tabell (Tab. 4).

I den tabellariska jämförelsen (Tab. 5) mellan handelsflottans fartygsbestånd och dess krigshaverierade fartyg upptages under A sjöfartsstatisti-

Tab. 4 Svenska handelsflottans fartygsbestånd under det andra världskriget

| År | Fartyg om 20 nettoton och däröver | | | | | |
|------------|--|-----------|-----------------------------|--|-----------|-----------------------------|
| | Vid årets slut befintliga fartyg enligt den officiella sjöfartsstatistiken | | | Vid årets slut befintliga fartyg efter korrigering av den officiella sjöfartsstatistiken | | |
| | Antal fartyg | Bruttoton | Försäkringsvärde i 1 000 kr | Antal fartyg | Bruttoton | Försäkringsvärde i 1 000 kr |
| 1938 | 2 259 | 1 605 092 | 582 017 | | | |
| 1939 | 2 242 | 1 620 079 | 728 646 | 2 239 | 1 614 892 | 727 496 |
| 1940 | 2 202 | 1 519 166 | 843 523 | 2 178 | 1 478 286 | 824 029 |
| 1941 | 2 120 | 1 465 004 | 944 096 | 2 140 | 1 503 785 | 961 380 |
| 1942 | 2 089 | 1 396 999 | 982 487 | 2 086 | 1 391 833 | 980 152 |
| 1943 | 2 076 | 1 420 608 | 1 091 781 | 2 078 | 1 427 964 | 1 094 711 |
| 1944 | 2 092 | 1 557 133 | 1 259 363 | 2 088 | 1 553 284 | 1 257 971 |
| 1945 | 2 076 | 1 600 172 | 1 352 953 | 2 076 | 1 600 267 | 1 352 978 |

Tab. 5 Den svenska handelsflottans fartygsbestånd¹ och dess krigshavererade fartyg¹ under det andra världskriget

| År | A | | | B | | |
|-----------|----------------------------------|-----------|-----------------------------|-----------------------------------|-----------|-----------------------------|
| | Vid årets slut befintliga fartyg | | | Under året krigshavererade fartyg | | |
| | Antal fartyg | Bruttoton | Försäkringsvärde i 1 000 kr | Antal fartyg | Bruttoton | Försäkringsvärde i 1 000 kr |
| 1939..... | 2 239 | 1 614 892 | 727 496 | 24 | 43 871 | 14 741 |
| 1940..... | 2 178 | 1 478 286 | 824 029 | 86 | 200 732 | 97 509 |
| 1941..... | 2 140 | 1 503 785 | 961 380 | 36 | 105 456 | 60 945 |
| 1942..... | 2 086 | 1 391 833 | 980 152 | 46 | 148 749 | 92 027 |
| 1943..... | 2 078 | 1 427 964 | 1 094 711 | 30 | 80 513 | 63 368 |
| 1944..... | 2 088 | 1 553 284 | 1 257 971 | 23 | 22 096 | 13 301 |
| 1945..... | 2 076 | 1 600 267 | 1 352 978 | 9 | 2 179 | 1 956 |

| År | C | | | D | | |
|-----------|------------------|-----------|-----------------------------|--------------|-----------|-----------------------------|
| | Summa av A och B | | | B i % av C | | |
| | Antal fartyg | Bruttoton | Försäkringsvärde i 1 000 kr | Antal fartyg | Bruttoton | Försäkringsvärde i 1 000 kr |
| 1939..... | 2 263 | 1 658 763 | 742 237 | 1,06 | 2,64 | 1,98 |
| 1940..... | 2 264 | 1 679 018 | 921 538 | 3,79 | 11,95 | 10,58 |
| 1941..... | 2 176 | 1 609 241 | 1 022 325 | 1,65 | 6,55 | 5,96 |
| 1942..... | 2 132 | 1 540 582 | 1 072 179 | 2,15 | 9,65 | 8,58 |
| 1943..... | 2 108 | 1 508 477 | 1 158 079 | 1,42 | 5,33 | 5,47 |
| 1944..... | 2 111 | 1 575 380 | 1 271 274 | 1,08 | 1,40 | 1,04 |
| 1945..... | 2 085 | 1 602 446 | 1 354 934 | 0,43 | 0,13 | 0,14 |

¹ Fartyg om 20 nettoton och däröver.

kens tal efter ovannämnda korrigerering samt under B de tal, som härovan givits i undersökningarna över handelsflottans krigshaverier. För att söka ge en uppfattning av hur krigshaverierna påverkade handelsflottans fartygsbestånd har dels under C konstruerats tal genom sammanräkning av talen under A och B dels under D uträknats det procentuella förhållandet mellan talen under B och C.

På liknande sätt, som de krigshavererade fartygen jämförts med det totala fartygsbeståndet, presenteras en jämförelse mellan de krigshavererade och det totala beståndet av fartyg som använts till transport av passagerare, post och gods. I den officiella sjöfartsstatistiken redovisas dessa fartyg till antal och dräktighet. Sjöfartsstatistikens tal angivas här i tabell liksom de korrigerade tal vilka erhållits på ovan beskrivna sätt (Tab. 6).

I den tabellariska jämförelsen (Tab. 7) mellan det totala beståndet av fartyg använda till transport av passagerare, post och gods och de i samma tjänst använda krigshavererade fartygen upptages under A sjöfartssta-

Tab. 6 Svenska handelsflottans fartygsbestånd under det andra världskriget

| År | Fartyg om 20 nettoton och däröver, använda till transport av passagerare, post och gods | | | |
|-----------|---|-----------|--|-----------|
| | Vid årets slut befintliga fartyg enligt den officiella sjöfartsstatistiken | | Vid årets slut befintliga fartyg efter korrigering av den officiella sjöfartsstatistiken | |
| | Antal fartyg | Bruttoton | Antal fartyg | Bruttoton |
| 1938..... | 2 040 | 1 579 275 | | |
| 1939..... | 2 015 | 1 592 186 | 2 012 | 1 586 999 |
| 1940..... | 1 830 | 1 390 938 | 1 808 | 1 350 163 |
| 1941..... | 1 655 | 1 201 119 | 1 675 | 1 239 900 |
| 1942..... | 1 610 | 1 148 247 | 1 607 | 1 143 081 |
| 1943..... | 1 526 | 1 067 510 | 1 529 | 1 074 929 |
| 1944..... | 1 532 | 1 122 466 | 1 529 | 1 118 680 |
| 1945..... | 1 681 | 1 518 367 | 1 682 | 1 518 702 |

Tab. 7 Den svenska handelsflottans fartygsbestånd¹ och dess krigshavererade fartyg¹ under det andra världskriget

| År | A | | B | | C | | D | |
|-----------|----------------------------------|-----------|-----------------------------------|-----------|------------------|-----------|--------------|-----------|
| | Vid årets slut befintliga fartyg | | Under året krigshavererade fartyg | | Summa av A och B | | B i % av C | |
| | Antal fartyg | Bruttoton | Antal fartyg | Bruttoton | Antal fartyg | Bruttoton | Antal fartyg | Bruttoton |
| 1939..... | 2 012 | 1 586 999 | 24 | 43 871 | 2 036 | 1 630 870 | 1,17 | 2,75 |
| 1940..... | 1 808 | 1 350 163 | 83 | 200 467 | 1 891 | 1 550 630 | 4,38 | 12,92 |
| 1941..... | 1 675 | 1 239 900 | 36 | 105 456 | 1 711 | 1 345 356 | 2,10 | 7,83 |
| 1942..... | 1 607 | 1 143 081 | 45 | 148 559 | 1 652 | 1 291 640 | 2,72 | 11,50 |
| 1943..... | 1 529 | 1 074 929 | 29 | 80 513 | 1 558 | 1 155 442 | 1,86 | 6,96 |
| 1944..... | 1 529 | 1 118 680 | 20 | 21 904 | 1 549 | 1 140 584 | 1,29 | 1,92 |
| 1945..... | 1 682 | 1 518 702 | 4 | 1 827 | 1 686 | 1 520 529 | 0,23 | 0,12 |

¹ Fartyg om 20 nettoton och däröver, använda till transport av passagerare, post och gods.

listikens korrigerade tal samt under B de tal, som ovan givits i undersökningen över krigshavererade handelsfartyg. Vidare har under C konstruerats tal genom sammanräkning av talen under A och B samt under D uträknats det procentuella förhållandet mellan talen under B och C.

Krigshavererade svenska handelsfartyg² under det andra världskriget med fördelning på skilda krigsperioder

Undersökningen, som presenteras i tabellform (Tab. 8), upptager samtliga totalhavererade svenska fartyg använda till transport av passagerare, post och gods, vilkas haverier helt eller delvis bedömts som krigshaverier. De krigshavererade fartygen anges i: Antal fartyg, Bruttoton, Försäkrings-

² Fartyg använda till transport av passagerare, post och gods.

Tab. 8 Krigshavererade svenska handelsfartyg¹ under

| | Den första krigsvintern | | | Den tyska basutvidgningen | | |
|--|-------------------------|----------------|-------------------------------------|---------------------------|----------------|-------------------------------------|
| | 1/9 1939—7/4 1940 | | | 8/4 1940—30/9 1940 | | |
| | Antal fartyg | Brutto- ton | Försäkrings- värde i 1 000 kr | Antal fartyg | Brutto- ton | Försäkrings- värde i 1 000 kr |
| <i>Krigshaveriernas orsak</i> | | | | | | |
| Minsprängning | 10 | 13 882 | 4 664 | 4 | 6 484 | 2 750 |
| Minsprängning eller torpedering.. | 10 | 23 857 | 10 430 | 1 | 1 972 | 700 |
| Ubåttorpedering; artilleribeskjutning från ubåt; sprängning utförd av ombordsatt ubåtspersonal | 15 | 33 722 | 13 930 | 13 | 40 811 | 21 365 |
| Flygbombning eller flygtorpedering | 1 | 656 | 750 | 3 | 11 246 | 4 950 |
| Övrig: torpedering, artilleribeskjutning, sprängning, sänkning | — | — | — | 3 | 13 778 | 6 250 |
| Okänd, bedömd som krigshaveri.. | 3 | 3 961 | 1 525 | — | — | — |
| Grundstötning, bedömd som krigshaveri | 1 | 2 668 | 750 | — | — | — |
| Kollision, bedömd som krigshaveri | 2 | 1 865 | 938 | — | — | — |
| Beslagtagning eller uppbringning | 5 | 8 714 | 2 625 | 21 | 38 196 | 15 715 |
| Summa | 47 | 89 325 | 35 612 | 45 | 112 487 | 51 730 |
| <i>Krigshaveriernas lokalisering till olika farvatten</i> | | | | | | |
| I Östersjön, Bottenhavet, Öresund och Bälten samt i hamnar vid dessa vatten | 5 | 4 915 | 2 509 | 1 | 2 124 | 750 |
| I Kattegatt och Skagerack samt i hamnar vid dessa vatten | 3 | 5 046 | 1 925 | 3 | 4 403 | 1 575 |
| På Nordsjön och i Engelska kanalen samt i hamnar vid dessa vatten | 32 | 60 023 | 20 868 | 17 | 24 838 | 11 175 |
| På Nordatlanten samt i hamnar vid detta vatten .. | 7 | 19 341 | 10 310 | 23 | 79 226 | 37 530 |
| På övriga farvatten och i övriga hamnar | — | — | — | 1 | 1 896 | 700 |
| Summa | 47 | 89 325 | 35 612 | 45 | 112 487 | 51 730 |
| <i>Krigshaveriernas lokalisering till vatten innanför och utanför västspärren</i> | | | | | | |
| Innanför den tyska västspärren.. | | | | 29 | 67 476 | 28 765 |
| Utanför den tyska västspärren .. | | | | 16 | 45 011 | 22 965 |
| Summa | | | | 45 | 112 487 | 51 730 |

¹ Fartyg använda till transport av passagerare, post och gods.

et andra världskriget med fördelning på skilda krigsperioder

| Slaget om Atlanten | | | | | | De allierades slutoffensiv mot de europeiska axelmakterna | | | | | |
|--|------------|------------------------------|---|------------|------------------------------|---|------------|------------------------------|---|------------|------------------------------|
| Före USA:s inträde i kriget 1/10 1940—8/12 1941 | | | Efter USA:s inträde i kriget 7/12 1941—30/4 1943 | | | Före invasionen i Normandie 1/5 1943—4/6 1944 | | | Efter invasionen i Normandie 8/6 1944—8/5 1945 | | |
| Antal far-tyg | Brutto-ton | Försäkrings-värde i 1 000 kr | Antal far-tyg | Brutto-ton | Försäkrings-värde i 1 000 kr | Antal far-tyg | Brutto-ton | Försäkrings-värde i 1 000 kr | Antal far-tyg | Brutto-ton | Försäkrings-värde i 1 000 kr |
| 7 | 17 926 | 10 185 | 21 | 63 845 | 50 491 | 8 | 6 520 | 3 642 | 6 | 7 032 | 5 810 |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | 1 | 1 046 | 475 |
| 19 | 59 029 | 31 004 | 25 | 101 801 | 61 515 | 4 | 14 444 | 12 465 | 2 | 1 708 | 1 500 |
| 9 | 17 418 | 13 525 | 6 | 16 125 | 6 237 | 7 | 6 594 | 3 049 | 2 | 2 784 | 1 525 |
| 3 | 12 892 | 5 540 | 3 | 14 463 | 11 400 | 1 | 1 405 | 875 | — | — | — |
| 5 | 21 285 | 13 325 | 4 | 7 604 | 5 558 | 1 | 79 | 30 | — | — | — |
| 2 | 238 | 74 | 4 | 7 482 | 6 200 | 1 | 1 767 | 2 100 | 1 | 79 | 15 |
| 3 | 4 597 | 1 470 | 2 | 8 828 | 5 850 | — | — | — | — | — | — |
| — | — | — | — | — | — | 1 | 3 210 | 1 000 | — | — | — |
| 48 | 133 385 | 75 123 | 65 | 220 148 | 147 251 | 23 | 34 019 | 23 161 | 12 | 12 649 | 9 325 |
| 5 | 4 093 | 1 845 | 15 | 30 298 | 16 026 | 11 | 7 137 | 3 868 | 3 | 1 944 | 1 075 |
| 2 | 137 | 29 | 2 | 2 779 | 1 635 | 1 | 66 | 17 | 3 | 1 434 | 915 |
| 9 | 18 990 | 10 040 | 21 | 74 208 | 52 702 | 5 | 9 552 | 4 228 | 5 | 7 229 | 4 335 |
| 32 | 110 165 | 63 209 | 21 | 91 771 | 58 308 | 1 | 1 551 | 1 965 | — | — | — |
| — | — | — | 6 | 21 092 | 18 580 | 5 | 15 713 | 13 083 | 1 | 2 042 | 3 000 |
| 48 | 133 385 | 75 123 | 65 | 220 148 | 147 251 | 23 | 34 019 | 23 161 | 12 | 12 649 | 9 325 |
| 15 | 21 144 | 10 274 | 30 | 69 898 | 35 213 | 15 | 12 140 | 6 237 | 10 | 9 462 | 5 275 |
| 33 | 112 241 | 64 849 | 35 | 150 250 | 112 038 | 8 | 21 879 | 16 924 | 2 | 3 187 | 4 050 |
| 48 | 133 385 | 75 123 | 65 | 220 148 | 147 251 | 23 | 34 019 | 23 161 | 12 | 12 649 | 9 325 |

värde i 1 000 kr och redovisas med fördelning på sex krigsperioder dels efter krigshaveriernas orsak (nio orsaker) dels efter de farvatten (fem farvatten), vari haverierna ägt rum, dels efter haveriernas lokalisering till farvatten innanför resp. utanför den tyska västspärren.

Emedan 78 % av de krigshavererade handelsfartygen och 85 % av de krigshavererade handelsfartygens bruttotonnage gingo förlorade på Nordatlanten, Nordsjön, Engelska kanalen, Skagerack och Kattegatt har uppdelningen på krigsperioder grundats på sjökrigets utveckling i dessa farvatten.

Under tiden 1/9 1939—7/4 1940, här kallad »Den första krigsvintern», gingo 47 fartyg om sammanlagt 89 325 bruttoregister-ton förlorade, vilkas sammanlagda försäkringsvärde uppgick till 35 612 000 kronor. Nära en tredjedel av fartygsförlusterna orsakades med visshet av undervattensbåtar — 15 förlorade fartyg om sammanlagt 33 722 bruttoton till ett sammanlagt försäkringsvärde av 13 930 000 kronor. Minor var med visshet orsak till förlusten av 10 fartyg om sammanlagt 13 882 bruttoton till ett sammanlagt försäkringsvärde av 4 664 000 kronor. Ett anmärkningsvärt stort antal krigshaverier — 10 fartyg om sammanlagt 23 857 bruttoton till ett sammanlagt försäkringsvärde av 10 430 000 kronor — inträffade under sådana omständigheter att det icke kunnat konstateras huruvida torpeder eller minor orsakat desamma. Det övervägande flertalet krigshaverier — 32 fartyg om sammanlagt 60 023 bruttoton till ett sammanlagt försäkringsvärde av 20 868 000 kronor — inträffade under denna period på Nordsjön och i Engelska kanalen.

Under tiden 8/4 1940—30/9 1940, som här rubricerats »Den tyska basutvidgningen», gingo 45 fartyg om sammanlagt 112 487 bruttoton förlorade, vilkas sammanlagda försäkringsvärde uppgick till 51 730 000 kronor. De flesta fartygsförlusterna under denna period orsakades av de fartygsbeslag, som gjordes i ockuperade hamnar av den tyska krigsmakten — 21 fartyg om sammanlagt 38 196 bruttoton till ett sammanlagt försäkringsvärde av 15 715 000 kronor. Ubåtarna orsakade emellertid under denna period den största tonnagesförlusten — 13 fartyg om sammanlagt 40 811 bruttoton till ett sammanlagt försäkringsvärde av 21 365 000 kronor. Hälften av krigshaverierna under denna period — 23 fartyg om sammanlagt 79 226 bruttoton till ett sammanlagt försäkringsvärde av 37 530 000 kronor — inträffade på Nordatlanten. På Nordsjön och i Engelska kanalen förlorades 17 fartyg om sammanlagt 24 838 bruttoton till ett sammanlagt försäkringsvärde av 11 175 000 kronor. Två tredjedelar av krigshaverierna under denna period — 29 fartyg om sammanlagt 67 476 bruttoton till ett sammanlagt försäkringsvärde av 28 765 000 kronor — gingo förlorade innanför den tyska västspärren (dvs. i Östersjön, Öresund och Bälten, Kattegatt och Skagerack, utanför tyska och holländska nordsjökusten samt i hamnar som ockuperats av tyska krigsmakten).

Den krigsperiod, som här kallas »Slaget om Atlanten», har tudelats i en period före resp. i en period efter USA:s inträde i kriget. Under tiden 1/10 1940—6/12 1941, här rubricerad »Slaget om Atlanten före USA:s inträde i kriget», gingo 48 fartyg om sammanlagt 133 385 bruttoton förlorade, vilkas

sammanlagda försäkringsvärde uppgick till 75 123 000 kronor. De flesta fartygsförlusterna under denna period orsakades av ubåtarna — 19 fartyg om sammanlagt 59 029 bruttoton till ett sammanlagt försäkringsvärde av 31 004 000 kronor. Fem fartyg om sammanlagt 21 285 bruttoton till ett sammanlagt försäkringsvärde av 13 325 000 kronor ha under denna period bedömts som krigshavererade utan känd orsak. Minorna orsakade en förlust av 7 fartyg om sammanlagt 17 926 bruttoton till ett sammanlagt försäkringsvärde av 10 185 000 kronor och flyget en förlust av 9 fartyg om sammanlagt 17 418 bruttoton till ett sammanlagt försäkringsvärde av 13 525 000 kronor. Två tredjedelar av krigshaverierna under denna period — 32 fartyg om sammanlagt 110 165 bruttoton till ett sammanlagt försäkringsvärde av 63 209 000 kronor — inträffade på Nordatlanten. Innanför den tyska västspärren krigshavererade 15 fartyg om sammanlagt 21 144 bruttoton till ett sammanlagt försäkringsvärde av 10 274 000 kronor och utanför västspärren gingo 33 fartyg förlorade om sammanlagt 112 241 bruttoton till ett sammanlagt försäkringsvärde av 64 849 000 kronor.

Under tiden 7/12 1941—30/4 1943, här kallad »Slaget om Atlanten efter USA:s inträde i kriget», gingo 65 fartyg om sammanlagt 220 148 bruttoton förlorade, vilkas sammanlagda försäkringsvärde uppgick till 147 251 000 kronor. Även under denna period orsakade ubåtarna de flesta fartygsförlusterna — 25 fartyg om sammanlagt 101 801 bruttoton till ett sammanlagt försäkringsvärde av 61 515 000 kronor. Minorna voro orsak till nära nog lika många krigshaverier — 21 fartyg om sammanlagt 63 845 bruttoton till ett sammanlagt försäkringsvärde av 50 491 000 kronor. Genom flygbombning eller flygtorpedering sänktes 6 fartyg om sammanlagt 16 125 bruttoton till ett sammanlagt försäkringsvärde av 6 237 000 kronor. På Nordatlanten inträffade nära en tredjedel av krigshaverierna under denna period — 21 fartyg om sammanlagt 91 771 bruttoton till ett sammanlagt försäkringsvärde av 58 308 000 kronor. Samma antal fartyg förlorades på Nordsjön och i Engelska kanalen — 21 fartyg om sammanlagt 74 208 bruttoton till ett sammanlagt försäkringsvärde av 52 702 000 kronor. I Östersjön och dess inlopp krigshavererade 15 fartyg om sammanlagt 30 298 bruttoton till ett sammanlagt försäkringsvärde av 16 026 000 kronor. Innanför den tyska västspärren gingo under denna period 30 fartyg förlorade om sammanlagt 69 898 bruttoton till ett sammanlagt försäkringsvärde av 35 213 000 kronor, medan utanför spärren förlusterna uppgick till 35 fartyg om sammanlagt 150 250 bruttoton till ett sammanlagt försäkringsvärde av 112 038 000 kronor.

Den krigsperiod, som här kallas »De allierades slutoffensiv mot de europeiska axelmakterna», har tudelats i en period före resp. i en period efter invasionen i Normandie. Under tiden 1/5 1943—4/6 1944 gingo 23 fartyg om sammanlagt 34 019 bruttoton förlorade, vilkas sammanlagda försäkringsvärde uppgick till 23 161 000 kronor. De flesta fartygsförlusterna under denna period orsakades av minorna — 8 fartyg om sammanlagt 6 520 bruttoton till ett sammanlagt försäkringsvärde av 3 642 000 kronor. På grund av flygbombning eller flygtorpedering krigshavererade 7 fartyg om sammanlagt

6 594 bruttoton till ett sammanlagt försäkringsvärde av 3 049 000 kronor. Den största tonnagesförlusten orsakades emellertid av undervattensbåtarna — 4 fartyg om sammanlagt 14 444 bruttoton till ett sammanlagt försäkringsvärde av 12 465 000 kronor. I Östersjön och dess inlopp inträffade hälften av krigshaverierna under denna period — 11 fartyg om sammanlagt 7 137 bruttoton och till ett sammanlagt försäkringsvärde av 3 868 000 kronor. I Medelhavet, på Sydatlanten, Indiska oceanen och Stilla havet förlorades 5 fartyg om sammanlagt 15 713 bruttoton till ett sammanlagt försäkringsvärde av 13 083 000 kronor, medan på Nordatlanten förlusten endast uppgick till ett fartyg om 1 551 bruttoton, försäkrat till 1 965 000 kronor. Innanför den tyska västspärren krigshavererade under denna period 15 fartyg om sammanlagt 12 140 bruttoton till ett sammanlagt försäkringsvärde av 12 140 000 kronor, medan utanför spärren 8 fartyg förlorades om sammanlagt 21 879 bruttoton till ett sammanlagt försäkringsvärde av 16 924 000 kronor.

Under tiden 5/6 1944—8/5 1945, som här kallats »De allierades slutoffensiv mot de europeiska axelmakterna efter invasionen i Normandie», gingo 12 fartyg om sammanlagt 12 649 bruttoton förlorade, vilkas sammanlagda försäkringsvärde uppgick till 9 325 000 kronor. Hälften av krigshaverierna orsakades av minorna — 6 fartyg om sammanlagt 7 032 bruttoton till ett sammanlagt försäkringsvärde av 5 810 000 kronor. På Nordsjön och i Engelska kanalen förlorades under denna period 5 fartyg om sammanlagt 7 229 bruttoton till ett sammanlagt försäkringsvärde av 4 335 000 kronor, medan på Nordatlanten inget fartyg gick förlorat. Utanför den tyska västspärren var krigshaveriernas antal 2 fartyg om sammanlagt 3 187 bruttoton till sammanlagt försäkringsvärde av 4 050 000 kronor, medan innanför spärren under denna period förlusterna uppgick till 10 fartyg om sammanlagt 9 462 bruttoton till ett sammanlagt försäkringsvärde av 5 275 000 kronor.

På Nordatlanten krigshavererade svenska handelsfartyg¹ under det andra världskriget med fördelning på skilda krigsperioder

Undersökningen, som presenteras i tabellform (Tab. 9), upptager samtliga på Nordatlanten samt i hamnar vid detta vatten totalhavererade svenska fartyg använda till transport av passagerare, post och gods, vilkas haverier helt eller delvis bedömts som krigshaverier. De krigshavererade fartygen redovisas dels efter krigsperioder (sex perioder) dels efter haveriernas orsak (åtta orsaker) och anges i: Antal fartyg, Bruttoton, Försäkringsvärde i 1 000 kr. Summan av krigshaverierna under tiden 1/9 1939—8/5 1945 anges i: Antal fartyg, Bruttoton.

Under det andra världskriget förlorades på Nordatlanten 50 % av de krigshavererade handelsfartygens bruttotonnage och 35 % av de krigsha-

¹ Fartyg använda till transport av passagerare, post och gods.

vererade handelsfartygen; eller uttryckt i exakta tal 84 fartyg om sammanlagt 302 054 bruttoregister-ton. Undervattensbåtarnas verksamhet var den helt dominerande orsaken till krigshaverierna på Nordatlanten — 52 fartyg om sammanlagt 188 211 bruttoton. Nio fartyg om sammanlagt 30 050 bruttoton ha bedömts som krigshavererade på Nordatlanten utan känd orsak. Flygplanens verksamhet orsakade en förlust på 7 fartyg om sammanlagt 20 699 bruttoton och 6 fartyg om sammanlagt 33 196 bruttoton gick förlorade på grund av någon av följande orsaker: artilleribeskjutning från övervattensfartyg; sprängning eller sänkning utförd av personal, som ombordsatts från land eller från övervattensfartyg; sabotage. Fem fartyg om sammanlagt 15 084 bruttoton beslagtogs i franska atlanthamnar och två fartyg om sammanlagt 5 317 bruttoton sjönko efter kollision under gång i konvoj. Minsprängning var med visshet orsaken till förlusten av ett fartyg på 5 652 bruttoton och minsprängning eller torpedering orsaken till förlusten av 2 fartyg om sammanlagt 3 845 bruttoton.

Under den första krigsvintern (1/9 1939—7/4 1940) krigshavererade på Nordatlanten 7 fartyg om sammanlagt 19 341 bruttoton till ett sammanlagt försäkringsvärde av 10 310 000 kronor. Under tiden för den tyska basutvidgningen (8/4 1940—30/9 1940) gingo på Nordatlanten 23 fartyg förlorade om sammanlagt 79 226 bruttoton till ett sammanlagt försäkringsvärde av 37 530 000 kronor. Således förlorades på Nordatlanten under krigets första tretton månader 30 fartyg om sammanlagt 98 567 bruttoton. Under de följande fjorton månaderna, som här kallats »Slaget om Atlanten före USA:s inträde i kriget», krigshavererade på Nordatlanten 32 fartyg om sammanlagt 110 165 bruttoton till ett sammanlagt försäkringsvärde av 63 209 000 kronor. Under den följande perioden (7/12 1941—30/4 1943), här kallad »Slaget om Atlanten efter USA:s inträde i kriget», förlorades 21 fartyg om sammanlagt 91 771 bruttoton till ett sammanlagt försäkringsvärde av 58 308 000 kronor. Därefter krigshavererade endast ett svenskt handelsfartyg på Nordatlanten, nämligen motorfartyget »Scandinavia» den 9/7 1943.

På Nordsjön och i Engelska kanalen, i Skagerack och Kattegatt krigshavererade svenska handelsfartyg¹ under det andra världskriget med fördelning på skilda krigsperioder

Undersökningen, som presenteras i tabellform (Tab. 10), uptager samtliga på Nordsjön och i Engelska kanalen, i Skagerack och Kattegatt samt i hamnar vid dessa vatten totalhavererade svenska fartyg använda till transport av passagerare, post och gods, vilkas haverier helt eller delvis bedömts som krigshaverier. Krigshaverierna i dessa farvatten redovisas: 1:a dels efter orsak (nio orsaker) dels efter krigsperioder (sex perioder) och anges —

¹ Fartyg använda till transport av passagerare, post och gods.

Tab. 9 På Nordatlanten krigshavererade svenska handelsfartyg

| | Den första krigsvintern | | | Den tyska basutvidgningen | | | Slaget | | |
|--|-------------------------|-----------|-----------------------------|---------------------------|-----------|-----------------------------|--|-----------|-----------------------------|
| | 1/9 1939—7/4 1940 | | | 8/4 1940—30/9 1940 | | | Före USA:s inträde i kriget 1/10 1940—8/12 1941 | | |
| | Antal fartyg | Bruttoton | Försäkringsvärde i 1 000 kr | Antal fartyg | Bruttoton | Försäkringsvärde i 1 000 kr | Antal fartyg | Bruttoton | Försäkringsvärde i 1 000 kr |
| <i>Krigshaveriernas orsak</i> | | | | | | | | | |
| Minsprängning | — | — | — | — | — | — | 1 | 5 652 | 3 75 |
| Minsprängning eller torpedering | 1 | 1 873 | 905 | 1 | 1 972 | 700 | — | — | — |
| Ubåttorpedering; artilleribeskjutning från ubåt; sprängning utförd av ombordsatt ubåtspersonal | 4 | 15 163 | 8 230 | 11 | 37 146 | 18 665 | 19 | 59 029 | 31 00 |
| Flygbombning eller flygtorpedering | — | — | — | 3 | 11 246 | 4 950 | 4 | 9 453 | 9 11 |
| Övrig: torpedering, artilleribeskjutning, sprängning, sänkning | — | — | — | 3 | 13 778 | 6 250 | 2 | 12 821 | 5 52 |
| Okänd, bedömd som krigshaveri | 2 | 2 305 | 1 175 | — | — | — | 5 | 21 285 | 13 32 |
| Kollision, bedömd som krigshaveri | — | — | — | — | — | — | 1 | 1 925 | 49 |
| Beslagtagnin eller uppbriingning | — | — | — | 5 | 15 084 | 6 965 | — | — | — |
| Summa | 7 | 19 341 | 10 310 | 23 | 79 226 | 37 530 | 32 | 110 165 | 63 20 |

¹ Fartyg använda till transport av passagerare, post och gods.

med rak halvfet stil — i Antal fartyg, Bruttoton, Försäkringsvärde i 1 000 kr, summan av krigshaverierna under tiden 1/9 1939—8/5 1945 anges — med rak halvfet stil — i Antal fartyg, Bruttoton; 2:a dels efter orsak (nio orsaker) dels efter krigsperioder (fem perioder) och anges — med rak mager stil vad beträffar krigshaverier innanför den tyska västspärren och med kursiv mager stil vad beträffar krigshaverier utanför den tyska västspärren — i Antal fartyg, Bruttoton, Försäkringsvärde i 1 000 kr, summorna av krigshaverierna under tiden 9/4 1940—8/5 1945 anges — med rak mager resp. kursiv mager stil — i Antal fartyg, Bruttoton.

På Nordsjön och i Engelska kanalen, i Skagerack och Kattegatt inträffade 43 % av handelsfartygens krigshaverier under det andra världskriget och 35 % av de krigshavererade handelsfartygens bruttotonnage gick här förlorat. De exakta talen äro: 103 fartyg om sammanlagt 208 705 bruttoregister-ton. En tredjedel av krigshaverierna — 33 fartyg om sammanlagt 84 707 bruttoton — orsakades med visshet av minorna, medan 9 fartyg om sammanlagt 21 984 förlorades antingen genom minsprängning eller torpe-

under det andra världskriget med fördelning på skilda krigsperioder

| Atlanten | | | De allierades slutoffensiv mot de europeiska axelmakterna | | | | | | Summa | |
|---|-----------|-----------------------------|---|-----------|-----------------------------|---|-----------|-----------------------------|-------------------|-----------|
| Efter USA:s inträde i kriget 7/12 1941—30/4 1943 | | | Före invasionen i Normandie 1/5 1943—4/6 1944 | | | Efter invasionen i Normandie 5/6 1944—8/5 1945 | | | 1/9 1939—8/5 1945 | |
| Antal fartyg | Bruttoton | Försäkringsvärde i 1 000 kr | Antal fartyg | Bruttoton | Försäkringsvärde i 1 000 kr | Antal fartyg | Bruttoton | Försäkringsvärde i 1 000 kr | Antal fartyg | Bruttoton |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | 1 | 5 652 |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | 2 | 3 845 |
| 17 | 75 322 | 44 925 | 1 | 1 551 | 1 965 | — | — | — | 52 | 188 211 |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | 7 | 20 699 |
| 1 | 6 597 | 4 500 | — | — | — | — | — | — | 6 | 33 196 |
| 2 | 6 460 | 5 033 | — | — | — | — | — | — | 9 | 30 050 |
| 1 | 3 392 | 3 850 | — | — | — | — | — | — | 2 | 5 317 |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | 5 | 15 084 |
| 21 | 91 771 | 58 308 | 1 | 1 551 | 1 965 | — | — | — | 84 | 302 054 |

dering. Genom uppbringning till sjöss eller beslagtagning i hamn gick 21 fartyg om sammanlagt 33 727 bruttoton förlorade. Genom flygbombning eller flygtorpedering sänktes 15 fartyg om sammanlagt 28 077 bruttoton och genom ubåtarnas verksamhet 13 fartyg om sammanlagt 22 433 bruttoton. På grund av kollisioner krigshavererade 4 fartyg om sammanlagt 8 789 bruttoton och genom grundstötningar 4 fartyg om sammanlagt 4 078 bruttoton. Ett fartyg på 1 656 bruttoton, som gått förlorat med man och allt, har bedömts som krigshavererat och genom övriga krigsåtgärder har 3 fartyg om sammanlagt 3 254 bruttoton totalhavererat.

Under den första krigsvintern (1/9 1939—7/4 1940) krigshavererade i här berörda farvatten 35 fartyg om sammanlagt 65 069 bruttoton till ett sammanlagt försäkringsvärde av 22 793 000 kronor. Således inträffade en tredjedel av de i dessa vatten timade krigshaverierna under krigets första sju månader. De återstående två tredjedelarna av krigshaverierna inträffade under de påföljande 61 månaderna varunder kriget varade.

I och med att tyskarna utlade skagerackspärren och ockuperade den

Tab. 10 På Nordsjön och i Engelska kanalen, i Skagerack och Kattegatt med fördelning på

| | Den första krigsvintern | | | Den tyska basutvidgningen | | | Slage: om | | |
|---|-------------------------|------------|------------------------------|----------------------------------|--|--|--|------------------------------|------------------------------|
| | 1/9 1939—7/4 1940 | | | 3/4 1940—30/9 1940 | | | Före USA:s inträde i kriget 1/10 1940—6/12 1941 | | |
| | Antal far-tyg | Brutto-ton | Försäkrings-värde i 1 000 kr | Antal far-tyg | Brutto-ton | Försäkrings-värde i 1 000 kr | Antal far-tyg | Brutto-ton | Försäkrings-värde i 1 000 kr |
| <i>Krigshaveriernas orsak</i> | | | | | | | | | |
| Minsprängning | | | | ² 2 ³ 1 | ² 3 061 ³ 1 299 | ² 1 500 ³ 500 | ³ 3 | ² 9 537 | ² 5 000 |
| Summa | 8 | 11 416 | 3 345 | 3 | 4 360 | 2 000 | 3 | 9 537 | 5 000 |
| Minsprängning eller torpedering | 9 | 21 984 | 9 525 | — | — | — | — | — | — |
| Ubåtstorpedering; artilleribeskjutning från ubåt; sprängning utförd av ombordsatt ubåtspersonal . . | | | | ³ 1 | ³ 1 769 | ³ 2 000 | — | — | — |
| Summa | 10 | 18 075 | 5 510 | 1 | 1 769 | 2 000 | — | — | — |
| Flygbombning eller flygtorpedering . . | | | | | | | 4 1 | 5 889 2 076 | 2 775 1 640 |
| Summa | — | — | — | — | — | — | 5 | 7 965 | 4 415 |
| Övrig: torpedering, artilleribeskjutning, sprängning, sänkning | | | | | | | 1 | 71 | 15 |
| Summa | — | — | — | — | — | — | 1 | 71 | 15 |
| Okänd, bedömd som krigshaveri | 1 | 1 656 | 350 | — | — | — | — | — | — |
| Grundstötning, bedömd som krigshaveri | | | | | | | 1 | 66 | 14 |
| Summa | 1 | 2 668 | 750 | — | — | — | 1 | 66 | 14 |
| Kollision, bedömd som krigshaveri | | | | | | | 1 | 1 488 | 625 |
| Summa | 2 | 1 865 | 938 | — | — | — | 1 | 1 488 | 625 |
| Beslagtagning eller uppbringning . . . | | | | 16 | 23 112 | 8 750 | — | — | — |
| Summa | 4 | 7 405 | 2 375 | 16 | 23 112 | 8 750 | — | — | — |
| Summa summarum | | | | 18 ³ 2 | 26 173 ³ 3 068 | 10 250 ³ 2 500 | 10 ³ 1 | 17 051 ³ 2 076 | 8 429 ³ 1 640 |
| | 35 | 65 069 | 22 793 | 20 | 29 241 | 12 750 | 11 | 19 127 | 10 069 |

¹ Fartyg använda till transport av passagerare, post och gods.² Innanför spärren,³ Utanför spärren.

krigshavererade svenska handelsfartyg¹ under det andra världskriget
skilda krigsperioder

| Atlanten | | | De allierades slutoffensiv mot de europeiska axelmakterna | | | | | | Summa | |
|---|-------------------|------------------------------|---|------------------|------------------------------|---|--------------------|------------------------------|--|---------------------|
| Efter USA:s inträde i kriget 7/12 1941—30/4 1943 | | | Före invasionen i Normandie 1/5 1943—4/6 1944 | | | Efter invasionen i Normandie 5/6 1944—8/5 1945 | | | 8/4 1940—8/5 1945 1/9 1939—8/5 1945 | |
| Antal far-tyg | Brutto-ton | Försäkrings-värde i 1 000 kr | Antal far-tyg | Brutto-ton | Försäkrings-värde i 1 000 kr | Antal far-tyg | Brutto-ton | Försäkrings-värde i 1 000 kr | Antal far-tyg | Brutto-ton |
| 7 | 20 649 | 10 590 | 1 | 2 139 | 915 | 4 | 4 655 | 2 660 | 17 | 40 041 |
| 7 | 31 951 | 33 150 | | | | | | | 8 | 33 250 |
| 14 | 52 600 | 43 740 | 1 | 2 139 | 915 | 4 | 4 655 | 2 660 | 33 | 84 707 |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | 9 | 21 984 |
| 1 | 1 444 | 700 | | | | 1 | 1 145 | 1 050 | 1 | 1 444 |
| | | | | | | | | | 2 | 2 914 |
| 1 | 1 444 | 700 | — | — | — | 1 | 1 145 | 1 050 | 13 | 22 433 |
| 5 | 14 464 | 5 797 | 3 | 2 864 | 1 455 | 2 | 2 784 | 1 525 | 14 | 26 001 |
| | | | | | | | | | 1 | 2 076 |
| 5 | 14 464 | 5 797 | 3 | 2 864 | 1 455 | 2 | 2 784 | 1 525 | 15 | 28 077 |
| 1 | 1 778 | 1 400 | 1 | 1 405 | 875 | | | | 2 | 1 849 |
| | | | | | | | | | 1 | 1 405 |
| 1 | 1 778 | 1 400 | 1 | 1 405 | 875 | — | — | — | 3 | 3 254 |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | 1 | 1 656 |
| 1 | 1 265 | 700 | | | | 1 | 79 | 15 | 3 | 1 410 |
| 1 | 1 265 | 700 | — | — | — | 1 | 79 | 15 | 4 | 4 078 |
| 1 | 5 436 | 2 000 | | | | | | | 1 | 1 488 |
| | | | | | | | | | 1 | 5 436 |
| 1 | 5 436 | 2 000 | — | — | — | — | — | — | 4 | 8 789 |
| | | | 1 | 3 210 | 1 000 | | | | 16 | 23 112 |
| | | | | | | | | | 1 | 3 210 |
| — | — | — | 1 | 3 210 | 1 000 | — | — | — | 21 | 33 727 |
| 15 | 39 600 | 19 187 | 4 | 5 003 | 2 370 | 7 | 7 518 | 4 200 | 54 | 95 345 |
| ³⁸ | ³⁷ 387 | ³⁵ 150 | ³² | ⁴ 615 | ³ 1 875 | ³ 1 | ³ 1 145 | ³ 1 050 | ³ 14 | ³ 48 291 |
| 23 | 76 987 | 54 337 | 6 | 9 618 | 4 245 | 8 | 8 663 | 5 250 | 103 | 208 705 |

europiska kontinentens västkust från Nordkap till Pyrenéerna, blev de svenska handelsfartygens trafik i här berörda farvatten delad i en gående innanför resp. i en gående utanför den tyska västspärren, ett förhållande som endast bröts av den så kallade lejdtrafiken. Under tiden 8/4 1940—8/5 1945 förlorades i dessa vatten innanför den tyska västspärren 54 fartyg om sammanlagt 95 345 bruttoton och utanför spärren 14 fartyg om sammanlagt 48 291 bruttoton. De lejdartyg som gått förlorade i dessa vatten har bedömts som krigshavererade utanför spärren.

Under tiden för den tyska basutvidgningen (8/4 1940—30/9 1940) krigshavererade i dessa farvatten 20 fartyg om sammanlagt 29 241 bruttoton till ett sammanlagt försäkringsvärde av 12 750 000 kronor. Uppbringningar till sjöss och beslagtagningar i ockuperade hamnar orsakade förlusten av 16 fartyg om sammanlagt 23 112 bruttoton till ett sammanlagt försäkringsvärde av 8 750 000 kronor. Av de krigshavererade fartygen under denna period gick 18 fartyg om sammanlagt 26 176 bruttoton till ett sammanlagt försäkringsvärde av 10 250 000 kronor förlorade innanför den tyska västspärren.

Under tiden 1/10 1940—6/12 1941, här kallad »Slaget om Atlanten före USA:s inträde i kriget, krigshavererade i dessa farvatten 11 fartyg om sam-

Tab. 11 I Östersjön och Bottenhavet, Öresund och Bälten krigshavererade svenska

| | Under den tysk-sovjetryska nonaggressionspakten | | | | | |
|---|--|-----------|-----------------------------|--|-----------|-----------------------------|
| | Den tyska och sovjetryska expansionen i östersjöområdet 1/10 1939—30/9 1940 | | | Tyskt och sovjetryskt herravälde i Östersjön 1/7 1940—21/6 1941 | | |
| | Antal fartyg | Bruttoton | Försäkringsvärde i 1 000 kr | Antal fartyg | Bruttoton | Försäkringsvärde i 1 000 kr |
| <i>Krigshaveriernas orsak</i> | | | | | | |
| Minsprängning | 2 | 2 466 | 1 319 | 2 | 3 339 | 1 110 |
| Minsprängning eller torpedering | — | — | — | — | — | — |
| Ubåtstorpedering; artilleribeskjutning från ubåt; sprängning utförd av ombordsatt ubåtspersonal | 1 | 484 | 190 | — | — | — |
| Flygbombning eller flygtorpedering .. | 1 | 656 | 750 | — | — | — |
| Okänd, bedömd som krigshaveri | — | — | — | — | — | — |
| Grundstötning, bedömd som krigshaveri | — | — | — | 1 | 172 | 60 |
| Kollision, bedömd som krigshaveri .. | — | — | — | — | — | — |
| Beslagtagning eller uppbringning | 1 | 1 309 | 250 | — | — | — |
| Summa | 5 | 4 915 | 2 509 | 3 | 3 511 | 1 170 |

¹ Fartyg använda till transport av passagerare, post och gods.

manlagt 19 127 bruttoton till ett sammanlagt försäkringsvärde av 10 069 000 kronor — varav utanför västspärren endast ett fartyg på 2 076 bruttoton, försäkrat till 1 640 000 kronor. Under tiden 7/12 1941—30/4 1943, här rubricerad »Slaget om Atlanten efter USA:s inträde i kriget», förlorades i dessa vatten 23 fartyg om sammanlagt 76 987 bruttoton till ett sammanlagt försäkringsvärde av 54 337 000 kronor — varav innanför västspärren 15 fartyg om sammanlagt 39 600 bruttoton till ett sammanlagt försäkringsvärde av 19 187 000 kronor.

Under de 24 återstående månaderna av kriget, som här kallats »De allierades slutoffensiv mot de europeiska axelmakterna», krigshavererade i här berörda farvatten 14 fartyg om sammanlagt 1 828 bruttoton. Av dessa förlorades före invasionen i Normandie 6 fartyg om sammanlagt 9 618 bruttoton till ett sammanlagt försäkringsvärde av 4 245 000 kronor — varav innanför västspärren 4 fartyg om sammanlagt 5 003 bruttoton till ett sammanlagt försäkringsvärde av 2 370 000 kronor. Efter invasionen i Normandie gick 8 fartyg förlorade om sammanlagt 8 663 bruttoton till ett sammanlagt försäkringsvärde av 5 250 000 kronor — varav utanför västspärren endast ett fartyg på 1 145 bruttoton, försäkrat till 1 050 000 kronor.

handelsfartyg¹ under det andra världskriget, med fördelning på skilda krigsperioder

| Under Tysklands och Finlands krig mot Sovjetunionen | | | | | | | | | Summa | |
|--|-----------|-----------------------------|--------------------------------------|-----------|-----------------------------|---|-----------|-----------------------------|--------------|-----------|
| Den tyska offensiven i östersjöområdet 22/6 1941—31/12 1942 | | | Tyskt herravälde i Östersjön 1943 | | | Den sovjetryska offensiven i östersjöområdet 1/1 1944—8/6 1945 | | | | |
| Antal fartyg | Bruttoton | Försäkringsvärde i 1 000 kr | Antal fartyg | Bruttoton | Försäkringsvärde i 1 000 kr | Antal fartyg | Bruttoton | Försäkringsvärde i 1 000 kr | Antal fartyg | Bruttoton |
| 8 | 12 748 | 7 820 | 4 | 3 295 | 2 016 | 5 | 1 440 | 867 | 21 | 23 288 |
| — | — | — | — | — | — | 1 | 1 046 | 475 | 1 | 1 046 |
| 4 | 14 843 | 7 625 | — | — | — | 1 | 563 | 450 | 6 | 15 890 |
| — | — | — | 1 | 849 | 350 | 2 | 1 828 | 760 | 4 | 3 333 |
| 2 | 1 144 | 525 | 1 | 79 | 30 | — | — | — | 3 | 1 223 |
| 2 | 3 066 | 1 125 | — | — | — | — | — | — | 3 | 3 238 |
| 1 | 1 184 | 350 | — | — | — | — | — | — | 1 | 1 184 |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | 1 | 1 309 |
| 17 | 32 985 | 17 445 | 6 | 4 223 | 2 396 | 9 | 4 877 | 2 552 | 40 | 50 511 |

I Östersjön och Bottenhavet, Öresund och Bälten krigshavererade svenska handelsfartyg¹ under det andra världskriget med fördelning på skilda krigsperioder

Undersökningen, som presenteras i tabellform (Tab. 11), upptager samtliga i Östersjön och Bottenhavet, Öresund och Bälten samt i hamnar vid dessa vatten totalhavererade svenska fartyg använda till transport av passagerare, post och gods, vilkas haverier helt eller delvis bedömts som krigshaverier. De krigshavererade fartygen redovisas dels efter krigsperioder (fem perioder) dels efter orsak (åtta orsaker) och angives i: Antal fartyg, Bruttoton, Försäkringsvärde i 1 000 kr. Summan av krigshaverierna under tiden 1/9 1939—8/5 1945 angives i: Antal fartyg, Bruttoton.

I Östersjön och Bottenhavet, Öresund och Bälten inträffade 17 % av handelsfartygens krigshaverier under det andra världskriget och 8 % av de krigshavererade handelsfartygens bruttotonnage gick här förlorat. De exakta talen äro: 40 fartyg om sammanlagt 50 511 bruttoton. Hälften av krigshaverierna — 21 fartyg om sammanlagt 23 288 bruttoton — orsakades med visshet av minorna, medan ett fartyg på 1 046 bruttoton förlorades antingen genom minsprängning eller torpedering. Undervattensbåtarna sänkte 6 fartyg om sammanlagt 15 890 bruttoton och flygplanen 4 fartyg om sammanlagt 3 333 bruttoton. Tre fartyg om sammanlagt 1 223 bruttoton, som gått förlorade med man och allt, har bedömts som krigshavererade utan känd orsak. Likaledes har som krigshaverier bedömts förlusten av 3 fartyg om sammanlagt 2 238 bruttoton efter grundstötningar och ett fartyg på 1 184 bruttoton efter kollision. Ett fartyg på 1 309 bruttoton uppbbringades till sjöss och beslagtogs.

Då sjökriget i Östersjön hade ett något annorlunda förlopp än sjökriget på Nordatlanten har en särskild periodindelning gjorts för undersökning av krigshaverierna i här behandlade farvatten. Den tid varunder tysk-sovjetryska nonaggressionspakten varade delas här i två perioder. Under den första perioden (1/9 1939—30/6 1940), här kallad »Den tyska och sovjetryska expansionen i östersjöområdet», krigshavererade i här berörda farvatten 5 fartyg om sammanlagt 4 915 bruttoton till ett sammanlagt försäkringsvärde av 2 509 000 kronor och under tiden 1/7 1940—21/6 1941, här rubricerad »Tyskt och sovjetyskt herravälde i Östersjön», förlorades 3 fartyg om sammanlagt 3 511 bruttoton till ett sammanlagt försäkringsvärde av 1 170 000 kronor.

Den tid varunder Tysklands och Finlands krig mot Sovjetunionen varade har här uppdelats på tre perioder. Under tiden 22/6 1941—31/12 1942, här kallad »Den tyska offensiven i östersjöområdet» krigshavererade i Östersjön och dess inlopp 17 fartyg om sammanlagt 32 985 bruttoton till ett

¹ Fartyg använda till transport av passagerare, post och gods.

sammanlagt försäkringsvärde av 17 445 000 kronor. Under året 1943, som karakteriseras av tyskt herravälde i Östersjön, förlorades i här berörda farvatten 6 fartyg om sammanlagt 4 223 bruttoton till ett sammanlagt försäkringsvärde av 2 396 000 kronor. Under slutskedet av kriget i Östersjön (1/1 1944—8/5 1945), som här kallats »Den sovjetryska offensiven i östersjöområdet», krigshavererade 9 svenska handelsfartyg om sammanlagt 4 877 bruttoton till ett sammanlagt försäkringsvärde av 2 552 000 kronor.

Innanför och utanför den tyska västspärren krigshavererade svenska handelsfartyg¹

Undersökningen, som presenteras i tabellform (Tab. 12), upptager samtliga under tiden 8/4 1940—8/5 1945 totalhavererade svenska fartyg använda till transport av passagerare, post och gods, vilkas haverier helt eller delvis bedömts som krigshaverier. Krigshaverierna redovisas dels efter deras lokalisering till farvatten innanför resp. utanför den tyska västspärren dels efter orsak (nio orsaker) och anges i: Antal fartyg, Bruttoton.

I och med att tyskarna utlade skagerackspärren och ockuperade den europeiska kontinentens västkust från Nordkap till Pyrenéerna, blev de svenska handelsfartygens trafik delad i en gående innanför resp. i en gående

Tab. 12 Innanför och utanför den tyska västspärren krigshavererade svenska handelsfartyg¹

| | 8/4 1940—8/5 1945 | | | |
|---|-------------------|-----------|-----------------|-----------|
| | Innanför spärren | | Utanför spärren | |
| | Antal fartyg | Bruttoton | Antal fartyg | Bruttoton |
| <i>Krigshaveriernas orsak</i> | | | | |
| Minsprängning | 36 | 60 863 | 10 | 40 944 |
| Minsprängning eller torpedering..... | 1 | 1 046 | 1 | 1 972 |
| Ubåtstorpedering; artilleribeskjutning från ubåt; sprängning utförd av ombordsatt ubåtspersonal | 6 | 16 850 | 56 | 199 047 |
| Flygbombning eller flygtorpedering | 19 | 38 995 | 9 | 17 068 |
| Övrig: torpedering, artilleribeskjutning, sprängning, sänkning..... | 5 | 15 627 | 5 | 26 911 |
| Okänd, bedömd som krigshaveri | 3 | 1 223 | 7 | 27 745 |
| Grundstötning, bedömd som krigshaveri..... | 6 | 4 648 | 2 | 4 918 |
| Kollision, bedömd som krigshaveri | 2 | 2 672 | 3 | 10 753 |
| Beslagtagnings eller uppbringning | 21 | 38 196 | 1 | 3 210 |
| Summa | 99 | 180 120 | 94 | 332 568 |

¹ Fartyg använda till transport av passagerare, post och gods.

utanför den tyska västspärren, ett förhållande som endast bröts av den så kallade lejdfrafiken. Under den tid detta förhållande varade har 99 fartyg om sammanlagt 180 120 bruttoton bedömts som krigshavererade innanför spärren och 94 fartyg om sammanlagt 332 568 bruttoton bedömts som krigshavererade utanför spärren — bland de senare räknas samtliga förlorade lejdfartyg. Av de under tiden 8/4 1940—8/5 1945 timade krigshaverierna bland handelsfartygen inträffade således 51 % innanför spärren och 49 % utanför spärren. Av det sammanlagda bruttotonnaget för de under samma tid krigshavererade handelsfartygen förlorades 35 % innanför spärren och 65 % utanför spärren.

Innanför den tyska västspärren voro minorna den främsta orsaken till handelsfartygens krigshaverier — 36 fartyg om sammanlagt 60 863 bruttoton. Uppbringningar till sjöss eller beslagtagningar i ockuperade hamnar voro orsak till förlusten av 21 fartyg om sammanlagt 38 196 bruttoton och genom flygets verksamhet förlorades 19 fartyg om sammanlagt 38 995 bruttoton. Utanför den tyska västspärren var undervattensbåtarnas verksamhet den helt dominerande orsaken till handelsfartygens krigshaverier — 56 fartyg om sammanlagt 199 047 bruttoton. Minorna orsakade här förlusten av 10 fartyg om sammanlagt 40 944 bruttoton och flyget förlusten av 9 fartyg om sammanlagt 17 068 bruttoton.

Människoförluster vid svenska handelsflottans krigshaverier under det andra världskriget med fördelning på kalenderår

Undersökningen, som presenteras i tabellform (Tab. 13), upptager samtliga totalhaverier, som drabbat svenska handels- och fiskeflottan under det andra världskriget och som helt eller delvis bedömts som krigshaverier, jämte de därvid omkomna människorna. Krigshaverierna anges dels i »Antal krigshaverier» dels i »Antal krigshaverier varvid av de ombördvarande omkommit: ingen, mindre än hälften, hälften och mer, alla». De vid krigshaverierna omkomna människorna anges i »Antal omkomna personer». De sålunda angivna krigshaverierna och de därvid omkomna människorna redovisas: 1:a dels efter orsak (nio orsaker) dels efter kalenderår med summa för tiden 1/9 1939—8/5 1945, 2:a dels efter de farvatten (fem farvatten), vari haverierna ägt rum dels efter kalenderår med summa för tiden 1/9 1939—8/5 1945, 3:e dels efter haveriernas lokalisering till farvatten innanför resp. utanför den tyska västspärren dels efter kalenderår med summa för tiden 8/4 1940—8/5 1945.

Vid 141 krigshaverier eller vid 52 % av de krigshaverier, som under tiden 1/9 1939—8/5 1945 drabbade den svenska handels- och fiskeflottan med förlusten av 270 fartyg, inträffade inga förluster av människoliv. Vid de 129 haverier, där sammanlagt 1 370 personer omkommo, inträffade: i 27

fall att alla ombordvarande omkommo, i 36 fall att hälften och mer av de ombordvarande omkommo, i 66 fall att mindre än hälften av de ombordvarande omkommo.

Bland de med säkerhet kända orsakerna till krigshaverierna framträder undervattensbåtarnas verksamhet som den främsta orsaken till människoförlusterna under det andra världskriget. Människoförluster — sammanlagt 553 personer — förekommo vid 49 haverier, eller vid 62 % av de krigshaverier ubåtarna orsakade, varvid av de ombordvarande omkommo: i 18 fall hälften och mer, i 31 fall mindre än hälften. Minorna orsakade människoförluster — sammanlagt 255 personer — vid 38 krigshaverier, eller vid 48 % av minsprängningarna, varvid av de ombordvarande omkommo: i 11 fall alla, i 11 fall hälften och mer, i 16 fall mindre än hälften. Flygplanen orsakade människoförluster — sammanlagt 60 personer — vid 11 haverier, eller vid 38 % av de krigshaverier flyget orsakade, varvid av de ombordvarande omkommo: i ett fall hälften och mer, i 10 fall mindre än hälften. Vid de krigshaverier, som orsakats av övrig: torpedering, artilleribeskjutning, sprängning, sänkning, inträffade människoförluster — sammanlagt 32 personer — vid 5 haverier, eller i 36 % av fallen, varvid av de ombordvarande omkommo: i 2 fall alla, i 3 fall mindre än hälften. Vid de krigshaverier, som orsakats av kollisioner, inträffade människoförluster — sammanlagt 24 personer — vid 3 haverier, eller i 37 % av fallen, varvid av de ombordvarande omkommo: i ett fall hälften och mer, i 2 fall mindre än hälften. Vidare kan nämnas att 2 personer omkommo vid en av nio grundstötningar och att inga personer omkommo vid uppbringningar och beslagtagningar.

Sammanlagt 315 personer omkommo vid de 13 totalhaverier, där man och allt gick förlorade, — här bedömda som krigshaverier utan känd orsak. Vid de krigshaverier, som orsakats av minsprängning eller torpedering, inträffade människoförluster — sammanlagt 129 personer — vid 9 haverier eller i 75 % av fallen, varvid av de ombordvarande omkommo: i 5 fall hälften och mer, i 4 fall mindre än hälften.

Nordatlanten framträder som det farvatten där människoförlusterna var störst och oftast förekommande. Vid de där timade krigshaverierna inträffade människoförluster — sammanlagt 634 personer — vid 46 haverier, eller i 54 % av fallen, varvid av de ombordvarande omkommo: i 9 fall alla, i 12 fall hälften och mer, i 25 fall mindre än hälften. Vid de på Nordsjön och i Engelska kanalen inträffade krigshaverierna förekom människoförluster — sammanlagt 391 personer — vid 40 haverier, eller i 45 % av fallen, varvid av de ombordvarande omkommo: i ett fall alla, i 13 fall hälften och mer, i 26 fall mindre än hälften. Vid de i Skagerack och Kattegatt timade krigshaverierna inträffade människoförluster — sammanlagt 88 personer — vid 19 haverier, eller 47 % av fallen, varvid av de ombordvarande omkommo: i 13 fall alla, i 4 fall hälften och mer, i 2 fall mindre än hälften. Vid de i Östersjön, Bottenhavet, Öresund och Bälten inträffade krigshaverierna förekom människoförluster — sammanlagt 229 personer — vid

| | 1/9—31/12 1939 | | | | | | 1940 | | | | | |
|---|---------------------|--|-------------------|-----------------|------|------------------------|---------------------|--|-------------------|-----------------|------|------------------------|
| | Antal krigshaverier | Krigshaverier, varvid av de ombordvarande omkommit | | | | Antal omkomna personer | Antal krigshaverier | Krigshaverier, varvid av de ombordvarande omkommit | | | | Antal omkomna personer |
| | | ingen | mindre än hälften | hälften och mer | alla | | | ingen | mindre än hälften | hälften och mer | alla | |
| <i>Krigshaveriernas orsak</i> | | | | | | | | | | | | |
| Minsprängning | 8 | 3 | 3 | 2 | — | 46 | 14 | 3 | 1 | 4 | 6 | 86 |
| Minsprängning eller torpedering | 6 | 2 | 4 | — | — | 21 | 5 | 1 | — | 4 | — | 89 |
| Ubåtstorpedering; artilleribeskjutning från ubåt; sprängning utförd av ombordsatt ubåtspersonal | 6 | 5 | — | 1 | — | 9 | 31 | 9 | 14 | 8 | — | 191 |
| Flygbombning eller flygtorpedering | — | — | — | — | — | — | 5 | 3 | 2 | — | — | 13 |
| Övrig: torpedering, artilleribeskjutning, sprängning, sänkning | — | — | — | — | — | — | 4 | 4 | — | — | — | — |
| Okänd, bedömd som krigshaveri | — | — | — | — | — | — | 5 | — | — | — | 5 | 124 |
| Grundstötning, bedömd som krigshaveri | 1 | 1 | — | — | — | — | 2 | 1 | — | — | 1 | 2 |
| Kollision, bedömd som krigshaveri | — | — | — | — | — | — | 2 | 1 | 1 | — | — | 2 |
| Beslagtagning eller uppbringning | 3 | 3 | — | — | — | — | 23 | 23 | — | — | — | — |
| Summa | 24 | 14 | 7 | 3 | — | 76 | 91 | 45 | 18 | 16 | 12 | 507 |
| <i>Krigshaveriernas lokalisering till olika farvatten</i> | | | | | | | | | | | | |
| I Östersjön, Bottenhavet, Öresund och Bälten samt i hamnar vid dessa vatten | 3 | 3 | — | — | — | — | 4 | 4 | — | — | — | — |
| I Kattegatt och Skagerack samt i hamnar vid dessa vatten | 1 | 1 | — | — | — | — | 13 | 5 | — | 1 | 7 | 36 |
| På Nordsjön och i Engelska kanalen samt i hamnar vid dessa vatten | 20 | 10 | 7 | 3 | — | 76 | 29 | 16 | 4 | 8 | 1 | 188 |
| På Nordatlanten samt i hamnar vid detta vatten | — | — | — | — | — | — | 44 | 20 | 13 | 7 | 4 | 282 |
| På övriga vatten och i övriga hamnar | — | — | — | — | — | — | 1 | — | 1 | — | — | 1 |
| Summa | 24 | 14 | 7 | 3 | — | 76 | 91 | 45 | 18 | 16 | 12 | 507 |
| <i>Krigshaveriernas lokalisering till vatten innanför och utanför västspärren</i> | | | | | | | | | | | | |
| Innanför den tyska västspärren | | | | | | | 138 | 129 | 1— | 12 | 17 | 148 |
| Utanför den tyska västspärren | | | | | | | 129 | 19 | 113 | 15 | 12 | 1220 |
| Summa | | | | | | | 167 | 138 | 113 | 17 | 19 | 1268 |

¹ Uppgifterna avser tiden 8/4—31/12 1940.

| 1941 | | | | | | 1942 | | | | | |
|---------------------|--|-------------------|-----------------|------|------------------------|---------------------|--|-------------------|-----------------|------|------------------------|
| Antal krigshaverier | Krigshaverier, varvid av de ombordvarande omkommit | | | | Antal omkomna personer | Antal krigshaverier | Krigshaverier, varvid av de ombordvarande omkommit | | | | Antal omkomna personer |
| | ingen | mindre än hälften | hälften och mer | alla | | | ingen | mindre än hälften | hälften och mer | alla | |
| 6 | 3 | 2 | 1 | — | 16 | 18 | 13 | 4 | — | 1 | 20 |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 10 | 3 | 4 | 3 | — | 82 | 20 | 7 | 9 | 4 | — | 152 |
| 8 | 5 | 3 | — | — | 11 | 4 | 2 | 1 | 1 | — | 27 |
| 5 | 4 | 1 | — | — | 5 | 1 | — | 1 | — | — | 10 |
| 3 | — | — | — | 3 | 103 | 2 | — | — | — | 2 | 19 |
| 1 | 1 | — | — | — | — | 1 | 1 | — | — | — | — |
| 3 | 2 | 1 | — | — | 3 | 1 | 1 | — | — | — | — |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 36 | 18 | 11 | 4 | 3 | 220 | 47 | 24 | 15 | 5 | 3 | 228 |
| 5 | 1 | 3 | 1 | — | 19 | 13 | 5 | 3 | 3 | 2 | 93 |
| 1 | 1 | — | — | — | — | 3 | 2 | — | — | 1 | 10 |
| 9 | 6 | 3 | — | — | 11 | 13 | 9 | 4 | — | — | 22 |
| 20 | 9 | 5 | 3 | 3 | 190 | 15 | 7 | 7 | 1 | — | 77 |
| 1 | 1 | — | — | — | — | 3 | 1 | 1 | 1 | — | 26 |
| 36 | 18 | 11 | 4 | 3 | 220 | 47 | 24 | 15 | 5 | 3 | 228 |
| 14 | 8 | 5 | 1 | — | 24 | 24 | 13 | 5 | 3 | 3 | 120 |
| 22 | 10 | 6 | 3 | 3 | 196 | 23 | 11 | 10 | 2 | — | 108 |
| 36 | 18 | 11 | 4 | 3 | 220 | 47 | 24 | 15 | 5 | 3 | 228 |

| | 1943 | | | | | | 1944 | | | | | |
|---|---------------------|--|-------------------|-----------------|------|------------------------|---------------------|--|-------------------|-----------------|------|------------------------|
| | Antal krigshaverier | Krigshaverier, varvid av de ombordvarande omkommit | | | | Antal omkomna personer | Antal krigshaverier | Krigshaverier, varvid av de ombordvarande omkommit | | | | Antal omkomna personer |
| | | ingen | mindre än hälften | hälften och mer | alla | | | ingen | mindre än hälften | hälften och mer | alla | |
| <i>Krigshaveriernas orsak</i> | | | | | | | | | | | | |
| Minsprängning | 15 | 10 | 3 | 1 | 1 | 51 | 16 | 9 | 3 | 1 | 3 | 27 |
| Minsprängning eller torpedering | — | — | — | — | — | — | 1 | — | — | 1 | — | 19 |
| Ubåtstorpedering; artilleribeskjutning från ubåt; sprängning utförd av ombordsatt ubåtspersonal | 9 | 6 | 2 | 1 | — | 24 | 1 | — | — | 1 | — | 84 |
| Flygbombning eller flygtorpedering | 5 | 3 | 2 | — | — | 3 | 6 | 4 | 2 | — | — | 6 |
| Övrig: torpedering, artilleribeskjutning, sprängning, sänkning | 2 | — | — | — | 2 | 12 | 1 | — | 1 | — | — | 5 |
| Okänd, bedömd som krigshaveri | 3 | — | — | — | 3 | 69 | — | — | — | — | — | — |
| Grundstötning, bedömd som krigshaveri | 3 | 3 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Kollision, bedömd som krigshaveri .. | 1 | — | — | 1 | — | 19 | — | — | — | — | — | — |
| Beslagtagning eller uppbbringning | — | — | — | — | — | — | 1 | 1 | — | — | — | — |
| Summa | 38 | 22 | 7 | 3 | 6 | 178 | 26 | 14 | 6 | 3 | 3 | 141 |
| <i>Krigshaveriernas lokalisering till olika farvatten</i> | | | | | | | | | | | | |
| I Östersjön, Bottenhavet, Öresund och Bälten samt i hamnar vid dessa vatten | 7 | 4 | 1 | — | 2 | 7 | 9 | 5 | 2 | 2 | — | 109 |
| I Kattegatt och Skagerack samt i hamnar vid dessa vatten | 9 | 7 | — | — | 2 | 12 | 8 | 3 | 1 | 1 | 3 | 21 |
| På Nordsjön och i Engelska kanalen samt i hamnar vid dessa vatten | 10 | 3 | 5 | 2 | — | 73 | 7 | 4 | 3 | — | — | 11 |
| På Nordatlanten samt i hamnar vid detta vatten | 6 | 3 | — | 1 | 2 | 85 | — | — | — | — | — | — |
| På övriga vatten och i övriga hamnar .. | 6 | 5 | 1 | — | — | 1 | 2 | 2 | — | — | — | — |
| Summa | 38 | 22 | 7 | 3 | 6 | 178 | 26 | 14 | 6 | 3 | 3 | 141 |
| <i>Krigshaveriernas lokalisering till vatten innanför och utanför västspärren</i> | | | | | | | | | | | | |
| Innanför den tyska västspärren | 23 | 13 | 6 | — | 4 | 29 | 22 | 11 | 5 | 3 | 3 | 136 |
| Utanför den tyska västspärren | 15 | 9 | 1 | 3 | 2 | 149 | 4 | 3 | 1 | — | — | 5 |
| Summa | 38 | 22 | 7 | 3 | 6 | 178 | 26 | 14 | 6 | 3 | 3 | 141 |

¹ Uppgifterna avser tiden $\frac{3}{4}$ 1940— $\frac{3}{6}$ 1945.

| 1/1—3/6 1945 | | | | | | Summa 1/6 1939—3/6 1945 | | | | | |
|---------------------|--|-------------------|-----------------|------|------------------------|-------------------------|--|-------------------|-----------------|-----------------|------------------------|
| Antal krigshaverier | Krigshaverier, varvid av de ombordvarande omkommit | | | | Antal omkomna personer | Antal krigshaverier | Krigshaverier, varvid av de ombordvarande omkommit | | | | Antal omkomna personer |
| | ingen | mindre än hälften | hälften och mer | alla | | | ingen | mindre än hälften | hälften och mer | alla | |
| 2 | — | — | 2 | — | 9 | 79 | 41 | 16 | 11 | 11 | 255 |
| — | — | — | — | — | — | 12 | 3 | 4 | 5 | — | 129 |
| 2 | — | 2 | — | — | 11 | 79 | 30 | 31 | 18 | — | 553 |
| 1 | 1 | — | — | — | — | 29 | 18 | 10 | 1 | — | 60 |
| 1 | 1 | — | — | — | — | 14 | 9 | 3 | — | 2 | 32 |
| — | — | — | — | — | — | 13 | — | — | — | 13 | 315 |
| 1 | 1 | — | — | — | — | 9 | 8 | — | — | 1 | 2 |
| 1 | 1 | — | — | — | — | 8 | 5 | 2 | 1 | — | 24 |
| — | — | — | — | — | — | 27 | 27 | — | — | — | — |
| 8 | 4 | 2 | 2 | — | 20 | 270 | 141 | 66 | 36 | 27 | 1 370 |
| 2 | 1 | 1 | — | — | 1 | 43 | 23 | 10 | 6 | 4 | 229 |
| 5 | 2 | 1 | 2 | — | 9 | 40 | 21 | 2 | 4 | 13 | 88 |
| 1 | 1 | — | — | — | 10 | 89 | 49 | 26 | 13 | 1 | 391 |
| — | — | — | — | — | — | 85 | 39 | 25 | 12 | 9 | 634 |
| — | — | — | — | — | — | 13 | 9 | 3 | 1 | — | 28 |
| 8 | 4 | 2 | 2 | — | 20 | 270 | 141 | 66 | 36 | 27 | 1 370 |
| 7 | 4 | 1 | 2 | — | 10 | ¹ 128 | ¹ 78 | ¹ 22 | ¹ 11 | ¹ 17 | ¹ 367 |
| 1 | — | 1 | — | — | 10 | ¹ 94 | ¹ 42 | ¹ 32 | ¹ 13 | ¹ 7 | ¹ 688 |
| 8 | 4 | 2 | 2 | — | 20 | ¹ 222 | ¹ 120 | ¹ 54 | ¹ 24 | ¹ 24 | ¹ 1 055 |

20 haverier, eller i 47 % av fallen, varvid av de ombordvarande omkommo: i 4 fall alla, i 6 fall hälften och mer, i 10 fall mindre än hälften. Vid de på övriga farvatten timade krigshaverierna inträffade människoförluster — sammanlagt 28 personer — vid 4 haverier, eller i 31 % av fallen, varvid av de ombordvarande omkommo: i ett fall hälften och mer, i 3 fall mindre än hälften.

Under tiden 8/4 1940—8/5 1945, då den tyska västspärren skapades och upprätthölls, omkommo 1 055 personer vid 102 av de 222 krigshaverier, som drabbade den svenska handels- och fiskeflottan. Vid de krigshaverier, som ägde rum i farvatten innanför spärren, inträffade människoförluster — sammanlagt 367 personer — vid 50 haverier, eller i 39 % av fallen, varvid av de ombordvarande omkommo: i 17 fall alla, i 11 fall hälften och mer, i 22 fall mindre än hälften. Vid de utanför spärren timade krigshaverierna förekom människoförluster — sammanlagt 688 personer — vid 52 haverier, eller i 55 % av fallen, varvid av de ombordvarande omkommo: i 7 fall alla, i 13 fall hälften och mer, i 32 fall mindre än hälften.

Vid de 20 krigshaverier som efter den 8/5 1945 drabbat den svenska handels- och fiskeflottan har 95 ombordvarande personer omkommit.

Fartygs- och människoförlusterna vid svenska handelsflottans krigshaverier under det andra världskriget fördelade efter fartygens hemorter

Undersökningen, som presenteras i tabellform (Tab. 14), upptager samtliga totalhaverier, som drabbat svenska handels- och fiskeflottan under det andra världskriget och som helt eller delvis bedömts som krigshaverier, jämte de därvid omkomna människorna. Fartygs- och människoförlusterna redovisas efter fartygens hemorter och anges i: »Antal fartyg, Bruttoton, Försäkringsvärde i 1 000 kr, Antal omkomna personer. Efter fartygens hemorter redovisas vidare förlusterna av fiskefartyg och omkomna fiskare och anges i: Antal fiskefartyg, Bruttoton, Försäkringsvärde i 1 000 kr, Antal omkomna personer.

Av de 270 svenska handels- och fiskefartyg, som krigshavererade under tiden 1/9 1939—8/5 1945, voro 30 % hemmahörande i Stockholm, 42 % hemmahörande i Göteborgs och Bohuslän och 18 % hemmahörande i Malmöhus län. Övriga 10 % av fartygen voro hemmahörande i Värmlands län, Blekinge län, Kalmar län, Östergötlands län, Kristianstads län, Gotlands län, Älvsborgs län och Hallands län. Av det sammanlagda krigshavererade tonnaget på 603 822 bruttoregister-ton var 41,8 % hemmahörande i Stockholm, 38,1 % i Göteborgs och Bohus län, 16,1 % i Malmöhus län samt övriga 4 %

Tab. 14 Fartygs- och människoförlusterna vid svenska handelsflottans krigshaverier under det andra världskriget fördelade efter fartygens hemorter

| Fartygens hemorter | Fartygs- och människoförlusterna fördelade efter fartygens hemorter | | | | Därav fiskefartyg och omkomna fiskare | | | |
|--------------------------|---|---------|-----------------------------|------------------------|---------------------------------------|---------|-----------------------------|------------------------|
| | Fartygens: | | | Antal omkomna personer | Fiskefartygens: | | | Antal omkomna personer |
| | Antal | Brutton | Försäkringsvärde i 1 000 kr | | Antal | Brutton | Försäkringsvärde i 1 000 kr | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 |
| <i>Stockholm</i> | 80 | 252 326 | 134 875 | 455 | — | — | — | — |
| <i>Göteb. o. Boh. l.</i> | 114 | 230 108 | 147 465 | 497 | 26 | 1 586 | 1 675 | 81 |
| Göteborg | 84 | 228 257 | 145 757 | 424 | 2 | 430 | 230 | 10 |
| Bohus-Björkö .. | 1 | 39 | 30 | 5 | 1 | 39 | 30 | 5 |
| Donsö | 2 | 100 | 106 | 11 | 2 | 100 | 106 | 11 |
| Dyrön | 1 | 51 | 32 | 5 | 1 | 51 | 32 | 5 |
| Fisketången | 2 | 119 | 190 | 1 | 2 | 119 | 190 | 1 |
| Gravarne | 2 | 239 | 170 | — | 1 | 67 | 110 | — |
| Hamburgsund .. | 1 | 71 | 15 | — | — | — | — | — |
| Hovenäset | 1 | 66 | 17 | — | — | — | — | — |
| Hönö | 8 | 355 | 429 | 27 | 8 | 355 | 429 | 27 |
| Malmö | 1 | 79 | 15 | — | — | — | — | — |
| Stockevik | 1 | 241 | 142 | — | — | — | — | — |
| Vrångö | 1 | 46 | 41 | 4 | 1 | 46 | 41 | 4 |
| Väjern | 2 | 110 | 149 | 2 | 1 | 44 | 135 | — |
| Åstol | 2 | 88 | 92 | — | 2 | 88 | 92 | — |
| Öckerö | 5 | 247 | 280 | 18 | 5 | 247 | 280 | 18 |
| <i>Malmöhus län</i> .. | 50 | 97 438 | 51 873 | 269 | 2 | 30 | 20 | 2 |
| Hälsingborg | 29 | 62 826 | 33 413 | 192 | — | — | — | — |
| Höganäs | 3 | 4 292 | 2 540 | 4 | — | — | — | — |
| Landskrona | 2 | 2 753 | 715 | 31 | — | — | — | — |
| Malmö | 2 | 335 | 150 | 2 | 1 | — | — | 2 |
| Trelleborg | 4 | 13 401 | 10 620 | 30 | — | — | — | — |
| Arild | 3 | 5 432 | 1 660 | — | — | — | — | — |
| Jonstorp | 1 | 1 966 | 700 | — | — | — | — | — |
| Lerberget | 2 | 3 001 | 1 025 | 10 | — | — | — | — |
| Nyhamnsläge .. | 1 | 1 809 | 424 | — | — | — | — | — |
| Råå | 1 | 1 574 | 600 | — | — | — | — | — |
| Torekov | 1 | 30 | 20 | — | 1 | 30 | 20 | — |
| Ven | 1 | 19 | 6 | — | — | — | — | — |
| <i>Värmlands län</i> .. | 8 | 7 893 | 3 634 | 46 | — | — | — | — |
| Karlstad | 6 | 6 529 | 2 896 | 46 | — | — | — | — |
| Kristinehamn .. | 1 | 810 | 500 | — | — | — | — | — |
| Uddeholm | 1 | 554 | 238 | — | — | — | — | — |
| <i>Blekinge län</i> | 7 | 5 125 | 1 590 | 6 | — | — | — | — |
| Karlshamn | 1 | 849 | 350 | — | — | — | — | — |
| Sölvesborg | 3 | 2 860 | 800 | — | — | — | — | — |
| Djupekås | 2 | 232 | 90 | 3 | — | — | — | — |
| Elleholm | 1 | 1 184 | 350 | 3 | — | — | — | — |
| <i>Kalmar län</i> | 5 | 4 683 | 2 000 | 4 | — | — | — | — |
| Oskarshamn | 3 | 2 926 | 875 | 3 | — | — | — | — |
| Västervik | 1 | 409 | 200 | 1 | — | — | — | — |
| Verkeback | 1 | 1 348 | 925 | — | — | — | — | — |

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 |
|-------------------|---|-------|-------|----|---|----|----|---|
| Östergötlands län | 2 | 3 854 | 1 350 | 7 | — | — | — | — |
| Norrköping | 2 | 3 854 | 1 350 | 7 | — | — | — | — |
| Kristianstads län | 1 | 1 272 | 450 | — | — | — | — | — |
| Simrishamn | 1 | 1 272 | 450 | — | — | — | — | — |
| Gollands län | 1 | 563 | 450 | 84 | — | — | — | — |
| Visby | 1 | 563 | 450 | 84 | — | — | — | — |
| Älvsborgs län ... | 1 | 534 | 360 | 2 | — | — | — | — |
| Göta | 1 | 534 | 360 | 2 | — | — | — | — |
| Hallands län ... | 1 | 26 | 13 | — | 1 | 26 | 13 | — |
| Falkenberg | 1 | 26 | 13 | — | 1 | 26 | 13 | — |

i ovannämnda åtta län. Av det sammanlagda krigshavererade tonnage var 90 % hemmahörande i Stockholm (41,8 %), Göteborg (37,8 %) och Hälsingborg (10,4 %).

De människoförluster, som krigshaverierna orsakade — sammanlagt 1 370 omkomna ombordvarande personer —, inträffade till 89 % på fartyg hemmahörande i Stockholm (33 %), Göteborgs- och Bohus län (36 %) och Malmöhus län (20 %).

Den svenska fiskeflottans förluster av liv och egendom under tiden 1/9 1939—8/5 1945 uppgick till 83 omkomna fiskare och 29 förlorade fartyg om sammanlagt 1 642 bruttoton. I Göteborgs och Bohus län voro 26 av de förlorade fiskefartygen hemmahörande liksom 96 % av de förlorade fiskefartygens sammanlagda tonnage. I samma län hade 81 omkomna fiskare sina hem.

Krigshaverier 1939

Ångfartyget »Gertrud Bratt», sänkt av u-båt den 24 september 1939 i Skagerack.

Reg.nr 7317; byggt år 1927 av stål; tontal: brutto- 1519, netto- 1064; ägare Ångfartygs AB Östersjön; hemort: Göteborg; försäkringsvärde: kasko kr 450 000.

Den 19 september avgick fartyget från Norrsundet till Bristol med last av papper och trävaror. Den 24 september kl. 10.30 fm. ca 12' SO om Jomfruland prejades fartyget av en tysk u-båt. Befälhavaren beordrades med skeppshandlingarna ombord på u-båten, där han meddelades att fartyget skulle sänkas. Livbåtarna sjösattes och hade hunnit omkring 500 meter från fartyget, då en torped från u-båten träffade fartyget midskepps. En norsk tullkryssare tog livbåtarna på släp in till Langesund.

Ångfartyget »Silesia», sänkt av u-båt den 25 september 1939 i Nordsjön.

Reg.nr 8124; byggt år 1923 av stål; tontal: brutto- 1946, netto- 1282; ägare: Red. AB Sylvia; hemort: Göteborg; försäkringsvärde: kasko kr 650 000.

Den 21 september avgick fartyget från Göteborg till Hull med last av trävaror och järnrör. Tidigt på morgonen fyra dagar senare prejadades fartyget av en tysk u-båt ca 45' VNV om Egerö. Befälhavaren sökte undkomma genom att beordra högsta möjliga fart men tvangs snart att stoppa och iägga bi. Efter genomgång av handlingarna förklarade u-båtschefen att lasten bestod av krigskontraband och att fartyget skulle sänkas sedan besättningen hunnit gå i livbåtarna. Kl. 9 fm. sänktes fartyget med en torped. U-båten tog livbåtarna på släp in under norska kusten, där de släpptes 12' från land. Omkring tre timmar därefter upptogos de skeppsbrutna av motorfartyget »Suecia» och infördes till Egerö fyr.

Ångfartyget »Nyland», sänkt av u-båt den 28 september 1939 i Nordsjön.

Reg.nr 5063; byggt år 1909 av stål; tontal; brutto- 3525, netto- 2493; ägare: Ångfartygs AB Tirfing; hemort: Göteborg; försäkringsvärde: kasko kr 770 000.

Den 30 augusti avgick fartyget från Narvik med last av järnmalm destinerat till Workington i England. Dagen därpå erhöll befälhavaren order från rederiet att, när krig utbrutit, ingå till Koppervik. Sedan konossement och manifest blivit ändrade avgick fartyget den 27 september till Antwerpen. Den 28 på morgonen prejadades det av en tysk u-båt, vars befälhavare förklarade att fartyget skulle sänkas. Befälhavaren tilläts navigera in mot land och därefter sjösätta livbåtarna innan sänkningen verkställdes med en torped.

Ångfartyget »Britt», beslagttaget den 29 september i Nordsjön.

Reg.nr 6735; byggt år 1922 av stål; tontal brutto- 1688, netto- 1233; ägare: Kalmar Red. AB; hemort: Stockholm; försäkringsvärde: kasko kr 500 000, intresse kr 25 000.

Den 23 september avgick fartyget från Ulfvik i Norrland till Aberdeen med last av våt kemisk trämassa. Den 29 september uppbringades Britt i Nordsjön av ett tyskt örlogsfartyg och infördes till tysk hamn. I avvaktan på prisdömstolens utslag blev besättningen hemsänd till Sverige. Fartyg och last blev senare prisdömda och konfiskerade.

Ångfartyget »Gun», sänkt av u-båt den 30 september 1939 i Nordsjön.

Reg.nr 7; byggt år 1891 av stål; tontal: brutto- 1221, netto- 812; ägare: Red. AB. Vinga; hemort: Göteborg; försäkringsvärde: kasko kr 200 000.

Den 29 september avgick fartyget från Göteborg till Antwerpen med last av krut och ammunition. Påföljande dags kväll prejadades fartyget av en tysk u-båt. Befälhavaren fick besked att fartyget skulle sänkas och en offi-

cer och tre man roddes över till »Gun» för att öppna bottenventilerna. Sedan kranarna öppnats gick besättningen och de fyra tyskarna i livbåtarna. Positionen var då ca 30' NV om Hanstholmen. Besättningen bärgades sedan av en dansk ångare.

Ångfartyget »*Mercia*», beslagttaget den 2 oktober i södra Östersjön.

Reg.nr 7044; byggt år 1897 av stål; tontal: brutto-1309, netto- 966; ägare: Red. AB Arild; hemort: Arild; försäkringsvärde: kasko kr 218 750, in-tresse kr 31 250.

Den 29 september avgick fartyget från Sundsvall med last av torr sulfitt-cellulosa. Tre dagar senare uppbringades »*Mercia*» i södra Östersjön av tyska örlogsfartyg och infördes till Stettin. Fartyg och last blev senare av pris-domstol förklarade förbrutna och konfiskerades för tyska rikets räkning.

Ångfartyget »*Vistula*», sänkt av u-båt den 8 oktober 1939 i Nordatlanten.

Reg.nr 7557; byggt år 1919 av stål; tontal: brutto- 1028, netto- 674; ägare: Red. AB Sylvia; hemort: Göteborg; försäkringsvärde: kasko kr 400 000.

Den 3 oktober på eftermiddagen avgick fartyget från Göteborg till Hull med last av papper och trävaror. Den 8 oktober kl. 2.00 em. prejades fartyget av en tysk u-båt. Med signaler från u-båten uppmanades besättningen att gå i livbåtarna. Sedan dessa bemannats och sjösatts gick befälhavaren med skeppspapperen ombord på u-båten, där han fick besked om att fartyget skulle sänkas. Sedan livbåtarna erhållit en del proviant och kommit ett par hundra meter bort sänktes fartyget medelst kanoneld. Båda livbåtarna satte därefter under segel kurs i sydvästlig riktning mot land. Mot kvällen ökade vinden alltmera och växte vid midnatt till halv storm med grov sjö. Styrbordsbåten siktades sista gången vid 8-tiden på morgonen på 1' avstånd från babordsbåten. Den försvann därefter definitivt och har med sin bemanning sedermera aldrig återfunnits. Babordsbåten nådde land i Haroldswick.

Omkomna: 9 man av en bemanning på 18 man: Befälhavaren Ossian A. Karlsson, Göteborg, född 11/8 1907, 2:e styrmannen Nils R. Svensson, Halmstad, född 6/8 1909, 1:e maskinisten Knut F. Börjesson, Göteborg, född 20/8: 1892, stewarden Sven Ridell, Göteborg, född 20/4 1915, matrosen Olof Otterberg, Kållandsö, född 18/8 1919, lättmatrosen Bertil Johansson, Skattkärr, född 26/4 1919, smörjaren Gösta Johansson, Göteborg, född 23/6 1898, två utländska besättningsmän.

Ångfartyget »*Wanja*», förstört efter grundstötning den 14 oktober 1939 vid Orkneyöarna.

Reg.nr 6180; byggt år 1919 av stål; tontal: brutto- 2668, netto- 1916; ägare: AB Transmarin; hemort: Hälsingborg; försäkringsvärde: kasko kr 750 000.

På resa från Boca Grande i Florida till Landskrona med last av råfosfat

uppbringades fartyget den 12 oktober 1939 av en engelsk kryssare som satte prisbesättning ombord och beordrade fartyget att taga vägen norr om Färöarna för undersökning i Kirkwall. Den 14 oktober kl. 11.25 em. grundstötte fartyget vid Whitemill Point, Orkneyöarna. Försök gjordes att rädda fartyget genom att kasta lasten överbord, men då några dagar senare vind och dyning ökat och fartyget börjat hugga allt hårdare mot grundet, blev det tydligt att fartyget skulle bli vrak. Besättningen infördes till Kirkwall.

Ångfartyget »*Gustaf Adolf*», sänkt av u-båt den 20 oktober 1939 i Nordsjön.

Reg.nr 6390; byggt år 1920 av stål; tontal: brutto- 926, netto- 597; ägare: Ångfartygs AB Adolf; hemort: Göteborg; försäkringsvärde: kasko kr 350 000, intresse kr 150 000.

Den 17 oktober avgick fartyget från Göteborg till Bristol med last av papper och pappersmassa. Tre dagar senare prejades det av en tysk u-båt ca 40' O om Shetlandsöarna. Sedan befälhavaren erhållit order att överföra skeppspapperen till u-båten, bemannades och sjösattes en av livbåtarna. Efter granskning av papperen förklarade u-båtschefen, att fartyget skulle sänkas sedan besättningen hunnit gå i båtarna. Fartyget sänktes medelst kanoneld, varefter u-båten tog livbåtarna under bogsering in mot Shetlandsöarna. Ett norskt fartyg som prejades av u-båten med ett par skott, tog senare hand om de skeppsbrutna som landsattes i Moss i Norge den 22 okt.

Ångfartyget »*Albania*», minsprängt eller sänkt av u-båt den 23 oktober 1939 i Nordsjön.

Reg.nr 4212; byggt år 1903 av stål; tontal: brutto- 1198; netto- 706; ägare: Red. AB Svenska Lloyd; hemort: Göteborg; försäkringsvärde: kasko kr 300 000, intresse kr 150 000.

Fartyget avgick den 21 oktober från London till Newcastle med last av stycke gods. På morgonen den 23 ankrade man på grund av dålig sikt ett par distansminuter utanför Humber fryskepp. Ankaret lättades kl. 7.50 fm. och resan fortsattes. Omkring 40 minuter senare inträffade två ytterst kraftiga detonationer ungefär midskepps. Endast styrbords livbåt kunde sjösättas, enär babordsbåten skadats vid explosionerna. Dess bemanning fick i stället taga sin tillflykt till aktre flotten. Hela besättningen utom två man bärgades senare av en engelsk kustångare. Befälhavaren, som hoppade över bord när fartyget sjönk, hade ådragit sig skador.

Det har icke blivit klarlagt om explosionerna härrörde sig från minor eller torpeder.

Omkomna: 2 man av en bemanning på 21 man: Övermaskinisten Axel S. Sjögren, Göteborg, född 27/8 1875, eldaren Karl R. H. Nilsson, Föra, född 3/2 1916.

Ångfartyget »*Jupiter*», beslagttaget den 23 oktober i Nordsjön.

Reg.nr 7306; byggt år 1895 av stål; tontal: brutto- 2190, netto- 1697; ägare: Red. AB Iris; hemort: Stockholm; försäkringsvärde: kasko kr 325 000, intresse kr 50 000.

Den 14 oktober avgick fartyget från Karlsborg till England med last av torr kemisk oblekt sulfatcellulosa och tallbarrsolja. Den 23 oktober uppbringades »*Jupiter*» i Nordsjön av tyska örlogsfartyg och infördes till tysk hamn. Fartyg och last blev senare prisdömda och konfiskerade.

Ångfartyget »*B. O. Börjesson*», minsprängt den 19 november 1939 i Nordsjön.

Reg.nr 6540; byggt år 1908 av stål; tontal: brutto- 1585, netto- 1161; ägare: Red. AB Gefion; hemort: Hälsingborg; försäkringsvärde: kasko kr 380 000, intresse kr 95 000.

På resa från Northfleet till Tyne i barlast skakades fartyget den 19 november omkring kl. 4.15 fm. efter det Humber fyrskepp passerats av en våldsam explosion. Båda livbåtarnas sjösättningsanordningar hade skadats, och de av besättningen, som överlevde katastrofen, voro för sin räddning hänvisade till fartygets flottor. 2:e styrmannen, övermaskinisten, kocken och en eldare torde hava omedelbart dödats, medan en eldare och en lämpare omkommo när fartyget sjönk. De övriga, av vilka fem voro skadade, lyckades rädda sig på flottarna. Omkring en timma efter det fartyget gått till botten blevo de skeppsbrutna med undantag av en man bärgade av en fiskebåt från Grimsby. Den återstående räddades av en trälare från samma stad.

Omkomna: 6 man av en bemanning på 19 man: 2:e styrmannen Ragnar E. Carlström, Hälsingborg, född 2/6 1883, övermaskinisten Konrad N. Andersson, Hälsingborg, född 23/9 1889, kocken Karl E. Andersson, Höganäs, född 26/12 1917, eldaren Johan A. Ingemansson, Mörrum, född 11/1 1904, eldaren Runar F. Westerlund, född 1910; lämparen Bror T. E. Nilsson, Löderup, född 9/3 1921.

Tankmotorfartyget »*Gustaf E. Reuter*», minsprängt eller sänkt av u-båt den 26 november 1939 i norra Nordsjön.

Reg.nr 7461; byggt år 1928 av stål; tontal: brutto- 6293, netto- 4746; ägare: Red. AB Reut; hemort: Göteborg; försäkringsvärde: kasko kr 2 400 000, intresse kr 600 000.

Den 22 november avgick fartyget från Malmö i barlast destinerat till Curaçao. Den 25 november kl. 11.35 em. passerades Fair Isle på cirka 3' avstånd. Nästa dag den 26 november kl. 0.55 fm. inträffade en våldsam explosion i förskeppet som bland annat rev upp däckets över centertankarna 2 och 3 och bräckte förmasten. Befälhavaren ansåg sig dock böra försöka att taga fartyget i hamn. Sedan förskeppet omkring en timme därefter börjat vattenfyllas, bröts det snart av sjöhävningen loss för om bryggan och sjönk. I dagningen kom en engelsk armerad trälare till platsen. Det beslöts emel-

lertid att besättningen skulle kvarstanna ombord i avvaktan på tillkallad bärgningsbåt. Då vinden under dagen ökade till orkanartade regnbyar, bestämdes att fartyget skulle övergivas före mörkrets inbrott. En del av besättningen lyckades med stora svårigheter taga sig ombord på trälaren från en livbåt och en flotte. En man som skulle fira sig ned i en av livbåtarna föll i vattnet och drunknade. Den 27 anlände bärgningsbåten och försökte ta haveristen på släp. Emellertid sprängdes bogserwiren snart och fartyget måste definitivt övergivas. Härvid inträffade en sammanstötning mellan bärgningsbåten och en flotte som därav kantrade. Sju man kommo i vattnet men kunde alla räddas av bärgningsbåten. De skeppsbrutna landsattes i Lerwick.

Omkommen: 1 man av en bemanning på 34 man: Matrosen Hilding Johansson, Stenåsa, född 18/6 1912.

Ångfartyget »*Rudolf*», minsprängt eller sänkt av u-båt den 3 december 1939 i Nordsjön.

Reg.nr 8085; byggt år 1922 av stål; tontal: brutto- 2179, netto- 1404; ägare: Red. AB Bifrost; hemort: Göteborg; försäkringsvärde: kasko kr 700 000, intresse kr 65 000.

Den 2 december avgick fartyget från West Hartlepool till Malmö med last av kol. Strax efter midnatt inträffade en häftig undervattensexlosion som sprängde bort så gott som hela poopen, där manskapets bostäder voro inredda, varvid fria vakterna från däck och maskin dödades. De överlevande lyckades rädda sig i livbåtarna. Sedan båtarna kommit klara det sjunkande fartyget höllo de sig kvar i närheten till dess fartyget omkring en timme senare gick till botten. De satte därefter under segel kurs mot engelska kusten. Bemanningen i styrbords livbåt upptogs samma dag av en trälare från West Hartlepool, under det att babordsbåtens bemanning först den 4 december bärgades av ett svenskt fartyg.

Omkomna: 9 man av en bemanning på 23 man: Matrosen Hugo O. Karlsson, Göteborg, född 17/6 1907, lättmatrosen Arne R. L. Sandström, Runmarö, född 18/1 1921, jungmannen Gösta E. Rosenström, Skabersjö, född 5/7 1919, donkeymannen Robert V. Peterson, Alafors, 14/6 1896, smörjaren Julius Jansson, Skutskär, född 14/1 1889, eldaren Gösta O. Nylander, Göteborg, född 8/7 1918, lämparen Karl B. Engkvist, Örnsköldsvik, född 27/9 1907, två utländska besättningsmän.

Ångfartyget »*Vinga*», minsprängt eller sänkt av u-båt den 6 december 1939 i Nordsjön.

Reg.nr 8162; byggt år 1923 av stål; tontal: brutto- 1931, netto- 1243; ägare: Red. AB Bifrost; hemort: Göteborg; försäkringsvärde: kasko kr 650 000, intresse kr 60 000.

Den 6 december avgick fartyget från Jarrow-on-Tyne till Göteborg med last av kol. Några minuter före midnatt inträffade en våldsam explosion, som sprängde sönder hela förskeppet. Livbåtarna hunno bemannas och sjö-

sättas innan fartyget några minuter senare gick till botten. Sedan befälhavaren kunnat konstatera att hela besättningen befann sig i båtarna, sattes under segel nordostlig kurs. Kl. 5 fm. den 7 upptäcktes de nödställda av ett danskt fartyg som tog dem ombord.

Ångfartyget »Torö», minsprängt den 12 december 1939 i södra Östersjön.

Reg.nr 7139; byggt år 1924 av stål; tontal: brutto- 1477, netto- 1031; ägare: Red. AB Rex; hemort: Stockholm; försäkringsvärde: kasko kr 375 000, intresse kr 93 750.

Den 12 december avgick fartyget från Malmö till Rönnskär med last av kvartsit. I 5-metersleden söder om Falsterbo gick fartyget på en mina som exploderade med våldsam kraft. Förskeppet höll sig flytande medan akterskeppet, som träffades av explosionen, så gott som omedelbart sjönk. Snart därefter anlände en bärgningsångare som tog hand om besättningen. Fartyget har sedermera förklarats som vrak.

Tankmotorfartyget »Algol», minsprängt den 13 december 1939 i södra Östersjön.

Reg.nr 8207; byggt år 1937 av stål; tontal: brutto- 989, netto- 615; ägare: Trelleborgs Ångfartygs Nya AB; hemort: Trelleborg; försäkringsvärde: kasko kr 600 000, intresse kr 250 000.

På resa från Stockholm till Göteborg i barlast minsprängdes fartyget den 13 december kl. 9.50 fm. i 5-metersleden söder om Falsterbo. Fartygets styrbordssida slets upp vid 4:ans tank, livbåtarna förstördes och svår skadegörelse anställdes i övrigt ombord. Flera man av besättningen skadades. De omhändertogs en stund senare av ett patrullfartyg. På eftermiddagen sjönk fartyget, sedan besättningen förts i land av en tullkutter.

Ångfartyget »Ursus», minsprängt eller sänkt av u-båt den 15 december 1939 i Nordsjön.

Reg.nr 7689; byggt år 1902 av järn; tontal: brutto- 1499; netto- 1073; ägare: Red. AB Ursus; hemort: Göteborg; försäkringsvärde: kasko kr 325 000, intresse kr 75 000.

På resa från Uddevalla till Rochester med last av pappersmassa hade fartyget för instruktioner anläpt Methil. Natten till den 15 december låg fartyget till ankars i närheten av Knock Deep mellan Kentish Knock och Long Sand. Påföljande morgon lättades ankaret och man fortsatte med sydvästlig kurs för att taga lots utanför Princess Channel. Ej långt från lotsstationen inträffade en våldsam explosion under vattenlinjen om styrbord, varigenom fartyget bröts i två delar. Vakthavande maskinpersonalen torde hava ljutit en ögonblicklig död. Eld utbröt och rökmoln vältrade upp ur fartyget innan det efter någon minut sjönk. En av livbåtarna kantrade under sjösättningen och den andra hade krossats redan vid explosionen. De överlevande, av vilka 4 voro skadade, lyckades klamra sig fast vid livbåten och andra vrakspillror. Omkring 1/2 timme senare bärgades de av ett holländskt motorfartyg.

Omkomna: 9 man av en bemanning på 20 man: Befälhavaren Östen K. L. Stranne, Göteborg, född 24/10 1889, 1:e styrmannen Magnus A. Magnusson, Göteborg, född 20/3 1895, 1:e maskinisten Knut E. Jansson, Göteborg, född 10/9 1882, 2:e maskinisten Karl J. Johansson, Norrköping, född 20/6 1883, kocken Ture F. G. Tesling, Hälsingborg, född 13/3 1904, mässuppassaren Nils Jönsson, Hälsingborg, född 19/5 1919, eldaren Gustav Andersson, Svenstorp, född 15/12 1913, två utländska besättningsmän.

Ångfartyget »*Lister*», minsprängt eller sänkt av u-båt den 16 december 1939 i Nordsjön.

Reg.nr 7436; byggt år 1928 av stål; tontal: brutto- 1361, netto- 951; ägare: Red. AB Falkvik; hemort: Sölvesborg; försäkringsvärde: kasko kr 400 000, intresse kr 40 000.

Under fartygets resa från Skutskär till Antwerpen med last av trävaror inträffade den 16 december strax efter midnatt ca 130' V om Tyne en fruktansvärd explosion under 2:ans lastrum. Hela delar av förskeppet sprängdes bort, men fartyget höll sig trots detta flytande närmare ett dygn innan det slutligen gick till botten. Besättningen kunde dessförinnan lämna fartyget i en av livbåtarna samt å en flotte. Livbåten bärgades den 18 på aftonen av ett norskt fartyg under det att flotten med 6 man senare infördes till Skottland.

Ångfartyget »*Mars*», minsprängt den 20 december 1939 i Nordsjön.

Reg.nr 8054; byggt år 1924 av stål; tontal: brutto- 1875, netto- 1353; ägare: Red. AB Iris; hemort: Stockholm; försäkringsvärde: kasko kr 675 000, intresse kr 137 000.

På resa från Hälsingborg till River Thames med last av pappersmassa erhöll fartyget den 20 december kl. 2.30 em. utanför Blyth order av ett engelskt patrullfartyg att utmed kusten fortsätta till Tynemynningen för vidare instruktioner. Strax efter det S:t Mary's fyr passerats inträffade en våldsam explosion midskepps under fartyget. Maskin- och eldrummen vattenfylldes omedelbart och personalen i rummen dödades. Befälhavaren gav, sedan han kommit till medvetande efter ett slag som träffat honom vid explosionen, order om att styrbords livbåt skulle firas. Babordsbåten hade under tiden sjösatts med 9 man av vilka två senare gingo förlorade. Under nedfirningen av styrbordsbåten undersökte befälhavaren kapten Å. Wirén och telegrafisten K. H. Sjöberg hytterna på midskeppsdäcket. Med förenade ansträngningar kunde de få ut 1:e styrmannen, som svårt skadats, till flotten på akterdäck. På flotten räddade sig förutom 1:e styrmannen, befälhavaren och telegrafisten även stewarden, som liksom flera andra erhållit skador. Strax därpå gick fartyget till botten. De fyra männen upptogs senare i en av båtarna som av ett patrullfartyg infördes till England.

Omkomna: 7 man av en bemanning på 22 man: 1:e maskinisten Erik F. Jonsson, Ankarsvik, född 23/3 1881, 2:e maskinisten Karl A. Lindberg, Bollstabruk, född 31/7 1888, mässuppassaren Sixten G. W. Johansson, Hälsingborg, född 16/3 1921, matrosen Helmer Ask, Holmåkra, född 9/1 1909, elda-

ren Ivar M. Stahlén, Tärnsjö, född 16/12 1904, smörjaren Bror V. Persson, Ljungbyhed, född 29/9 1892, lämparen Karl A. Strömberg, Hyllinge Gruva, född 5/2 1919.

Kungl. Maj:t har den 3 maj 1940 tilldelat Wirén och Sjöberg, vilka med fara för eget liv räddade förste styrmannen, medaljen i guld av femte storleken med inskrift »För berömliga gärningar».

Ångfartyget »*Adolf Bratt*», minsprängt den 20 december 1939 i Nordsjön.

Reg.nr 7140; byggt år 1924 av stål; tontal: brutto- 1312, netto- 902; ägare: Ångfartygs AB Adolf; hemort: Göteborg; försäkringsvärde: kasko kr 600 000, intresse kr 150 000.

Fartyget avgick den 18 december från Rotterdam destinerat till Göteborg med last av koks och med tysk minlots ombord. Sedan fartyget under närmare ett dygn legat till ankars för tjocka, lättades ankaret på morgonen den 20. Klockan 1.45 em. i närheten av Noordergronden vid Terschelling inträffade en våldsam explosion under 2:ans lucka. Fartyget sjönk på några minuter men dessförinnan hade babordsbåten med stor svårighet kunnat bemannas och sjösättas. Styrbordsbåten vattenfylldes vid sjösättningen, men hela bemanningen utom en man lyckades åter taga sig upp på fartyget. När fartyget sjönk räddade sig två man på en flotte medan 7 man hoppade i vattnet. Tre av dem saknas därefter, en fjärde återfanns död.

Omkomna: 4 man av en bemanning på 20 man samt 1 tysk lots: Befälhavaren Ernst O. Rydberg, Limhamn, född 12/6 1900, 2:e maskinisten Bror I. Malmer, Göteborg, född 2/9 1910 (dog på väg till sjukhus i Rotterdam), mässuppassaren Karl A. Forsström, Svanesund, född 9/8 1921, eldaren Carl O. H. Magnusson, Göteborg, född 18/2 1905.

Ångfartyget »*Vega*», minsprängt den 20 december 1939 i Nordsjön.

Reg.nr 7541; byggt år 1897 av stål; tontal: brutto- 1300, netto- 952; ägare Red. AB Falkvik; hemort: Sölvesborg; försäkringsvärde: kasko kr 220 000, intresse kr 25 000.

Under resa från Mo till Amsterdam med last av trävaror inträffade den 20 december cirka 2 sjömil från Terschellinggrund en våldsam explosion mellan 1:ans och 2:ans lucka, som bräckte förmasten och vräkte en del av däckslasten överbord. Fartyget blev svårt läck och en del ångrör sprängdes i maskin så att rummet fylldes med ånga. Då livbåtarna firades skadades dessa på grund av den höga dyningen men alla ombordvarande, av vilka sex voro skadade, kunde bärgas av svenska ångfartyget »*Vänern*» som befann sig i närheten.

Ångfartygen »*Mars*» och »*Carl Henckel*», minsprängda den 21 december 1939 i Nordsjön.

»*Mars*»: Reg.nr 5407; byggt år 1882 av järn; tontal: brutto- 1474, netto- 1015; ägare: Red. AB Wallonia; hemort: Hälsingborg; försäkringsvärde: kasko kr 300 000.

»Carl Henckel»: Reg.nr 6981; byggt år 1882 av järn; tontal: brutto- 1378, netto- 953; ägare: Red. AB Henal; hemort: Hälsingborg; försäkringsvärde: kasko kr 205 000.

Den 20 december avgingo fartygen från Leith med laster av kol till svenska hamnar. Sedan May Island passerats sattes ONO-lig kurs enligt anvisningar av engelska amiralitetet. Nästa dag omkring kl. 6.30 fm. skakades ångfartyget »Mars» av en kraftig explosion midskepps om styrbord. Fartyget började mycket hastigt sjunka. Då båda livbåtarna hade förstörts återstod endast flottarna för besättningens räddning. Av samtliga ombordvarande överlevde endast 2:e styrmannen, en matros och en lättmatros. Då ljusen från »Mars» försvunno och man några minuter tidigare från »Carl Henckel», som befann sig helt nära, iakttagit en svag detonation på avstånd, ändrades kursen mot den punkt, där »Mars» sist iakttagits. Fem minuter därefter inträffade en våldsamt explosion i fartyget. Babords båt sjösattes med 10 man, men bemanningen togs åter ombord, då fartyget höll sig flytande. Strax före kl. 9 f. m. kunde man rädda de tre männen från »Mars». Vid skeppsråd beslöts att söka föra fartyget tillbaka till England, sedan ytterligare efterforskning gjorts efter överlevande från »Mars». Härunder inträffade en andra explosion som slet bort hela akterskeppet. Av de överlevande kunde, när fartyget sjönk, åtta rädda sig på flottarna däribland endast en man från »Mars», 2:e styrman Knut H. Nilsson. Först på förmiddagen nästa dag blevo de skeppsbrutna bärgade av ett fartyg från Bergen, som införde dem till Kristiansand.

Omkomna från »Mars»: 18 man av en bemanning på 19 man: Befälhavaren Emil G. Gustafsson, Barsebäck, född 10/4 1893, 1:e maskinisten Karl A. T. Lindomborg, Göteborg, född 1/3 1890, 2:e maskinisten Valdemar J. L. Nilsson, Hälsingborg, född 1907, matrosen Arne M. F. Pettersson, Kalmar, född 1917, lättmatrosen Reinhold Holmkvist, Skurup, född 1921, lättmatrosen Sven E. Ekvall, Blomstermåla, född 3/10 1912, jungmannen Bror B. Svensson, Väsby, född 1923, jungmannen Karl O. E. Lindberg, Södra Åsum, född 1922, smörjaren Sven G. Jönsson, Åstorp, född 1900, eldaren John G. Lidberg, Boden, född 1910, eldaren Erik H. Berg, Hälsingborg, född 12/8 1914, eldaren Bror Y. Eriksson, Riseberga, född 4/10 1912, lämparen Albin M. Månsson, Hälsingborg, född 1907, maskineleven Nils K. H. Nilsson, Malmö, född 13/1 1913, kocken Anton E. Nilsson, Stockholm, född 1913, tre utländska besättningsmän.

Omkomna från »Carl Henckel»: 10 man av en bemanning på 17 man: Befälhavaren Karl M. Eklund, Göteborg, född 2/12 1886, 1:e maskinisten Viktor H. Dahlgren, Göteborg, född 1887, stewarten Sven R. Jansson, Göteborg, född 1919, matrosen Otto V. Holm, Göteborg, född 1884, lättmatrosen Olof E. Fogman, Söderhamn, född 24/8 1913, jungmannen Erik Johansson, Göteborg, född 17/5 1920, jungmannen Torsten O. L. Andreasson, Göteborg, född 1919, eldaren Klas H. Eliasson, Borås, född 9/12 1905, kocken Stig O. M. de Verdier, Göteborg, född 7/11 1896, en utländsk besättningsman.

Krigshaverier 1940

Ångfartyget »Lars Magnus Trozelli», sänkt av u-båt den 1 januari 1940 i Nordsjön.

Reg.nr 7463; byggt år 1920 av stål; tontal: brutto- 1950, netto- 1387; ägare: Holmens Bruks- & Fabr. AB; hemort: Norrköping; försäkringsvärde: kasko kr 575 000, intresse kr 125 000.

Fartyget befann sig på resa från Köpenhamn till Blyth i barlast då på nyårsdagen klockan 11 fm. en explosion inträffade på babordssidan i akterskeppet, varigenom fartyget bröts i två delar. Akterskeppet sjönk omedelbart, under det att förskeppet höll sig flytande ännu några minuter efter händelsen. Flotten på akterdäck och de båda livbåtarna hade blivit sönderslagna. På flotten på fördäck räddade sig 8 man. Några andra klamrade sig fast vid vrakspillror. En brittisk jagare och 2 ångare styrde mot olycksplatsen. Från jagaren utsattes två båtar, som tog upp 15 överlevande och satte dem ombord på ångfartyget »Ask» från Bergen. Vid ankomsten till Bergen måste 4 man inläggas på sjukhus.

Omkomna: 7 man av en bemanning på 22 man: Stewarden Gustav A. Mårtensson, Kivik, född 23/8 1884, matrosen Nils Olofsson, Hudiksvall född 29/7 1911, donkeymannen Hjalmar G. Häggkvist, Edebo, född 17/12 1892, eldaren Nils A. Ljungstedt, Norrköping, född 16/12 1914, uppässaren John T. Torstenson, Häverö, född 21/2 1924, två utländska besättningsmän.

Ångfartyget »Svartön», minsprängt eller sänkt av u-båt den 3 januari 1940 i Nordsjön.

Reg.nr 5333; byggt år 1906 av stål; tontal: brutto- 2468, netto- 1763; ägare: Trafik AB Grängesberg-Oxelösund; hemort: Stockholm; försäkringsvärde: kasko kr 560 000, intresse kr 50 000.

Fartyget, som befann sig på resa från Narvik till Midlesbrough med last av järnmalm, avgick den 1 januari från ankarplats i norska skärgården under ledning av kustlots för att ansluta sig till en engelsk konvoj. På grund av väderleksförhållandena måste lotsen kvarstanna ombord för att medfölja till England. Den 3 januari omkring kl. 8.10 fm., då fartyget befann sig vid Kinnaird Head, 5' från land, inträffade vid pannrummet akter om kommandobryggan en häftig explosion varav fartyget bröts i två delar. Det sjönk inom loppet av en halv minut och drog 20 man med sig i djupet, däribland den norske lotsen. 11 man lyckades så småningom taga sig upp på två flottar och blevo omkring en timme efter olyckan upptagna av en engelsk trälare och införda till Fraserburgh i Skottland. Bland de räddade måste flera svårt skadade inläggas på sjukhus.

Då tyska sjöstridskrafter någon dag före händelsen utlagt ett hemligt minfält i ifrågavarande del av Nordsjön kan fartyget ha gått under genom minsprängning.

Omkomna: 19 man av en bemanning på 30 man samt 1 norsk lots: Befälhavaren Bror E. Larsson, Stockholm, född 7/7 1884, 1:e styrmannen Nils G. Allard, Skanör, född 15/1 1907, 2:e styrmannen Emil Boijertz, Stockholm, född 15/10 1887, telegrafisten Edvin O. Anderlund, Svenstorp, född 1914, övermaskinisten Jöns E. J. Larsson, Göteborg, född 1889, 3:e maskinisten Peter Friberg-Persson, Göteborg, timmermannen Carl H. Sturk, Ytter-Enhörna, född 9/8 1888, jungmannen Arne Granroth, Nederkalix, född 7/7 1911, smörjaren Harald V. Lundkvist, Tureberg, eldaren Folke J. Eriksson, Göteborg, nio utländska besättningsmän.

Ångfartyget »*Fennis*», sänkt av u-båt den 5 januari 1940 i Bottenhavet.

Reg.nr 5048; byggt år 1909 av stål; tontal: brutto- 484; netto- 318; ägare: Stockholms Red. AB Svea; hemort: Stockholm; försäkringsvärde: kasko kr 150 000, intresse kr 40 000.

Den 4 januari avgick fartyget från Örnsköldsvik med stycke gods och tomat till Holmsund. Nästa dag kl. 12.10 em. siktades Sydostbrottens fyrskepp 1 1/2 streck om babord och ungefär samtidigt iakttoogs en u-båt i övervattensläge på styrbords bog. Kl. 12.35 började u-båten, som då befann sig 3 à 400 meter rätt akterut, utan föregående varning beskjuta fartyget. Befälhavaren lät omedelbart stoppa maskinen. Flaggan hissades och två utdragna signaler avgavos i ångvisslan. U-båten fortsatte det oakttat eldgivningen varunder flera granater slog ned i vattnet i omedelbar närhet av fartyget. Då skottlossningen icke upphörde gav befälhavaren order att fartyget skulle övergivas. Besättningen gick i styrbords livbåt och sedan denna kommit klar fartyget träffades detta midskepps av en granat. Båten tog sig in till fyrskeppet. Under tiden drev fartyget i brinnande tillstånd ned mot grundet Sydostbrotten, där det sedermera sjönk.

Ångfartyget »*Sylvia*», försvunnet med man och allt efter den 12 januari 1940 i Nordsjön.

Reg.nr 3721; byggt år 1883 av järn; tontal: brutto- 1656, netto- 1188; ägare: Red. AB Sylvia; hemort: Göteborg; försäkringsvärde: kr 350 000.

Den 9 januari på morgonen avgick fartyget i fullt sjövärdigt skick från Hull destinerat till Göteborg med last av stycke gods. Den 12 januari ankrade fartyget på Aberdeens yttre redd, där den engelska kustlotsen lämnade, varefter resan fortsattes. Den 1 februari erhöll fartygets rederi från danska ångaren »*Gunvor Maersk*» telegrafiskt meddelande om, att man samma dag kl. 4.00 em. norr om Skottland från en namnlös flotte bärgat liket av en sjöman. Funna papper visade, att denne var »*Sylvias*» steward, Karl Johan Westman.

Fartyget antages hava sänkts genom minsprängning eller torpedering och

så hastigt gått till botten att besättningen icke kunnat söka sin räddning i livbåtarna.

Omkomna: 20 man, hela bemanningen: Befälhavaren Gösta R. Thelander, Halmstad, född 16/2 1894, 1:e styrmannen Axel H. Hilmertz, Göteborg, född 1887, 2:e styrmannen Orvar A. Wallengren, Göteborg, född 1914, 1:e maskinisten Viktor L. Adolfsson, Göteborg, född 17/1 1881, 2:e maskinisten Erik W. Carlsson, Göteborg, född 1895, stewarden Carl J. Westman, Väröbacka född 16/4 1893, båtsmannen Birger W. Olsson, Mörrum, född 1901, matrosen Henning W. Mehrén, Karlskrona, född 29/8 1911, matrosen Karl D. Bengtsson, Göteborg, född 8/6 1907, matrosen Malte E. Fast, Göteborg, född 1906, lättmatrosen Stig C. Larsson, Göteborg, född 1917, jungmannen Gunnar O. Gustavsson, Göteborg, född 4/7 1921, smörjaren Henning A. Karlsson, Stockholm, född 1910, donkeymannen Jonas A. H. Kungsman, Skön, född 26/6 1906, eldaren Evald B. Skoglund, Göteborg, född 1900, eldaren Johan N. Nicklasson, Stenkyrka, född 1892, eldaren Gustav R. Olsson, Göteborg, född 6/4 1901, lämparen Sigurd F. Möller, Stockholm, född 1899, kocken Harry R. V. Hellberg, Stockholm, född 1902, uppassaren Lars A. E. Tärnstrand, Göteborg, född 1903.

Motorfartyget »Pajala», sänkt av u-båt den 18 januari 1940 i Nordatlanten.

Reg.nr 7156; byggt år 1924 av stål; tontal: brutto- 6864, netto- 4971; ägare: Trafik AB Grängesberg-Oxelösund; hemort: Stockholm; försäkringsvärde: kasko kr 2 300 000, intresse kr 300 000.

Den 15 december avgick fartyget från Buenos Aires med last av majs och foderämnen till Göteborg. Vid middagstiden den 18 januari prejadades fartyget av en engelsk armerad trålare och beordrades in till Kirkwall. Omkring kl. 3.40 em. blev en undervattensbåt i ytläge synlig cirka 3 streck på styrbords bog med nordlig kurs. Ungefär rätt för om »Pajala» intog u-båten undervattensläge. Omkring 10 minuter därefter kom en torped mot fartyget som träffades på babordssidan mitt för 4:ans lastrum. Vid explosionen erhöill fartyget så svåra skador att det började sjunka. Under sjösättning av livbåtarna träffades fartyget av ännu en torped. Omkring en timma senare upptogs besättningen av trälaren som gick på ungefär 1/2' avstånd. En stund efter det fartyget gått till botten gick u-båten upp i ytläge och angreps då med artillerield och sjunkbomber. Besättningen landsattes i Kirkwall.

Ångfartyget »Foxen», minsprängt den 18 januari 1940 i Nordsjön.

Reg.nr 8320; byggt år 1920 av stål; tontal: brutto- 1308, netto- 907; ägare: O. F. Ahlmark & Co. Eftr. AB; hemort: Karlstad; försäkringsvärde: kasko kr 107 500.

Den 18 januari passerade fartyget Pentland Sound på resa från Garston med kollast destinerat till Göteborg. Härifrån sattes kurs mot norska kusten. Omkring kl. 8.45 em., då fartyget befann sig cirka 85 nautiska mil från

Pentland, inträffade en häftig explosion midskepps, varvid fartyget bröts i två delar och gick till botten. Hela besättningen med undantag av två man omkommo vid katastrofen eller senare på en flotte. En av de överlevande, jungmannen K. S. Alfredsson, har angående händelsen berättat följande. Alfredsson, som vid tillfället höll utkik från kommandobryggan, kastades av lufttrycket från fartyget ut i vattnet om styrbord. Uppkommen till ytan upptäckte han i närheten en söndrig flotte och lyckades taga sig upp på denna. Han såg därifrån hur fartyget sjönk och uppskattade tiden som åtgick till omkring 1 1/2 minut från sprängningsögonblicket. Några män hade tagit sin tillflykt till en annan flotte i närheten och han meddelade sig med dem med en signallampa. Emellertid förlorade han snart medvetandet, och när han sedan återkom till sans var flotten försvunnen. Han räddades efter ett par dygn av ett norskt fartyg och infördes till Bergen.

Den andre överlevande, sjömannen Stig Bergström, upptogs från flotten i Nordsjön den 24 januari av ett norskt ångfartyg »Leka». På flotten hade förutom Bergström befunnit sig åtta man, vilka emellertid samtliga senare omkommit.

Omkomna: 17 man av en bemanning på 19 man: Befälhavaren Per H. I. Ling-Vannerus, Göteborg, född 25/4 1897, 1:e styrmannen Karl A. Abrahamsson, Göteborg, född 5/7 1888, övermaskinisten Axel E. Gustafsson, Göteborg, född 14/3 1885, 2:e maskinisten E. Axel Kruse, Otterbäcken, född 3/12 1904, 3:e maskinisten Helge K. Karlsson, Mölndal, född 23/9 1908, stewarten G. J. Urban Holmgren, Kalmar, född 2/7 1888, matrosen Gunde O. V. Jakobsson, Karlstad, född 17/1 1922, matrosen Einar G. F. Jakobsson, Karlstad, född 31/10 1914, lättmatrosen Malte G. Bergström, Karlstad, född 16/2 1911, jungmannen Karl J. Lindell, Karlstad, född 26/12 1920, eldaren Gustaf W. Tholin, Borås, född 21/8 1907, eldaren Nils B. Karlsson, Skoghäll, född 26/6 1916, eldaren Frithiof A. O. Nith, Fårö, född 14/2 1916, lämparen Stig A. Andersson, Karlstad, född 31/1 1921, kocken Arne L. Tärnler, Karlstad, född 13/10 1920, uppässaren Carl V. Carlsson, Mölndal, född 17/5 1910, en utländsk besättningsman.

Ångfartyget »Flandria», minsprängt eller sänkt av u-båt den 18 januari 1940 i Nordsjön.

Reg.nr 3320; byggt år 1898 av stål; tontal: brutto- 1178, netto- 803; ägare: Förnyade Ångfartygs AB Götha; hemort: Göteborg; försäkringsvärde: kasko kr 350 000, intresse kr 50 000.

Den 14 januari avgick fartyget från Göteborg med last av gatsten och styckegods destinerat till Amsterdam. Resan gick utefter kusten till Mandal där fartyget ankrade på grund av snöstorm. Den 17 på morgonen lättades ankaret och kursen sattes utanför nordvästspetsen av de tyska minfälten. Efter utgången distans ändrades kursen sydvart hän. Den 18 strax före midnatt inträffade plötsligt en häftig explosion midskepps åtföljd av ytterligare en några sekunder senare. Vid explosionerna bokstavligen söndermulades fartygets bryggor och överbyggnader midskepps samt livbåtarna

som hängde utsvängda. De av besättningen som bodde midskepps dödades sannolikt omedelbart. Fartyget gick till botten på mindre än en minut och endast timmermannen och tre andra överlevde katastrofen. De togo sig när fartyget sjönk upp på en flotte, som de senare lyckades sammankoppla med en annan flotte, så att den därigenom bättre vakade sjön. Efter 48 timmar på flottan upptäcktes de skeppsbrutna från ett norskt fartyg, som tog dem ombord och landsatte dem i Ijmuiden.

Omkomna: 17 personer av en bemanning på 20 män och 1 kvinna: Befälhavaren Albert E. Rönne, Göteborg, född 26/9 1884, 1:e styrmannen Sven G. Sjöstrand, Göteborg, född 3/7 1904, 2:e styrmannen Johan E. H. Jonsson, Göteborg, född 26/8 1907, 1:e maskinisten Sven E. Svantesson, Göteborg, född 26/9 1890, 2:e maskinisten Arvid K. Andreasson, Göteborg, född 14/5 1899, båtsmannen Per O. A. Svensson, Göteborg, född 6/4 1916, matrosen Karl A. E. Malm, Göteborg, född 23/8 1874, donkeymannen Oskar V. Olsson, Göteborg, född 27/11 1886, smörjaren Gustav S. J. Andersson, Göteborg, född 3/2 1895, eldaren Algot V. E. Bergkvist, Göteborg, född 15/5 1903, eldaren Harry V. Dahlgren, Stockholm, född 20/8 1906, lämparen Gustav R. Rosén, Stora Tuna, född 3/4 1908, maskineleven Knut G. Johansson, Örby, född 27/10 1917, förestånderskan Augusta J. Söderberg, Göteborg, född 24/3 1874, kocken Helge A. Andersson, Göteborg, född 30/5 1905, mässuppassaren Karl G. Löthman, Göteborg, född 24/6 1913, en utländsk besättningsman.

Ångfartyget »*Patria*», minsprängt den 19 januari 1940 i Nordsjön.

Reg.nr 5733; byggt år 1915 av stål; tontal: brutto- 1184, netto- 722; ägare: Förnyade Ångfartygs AB Götha; hemort: Göteborg; försäkringsvärde: kasko kr 400 000, intresse kr 50 000.

Den 17 januari avgick fartyget från Rotterdam med last av asfalt, styckegods och koks destinerat till Göteborg. Sent på kvällen den 18 januari förmärktes en kraftig stöt i fartyget, men företagna pejlingar av tankar och rännstenar visade att fartyget var tätt. Ett par timmar senare inträffade med ett par sekunders mellanrum två kraftiga explosioner varav den första i babords bog och den senare midskepps. När fartyget sjönk lyckades fem man klamra sig fast vid aktre flottan. En av dem, eldaren C. Engblom, som svårt skadats vid en av explosionerna, avled senare på flottan. Övriga 18 försvunno med fartyget, ett flertal av dem torde ha ljutit en ögonblicklig död vid explosionerna. De skeppsbrutna drevo omkring i 32 timmar innan de upptäcktes av en finsk ångare som senare landsatte dem i Hälsingborg.

Omkomna: 19 personer av en bemanning på 21 män och 2 kvinnor: Befälhavaren Adolf F. Andersson, Göteborg, född 16/1 1881, 1:e styrmannen Hans B. Rogberg, Göteborg, född 14/3 1904, 2:e styrmannen Carl O. Parry, Göteborg, född 2/3 1913, 1:e maskinisten Olof A. Engström, Göteborg, född 9/8 1885, 2:e maskinisten Carl B. H. Orstad, Göteborg, född 10/4 1904, jungmannen Gösta R. V. Kindberg, Tölö, född 16/10 1910, jungmannen Gustav

A. Forsman, Göteborg, född 22/4 1922, jungmannen Gustav V. Sjöberg, Kungsbacka, född 23/11 1908, eldaren Carl A. Engblom, Göteborg, född 23/10 1879, eldaren Nils G. Jonsson, Göteborg, född 14/8 1912, eldaren Fritz E. Håkansson, Göteborg, född 25/2 1908, lämparen Olof H. Almgren, Göteborg, född 19/8 1896, förestånderskan Beda Lindeberg, Åskim, född 18/3 1891, kocken Inge F. Pålsson, Göteborg, född 14/7 1909, fyra utländska besättningsmän och en utländsk uppasserska.

Ångfartyget »*Andalusia*», försvunnet med man och allt efter den 21 januari 1940 i östra Nordatlanten.

Reg.nr 5769; byggt år 1916 av stål; tontal: brutto- 1283; netto- 807; ägare: Red. AB Svenska Lloyd; hemort: Göteborg; försäkringsvärde: kasko kr 575 000, intresse kr 175 000.

Den 16 januari avgick fartyget fullt bemannat och i sjövärdigt skick från Bordeaux destinerat till Göteborg med last av stycke gods. Den 21 januari var fartyget sista gången i förbindelse med Göteborgs radiostation. Därefter har det icke avhört.

Enligt ett meddelande till redaren har befälhavaren å danska s/s »Harald» på resa från Lissabon till Göteborg den 28 januari mellan Irland och Hebriderna observerat korkbalar, ett solsegelställ och en livboj drivande på vattnet. Man skulle möjligen därav kunna draga den slutsatsen, att fartyget förolyckats nordväst om Irland och att vrakgodset av vind och ström förts till den plats där det iakttagits. Fartyget har med all sannolikhet förolyckats genom torpedering av u-båt.

Omkomna: 21 man, hela bemanningen: Befälhavaren Ernst A. T. Littorin, Göteborg, född 1886, 1:e styrmannen John E. Reiskog, Göteborg, född 1/10 1903, 2:e styrmannen Fredrik A. Svanberg, Stockholm, född 1906, 1:e maskinisten Carl W. Hallberg, Göteborg, född 14/12 1889, 2:e maskinisten Carl F. Leander, Göteborg, född 1885, stewarten Erik Carlsson, Göteborg, född 19/2 1882, maskineleven Sven E. Magnusson, Göteborg, född 1911, matrosen Johan Berg-Lars Hansson, Göteborg, född 1916, lättmatrosen Erik Ahrén, Stockholm, född 22/1 1910, jungmannen Axel G. Rundqvist, Karlskoga, född 25/9 1913, jungmannen Algot B. Samuelsson, Göteborg, född 28/11 1912, donkeymannen Karl A. Björklund, Göteborg, född 1891, smörjaren Einar P. W. Pettersson, Göteborg, född 1890, eldaren Uno V. Pettersson, Göteborg, född 6/7 1910, eldaren Erik A. Andersson, Göteborg, född 1911, eldaren Sten O. Wiberg, Kramfors, född 20/2 1917, lämparen Oskar V. C. Frisell, Göteborg, född 1901, kocken Torhild A. Bengtsson, Hälsingborg, född 1905, mässuppassaren Djon A. Ljunggren, Göteborg, född 1919, två utländska besättningsmän.

Motorfartyget »*Gothia*», sänkt av ubåt den 22 januari 1940 i Nordatlanten.

Reg.nr 8164; byggt år 1937 av stål; tontal: brutto- 1549, netto- 991; ägare: Red. AB Svenska Lloyd; hemort: Göteborg; försäkringsvärde: kasko kr 1 515 000, intresse kr 450 000.

Den 17 januari avgick fartyget från Uddevalla destinerat till Savona och Genua med last av torr sulfitmassa. Den 22 januari strax före kl. 9.45 fm. ung. 30' sydväst om St. Kilda angreps fartyget av en u-båt. En första torped missade sitt mål genom en undanmanöver av fartyget men några minuter senare följde en explosion i förskeppet mitt för fockmasten. Härvid döddes tre man och skadades flera andra. Fartyget övergavs omedelbart. I babordsbåten gingo elva man, under det att styrbords livbåt bemannades med nio man. Tjugo minuter senare gick fartyget till botten.

Båda båtarna satte till en början kurs på St. Kilda, men ändrade den senare mot Hebriderna. I en svår storm som under dagen uppstod antages styrbordsbåten hava gått under då den senare aldrig avhörts. Babordsbåten låg under stormen bi för ett drivankare och kunde sedan stormen bedarrat återtaga sin kurs österöver. Den 24 siktades land och påföljande morgon anlände de skeppsbrutna till fiskeläget Bernera, varifrån de senare på dagen sändes till Stornoway.

Omkomna: 12 man av en bemanning på 23 man: 2:e styrmannen Bengt O. Backmark, Göteborg, född 1911, 2:e maskinisten Johan A. Andersson, Göteborg, född 26/3 1908, stewarden Thure Hagman, Göteborg, född 1894, båtsmanen Aron Söder, Göteborg, född 7/3 1894, matrosen Otto G. Lindman, Stockholm, född 19/5 1901, jungmannen Axel Grön, Fredrika, född 8/3 1920, motormannen Gösta Andersson, Köpingsbro, född 1915, motormannen Nils Karlsson, Stockholm, född 1907, motormannen John Hansen, Stockholm, född 1913, uppassaren Bertil Isaksson, Göteborg, född 1922, kockeleven Nils Lövgren, Stockholm, född 1908, en utländsk besättningsman.

Ångfartyget »Fram», sänkt av u-båt den 1 februari 1940 i Nordsjön.

Reg.nr 6876; byggt år 1897 av stål; tontal: brutto- 2759, netto- 2102, ägare: Ångfartygs AB Kjell; hemort: Stockholm; försäkringsvärde: kasko kr 625 000, intresse kr 150 000.

Fartyget hade på resa från Stockholm till West Hartlepool den 30 januari till följd av storm ankrat ung. 3' utanför Roshartey på Skottlands ostkust. Den 1 februari kl. 10.45 fm. inträffade en våldsam explosion som sprängde sönder förskeppet och bröt fartyget i två delar. Vid explosionen demolerades salongshuset och bryggan och livbåtarna krossades. Härvid synes befälhavaren och förestånderskan ha ljutit en ögonblicklig död. Vid en flotte på 4:ans lucka samlade sig tio man och på fördäck sökte elva man klamra sig fast på en annan flotte då förskeppet sjönk. Fyra av dessa drunknade när flotten sögs ned med fartyget och ytterligare två avled under natten medan de övriga, 14 timmar efter torpederingen, bärgades och landsattes i en skotsk hamn. Av de tio som tagit sin tillflykt till flotten på 4:ans lucka omkom en; övriga nio bärgades efter 36 timmar och infördes till Kirkwall.

Omkomna: 9 personer av en bemanning på 22 män och 1 kvinna: Befälhavaren Sven E. Rane, Ystad, född 3/12 1882, förestånderskan Svea A. Hansson, Stockholm, född 1895, matrosen Ivar N. Johansson, Tanum, född 31/1 1908, matrosen Karl F. R. Norman, Stockholm, född 1892, jungman-

nen Sture V. Jansson, Stockholm, född 1915, eldaren Sven E. Johansson, Stockholm, född 1905, eldaren Erik G. H. Nilsson, Stehag, född 29/10 1914, uppassaren Olof E. Norbäck, Stockholm, född 1922, en utländsk besättningsman.

Ångfartyget »*Wirgo*», sänkt av flyg den 5—6 februari 1940 i Östersjön.

Reg.nr 7647; byggt år 1930 av stål; tontal: brutto- 656, netto- 311; ägare: Stockholms Red. AB Svea; hemort: Stockholm; försäkringsvärde: kasko kr 600 000, intresse kr 150 000.

Den 3 februari avgick »*Wirgo*» från ön Jänissaari utanför Åbo under ledning av lots och assisterat av isbrytare på resa till Stockholm med last av styckegods. Resan företogs i konvoj som påföljande morgon anlände till Finnö i Åbolands skärgård. På order från ledarfartyget gick »*Wirgo*»s besättning i land på ön, där den inkvarterades i en bondgård för att vara bättre skyddad i händelse av luftanfall. Den 5 februari kl. 2.00 em. siktades två bombplan på stor höjd. De dök ned mot fartygen i konvojen och fällde ett flertal bomber. Tjugo minuter senare kom en ny attack från andra plan som fortsatte bombardemanget. Efter raidens slut konstaterades ett hundratal större och mindre hål i styrbordssidan samt svåra skador å skorsten, navigationshytt och bryggor förorsakade av granatskärvor. Vid en undersökning som företogs befanns fartyget ej vara allvarligt läck. För att motverka faran av vattnets inträngande genom hålen i fartygets styrbordssida gavs fartyget slagsida åt babord genom att vatten insläpptes i ett par av babords trimtankar. Den 6 februari på morgonen nådde konvojen Gärsö i Föglöfjärden, där besättningen sedan fartygen förts ur isrännan och in i fasta isfältet instruktionsenligt gick iland. Kl. 10.40 fm. sågs »*Wirgo*» helt plötsligt kränga över åt styrbord. En del av besättningen skyndade till och en man tog sig ombord och igångsatte pumparna. Vattnet fortsatte emellertid att tränga in i fartyget och det sjönk 20 minuter senare.

Ångfartyget »*Norna*», försvunnet med man och allt efter den 7 februari 1940 i Nordatlanten.

Reg.nr 7716; byggt år 1914 av järn; tontal: brutto- 1022, netto- 714, ägare: Red. AB Esperia; hemort: Karlstad; försäkringsvärde: kasko kr 350 000, intresse kr 75 000.

Sedan fartyget på resa från Santapola till Stockholm med last av salt anlöpt Gibraltar och därstädes erhållit sjövärdighetsintyg efter vissa reparationsarbeten fortsatte fartyget därifrån den 7 februari kl. 3.30 em. Fartyget hade för resan order att gå väster om Irland och norr om Skottland samt därifrån till norskt vatten. Kontrollhamn i Storbritannien skulle ej behöva anlöpas. Fartyget hade beräknats anlända till norska kusten omkring den 20 februari men då det ännu den 26 icke avhörts igångsattes efterforskningar. Några underrättelser om fartyget eller dess besättning efter avgången från Gibraltar har ej stått att erhålla. Det har därför antagits såsom säkert att fartyget gått förlorat med man och allt.

Omkomna: 16 män, 2 kvinnor, hela bemanningen: Befälhavaren Carl Bergman, Kristinehamn, född 3/1 1879, 1:e styrmannen Bror K. von Hamm, Göteborg, född 1895, 2:e styrmannen Per Wallmo, Göteborg, född 1882, 1:e maskinisten Karl J. Johansson, Göteborg, född 13/2 1889, 2:e maskinisten A Kihlgren, Fryksta, född 15/2 1875, förestånderskan Frida Gustafsson, Göteborg, född 1893, matrosen Ivar Hägg, Mönsterås, född 19/3 1905, matrosen G. Andersson, Västerlanda, lättmatrosen Tyko Persson, Hammarö, född 31/5 1920, jungmannen Knut Alfredsson, Sunnemo, född 1919, jungmannen Nils G. Klaxman, Hammarö, född 13/7 1915, donkeymannen Aron T. Jacobsson, Stockholm, född 26/5 1900, eldaren Alfred Lilja, Gualöv, född 18/4 1889, eldaren J. Nilsson, Karlstad, född 22/2 1908, maskineleven Herman Thyberg, Ölserud, kokerskan Linnéa Pettersson, två utländska besättningsmän.

Ångfartyget »*Orania*», minsprängt eller sänkt av en u-båt den 11 februari 1940 i Nordatlanten.

Reg.nr 6163; byggt år 1919 av stål; tontal: brutto- 1873, netto- 1266; ägare: Red. AB Fredrika; hemort: Stockholm; försäkringsvärde: kasko kr 725 000, intresse kr 180 000.

Den 5 januari avgick fartyget med last av majs, foderkakor och kli från Buenos Aires destinerat till Malmö. Resan fortgick till den 11 februari omkr. kl. 10.25 em., då en häftig explosion inträffade i fartygets akterskepp. Fartyget befann sig då omkr. 65' NNO om Shetlandöarna. Propelleraxeln söndersprängdes och vattnet forsade in i maskinrummet genom tunneln. Samtidigt sprängdes däckets om babord vid 3:ans lucka. De överlevande samlades vid livbåtarna, vilka bemannades och sjösattes under det att fartyget sjönk. Styrbords livbåt iaktogs flytande på vattnet ännu en timma efter katastrofen men har därefter varit försvunnen. Påföljande dag kl. 10.30 fm. bärgades babords livbåtsbesättning av en engelsk jagare. De överlevande landsattes i Lerwick.

Omkomna: 13 män av en bemanning på 23 män samt en kvinnlig passagerare (befälhavarens hustru): Befälhavaren Bror E. Öhlén, Sundsbruk, född 22/10 1890, 2:e styrmanen Carl Ö. Ekman, Motala, född 5/1 1910, 1:e maskinisten Georg W. Bodin, Tumba, född 20/11 1894, stewarden Gottfrid Franzon, Bredåkra, född 25/12 1887, matrosen Aage Asplund, åtta utländska besättningsmän.

Ångfartyget »*Dalarö*», sänkt av u-båt den 12 februari 1940 i Nordatlanten.

Reg.nr 5744; byggt år 1911 av stål; tontal: brutto- 3892, netto- 2944; ägare: Red. AB Rex; hemort: Stockholm; försäkringsvärde: kasko kr 1 075 000, intresse kr 215 000.

Den 9 januari avgick fartyget med last av linfrö från St. Nicolas i Argentina destinerat till Göteborg. Resan över Atlanten fortgick till den 12 februari kl. 9.25 em. då en u-båt angrep fartyget omkr. 200' NV om Irland. Maskinen stoppades och besättningen kallades till livbåtarna. Medan båtarna

gjordes klara för omedelbar sjösättning anropades u-båten medelst morse-lampa, dock utan att svar erhöles. Några minuter senare exploderade en torped i fartygssidan mitt för akterkant av 2:ans lastrum om babord. Härvid skadades befälhavaren mycket svårt. 1:e styrmannen O. Y. Grönlund beordrade fartygets övergivande. Befälhavaren och styrmannen befunno sig alltjämt ombord då u-båten öppnade eld mot fartyget för att påskynda sänkningen. Grönlund lyckades när fartyget sjönk med risk för sitt eget liv hjälpa den skadade från fartyget. Båda upptogos senare i mycket medtaget tillstånd i livbåtarna som satte segel mot irländska kusten. En stund senare dog befälhavaren av sina skador. De överlevande blevo 17 timmar senare funna av belgiska trälaren »Yan Dewaele» och landsatta på Irland den 14 februari.

Omkommen: 1 man av en bemanning på 30 man: Befälhavaren Nils V. Nilsson, Östertälje, född 16/3 1891.

Genom beslut den 3 maj 1940 har Kungl. Maj:t tilldelat förste styrmannen O. Y. Grönlund såsom belöning för visat mod och rådgighet vid ifrågasvarande tillfälle medaljen i guld av femte storleken med inskrift »För berömliga gärningar».

Ångfartyget »Liana», sänkt av u-båt den 16 februari 1940, i Nordsjön.

Reg.nr 3204; byggt år 1898 av stål; tontal: brutto- 1656, netto- 1208; ägare: Red. AB Lerberget; hemort: Lerberget; försäkringsvärde: kasko kr 470 000, intresse kr 95 000.

Den 15 februari avgick fartyget efter avslutad lastning från Blyth destinerat till Halmstad med last av kol. Fartyget fick på resan utmed kusten sällskap med hälsingborgsångaren »Osmed» och kurserna sattes i enlighet med de officiella instruktionerna.

Den 16 februari kl. 8.15 em. omkr. 20' NNV om Kinnaird Head inträffade en ytterst häftig explosion midskepps om styrbord. Livbåten på denna sida söndersprängdes och fartyget började så hastigt sjunka att babords livbåt icke hann bemannas och sjösättas. De överlevande sprungo därför till de på lastluckorna placerade flottarna. Innan fartyget gick till botten lyckades befälhavaren klamra sig fast på flottan akterut medan nio man togo sig upp på den förliga flottan. En timma efter katastrofen kommo de båda flottarna i kontakt med varandra och hopkopplades. Under tiden hade också »Osmed» mött sitt öde i form av en torped från en u-båt. Sedan de skeppsbrutna tillbringat omkring 11 timmar på flottarna, upptäcktes de av en engelsk trälare, som tog dem ombord och landsatte dem i hamnplatsen Thurso.

Vid hemsändningen till Sverige av 8 av de överlevande med motorfartyget »Santos» omkommo ytterligare 6 av dessa. »Santos» sänktes den 24 februari och endast två man från »Liana» överlevde den nya katastrofen.

Vid Lianas krigshaveri omkommo 10 man av en bemanning på 20 man: 1:e maskinisten Sture S. Nilsson, Hälsingborg, född 10/1 1888, 2:e maskinisten John Hoverstrand, Göteborg, född 1904, matrosen Erik B. Andersson,

Göteborg, född 1899, matrosen Arvid L. Olsson, Göteborg, född 1899, matrosen Gunnar V. T. Andersson, Göteborg, född 1903, donkeymanen Karl A. Olausson, Göteborg, född 1883, eldaren Erik G. Eriksson, Göteborg, född 1902, kocken Julius Johansson Knutas, Halmstad, född 1913, uppassaren Erik A. Magnusson, Halmstad, född 1921, en utländsk besättningsman.

Ångfartyget »*Osmed*», sänkt av u-båt den 16 februari 1940 i Nordsjön.

Reg.nr 4186; byggt år 1903 av stål; tontal: brutto- 1545, netto- 1099; ägare: Red. AB Nordkap; hemort: Hälsingborg; försäkringsvärde: kasko kr 400 000, intresse kr 100 000.

Fartyget avgick den 15 februari från Blyth destinerat till svensk västkusthamn med last av kol. Resan utmed kusten företogs i sällskap med ångfartyget »*Liana*» av Lerberget. Kurserna sattes i enlighet med de officiella instruktionerna. Påföljande dag, då fartygen passerat Kinnaird Head och befunno sig tvärs varandra på mindre än 1/2' avstånd, hördes en detonation. Strax därefter syntes »*Liana*» brinnande gå till botten. Då samtidigt en u-båt upptäcktes lät befälhavaren stoppa maskinen. Några ögonblick senare träffades »*Osmed*» av en torped från u-båten och sjönk inom en minut. Sedan fartyget gått till botten lyckades ett par man av besättningen taga sig upp på en flotte under det att sex andra klängde sig fast på en upp och nedvänd livbåt. En av dem släppte efter ett par timmar taget och gick till botten. Livbåten och flotten drev ett halvt dygn omkring innan de överlevande i utmattat tillstånd bärgades av ett par engelska trålare. De infördes senare till en hamn på Skottlands ostkust.

Omkomna: 13 man av en bemanning på 20 man: Befälhavaren Bertil L. Hasselgren, Lomma, född 6/6 1901, 1:e styrmannen Nils O. R. Knape, Göteborg, född 1889, 2:e styrmannen Oskar E. Nilsson, Malmö, född 1887, 1:e maskinisten G. F. Ivan Pierrou, Stockholm, född 20/11 1877, 2:e maskinisten Erik J. Johansson, Halmstad, född 26/5 1901, stewarden David W. Almgren, Malmö, född 1893, matrosen Per A. M. Persson, Tommarp, född 15/5 1913, lättmatrosen Gustav A. Pettersson, Halmstad, född 1922, donkeymanen Gustav G. Holm, Göteborg, född 11/6 1895, maskineleven Stig E. Karlberg, Halmstad, född 8/6 1916, uppassaren Gunnar F. Johansson, Härnösand, född 20/4 1917, två utländska besättningsmän.

Ångfartyget »*Bohus*», beslagttaget den 19 februari 1940 i Skagerack.

Reg.nr 7913; byggt år 1922 av stål; tontal: brutto- 1761; ägare: Red. AB Bifrost; hemort: Göteborg; försäkringsvärde: kasko kr 700 000.

Fartyget var på resa från Sverige till Glasgow med last av papper, pappersmassa och styckegods, när det utanför Hållö uppbringades av tyska örlogsfartyg den 19 februari 1940. Fartyg och last blev senare prisdömda och konfiskerade. Vid sjöförklaringen ansågs fartyget ha varit innanför territorialgränsen, då det uppbringades.

Ångfartyget »*Start*», beslagttaget den 19 februari 1940 i Skagerack.

Reg.nr 7854; byggt år 1922 av stål; tontal: brutto- 1766, netto- 1255; äga-

re: Red. AB Thetis; hemort: Göteborg; försäkringsvärde: kasko kr 700 000, intresse kr 75 000.

Den 18 februari avgick fartyget från Göteborg till London med last av kemisk pappersmassa. Följande dag uppbringades »Start» av en tysk jagare utanför Hällö. Fartyget befann sig vid uppbringandet innanför territorialgränsen. Fartyget fördes till Bremen, där det liksom lasten konfiskerades innan prISRättens huvudförhandling förevarit.

Motorfartyget »Santos», sänkt av u-båt eller minsprängt den 24 februari 1940 i Nordsjön.

Reg.nr 7197; byggt år 1925 av stål; tontal: brutto- 3877, netto- 2911; ägare: Red. AB Nordstjernen; hemort: Stockholm; försäkringsvärde: kasko kr 2 200 000, intresse kr 550 000.

Fartyget, som på resa från Bahia destinerat till Göteborg med last av spannmål, ull m. m. anlöpt Kirkwall för inspektion, avgick därifrån den 24 februari. Ombord befunno sig förutom den ordinarie besättningen två passagerare från Sydamerika, åtta svenska sjömän från den några dagar tidigare torpederade hälsingborgsångaren »Liana» samt en sjöman från ångfartyget »Gdynia». Vid mörkrets inbrott tändes fartygets lanternor och elektriska stålkastarlampor för belysning av nationalitetsmärken och svenska flaggan. Omkring kl. 8.15 em. ung. 80' ost om Orkneyöarna inträffade en häftig explosion om styrbord mitt för maskinrummet. Alla ljus släcktes och fartyget började sjunka. Styrbords livbåtar söndersprängdes vid explosionen och den vakthavande maskinpersonalen torde omedelbart hava dödats. Man lyckades sjösätta en av babords båtar men denna skadades så svårt under nedfirandet att den snart vattenfylldes. Under nattens lopp kantrade den upprepade gånger, och av dess bemanning kunde endast två man räddas av en brittisk jagare, som samtidigt upptog de överlevande från en flotte, som man från fördäck lyckats sjösätta innan fartyget 8 å 10 minuter efter explosionen gick till botten.

31 omkomna: 22 man av en bemanning på 33 man samt 3 passagerare och 6 man av »Lianas» besättning:

Omkomna av »Santos» bemanning: Befälhavaren Gustaf H. M. Björkquist, Västervik, född 11/8 1891, 1:e styrmannen Eric F. Hester, Malmö, född 18/2 1896, 2:e styrmannen Nils Å. Hult, Göteborg, född 30/6 1912, telegrafisten Mauritz A. H. Palm, Hälsingborg, född 8/1 1902, övermaskinisten Sture B. Svensson, Landskrona, född 27/12 1895, 1:e maskinisten Gustaf E. Andersson, Göteborg, född 27/2 1915, 2:e maskinisten Folke A. H. Bengtsson, Malmö, född 6/1 1915, stewarden Ture A. Andersson, Göteborg, båtsmannen Karl O. Olsson, Vassö, timmermannen Gustaf A. Wahlin, Tunge, född 3/10 1910, matrosen Karl I. Höglund, Kalmar, född 14/4 1907, lättmatrosen Carl I. L. Palmér, Flyinge, född 14/7 1915, lättmatrosen Erik E. Högström, Tjärby, född 2/12 1920, jungmannen Erik G. Johnsson, Näsbyholm, född 16/2 1920, elektrikern Elov H. Eriksson, Grytnäs, född 22/9 1916, motormannen Carl B. Carlsson, Stockholm, motormannen Karl H.

Jonasson, Malmö, kocken Fritz V. Beckman, Nösund, född 17/3 1915, 2:e kocken Hans Y. A. Persson, Malmö, född 26/9 1920, stewardsbiträdet Ture G. Hjerth, Borås, född 14/8 1919, uppassaren Uno S. Hallberg, Malmö, kockeleven Torsten Dunsjö.

Omkomna av »Lianas» besättning: Stewarden A. Lindau, jungmannen T. A. Nilsson, jungmannen O. S. N. Johansson, jungmannen G. S. Engström, smörjaren K. G. Johansson, eldaren N. V. Johansson.

Ångfartyget »*Nordia*», sänkt vid kollision den 26 februari 1940 i Nordsjön.

Reg.nr 6822; byggt år 1921 av stål; tontal: brutto- 1311, netto- 927; ägare: Red. AB Höganäs; hemort: Höganäs; försäkringsvärde; kasko kr 575 000, intresse kr 125 000.

Den 23 februari kl. 4.00 em. avgick fartyget i brittisk konvoj från Methil i Skottland på resa från Hull till Göteborg med last av kol och stycke gods. Konvojen bestod av 42 fartyg, vilka framgingo i 3 kolonner bevakade av örlogsmän. Den 26 kl. 3.00 fm. siktades i mörkret konturerna av en tvärs om babord mot fartyget framrusande jagare. Positionen var då ca 70' VSV om Frojsoen. Trots att varningssignaler omedelbart avgavos rammades fartyget midskepps av jagaren. Det såg till en början ut som om fartyget trots de erhållna skadorna skulle kunna fortsätta resan. En stund senare började fartyget emellertid erhålla babords slagsida och kort därefter sjunka. Befälhavaren lät stoppa maskinen och kalla alla man till livbåtarna. Av den tilltagande slagsidan försvårades i hög grad sjösättningen av styrbordsbåten. Två män som ombord firat båten blev tvungna att hoppa över bord för att söka nå livbåten, vilken till följd av överbrytande sjö sökt sig ned i lä om fartyget. Båda drunknade under sina försök att nå båten. En timma senare blevo de skeppsbrutna bärgade av jagaren och sedermera landsatta i Lerwick.

Omkomna: 2 man av en bemanning på 19 man: 2:e styrmannen Johan A. Thysseius, Visingsö, född 1895, matrosen Olof S. Sjöberg, Malmön, född 1908.

Ångfartyget »*Storfors*», sänkt vid kollision den 27—28 februari 1940 i Nordsjön.

Reg.nr 5957; byggt år 1918 av stål; tontal: brutto- 554, netto- 334; ägare: Uddeholms AB; hemort: Uddeholm; försäkringsvärde; kasko kr 190 000, intresse kr 48 000.

På resa från Hull till Göteborg med last av kol intog fartyget den 27 februari vid Tyne anvisad plats i en konvoj. Efter mörkrets inbrott fördes enligt konvojbestämmelserna avskärmade lanternor med endast ett blått ljus lysande akteröver. Omkring kl. 10.48 em. omkr. 13' SO om Longstone fyr siktades helt plötsligt 4 å 5 streck om babord, topplanternan och båda sidoljusen från ett mötande fartyg på 3 å 4 fartyglängders avstånd. Trots alla åtgärder, som vidtogos för att förhindra en ombordläggning, rände det mötande fartyget, en engelsk jagare, med sin stäv in i »*Storfors*» babords

bog. Fartyget erhöill härvid så allvarliga skador att det började vattenfyllas och sjunka. Kl. 1.00 fm. övergav besättningen det nu i marvatten liggande fartyget och upptogs av ett engelskt örlogsfartyg, som landsatte de skeppsbrutna i en engelsk ostkusthamn.

Motorfartyget »Lagaholm», sänkt av u-båt den 2 mars 1940 i Nordatlanten.

Reg.nr 7575; byggt år 1929 av stål; tontal: brutto- 2858, netto- 2073, ägare: AB Svenska Amerika Mexiko Linien; hemort: Göteborg; försäkringsvärde: kasko kr 2 000 000, intresse kr 375 000.

Den 16 februari avgick motorfartyget »Lagaholm» efter avslutad lastning av stycke gods från New York till Göteborg via Kirkwall. Den 2 mars prejades fartyget av en tysk u-båt omkr. 75' väster om Orkneyöarna. Sedan order givits från u-båten att fartyget skulle övergivas, bemannades och sjösattes livbåtarna. Befälhavaren beordrades därpå ombord på u-båten, vars chef efter att ha förhört sig angående fartygets last samt avgångs- och destinationshamnar etc., förklarade, att fartyget omedelbart skulle sänkas. Kl. 7.45 fm. öppnade u-båten eld varav fartyget sattes i brand och så småningom sjönk. Livbåtarna satte kurs på Orkney-öarna. Den ena tog sig fram till North Ronaldsay. Den andra upptogs av norska motorfartyget »Belpamela» och infördes till Kirkwall.

Befälhavaren Erik R. Berg, Göteborg, född 1891, avled 13/10 1940 i sviterna av den sjukdom han ådrog sig vid sänkningen.

Fiskemotorfartyget G.G. 177 »Ines», minsprängt natten mellan den 8 och den 9 april 1940 i Skagerack.

Reg.nr 7743; byggt år 1931 av trä; tontal: brutto- 48, netto- 19; ägare: I. H. A. Karlsson (partred.); hemort: Öckerö; försäkringsvärde kr 36 000.

Den 4 april avgick fartyget från Öckerö via Mandal i Norge för fiske i Skagerack. Den 8 april befann sig fartyget nordväst om Hanstholmens fyr under fiske på 40 à 50 famnars djup enligt uppgift från fiskebåten »Ethel», som vid denna tidpunkt passerat på anropshåll från fartyget. På morgonen påföljande dag siktades från fiskebåten G.G. 170 »Cyrene» på ungefär samma ställe på vattnet en del av bordläggningen från ett fartyg. Vid närmare undersökning av farvattnet upphittades en målad namnbräda försedd med beteckningen G.G. 177, bitar av en mast, en skadad livbåt, fyra madrasser och tre fiskelådor. »Ines» har antagits gått under med man och allt efter explosion av en mina i ett tyskt minfält, som under natten utlagts i farvattnet.

Omkomna: 6 man, hela bemanningen: Charles O. B. Jansson, Öckerö, född 17/1 1892, John H. A. Karlsson, Öckerö, född 25/8 1903, Folke A. Karlsson, Öckerö, född 5/4 1905, Bror T. Karlsson, Öckerö, född 24/11 1906, Sigvard J. K. Korneliusson, Öckerö, född 17/10 1888, Yngve O. A. Jansson, Öckerö, född 22/11 1922.

Fiskemotorfartyget *G.G. 144 »Dagny»*, minsprängt den 9 april 1940 i Skagerack.

Reg.nr 7657; byggt år 1930 av trä; tontal: brutto- 47, netto- 18; ägare: J. M. Johannesson (partred.); hemort: Hönö; försäkringsvärde kr 30 000.

Den 4 april avgick fartyget från Hönö via Mandal i Norge för trålfiske nordväst om Hanstholmen. Fartyget har på fiskeplatsen iakttagits av flera fiskefartyg, senast av »Suecia», som den 8 april på kvällen växlat signaler med »Dagny» och ännu påföljande morgon haft fartyget i sikte. Vid 9-tiden på förmiddagen den 9 april uppfattades å »Suecia» ett dovt ljud som kan ha kommit av en minexplosion. Fartyget har därefter varit försvunnet.

»Dagny» har antagits gått under med man och allt efter explosion av en mina i ett tyskt minfält, som under natten mellan den 8 och 9 april utlagts i farvattnet.

Omkomna: 6 man, hela bemanningen: Martin J. Johannesson, Hönö, född 10/9 1883, Charles A. Johansson, Hönö, född 5/8 1890, Knut A. V. Johansson, Hönö, född 13/3 1920, Axel Johansson, Hönö, född 18/7 1884, John F. Johansson, Hönö, född 24/11 1914, Carl A. Larsson, Hönö, född 13/5 1904.

Tankmotorfartyget »*Sveaborg»*, sänkt av u-båt den 9 april 1940 i Nordatlanten.

Reg.nr 7700; byggt år 1930 av järn; tontal: brutto- 9209, netto- 6819; ägare: Stockholms Red. AB Svea; hemort: Stockholm; försäkringsvärde: kasko kr 3 525 000, intresse kr 875 000.

Fartyget hade på resa från Curaçao till Göteborg med oljelast den 9 april kl. 10 fm. hunnit till en plats ett 50-tal sjömil norr om Färöarna, då fartyget genom radio erfor att tyska styrkor infallit i Danmark och Norge. Enligt order som inhämtats från rederiet lades fartyget kl. 1.40 em. på kontrakurs med full fart för att angöra Reykjavik. Fartyget förde klart brinnande lanternor och hade nationalitetsmärkena väl belysta. Några timmar senare förnams en lätt stöt i fartygskroppen. Maskinerna stoppades och livbåtsstationer blåstes, men då en rundpejling gav vid handen att fartyget var tätt, sattes åter full fart. Två ytterligare stötar av lika oförklarligt slag inträffade inom loppet av en timme. Kl. 10.50 em. samma dag träffades fartyget av en torped, som exploderade på babordssidan i närheten av kommandobryggan. Brinnande olja blandad med vatten sköljde över bryggorna. Tre av livbåtarna kunde likväl bemannas och sjösättas. Kort därefter inträffade en ny explosion som förstörde akterskeppet och strax därefter iaktogs en u-båt i övervattensläge någon kabellängd från fartyget. Några timmar senare räddades de överlevande av engelska trålare. En man hade gått förlo-rad vid katastrofen. Vraket sänktes senare av en av trålarna.

Omkommen: 1 utländsk besättningsman av en bemanning på 31 man.

Angfartyget »*Torne»*, sänkt den 14 april 1940 i Narvik.

Reg.nr 5409; byggt år 1913 av stål; tontal: brutto- 3837, netto- 2480; äga-

re: Trafik AB Grängesberg-Oxelösund; hemort: Stockholm; försäkringsvärde: kasko kr 1 125 000, intresse kr 275 000.

Fartyget hade den 8 april efter avslutad lastning av malm i Narvik ankrat på redde, då order kom att något fartyg icke fick avgå. Följande dag inleddes de tyska krigshandlingarna mot Norge. Under det engelska motanfallet med lätta sjöstridskrafter den 10 april mot Narvik övergavs fartyget av besättningen, som tog sig iland i livbåtarna. En timma senare hade fartygets förskepp skjutits i brand. Den 14 april bordades fartyget av en båt med tyska marinsoldater. Ett par timmar senare sjönk fartyget sakta med aktern före.

Bogserångfartyget »*Styrbjörn*», sänkt den 14 april 1940 i Narvik.

Reg.nr 5144; byggt år 1910 av stål; tontal: brutto- 167; netto- 42; ägare: Trafik AB Grängesberg-Oxelösund; hemort: Stockholm; försäkringsvärde kr 150 000.

Fartyget, som hade sin station i Narvik, sänktes i samband med striderna om staden den 14 april, antagligen genom att bottenventilerna öppnats.

Ångfartyget »*Boden*», förlist den 15 april 1940 i Narvik.

Reg.nr 5595; byggt år 1914 av stål; tontal: brutto- 4291, netto- 2447; ägare: Trafik AB Grängesberg-Oxelösund; hemort: Stockholm; försäkringsvärde: kasko kr 1 500 000, intresse kr 375 000.

Fartyget, som den 6 april anlönt i barlast till Narvik, erhöll under striderna om staden, som började den 9 april, svåra skador, vilka föranledde befälhavaren att giva order om fartygets övergivande. Den 15 april kl. 6 fm. sjönk fartyget i hamnen.

Ångfartyget »*Mertainen*», sänkt av flyg den 16—20 april 1940 i norska skärgården.

Reg.nr 5748; byggt år 1907 av stål; tontal: brutto- 4665, netto- 3284; ägare: Trafik AB Grängesberg-Oxelösund; hemort: Stockholm; försäkringsvärde: kasko kr 1 250 000, intresse kr 300 000.

Den 16 april låg fartyget, destinerat till engelsk hamn med last av järnmalm, till ankars vid Svinvik i södra Trondheimsleden i avvaktan på krigshändelsernas utveckling, då det angreps av flygplan som mot fartyget fällde bomber, vilka exploderade i vattnet och förorsakade våldsamma skakningar i skrovet. Under arbetet med att sjösätta livbåtarna angreps fartyget ånyo med bomber och kulspruteeld riktad mot livbåtarna. Besättningen tog sig trots allt välbehållen i land i båtarna. Under natten gjordes försök att rädda fartyget genom att igångsätta pumparna, men då flygplan åter uppenbarade sig måste fartyget för andra gången övergivas. Sedan man den 17 april lyckats avsäga ankarkättingarna, bogserades fartyget in på grundare vatten där det sjönk den 20 april.

Ångfartyget »*Albert*», beslagttaget i april-maj 1940 i norsk hamn.

Reg.nr 7985; byggt år 1922 av stål; tontal: brutto- 1812, netto- 1187; ägare: Red. AB Sylvia; hemort: Göteborg; försäkringsvärde: kasko kr 700 000.

Fartyget blev uppehållet i norsk hamn vid den tyska ockupationen. Fartyget blev senare beslagttaget, prisdömt och konfiskerat.

Ångfartyget »*Balticia*», beslagttaget den 17 april 1940 i Larvik.

Reg.nr 7398; byggt år 1905 av stål; tontal: brutto- 1966, netto- 1418; ägare: Red. AB Allians; hemort: Jonstorp; försäkringsvärde: kr 700 000.

Den 6 april avgick fartyget från Hälsingborg till Glasgow med last av papper. Vid den tyska ockupationen av Norge tre dagar senare stoppades »*Balticia*» av ett norskt vaktfartyg och beordrades att ingå till Larvik. När fartyget den 17 april på de norska myndigheternas order bytte ankarplats, uppbringades det av ett tyskt örlogsfartyg. Fartyg och last blev senare prisdömda och konfiskerade.

Ångfartyget »*Brita*», beslagttaget i april—maj 1940 i norsk hamn.

Reg.nr 7447; byggt år 1908 av stål; tontal: brutto- 1345, netto- 904; ägare: Red. AB Väsby; hemort: Lerberget; försäkringsvärde: kasko kr 370 000, intresse kr 90 000.

Fartyget var på resa från Sverige till Frankrike med massalast, då det vid den tyska ockupationen blev kvarhållet i norsk hamn.

Fartyg och last blev senare av tyskarna beslagtagna, prisdömda och konfiskerade.

Ångfartyget »*Dahlia*», beslagttaget i april—maj 1940 i norsk hamn.

Reg.nr 4801; byggt år 1907 av stål; tontal: brutto- 1077, netto- 694; ägare: Red. AB Svenska Lloyd; hemort: Göteborg; försäkringsvärde: kasko kr 350 000, intresse kr 85 000.

Fartyget var på resa från Sverige till England med last av papper och stål, då det vid den tyska ockupationen blev kvarhållet i norsk hamn. Då lasten ansågs utgöra krigskontraband beslagtogs »*Dahlia*» av de tyska myndigheterna. Fartyget fördes senare till Tyskland, där det prisdömdes och konfiskerades.

Ångfartyget »*Edda*», beslagttaget den 18 april 1940 utanför Stavanger.

Reg.nr 3170; byggt år 1878 av järn; tontal: brutto- 1651, netto- 1111; ägare: Arnold de Champs; hemort: Stockholm; försäkringsvärde: kasko kr 375 000, intresse kr 75 000.

Fartyget var på resa från Uddevalla till Grimsby med last av pappersmasa, när det uppbringades den 18 april utanför norska kusten och infördes till Stavanger. Senare överfördes fartyget till Tyskland, där det prisdömdes och konfiskerades.

Ångfartyget »Eros», beslagttaget i april—maj 1940 i Bergen.

Reg.nr 5531; byggt år 1898 av stål; tontal: brutto- 2145, netto- 1540; ägare: Otto Hillerström (partred.); hemort: Hälsingborg; försäkringsvärde: kasko kr 600 000, intresse kr 150 000.

Fartyget var på resa från Narvik till Preston med last av sulfitmassa och låg för ankar på Bergens redd i väntan på en västgående konvoj, när hamnen den 9 april ockuperades av tyska örlogsfartyg. »Eros», som beordrades att kvarligga i Bergen, blev senare beslagttaget av tyskarna, som förde fartyget till Tyskland, där det prisdömdes.

Ångfartyget »Fagervik», beslagttaget i april—maj 1940.

Reg.nr 5243; byggt år 1901 av stål; tontal: brutto- 1904, netto- 1356; ägare: Red. AB Novator; hemort: Norrköping; försäkringsvärde: kasko kr 520 000, intresse kr 130 000.

Fartyget var på resa från Köpenhamn till Dundee med last av dieselmotorer då det uppbringades av tyska örlogsfartyg. I maj fördes fartyget till Tyskland, där det av prisdomstol förklarades förbrutet.

Ångfartyget »Framnäs», beslagttaget i april—maj 1940 utanför Kopervik.

Reg.nr 7784; byggt år 1931 av stål; tontal: brutto- 810, netto- 543; ägare: Ångbåts AB Ferm; hemort: Kristinehamn; försäkringsvärde: kasko kr 400 000, intresse kr 100 000.

Fartyget, som var på resa från Sverige till Hull med last av papper och presenningar, befann sig den 9 april utanför Kopervik, dit det infördes sedan det uppbringats av tyskarna. Framnäs blev senare beslagttaget och fört till Tyskland. Genom prisrättens utslag blev en del av lasten frigiven, medan resten därav och fartyget förklarades förbrutna.

Ångfartyget »Gallia» beslagttaget i april—maj 1940 i Bergen.

Reg.nr 7763; byggt år 1926 av stål; tontal: brutto- 1418, netto- 1006; ägare: Red. AB Svenska Lloyd; hemort: Göteborg; försäkringsvärde: kasko kr 425 000, intresse kr 105 000.

Fartyget, som var på resa från Sverige till London med last av massa och stycke gods, låg i Bergen, då staden den 9 april ockuperades av tyskarna. »Gallia» beslagtogs av ockupationsmakten och fördes till Tyskland, där större delen av lasten och fartyget prisdömdes och konfiskerades.

Ångfartyget »Indus», beslagttaget i april—maj 1940 i Bergen.

Reg.nr 6507; byggt år 1921 av stål; tontal: brutto- 729, netto- 477; ägare: O. F. Ahlmark & Co. Eftr. AB; hemort: Karlstad; försäkringsvärde: kasko kr 300 000, intresse kr 75 000.

Fartyget, som var på resa från Skoghall till Hull med last av järn och papper, låg i Bergen i väntan på en västgående konvoj, när tyskarna ockuperade staden. »Indus» beordrades att kvarligga i hamnen och blev senare

beslagtaget av de tyska myndigheterna. Fartyget fördes till Tyskland, där det jämte lasten konfiskerades genom prisdöms utslag.

Ångfartyget »Kare», beslagtaget den 18 april i Larvik.

Reg.nr 5976; byggt år 1902 av stål; tontal: brutto- 1203, netto- 886, ägare: Stockholms Red. AB Svea; hemort: Stockholm; försäkringsvärde: kasko kr 400 000, intresse kr 100 000.

Fartyget, som var på resa från Halmstad till England med last av smör, fläsk, massa och papper, låg i Larvik vid tiden för den tyska invasionen. Den 18 april beordrades fartyget till kaj och tysk militär började lossa lasten. En tysk officer överlämnade en skrivelse, vari lasten förklarades beslagtagen. »Kare» fördes senare till Tyskland, där genom prisdöms utslag fartyget och praktiskt taget hela lasten förklarades förbrutna.

Ångfartyget »Kjell Billner», beslagtaget i april—maj i norsk hamn.

Reg.nr 7629; byggt år 1907 av stål; tontal: brutto- 1106, netto 844; ägare: Red. AB Sylvia; hemort: Göteborg; försäkringsvärde kr 350 000.

Fartyget, som var på resa från Göteborg till England med last av trä, järn och styckegods, hade den 9 april, då tyskarna invaderade Norge, avbrutit resan och gått in till Larvik. På tysk order blev fartyget sedermera förflyttat först till Haugesund och sedan till Stavanger, där det togs i beslag. »Kjell Billner» blev senare prisdömt och konfiskerat.

Ångfartyget »Lygia», beslagtaget i april—maj 1940 i Bergen.

Reg.nr 7688; byggt år 1901 av järn; tontal: brutto- 1479, netto- 1085; ägare: Red. AB Ljungan; hemort: Stockholm; försäkringsvärde: kasko kr 400 000, intresse kr 100 000.

Fartyget, som var på resa från Sverige till Rouen med styckegodslast, anlände dagen före den tyska invasionen till Bergen, där det blev kvarhållet. Fartyget blev senare beslagtaget och prisdömt av tysk prisdöms utslag.

Ångfartyget »Northumbria», beslagtaget i april—maj 1940 i Bergen.

Reg.nr 3300; byggt år 1898 av stål; tontal: brutto- 1423, netto- 914; ägare: Red. AB Svenska Lloyd; hemort: Göteborg; försäkringsvärde: kasko kr 400 000, intresse kr 100 000.

Fartyget, som var på resa från Sverige till England med last av papper och styckegods, låg i Bergen för att ansluta sig till en konvoj, då tyska stridskrafter ockuperade staden den 9 april. »Northumbria» blev senare beslagtaget och konfiskerat av tysk prisdöms utslag.

Ångfartyget »Rosenholm», beslagtaget i april—maj 1940 i Bergen.

Reg.nr 7132; byggt år 1895 av stål; tontal: brutto- 1735, netto- 1255; ägare: Red. AB Rosenborg; hemort: Stockholm; försäkringsvärde kr 450 000.

Fartyget, som var på resa från Sverige till England med last av massa, papper, karbid och styckegods, låg den 9 april i Bergen i väntan på västgäns

de konvoj. Då de tyska stridskrafterna ockuperade staden kvarhölls fartyget. Den 15 maj förklarades »Rosenholm» beslagttaget av de tyska myndigheterna. Fartyg och last förklarades senare förbrutna av tysk prisdömstol.

Ångfartyget »*Tyra Bratt*», beslagttaget i april—maj 1940 i norsk hamn.

Reg.nr 6962; byggt år 1923 av stål; tontal: brutto- 1309, netto- 906; ägare: Ångfartygs AB Östersjön; hemort: Göteborg; försäkringsvärde: kasko kr 720 000, intresse kr 180 000.

Fartyget, som var på resa från Sverige till England med last av papp och stycke gods, låg vid tyskarnas ockupation av Norge den 9 april 1940 i Bergen. »*Tyra Bratt*» kvarhölls och tysk prisbesättning förde fartyget till Stavanger, där den tyska kommandanten förklarade fartyget beslagttaget. Fartyget prisdömdes senare av tysk prisdömstol.

Ångfartyget »*Haga*», minsprängt den 1 maj 1940 i Nordsjön.

Reg.nr 6032; byggt år 1918 av stål; tontal: brutto- 1299, netto- 934, ägare: Therese Banck; hemort: Hälsingborg, försäkringsvärde: kasko kr 480 000, intresse kr 20 000.

Då krigshändelserna i Norge den 9 april inleddes befann sig fartyget under gång i norska skärgården på resa från Methil till Hälsingborg med kollast. Sedan fartyget den 14 april blivit taget i beslag och lasten delvis upplöslats, erhöll befälhavaren tillstånd att fortsätta resan till Sverige. Den 1 maj kl. 10.25 fm. då man hunnit till västra änden av den passage i ett engelskt minfält som ledde till Ramskärs fyr på svenska västkusten minsprängdes fartyget. Ögonblicket innan hade en man på utkik observerat ett svart, koniskt föremål i vattnet dock utan att hinna rapportera saken till vakthavande styrmannen. Livbåtarna bemannades och sjösattes omedelbart, varvid ett par man måste hoppa överbord för att nå båtarna. En av dem upptogs medvetlös och avled senare på dagen troligen av inre skador. Tre man av fria vakten hade dödats vid sprängningen. Efter nära två dygns vistelse i livbåtarna, delvis under mycket svårt väder, upptogs de överlevande av en tysk u-båt och landsattes den 3 maj i en tysk nordsjöhamn.

Omkomna: 4 man av en bemanning på 17 man: Lättmatrosen Tore E. Wallstedt, Ö. Mem. född 22/7 1913, eldaren Harry Y. D. Jacobsson, Hjärtum, född 13/10 1910, eldaren Julius Sörensson, Oskarshamn, född 14/8 1888, en utländsk besättningsman.

Ångfartyget »*Monark*», sänkt av u-båt den 4 maj i Nordsjön.

Reg.nr 8291; byggt år 1938 av stål; tontal: brutto- 1769, netto- 1140; ägare: Red. AB Monark; hemort: Stockholm; försäkringsvärde: kasko kr 1 750 000, intresse kr 250 000.

Fartyget befann sig den 9 april då krigshändelserna i Norge inleddes på resa från Göteborg till Rouen med pappersmassa och låg vid tillfället till ankars på Bergens redd i avvaktan på engelsk konvojorder. Sedermera togs fartyget i beslag och avgick med tysk prisbesättning ombord till Stavanger, var-

ifrån fartyget den 3 maj fortsatte med Hamburg såsom mål. Påföljande dag ung. 15' väst om Lister prejadades fartyget av en engelsk u-båt, som gav besättningen en kvarts timmes frist att lämna fartyget. Sedan besättningen gått i båtarna sänktes fartyget. Prisbesättningen omhändertogs av engelsmännen medan den svenska besättningen i livbåtarna tilläts taga sig in till Norge. De skeppsbrutna anlände senare på dagen till Listers fyr.

Fiskemotorfartyget G.G. 256 »Almy», minsprängt den 6 maj i Kattegatt.

Reg.nr 8329; byggt år 1938 av trä; tontal: brutto- 46, netto- 17; ägare: A. Friberg (partred.); hemort: Vrångö; försäkringsvärde kr 37 000.

Den 6 maj avgick fartyget från Vrångö i sällskap med ett flertal andra fiskebåtar till fångstplats SSV om Vinga för fiske med trål. Fisket på fångstplatsen tog sin början omkring kl. 6 fm. Sedan trålningen pågått omkring en kvarts timme fick fiskebåten »Lilly», som fiskade på samma plats, en mina i trålen och nödgades övergiva denna. Medan man höll på med detta arbete syntes en jättelik vattenpelare stiga upp på den plats där »Almy» legat och en dov knall hördes. »Almy» hade sänkts av en mina utan att lämna annat spår efter sig än några träbitar och andra lösa föremål, som flöto omkring på vattnet. Hela besättningen följde fartyget i djupet.

Omkomna: 4 man, hela bemanningen: Karl A. Friberg, Vrångö, född 7/9 1910, Axel Friberg, Vrångö, född 2/9 1908, Arvid G. Friberg, Vrångö, född 31/8 1912, Wilhelm K. J. Wijk, Vrångö, född 20/8 1900.

Motorfartyget »Oxelösund», sänkt av flyg den 8 maj 1940 i Narvik.

Reg.nr 7018; byggt år 1923 av stål; tontal: brutto- 5652, netto- 3828; ägare: Trafik AB Grängesberg-Oxelösund; hemort: Stockholm; försäkringsvärde: kasko kr 2 400 000, intresse kr 600 000.

Fartyget, som den 7 april anlät i barlast till Narvik, erhöll under striderna om staden, som började den 9 april, svåra skador, varav det den 8 maj gick till botten i hamnen. Besättningen hade redan den 10 april gått i livbåtarna och lyckats uppnå skyddad plats i Beisfjorden. De svenska medlemmarna av besättningen avreste efter erhållet tillstånd till Sverige den 21 april.

Motorfartyget »Stråssa», förlist den 11 maj 1940 i Narvik.

Reg.nr 6694; byggt år 1921 av stål; tontal: brutto- 5650, netto- 3833; ägare: Trafik AB Grängesberg-Oxelösund; hemort: Stockholm; försäkringsvärde: kasko kr 2 375 000, intresse kr 600 000.

Sedan fartyget den 6 april lämnat Narvik med last av järnmalm för USA, tvangs det att återvända bland annat på grund av skador å kylmaskinen. Vid Rotvaers fyr prejadades fartyget den 9 april kl. 9.35 fm. av ett tyskt örlogsfartyg, som beordrade det att ingå till Narvik. Under striderna om staden den 10 april lämnade besättningen fartyget i livbåtarna och gick i land vid Ankenes. Några dagar efter det engelska anfallet mot de tyska sjöstridskrafterna i hamnen den 13 april, fällde tyska plan bomber mot fartyget som

åstadkommo stora skador ombord, dock ej svårare än att fartyget höll sig flytande till den 11 maj då det sjönk.

Motorfartyget »*Erik Frisell*», sänkt av u-båt den 19 maj 1940 i Nordatlanten.

Reg.nr 7290; byggt år 1926 av stål; tontal: brutto- 5025, netto- 3822; ägare: Trafik AB Grängesberg-Oxelösund; hemort: Stockholm; försäkringsvärde: kasko kr 2 125 000, intresse kr 525 000.

Den 15 mars avgick fartyget från Buenos Aires destinerat till Göteborg med last av fodermedel. Sedan krigshändelserna i Norge inletts den 9 april satte fartyget i Nordatlanten enligt order från rederiet kurs på Reykjavik, dit fartyget några dagar senare ankom. Efter förnyade order avgick fartyget den 16 maj från Reykjavik med kurs på North Channel enligt seglingsinstruktioner av en engelsk hjälpkryssare. I daggroningen den 19 maj inträffade en explosion i fartygets förskepp. Maskinen stoppades omedelbart och besättningen blåstes till livbåtarna. Under sjösättningen av båtarna dök en u-båt upp på styrbords låring. Styrbords båt med befälhavaren ombord roddes upp till u-båten — som visade sig vara av tysk nationalitet — och befälhavaren överlämnade kopior av manifest och konossement på fartygets last. Sedan båtarna på order avlägsnat sig ur fartygets grannskap igångsattes från u-båten beskjutning mot fartyget, som kort därefter gick till botten. De skeppsbrutna upptogs tre timmar senare av armerade engelska trålare och landsattes påföljande morgon i Stornoway.

Ångfartyget »*Torsten*», minsprängt den 28 maj 1940 i Kattegatt.

Reg.nr 7381; byggt år 1880 av järn; tontal: brutto- 1234, netto- 816; ägare: Red. AB Tellus; hemort: Oskarshamn; försäkringsvärde: kasko kr 300 000, intresse kr 75 000.

Fartyget hade på resa från Danzig till Göteborg med last av kol den 28 maj vid elvatiden på förmiddagen hunnit till en plats 4' syd om Vinga då plötsligt en kraftig explosion inträffade i förskeppet och fartyget började sjunka. Förliga flotten och bägge livbåtarna klargjordes. Styrbords livbåt kunde utan missöde sjösättas trots att fartygets maskin lämnats gående, varigenom fartyget ännu gjorde fart genom vattnet. Babordsbåten drogs vid sjösättningen in under fartygets låring och fick av propellern ett hål i sidan. Besättningen undgick emellertid att skadas och kunde överflyttas till flotten sedan fartyget gått till botten. Besättningen räddades sedan av en lotsbåt.

Fiskemotorfartyget *G.G. 5* »*Mode*», minsprängt den 31 maj 1940 i Kattegatt.

Reg.nr 7199; byggt år 1925 av trä; tontal: brutto- 20, netto- 8; ägare: G. A. Hansson (partred.); hemort: Hönö.

Fartyget befann sig den 31 maj på fiske västerut från hemorten och hade med lodets hjälp tagit sig fram till en plats i omedelbar närhet av den s. k. »djupa rännan» i Kattegatt, i avsikt att fortsätta ett stycke västvärt ut i rännan, då en våldsam explosion sprängde akterskeppet. Olyckan inträffade vid 8-tiden på kvällen. Två man som hoppat i sjön lyckades hålla sig uppe på ett

par rumsluckor tills andra fiskebåtar hunno komma till undsättning medan befälhavaren och ytterligare en man omkommo med fartyget.

Omkomna: 2 man av en bemanning på 4 man: Gustav A. Hansson, Hönö-Röd, född 12/12 1885, Karl A. Corneliusson, Hönö-Röd, född 2/10 1880.

Ångfartyget »*Sonja*», minsprängt den 10 juni 1940 i norska skärgården.

Reg.nr 6961; byggt år 1923 av stål; tontal: brutto- 1827, netto- 1291; ägare: AB Transmarin; hemort: Hälsingborg; försäkringsvärde: kasko kr 900 000, intresse kr 225 000.

Fartyget befann sig tillsammans med ångfartyget »*Inger*» på resa från Thamshavn till Hälsingborg med last av svavelkis, då natten mellan den 9 och den 10 juni i norska skärgården ca 3/4' nordväst om Botnane en våldsam explosion inträffade under förskeppet. Fartyget gick så snabbt till boten, att besättningen varken hann sätta ut några livbåtar eller bemanna någon livräddningsflotte. I livbåtar från »*Inger*» kunde 10 à 15 minuter senare 9 man räddas bland vrakspillrorna. Olycksplatsen genomsöktes därefter under flera timmar av småbåtar från närliggande gårdar, varvid matrosen Karl Pettersson återfanns död. Ytterligare 11 man däribland befälhavaren omkommo vid katastrofen. De överlevande landsattes i Florö.

Omkomna: 11 man av en bemanning på 20 man samt 1 norsk lots: Befälhavaren Frans L. Gustavsson, Jonstorp, född 26/2 1901, smörjaren Nils G. Jönsson, S. Åkarp, född 22/1 1911, timmermannen Oscar Björk-Sjöholm, Hälsingborg, född 30/9 1882, kocken Gustav E. Eliasson, Ödsmål, född 20/2 1885, matrosen Karl A. Pettersson, Luleå, född 21/12 1886, sex utländska besättningsmän.

Ångfartyget »*Tilia Gorthon*», sänkt av ubåt den 20 juni 1940 i Nordatlanten.

Reg.nr 7653; byggt år 1930 av stål; tontal: brutto- 1775, netto- 1272; ägare: Red. AB Activ; hemort: Hälsingborg; försäkringsvärde: kasko kr 880 000, intresse kr 220 000.

Fartyget var på resa från Liverpool till Nantes med last av kol, då det beordrades att gå till Milford Haven. Den 20 juni kl. 02.50 fm. ca 45' väst om Scilly-öarna blev en u-båt i övervattensläge synlig om styrbord på omkring en kabellängds avstånd. U-båten öppnade eld mot fartyget som fick flera träffar. Genom signaler med morselampan meddelade befälhavaren att fartyget var svenskt och båtarna firades i sjön och bemannades. Därefter sänktes fartyget med en torped som träffade midskepps. Livbåtarna satte segel för att söka uppnå Scilly-öarna. De skeppsbrutna i babords båt upptogos på kvällen den 21 av en engelsk jagare. Styrbordsbåtens bemanning blev bärgad av en fransk fiskebåt och den 23 juni landsatt i Camaret i Bretagne.

Ångfartyget »*Elgö*», sänkt den 22 juni 1940 i Medelhavet.

Reg.nr 6039; byggt år 1918 av stål; tontal: brutto- 1896; netto- 1288; ägare: Red. AB Rex; hemort: Stockholm; försäkringsvärde: kasko kr 575 000, intresse kr 125 000.

Den 21 juni avgick fartyget under ledning av kustlots från Tunis till Sfax med last av asfalt. Strax efter midnatt ca 3' ost om Ras Mhir prejadades fartyget av en u-båt som trots att fartyget ögonblickligen stoppat började beskjuta fartyget med granater. Då elden icke upphörde, lät befälhavaren besättningen klargöra och sjösätta livbåtarna. Befälhavaren och 1:e styrmannen kvarstannade ombord. Någon minut efter det manskapet gått i båtarna iaktogs en torped passera rätt under fartyget. 1:e styrmannen hoppade nu överbord och upptogs i en livbåt, under det att befälhavaren först sprang fram på backen och fällde ena ankaret innan även han kastade sig i sjön och räddades på samma sätt. Sedan livbåtarna avlägsnat sig från fartyget träffades detta av en torped, som sprängde fartyget i två delar vilka efter några minuter gingo till botten. Vid explosionen skadades tre man i befälhavarens båt av splitter. I livbåtarna saknades en man som trots systematisk genomsökning av farvattnet icke kunde återfinnas. Tre timmar efter katastrofen uppnådde livbåtarna land.

Omkommen: 1 man av en bemanning på 22 man: Kollämparen Karl G. Jonasson, Mölndal, född 24/11 1896.

Ångfartyget »*Bissen*», sänkt av u-båt den 7 juli 1940 i Nordatlanten.

Reg.nr 6648; byggt år 1920 av stål; tontal: brutto- 1515, netto- 1078; ägare: Anders Smith; hemort: Stockholm; försäkringsvärde: kasko kr 640 000, intresse kr 160 000.

Fartyget gick i tidsbefraktning för engelska regeringen då det på resa från S:t John's N.F. den 7 juli ca 80' syd om Cape Clear på irländska kusten träffades av en torped, antagligen från en tysk u-båt. Torpeden åstadkom när den exploderade en våldsam förstörelse i fartygets förskepp. Trots att fartyget förde last av trä började det hastigt sjunka. Besättningen kunde rädda sig i båtarna och upptogs senare av en engelsk jagare. Fartyget sjönk den 8 juli kl. 5.30 fm.

Ångfartyget »*O. A. Brodin*», sänkt av u-båt den 17 juli 1940 i Nordatlanten.

Reg.nr 6518; byggt år 1921 av stål; tontal: brutto- 2118, netto- 1499; ägare: Red. AB Kare; hemort: Stockholm; försäkringsvärde: kasko kr 880 000, intresse kr 220 000.

Den 5 juli avgick fartyget efter avslutad lastning av pappersved från S:t John's N.F. till Ridham Dock. Den 17 juli kl. 4.15 fm. ca 17' NNV om Orkneyöarna träffades fartyget av en torped som åstadkom en våldsam explosion midskepps om styrbord. Fartyget fick genast stark slagsida varvid styrbords livbåt slets ur taljorna och slungades överbord. Däremot kunde babordsbåten bemannas och sjösättas. I livbåten saknades tre man. Omkring kl. 4.30 fm. gick fartyget till botten. Styrbords livbåt återfanns vattenfylld men relativt oskadd. Efter länsning av båten kunde de överlevande fördelas på de båda båtarna som under segel satte kurs mot Skottlands västkust. Kl. 1 em. upptogs de skeppsbrutna av en engelsk armerad trålare som landsatte dem i Kirkwall.

Omkomna: 3 man av en bemanning på 24 man: Kollämparen Sven Lyrén, född 11/12 1920, två utländska besättningsmän.

Motorfartyget »*Bullaren*», beslagttaget i juni—juli 1940 i Bordeaux.

Reg.nr 6002; byggt år 1918 av stål; tontal: brutto- 5749, netto- 4225; ägare: Red. AB Transatlantic; hemort: Göteborg; försäkringsvärde: kasko kr 2 500 000, intresse kr 500 000.

Fartyget låg i Bordeaux, när tyskarna i juni 1940 marscherade in i Frankrike. »*Bullaren*», som var bortfraktat till privata befraktare på tidscerteparti, fick på grund av det militära läget intaga last av armébilars, vapen och ammunition till Casablanca. Då besättningen vägrade gå till sjöss med krigskontrabandslasten, beslagtogs fransmännen fartyget, kommenderade besättningen iland och bemannade fartyget med eget folk. Fransmännen lyckades emellertid ej föra »*Bullaren*» från Bordeaux och den tyska prisdömstolen i Hamburg förklarade senare fartyget förbrutet.

Ångfartyget »*Frisia*», beslagttaget i juni—juli 1940 i Bordeaux.

Reg.nr 5056; byggt år 1909 av stål; tontal: brutto- 1054, netto- 716; ägare: Red. AB Svenska Lloyd; hemort: Göteborg; försäkringsvärde: kasko kr 350 000, intresse kr 85 000.

»*Frisia*», som var chartrad av fransmännen, låg i Bordeaux, då de tyska stridskrafterna ockuperade staden. Fartyget beslagtogs av tyskarna och prisdömdes senare av tysk prisdömstol.

Motorfartyget »*Frost*», beslagttaget i juni—juli 1940 i Bordeaux.

Reg.nr 6883; byggt år 1922 av stål; tontal: brutto- 1593, netto- 1054; ägare: Stockholms Red. AB Svea; hemort: Stockholm; försäkringsvärde: kasko kr 800 000, intresse kr 200 000.

Fartyget, som före den franska kapitulationen befraktats av engelsmännen för en resa från Dakar till fransk kanalhamn, hade måst gå in till Bordeaux, emedan det var i behov av reparation. Innan reparationsarbetet blivit klart ockuperades staden av tyskarna, vilka beslagtogs fartyget.

Ångfartyget »*Grängesberg*», beslagttaget i juni—juli 1940 i Nantes.

Reg.nr 6480; byggt år 1921 av stål; tontal: brutto- 5447, netto- 3809; ägare: Trafik AB Grängesberg-Oxelösund; hemort: Stockholm; försäkringsvärde: kasko kr 1 500 000, intresse kr 375 000.

Fartyget, som var på resa från Newcastle on Tyne till Le Havre med last av kol, hade dirigerats till Nantes, emedan de tyska trupperna just voro i färd med att ockupera de franska kanalhamnarna. Grängesberg låg kvar i Nantes när tyskarna intog staden. Fartyget beslagtogs av de tyska myndigheterna och prisdömdes senare av prisrätten i Hamburg.

Ångfartyget »*Hispania*», beslagttaget i juni—juli 1940 i Pauillac.

Reg.nr 5396; byggt år 1912 av stål; tontal: brutto- 1241, netto- 701; ägare:

re: Red. AB Svenska Lloyd; hemort: Göteborg; försäkringsvärde: kasko kr 525 000, intresse kr 130 000.

Fartyget, som låg i Pauillac vid tiden för den tyska ockupationen av Frankrike, blev den 25 juni kvarhållet av de franska marinmyndigheterna i väntan på vidare order. »Hispania» togs senare i beslag av tyskarna.

Ängfartyget »*Sigyn*», sänkt av u-båt eller minsprängt den 1 augusti 1940 i Nordatlanten.

Reg.nr 3132; byggt år 1897 av stål; tontal: brutto- 1972, netto- 1445; ägare: Red. AB Sigyn; hemort: Hälsingborg; försäkringsvärde: kasko kr 560 000, intresse kr 140 000.

Den 20 juli avgick fartyget från Halifax destinerat till Clyde. Den 1 augusti inträffade kl. 1.00 fm. en våldsam explosion i fartygets akterskepp. Positionen var då ca 70' från Irlands nordvästkust. Livbåtarna bemannades och sjösattes och fartyget sjönk cirka åtta minuter efter explosionen. Ingen av de ombordvarande skadades. Sedan fartyget gått till botten satte båtarna under rodd sydostlig kurs. Den 2 augusti på kvällen observerades de av en engelsk flygare som dirigerade ett patrullfartyg till platsen och en stund senare omhändertogs de skeppsbrutna av en engelsk jagare som påföljande dag landsatte dem i Liverpool.

Ängfartyget »*Atos*», sänkt av u-båt den 3 augusti 1940 i Nordatlanten.

Reg.nr 3959; byggt år 1902 av stål; tontal: brutto- 2160, netto- 1511, ägare: Red. AB Atos; hemort: Hälsingborg; försäkringsvärde: kasko kr 650 000, intresse kr 150 000.

Den 2 augusti avgick fartyget från Glasgow till Petsamo med last av oljefat, järnrör och trailers. Påföljande dag kl. 9.20 fm. ca 40' nord om Irland inträffade en ytterst häftig explosion i fartyget, som slet bort större delen av akterskeppet. Fartyget började omedelbart sjunka. Utströmmande het ånga från det sprungna stora ångröret till maskinen hindrade till en början besättningen att sjösätta livbåtarna. När några minuter senare ångan något skingrats, lyckades alla ombordvarande, med undantag av båtsmannen som dödats vid explosionen, att rädda sig i båtarna. Från båtarna upptäcktes tvärs om styrbord en u-båt i övervattensläge som emellertid åter försvann under ytan. Senare på dagen upptogs de skeppsbrutna av en irländsk trålare som landsatte dem i Fleetwood.

Omkommen: 1 man av en bemanning på 22 man: Båtsmannen Gustav Nilsson, Höganäs, född 1885.

Motorfartyget »*Canton*», sänkt av u-båt den 9 augusti 1940 i Nordatlanten.

Reg.nr 6698; byggt år 1922 av stål; tontal: brutto- 5783, netto- 4305, ägare: AB Svenska Ostasiatiska Kompaniet; hemort: Göteborg; försäkringsvärde: kasko kr 2 880 000, intresse kr 720 000.

På resa från Calcutta till Liverpool anlöpte fartyget Freetown i Sierra Leone för proviantering och för order för anslutning till viss konvoj. Resan

fortsatte utmed afrikanska kusten och upp genom Nordatlanten utan att fartyget lyckades såsom ordena förutsatte få kontakt med konvojen. På kvällen den 9 augusti ca 65' utanför Irlands nordvästkust skakades fartyget plötsligt av en kraftig explosion i akterskeppet som åstadkom nedpressning av akterskeppet under vattenytan så att manskapshytter och maskinrum fylldes med vatten och olja. Styrbords huvudmotor hade stoppat vid sprängningen medan babords motor alltjämt var i gång medan besättningen bemannade och sjösatte fartygets livbåtar. Tjugo minuter efter explosionen gick fartyget till botten med aktern före.

En av livbåtarna med tre man ombord torde efter nedfirandet ha skurit under, varvid de ombordvarande omkommit. Ytterligare en båt blev genom skador vid sjösättningen obrukbar och dess besättning överfördes till en av de två livbåtar som man lyckats få i vattnet utan missöden. Endast en av dessa kunde under segel nå land i Killala Bay på Irlands nordvästkust, medan den andra båten omkring 14 dagar senare återfanns tom utanför Bunbeg och Inniskvoffin Island, Country of Donegal. Den 18 augusti ilanddrev liket av övermaskinist Andersson som begrovs å Magheragellon kyrkogård.

Omkomna: 16 man av en bemanning på 32 man: Befälhavaren Bror G. Thorsell, Göteborg, född 12/1 1888, 3:e styrmannen Gösta H. Tausis, Göteborg, född 1/8 1910, övermaskinisten Gotthard E. A. Andersson, Göteborg, född 19/7 1884, 3:e maskinisten Karl A. Johnsson, Göteborg, född 10/11 1910, båtsmannen Ivan K. Olsson, Henån, född 11/3 1885, matrosen Axel G. G. Johansson, Kalmar, född 22/10 1896, jungmannen Ove B. Bondesson, Göteborg, född 9/7 1915, lättmatrosen Folke E. Lundin, Trollhättan, född 13/6 1917, motormannen Sven F. Roos, Göteborg, född 4/6 1920, motormannen Karl G. Pettersson, Stockholm, född 13/11 1919, elektrikern Sven E. Eklund, Stockholm, född 15/9 1895, kocken Charles R. Wincent, Bedinge, född 16/5 1920, 2:e kocken Karl B. Lorenz, Karlshamn, född 19/11 1921, tre utländska besättningsmän.

Ångfartyget »*Varia*», sänkt av flyg den 10 augusti 1940 i Nordatlanten.

Reg.nr 4871; byggt år 1908 av stål; tontal: brutto- 929, netto- 664; ägare: Red. AB Svenska Lloyd; hemort: Göteborg; försäkringsvärde: kasko kr 320 000, intresse kr 80 000.

Den 9 augusti avgick fartyget i barlast från Falmouth till Belfast. Följande dag på förmiddagen attackerades fartyget av ett tyskt flygplan utan att några skador vållades fartyget eller de ombordvarande. Ca 60' SO om Fastnet Rock vid ett nytt angrepp av bombplan träffades fartyget kl. 8 em. samma dag av tre bomber samtidigt som däcken beströkos med kulspruteeld. Order gavs att bemanna och sjösätta livbåtarna. Trots rådande hög sjö lyckades 1:e styrmannen med nio man att få babords båt i vattnet jämförelsevis oskadad. Under nedfirningen av styrbordsbåten slet en maskingevärskula av aktra taljan med påföljd att båten störtade ned och vattenfylldes. Två man lyckades taga sig ned i båten och få den läns och klar fartygssidan. Befälhavaren och sex man som blivit kvar ombord omkommo vid bombningen eller

gingo till botten med fartyget. Babordsbåten tog sig den 11 augusti iland på Scilly Islands under det att de båda männen i styrbordsbåten räddades av en fransk trålare.

Omkomna: 7 man av en bemanning på 19 man: Befälhavaren Yngve H. Björkman, Göteborg, född 31/8 1895, 2:e styrmanen Otto W. S. Johansson, Karlshamn, född 2/8 1918, 2:e maskinisten Axel B. Grolander, Göteborg, född 22/2 1883, matrosen Viktor E. Edvardsson, Hogdal, född 12/3 1901, matrosen Arvid O. Strömblad, Myckleby, född 24/9 1898, kocken Lars R. Andersson, Göteborg, född 10/8 1918, eldaren Harry K. Blom, Göteborg, född 7/2 1914.

Ångfartyget »*Mongolia*», minsprängt den 13 augusti 1940 i Östersjön.

Reg.nr 7450; byggt år 1909 av stål; tontal: brutto- 2124, netto- 1546; ägare: Red. AB Arild; hemort: Arild; försäkringsvärde: kasko kr 600 000, intresse kr 150 000.

Fartyget som befann sig på resa från Gävle till Oslebshausen vid Bremen med last av malm hade efter att ha passerat Fehmarnbelts fyrskepp gått till ankars innan det den 13 augusti kl. 5.15 em. fortsatte resan. Knappt en och en halv timma därefter inträffade en våldsam explosion som kom fartyget att rämna midskepps från däck till vattenytan. Maskinen stoppade och fartyget började sjunka. Av besättningen gingo några i styrbords livbåt och samtliga bärgades av motorfartyget »*Polux*» som under tiden kommit tillstädes. Besättningen överfördes senare till en tysk minsvepare och landsattes i Kiel.

Ångfartyget »*Nils Gorthon*», sänkt av u-båt den 13 augusti 1940 i Nordatlanten.

Reg.nr 7298; byggt år 1921 av stål; tontal: brutto- 1808, netto- 1263; ägare: Red. AB Gylfe; hemort: Hälsingborg; försäkringsvärde: kasko kr 680 000, intresse kr 170 000.

Fartyget befann sig på resa från Sydney N.S. till Ridham Dock med last av massaved och framfördes i konvoj, då stark tjocka uppstod den 10 augusti. Sedan fartyget till följd av tjockan förlorat övriga fartyg i konvojen ur sikte inträffade den 13 augusti kl. 7.45 em. en våldsam explosion midskepps av allt att döma av en torped från en u-båt. En detonation som därpå följde antogs härröra från en pannexplosion. Två man torde därav ha omedelbart dödats. Då fartyget började sjunka och livbåtarna svårt skadats måste de överlevande söka sin räddning på fartygets flottar. 1:e styrmannen hade svårt skadad förts ombord på en av flottarna. Ihärdiga men fruktlösa försök gjordes att komma två man till hjälp som i den svåra sjön kämpade för sina liv bland kringdrivande massaved. Fartyget sjönk på omkring fyra minuter. Den ena flottens besättning bärgades av en armerad trålare mera än två dygn efter katastrofen. Även männen på den andra flottan räddades och landsattes på Island. 1:e styrmannen avled av sina skador i Greenock.

Omkomna: 5 man av en bemanning på 21 man: 1:e styrmannen Johan

M. L. Bruse, Råå, född 17/9 1883, 2:e styrmannen Sture A. Johansson, Klippan, född 11/6 1893, matrosen Karl E. Karlsson, Slätthög, född 5/1 1912, 1:e maskinisten Per E. Ohlsson, Sölvesborg, född 25/8 1896, smörjaren K. H. Karlsson, Göteborg, född 28/1 1902.

Ångfartyget »Hedrun», sänkt av u-båt den 16 augusti 1940 i Nordatlanten.

Reg.nr 6359; byggt år 1920 av stål; tontal: brutto- 2325, netto- 1654; ägare: Stockholms Red. AB Svea; hemort: Stockholm; försäkringsvärde: kasko kr 1 120 000, intresse kr 280 000.

Fartyget avgick den 10 augusti efter avslutad lastning från Swansea till Newport, Rhode Island, USA. Den 16 augusti kl. 11 fm. inträffade en våldsam explosion i babords förskepp som förorsakade stark babords slagsida. Positionen var då ca 70' väst om Rockall. Fartyget började sjunka och gick till botten på 3 à 4 minuter. Ehuru någon u-båt icke kunde iakttagas har såsom säkert antagits, att en torped från en sådan träffat fartyget. En av livbåtarna som undgått att förstöras hann aldrig sjösättas utan besättningen måste söka sin räddning på en av flottarna. En livbåt från brittiska ångfartyget »Empire Soldier» upptog 18 personer, däribland en kvinna, från flottan och en jagare räddade 4 man ur vattnet. Övriga ombordvarande torde ha omkommit. Av de räddade avled senare en man.

Omkomna: 8 man av en bemanning på 28 man samt befälhavarens hustru: Befälhavaren Gustaf O. E. Johannesson, Stensjön, född 5/5 1897, matrosen Per A. Persson, S. Mellby, född 1/4 1914, lämparen Evert G. Ståhl, Stockholm, född 9/7 1913, fem utländska besättningsmän.

Ångfartyget »Alida Gorthon», sänkt av u-båt den 29 augusti 1940 i Nordatlanten.

Reg.nr 5446; byggt år 1902 av stål; tontal: brutto- 2369, netto- 1770; ägare: Red. AB Activ; hemort: Hälsingborg; försäkringsvärde: kasko kr 680 000, intresse kr 160 000.

Fartyget befann sig ca 30' nord om Rockall på resa i barlast från Methil till S:t John's N.F. den 29 augusti då det vid tretiden på morgonen träffades av en torped. Explosionen som följde var ytterst våldsam och fartyget som blev svårt läck började genast sjunka. Ombord befann sig förutom fartygets egen besättning 18 överlevande från engelska ångfartyget »Dalblair» som efter torpedering gått till botten. Vid sjösättningen slog babordsbåten runt så att bemanningen kom i vattnet. Endast en man kunde bärgas av styrbordsbåten, som utan olyckshändelse blivit sjösatt. Den 31 augusti på förmiddagen fick man Inishtrahulls fyr i sikte. Kl. 12 på middagen bärgades de skeppsbrutna av bärgningsbåten »England» som landsatte dem i Bunkrana.

Omkomna: 11 man av »Alida Gorthon»s bemanning på 24 man och 18 man från brittiska ångfartyget »Dalbrair», de senare ej här förtecknade: Befälhavaren Nils B. Fex, Lerhamn, född 21/1 1893; 1:e styrmannen Johan A. Johansson, Mölle, född 21/12 1905, 1:e maskinisten Per S. A. Hansson, Mal-

mö, född 3/3 1914, 2:e maskinisten Gustaf W. Åkesson, Karlshamn, född 17/12 1896, matrosen Gösta W. Nilsson, Trönninge, född 21/4 1917, lättmatrosen Knut T. Svensson, Harplinge, född 4/1 1922, smörjaren Karl G. Magnusson, Oskarsström, född 13/6 1891, eldaren Karl Bengtsson, Halmstad, född 4/1 1902, stewarden Alfred B. Johansson, Hälsingborg, född 26/4 1899, kocken Mauritz G. Holmström, Sölvesborg, född 22/6 1907, en utländsk besättningsman.

Ängfartyget »*Siljan*», sänkt av u-båt den 26 september 1940 i Nordatlanten.

Reg.nr 8310; byggt år 1920 av stål; tontal: brutto- 3059, netto- 2254; ägare: Red. AB Sigyn; hemort: Hälsingborg; försäkringsvärde: kasko kr 900 000, intresse kr 225 000.

Den 22 september avgick fartyget efter avslutad lastning från Cardiff till Lissabon med last av kol. Den 26 september vid halv tio-tiden på kvällen ca 250' väst om Irland träffades fartyget av en torped mitt för 2:ans lucka om babord och fartyget började sjunka med förskeppet före. Besättningen gick i tre livbåtar som omedelbart kunde sjösättas. Fartyget sjönk efter ca 10 minuter. En av livbåtarna landade några dagar senare på irländska kusten medan en annan upptogs av ett franskt fiskefartyg som landsatte besättningen i Morbihan i Norra Frankrike. Den tredje livbåten är med nio man försvunnen.

Omkomna: 9 man av en bemanning på 27 man: 1:e styrmannen Nils G. Bengtsson, Göteborg, född 1901, 3:e maskinisten Karl E. Ljungfelt, Hälsingborg, född 1887, kocken Karl G. Nilsson, Åhus, född 1900, matrosen Karl M. Nilbers, Malmö, född 1913, lättmatrosen Tage P. Kjellblad, Orsa, född 1914, eldaren Karl H. Larsson, Ösmo, född 1899, smörjaren Johan Salomonsson, Hälsingborg, född 1901, två utländska besättningsmän.

Belöning tillerkändes matrosen Oscar Rehn genom Kungl. Maj:ts beslut den 26 september 1941.

Fiskemotorfartyget GG 917 »*Hugin*», minsprängt den 4 oktober 1940 i Skagerack.

Reg.nr 7043; byggt år 1923 av trä; tontal: brutto- 42, netto- 19; ägare: J. O. Åvall (partred.); hemort: Hönö; försäkringsvärde kr 30 000.

Den 3 oktober på morgonen avgingo fiskefartygen »*Hugin*» och »*Ansi*» från Hönö till fångstplatser i närheten av Hanstholmen, dit fartygen anlände samma dag på kvällen. De ankrade i närheten av varandra och kvarlåg på fiskeplatsen över natten. Sedan man ombord på »*Ansi*» gjort »ett drag» utan att erhålla någon fisk i snurrevaden lät skepparen lätta ankaret och fortsatte åt det håll där »*Hugin*» ankrat föregående kväll. Vid ankomsten kunde fartyget ej upptäckas. På eftermiddagen anträffades ett flertal vrakdelar, som härledde sig från »*Hugin*», varför fartyget antagits ha blivit minsprängt och gått under med man och allt.

Omkomna: 5 man, hela bemanningen: Bernhard A. Larsson, Hönö, född 25/5 1895, Erik L. Åvall, Hönö, född 30/5 1903, Emil V. Åvall, Hönö, född

21/12 1905, Lorens O. A. Larsson, Hönö, född 10/11 1923, Arne H. Ingmars-son, Göteborg, född 19/1 1915.

Ångfartyget »*Convallaria*», sänkt av u-båt den 18 oktober 1940 i Nordatlan-ten.

Reg.nr 6631; byggt år 1921 av stål; tontal: brutto- 1996, netto- 1451; äga-re: Red. AB Activ; hemort: Hälsingborg; försäkringsvärde: kasko kr 720 000, intresse kr 180 000.

Den 5 oktober avgick fartyget från Sydney N.S. för att ansluta sig till en i grannskapet bildad konvoj för resa till Ridham Dock. Lasten utgjordes av pappersved. Den 17 oktober på eftermiddagen angreps konvojen av en eller flera u-båtar som sänkte två fartyg. Övriga fartyg i konvojen fortsatte med full fart under sicksack-kurser. Positionen var nu ca 150' NV om Irlands nordkust. Ytterligare ett fartyg hann sänkas innan »*Convallaria*» den 18 ok-tober kl. 7.40 em. träffades av en torped, som exploderade på babordssidan mitt för 4:ans lucka, och började sjunka med akterskeppet före. Livbåtarna bemannades och sjösattes omedelbart och från dessa såg man fartyget om-kring 10 minuter därefter gå till botten. Besättningen upptogs en halvtimme senare av ett örlogsfartyg och landsattes den 20 oktober i en skotsk västkust-hamn.

Ångfartyget »*Gunborg*», sänkt av u-båt den 18 oktober 1940 i Nordatlanten.

Reg.nr 7692; byggt år 1930 av stål; tontal: brutto- 1573, netto- 1059; äga-re: Red. AB Sylvia; hemort: Göteborg; försäkringsvärde: kasko kr 1 400 000.

Den 5 oktober avgick fartyget från Sydney N.S. i konvoj för resa till Clyde med pappersved. Ett flertal andra fartyg i konvojen hade fallit offer för u-båtar innan även »*Gunborg*» den 18 oktober kl. 8.45 em. ca 145' NV om Irlands nordkust träffades av en torped i förskeppet om styrbord. Livbåtar-na bemannades och sjösattes under det att fartyget erhöll allt svårare slag-sida. En knapp timma därefter gick fartyget till botten och efter ytterligare en halv timma bärgades besättningen av ett engelskt krigsfartyg. Den 20 ok-tober landsattes alla i en skotsk hamn.

Tankmotorfartyget »*Janus*», sänkt av u-båt den 20 oktober 1940 i Nordatlan-ten.

Reg.nr 8381; byggt år 1939 av stål; tontal: brutto- 9825; ägare: Red. AB Nordstjernen; hemort: Stockholm; försäkringsvärde: kasko kr 5 500 000.

Fartyget avgick den 8 oktober från Halifax N.S. med last av olja till Clyde för att utanför kusten ansluta sig till en konvoj för resan över Nordatlan-ten. Den 19 oktober vid halv tio-tiden på kvällen anfölls konvojen av under-vattensbåtar som sänkte två fartyg på konvojens styrbordsflank. Vid ett för-nyat anfall strax efter klockan 11 gingo ytterligare två fartyg förlorade. Kon-vojen befann sig nu i full upplösning och »*Janus*» satte full fart för att bryta sig ur densamma. Ca 215' NV om Irlands nordvästkust vid halv fem-tiden på morgonen den 20 inträffade en våldsamt explosion akter om huvudpump-

rummet, varigenom fartyget bröts i två delar fasthållna vid varandra endast medelst däcksplåtarna. Däcken och överbyggnaderna övertändes av brinnande olja och flammorna stego till ett par hundra fots höjd. Två livbåtar och en bryggbåt kunde med stora svårigheter sjösättas. En av livbåtarna vattenfylldes med påföljd att flera man drucknade. Sedan akterskeppet gått till botten dök en u-båt upp och förhörde sig om fartygets namn, nationalitet och hemort. Sedan på dagen och sedan även förskeppet sjunkit upptogos de överlevande av en örlogsman, som landsatte dem i en engelsk västkusthamn.

Omkomna: 4 man av en bemanning på 37 man: Motormannen Holger R. Slättberg, Göteborg, född 7/7 1914, motoreleven Erik A. Nilsson, Söderhamn, född 13/12 1919, motoreleven Alf G. Westman, Kramfors, född 6/9 1920, uppassaren Karl E. F. Svensson, Göteborg, född 1/5 1913.

Fiskemotorfartyget *G.G. 448 »Essie»*, minsprängt den 23 oktober 1940 i Kattegatt.

Reg.nr 8143; byggt år 1936 av trä; tontal: brutto- 54, netto- 21; ägare: J. Nilsson (partred.); hemort: Donsö; försäkringsvärde kr 48 000.

Den 23 oktober befann sig »Essie» tillsammans med två andra fiskefartyg på fiske sydost om Skagen. Strax före kl. 4 em. hade de senare tagit hem garnen och avgått till Göteborg. »Essie»s skeppare hade dessförinnan på anropshåll meddelat, att även hans fartyg för fångstens skull måste gå till Göteborg före nattens inbrott. Fartyget har därefter varit försvunnet. Vid utredning i ärendet har vissa omständigheter framkommit som ansetts klart ådagalägga, att fartyget gått under genom minsprängning.

Omkomna: 6 man, hela bemanningen: Nils H. Nilsson, Donsö, född 16/4 1910, Johannes Nilsson, Donsö, född 24/12 1877, John G. Nilsson, Donsö, född 11/4 1913, Bengt E. Nilsson, Donsö, född 16/3 1922, Arthur E. Gustafsson, Donsö, född 14/7 1907, Olof Lorensen, Donsö, född 2/5 1918.

Ångfartyget »*Meggie*», sänkt av u-båt den 27 oktober 1940 i Nordatlanten.

Reg.nr 7430; byggt år 1889 av järn; tontal: brutto- 1809, netto- 1357; ägare: Red. AB Nellie; Hemort: Nyhamnsläge; försäkringsvärde kr 424 000.

Fartyget befann sig på resa från Dunston till Madeira med last av kol då det den 27 oktober ca 70' SO om Santa Maria i Azorerna prejudades av en u-båt. Ubåtsbefälhavaren, en italienare, meddelade att fartyget skulle sänkas. Detta utfördes med artillerield sedan besättningen gått i livbåtarna. Båtarna togos därefter under bogsering av u-båten. På grund av tilltagande vind och sjö måste emellertid u-båten snart lämna dem åt sitt öde. Den ena båten tog sig in till ön San-Miguel den 4 november. Den andra livbåten landade den 9 november i Nazaré i Portugal.

Fiskemotorfartyget *M.D. 498 »Elly»*, minsprängt den 6 november 1940 i Kattegatt.

Reg.nr 7516; byggt år 1929 av trä; tontal: brutto- 51, netto- 21; ägare: R. H. Hansson (partred.); hemort: Dyrön; försäkringsvärde kr 32 000.

Den 6 november på eftermiddagen befann sig »Elly» i sällskap med några andra fiskebåtar bland dem »Vanja» på återfärd till Dyrön efter fiske med drivgarn på fiskeplats norr om Skagen. »Vanja» framfördes akter om »Elly». Kl. 6.00 em. iaktogs från »Vanja» en eldkvast stiga upp ur havet i den riktning vari »Elly»s akterlanterna senast varit synlig. Eldskenet följdes av en kraftig detonation och ljuset från »Elly»s akterlanterna syntes ej längre. Någon stund senare prejudes »Vanja» av ett tyskt örlogsfartyg som varnade såväl för flytande som för andra minor. »Vanja» och de övriga fartygen fingo anvisning att sätta kursen på Paternoster-skären.

Efter den ovan skildrade händelsen har icke något avhörts från »Elly». Dessa och andra omständigheter har ansetts klart ådagalägga att fartyget gått under genom minsprängning.

Omkomna: 5 man, hela bemanningen: Rutger H. Hansson, Dyrön, född 2/8 1892, Ossian Johansson, Dyrön, född 31/10 1900, Bror O. A. Olsson, Dyrön, född 8/3 1912, Karl G. Andersson, Dyrön, född 24/8 1917, Anders B. Gustafsson, Dyrön, född 1/5 1924.

Motorfartyget »Vingaland», sänkt av flyg den 8 november 1940 i Nordatlanten.

Reg.nr 8032; byggt år 1935 av stål; tontal: brutto- 2719, netto- 2022; ägare: Ångfartygs AB Tirfing, hemort: Göteborg; försäkringsvärde: kasko kr 2 400 000, intresse kr 600 000.

För en resa från Halifax N.S. till Glasgow med last av stycke gods ingick fartyget i en konvoj som angreps med artillerield av ett okänt örlogsfartyg. På konvojbefälhavarens order skingrades konvojen och fartygen satte högsta möjliga fart för att undkomma. I skydd av dimbildning och det inträdande mörkret lyckades »Vingaland» undgå att bli träffat. Sedan »Vingaland» den 7 november uppnått för konvojen överenskommen samlingsplats blev fartyget påföljande dag ca 300' väst om Irland utsatt för anfall från bombplan som från låg höjd lyckades få in fullträffar på fartyget midskepps om styrbord. Vid de våldsamma explosioner som följde, bortsprängdes järnskotten till en del av hytterna och hela köksinredningen midskepps om styrbord, lastluckorna i närheten kastades i luften och styrbords livbåt krossades. Ögonblicket därefter stod midskeppspartiet i lågor. Babords livbåt, som undgått förstörelse, bemannades och sjösattes. En motorbåt blev när den skulle sjösättas svårt skadad och fylld med vatten. Under tiden hade elden spritt sig över hela fartyget. De överlevande bärgades samma dag av brittiska ångaren »Danae II» som landsatte dem i en engelsk västkusthamn.

Omkomna: 6 man av en bemanning på 25 man: Stewarden Bror E. Samuelsson, Stenungssund, född 6/10 1901, 1:e kocken Nils C. Johansson, Vitaby, född 24/10 1917, 2:e kocken Stig A. Olsson, Göteborg, född 26/8 1920, mässuppassaren Leif G. Björkblom, Sunne, född 7/1 1920, salongsuppassaren Nils F. Blomqvist, Sunne, född 31/7 1918, 1:e motormannen Arvid M. Andersson, Stillingsön, född 16/4 1897.

Belöning tillerkänd motormannen Karl H. Pettersson genom Kungl. Maj:ts beslut den 26/9 1941.

Motorgaleasen »*Livingstone*», förlist efter grundstötning den 10 november 1940 på norska kusten.

Reg.nr 4983; byggt år 1895 av trä; tontal: brutto- 66, netto- 38; ägare: Johan A. Ohlsson; hemort: Väjern; försäkringsvärde kr 14 000.

Den 29 oktober avgick fartyget från Ystad destinerat till Moss i Norge. Vid 7-tiden på kvällen den 10 november passerades Strutens fyr vid Sösterne. Det visade sig nu att samtliga fyrar vid inloppet till Oslofjorden voro släckta. Vinden hade under eftermiddagen ökat i styrka och dragit sig över på sydost med snöblandat regn. Fartyget synes på natten ha blivit satt mot grundet Drillene sydväst om Fulehuk, där det förlist med man och allt.

Omkomna: 2 man, hela bemanningen: Befälhavaren Johan A. Ohlsson, Väjern, en besättningsman.

Ångfartyget »*Veronica*», sänkt av u-båt den 17 november 1940 i Nordatlanten.

Reg.nr 6018; byggt år 1918 av stål; tontal; brutto- 1315; netto- 907; ägare: Red. AB Activ; hemort: Hälsingborg; försäkringsvärde: kasko kr 500 000, intresse kr 125 000.

På resa från Bormillo destinerat till Barrow in Furness gick fartyget den 17 november kl. 8 em. i konvoj ca 35' väster om Tory Island då det utan varning torpederades. Fartyget gick så gott som omedelbart till botten och befälhavaren på kommandobryggan slungades av lufttrycket överbord. Trots erhållna skador i ena knäet lyckades han taga sig upp på en flotte i närheten. Också två man av kökspersonalen lyckades simmande uppnå flotten medan den övriga delen av besättningen försvann med fartyget i djupet. Sex dagar senare bärgades de skeppsbrutna av ett isländskt fiskefartyg och landsattes på kvällen i Londonderry, där de genast inlades på sjukhus.

Omkomna: 17 man av en bemanning på 20 man: 1:e styrmannen C. R. Ludvig Danielsson, Malmö, född 11/5 1895, 2:e styrmannen Ebbe G. Levin, Nosaby, född 18/1 1905, 1:e maskinisten Johan Persson, Hälsingborg, född 7/2 1876, 2:e maskinisten Gregor Tillgren, Hälsingborg, född 5/8 1893, båtsmannen Johan Fröjd, Lerberget, född 23/9 1883, tolv utländska besättningsmän.

Ångfartyget »*Anten*», sänkt av u-båt den 23 november 1940 i Nordatlanten.

Reg.nr 6406; byggt år 1920 av stål; tontal: brutto- 5234, netto- 3602; ägare: Red. AB Transatlantic; hemort: Göteborg; försäkringsvärde: kasko kr 1 750 000, intresse kr 350 000.

Den 16 november avgick fartyget i barlast från Liverpool till Cape Town. Resan företogs i konvoj över Atlanten. Den 22 november vid halv sjutiden på morgonen ca 300' nordväst om Irland angreps konvojen av u-båtar. En timma senare träffades fartyget av en torped om babord mitt för 3:ans lastrum. Vid den våldsamma explosionen söndersprängdes det vattentäta skot-

tet mellan 2:ans och 3:ans rum och båda rummen vattenfylldes. Sedan föreskrivna signaler givits och maskinen stoppats, gick besättningen med undantag av befälhavaren och 3:e styrmannen i livbåtarna. Vid sjösättningen av babordsbåten omkom 1:e styrmannen. Då fartyget alltjämt flöt gingo några man senare på dagen ombord och försök gjordes att med sakta maskin fortsätta resan mot engelska kusten. Försöket måste emellertid snart uppgivas då den rådande grova sjön hotade att bryta fartyget i två delar. Fartyget måste därför definitivt övergivas. De överlevande landsattes av en jagare i Liverpool.

Omkommen: 1 man av en bemanning på 33 man: 1:e styrmannen Anders Andersson, Morlanda, född 3/1 1900.

Ångfartyget »*Gwalia*», sänkt av en u-båt den 2 december 1940 i Nordatlanten.

Reg.nr 4764; byggt år 1907 av stål; tontal: brutto- 1047, netto- 702; ägare: Red. AB Svenska Lloyd; hemort: Göteborg; försäkringsvärde: kasko kr 400 000, intresse kr 100 000.

Den 16 november avgick fartyget efter avslutad lastning av kol i brittisk konvoj från Cardiff destinerat till Lissabon. Den 2 december då konvojen hunnit till en plats ca 200 nautiska mil väster om Lissabon träffades fartyget av en torped strax för om kommandobryggan. Flera av besättningen torde ha dödats vid explosionen. Av de överlevande samlades större delen vid flottarna på akterdäck. Endast fyra man kunde taga sig upp på en av flottarna när fartyget ett par minuter senare sjönk. I elva dygn drev flottan omkring i Nordatlanten och först den 13 december siktades de nödställda av en jagare i en brittisk konvoj som ett par dagar senare landsatte dem i Gibraltar.

Omkomna: 16 man av en bemanning på 20 man: Befälhavaren S. Berthel Lindberg, Göteborg, född 4/7 1881, 1:e styrmannen O. Ture Pettersson, Göteborg, född 1/8 1880, 2:e styrmannen Carl-Axel Lange, Visby, född 3/10 1905, 1:e maskinisten Carl A. Pettersson, Göteborg, född 13/3 1898, 2:e maskinisten Anders E. Amberntson, Göteborg, född 26/7 1885, stewarden Osvald Mattsson, Göteborg, född 29/10 1907, matrosen Karl J. Larsson, Hässelby, född 10/8 1887, lättmatrosen Gösta I. Svensson, Halmstad, född 23/3 1917, lättmatrosen Fred. Andersson, Fässberg, född 8/12 1918, eldaren Nils G. Wärja, Sandöverken, född 12/9 1918, eldaren Knut Kullander, Göteborg, född 2/7 1890, maskineleven Paul Eriksson, Hällefors, född 21/1 1913, fyra utländska besättningsmän.

Motorskonerten »*Barbro*», förlist efter grundstötning den 4 december 1940 i Östersjön.

Reg.nr 7672; byggt år 1904 av trä; tontal: brutto- 172, netto- 137; ägare: Joh. Th. Johansson; hemort: Gravarne; försäkringsvärde: kasko kr 60 000.

Den 4 december avgick fartyget från Lübeck med last av koks och med Västervik som destinationsort. Vid avgången rådde frisk västsydvästlig vind

som under eftermiddagen ökade till kuling. Då vinden mot kvällen övergick till storm och regntjocka rådde beslöts lägga bi och bärga seglen. Resan fortsattes därefter för enbart motorn. Vid niotiden på kvällen grundstötte fartyget på tyska kusten och blev svårt läck. Under natten sköljdes däckslasten överbord av överbrytande sjöar. Besättningen kvarstannade på haveristen till påföljande morgon då den i livbåten övergav fartyget och genom bränningarna lyckades taga sig in till land.

Ångfartyget »*Daphne*», sänkt av u-båt den 4 december 1940 utanför Lissabon.

Reg.nr 5275; byggt år 1890 av stål; tontal: brutto- 1514; ägare: J. Fag-ræus; hemort: Stockholm; försäkringsvärde kr 280 000.

Fartyget avgick den 18 november i konvoj från Glasgow destinerat till Lissabon. Till följd av maskinhaveri den 22 november måste konvojen lämnas och resan fortsättas utan skydd. Den 4 december omkring kl. 3.20 fm. då endast ett par timmars resa återstod inträffade en våldsam explosion mid-skepps vid fartygets babordssida. Fartyget som bröts mitt itu gick någon minut senare till botten. Vakten på däck sökte i mörkret sjösätta styrbords livbåt men hann icke fira båten i vattnet förrän fartyget sjönk. En enda man lyckades simmande hålla sig uppe i flera timmar innan han i dagningen fann en drivande flotte, på vilken han kunde taga sig upp. Han lämnades åt sitt öde av en u-båt som medan han sam omkring syntes på ett avstånd av omkring 100 meter. Vid middagstiden den 4 december siktades flotten av spanska ångaren »Genoveva-Fierro» som upptog den skepps-brutne.

Omkomna: 18 man av en bemanning på 19 man: Befälhavaren Eric A. K. Kastman, Göteborg, född 17/12 1892, 1:e styrmannen Folke Persson, Göteborg, född 25/4 1904, 2:e styrmannen Alfred V. Olsson, Göteborg, född 6/8 1882, övermaskinisten Anders Thorén, Väddö, född 4/5 1880, 2:e maskinisten Axel Svensson, Pukavik, född 24/1 1901, kocken Gösta T. Jönsson, Ramsjöstrand, född 9/12 1917, matrosen Oscar W. Nilsson, Östra Torp, född 25/1 1910, lättmatrosen Olof D. Hägglund, Örnsköldsvik, född 5/5 1920, eldaren Åke G. Isaksson, Oskarshamn, född 20/5 1905, eldaren John A. Adolfson, Göteborg, född 6/10 1919, åtta utländska besättningsmän.

Motorfartyget »*Stureholm*», försvunnet med man och allt efter den 11 december 1940 i Nordatlanten.

Reg.nr 6172; byggt år 1919 av stål; tontal: brutto- 4599, netto- 3378; ägare: AB Svenska Amerika Mexiko Linien; hemort: Göteborg; försäkringsvärde: kasko kr 2 300 000, intresse kr 575 000.

Den 29 november avgick fartyget med last av omkring 6 500 ton stål- och järnvaror från Halifax N.S. för resa till Storbritannien. Fartyget var vid avgången i fullt sjövärdigt skick. Fartyget iaktogs sista gången den 11 december kl. 1.15 em. i Nordatlanten på Lat. N 58°58', Long. V 11°20'. Där-

efter har det varit försvunnet. Det har antagits såsom säkert, att fartyget gått under med man och allt på grund av åtgärd av krigförande makt.

Omkomna: 32 man, hela bemanningen: Befälhavaren John O. G. Berner, Göteborg, född 1897, timmermanen Viktor K. Persson, Hogstorp, född 1902, båtsmannen Carl E. R. Nilsson, Hjortsberga, född 1906, stewarden Gustaf Persson, Göteborg, född 1889, kocken Karl E. Johansson, Göteborg, född 1909, mässuppassaren Fritz M. Olsson, Göteborg, född 1900, tjugosex utländska besättningsmän.

Ångfartyget »Mangen», sänkt av u-båt den 21 december 1940 i Nordatlanten.

Reg.nr 7979; byggt år 1922 av stål; tontal: brutto- 1245, netto- 870; ägare: O. F. Ahlmark & Co Eftr. AB; hemort: Karlstad; försäkringsvärde: kasko kr 560 000, intresse kr 140 000.

Den 6 december avgick fartyget efter avslutad lastning av kol från Cardiff destinerat till Lissabon. Sedan fartyget två dagar senare anslutit sig till konvoj utanför Milford Haven fortsattes resan söderöver. Den 21 december ca 360' väst om Portugal utsattes konvojen för u-båtsangrepp och fartyget träffades av en torped midskepps om babord med en fruktansvärd explosion som följde. Fartyget sjönk på cirka tre minuter. Då babords livbåt krossats vid sprängningen och styrbordsbåten icke kunde sjösättas på grund av den slagsida som fartyget omedelbart erhöll, måste de ombordvarande hoppa överbord med livbälten på. Fem man kunde taga sig upp på en flotte, sju andra lyckades simmande hålla sig uppe till dess de nåddes av en livbåt från svenska ångaren »Garm», som gått akter om »Mangen» i konvojen. Åtta man hade gått förlorade. De räddade ankommo på julafton till Lissabon.

Omkomna: 8 man av en bemanning på 19 man: 1:e styrmannen Anders K. Johansson, Karlstad, född 31/8 1907, 1:e maskinisten Henning W. Nilsson, Norrköping, född 5/1 1893, matrosen Frans H. V. Magnusson, Söderåkra, född 10/6 1909, lättmatrosen Sven Åberg, Göteborg, född 11/12 1919, eldaren Fred B. Larsson, Göteborg, född 7/5 1917, kollämparen Oskar H. Gustavsson, Göteborg, född 30/8 1922, två utländska besättningsmän.

Kungl. Maj:t har den 7/11 1941 tillerkänt sjökaptenen Adolf Waldemar Andersson belöning för visat mod och rådhjet.

Motorfartyget »Valparaiso», försvunnet med man och allt efter den 30 december 1940 i Nordatlanten.

Reg.nr 5890; byggt år 1917 av stål; tontal: brutto- 3760, netto- 2854; ägare: Red. AB Nordstjernen; hemort: Stockholm; försäkringsvärde: kasko kr 2 040 000, intresse kr 510 000.

Den 18 december 1940 avgick fartyget efter avslutad lastning i fullt sjövärdigt skick från Halifax N.S. destinerat till brittisk hamn befraktat av brittiska regeringen. Sedan fartyget anslutit sig till en konvoj anträdde färden över Nordatlanten under skydd av en hjälpkryssare. Resan synes därefter hava fortgått utan några störande händelser intill den 29 december, då inträdande tjocka och dåligt väder åstadkom att konvojen skingra-

des. Konvojens ungefärliga position var då Lat. N 60°1', Long. V 23°0'. Fartyget har därefter icke avhörts. Det har antagits såsom säkert att fartyget gått under med man och allt genom åtgärd från krigförande makts sida.

Omkomna: 33 man, hela bemanningen: Befälhavaren Oscar A. V. Asplund, Skanör, född 22/12 1890, 1:e styrmannen Erik J. Johansson, Stockholm, född 29/8 1908, 2:e styrmannen Sjunne B. Månsson, Kävlinge, född 5/12 1911, telegrafisten Per A. H. Afzelius, Malmö, född 25/12 1888, båtsmannen Johan Sandberg, Malmö, född 3/7 1893, lättmatrosen Carl J. H. Carlsson, Borås, född 20/11 1911, övermaskinisten Emil Hallengren, Göteborg, född 2/11 1873, 2:e maskinisten Erik W. Meyer, Malmö, född 5/7 1901, motormannen Göran A. Sjöberg, Huskvarna, född 1/10 1894, motormannen Karl G. Thour, Stockholm, född 9/11 1897, motormannen Karl O. T. Nilsson, Gistad, född 9/11 1916, motormannen Carl J. Jacobsson, Göteborg, född 24/2 1910, motormannen Gottfrid E. Huglow, Stockholm, född 1/4 1903, motormannen Nils O. F. Jönsson, Stockholm, född 18/7 1897, stewarden Carl E. Andrén, Göteborg, född 21/6 1885, kocken Edwin Rask, Kivik, född 21/12 1905, kockeleven Knut T. Forsberg, Strömstad, född 9/12 1920, salongsuppassaren Bror L. Waldner, Stockholm, född 12/10 1919, femton utländska besättningsmän.

Motorfartyget »*Buenos Aires*», minsprängt den 31 december 1940 i Irländska sjön.

Reg.nr 6212; byggt år 1920 av stål; tontal: brutto- 5652, netto- 4312; ägare: Red. AB Nordstjernen; hemort: Stockholm; försäkringsvärde: kasko kr 3 000 000, intresse kr 750 000.

Den 31 december avgick fartyget i barlast från Liverpool destinerat till Newport. Vid två-tiden på eftermiddagen prejadades det av ett bevakningsfartyg som gjorde sig underrättat om att minskyddsslingan ombord var i funktion. Tre kvarts timme senare inträffade en våldsam explosion i fartyget som åstadkom svåra sprängskador med påföljd att vattnet började forsa in i lastrum och maskinrum. Tre man av besättningen skadades och befälhavaren återfanns på bryggan bedövd och med ett svårt blödande sår i huvudet. Han återkom senare till medvetande och kunde med den övriga besättningen rädda sig i livbåtarna. Innan fartyget övergavs fälldes styrbords ankare med 80 famnars kätting. Livbåtarna upptogs vid 4-tiden på eftermiddagen av ett engelskt fiskefartyg. De skeppsbrutna landsattes påföljande dag i Fleetwood, där meddelande erhöles att fartyget inbärgats till engelsk hamn. Fartyget har sedermera på grund av de erhållna svåra skadorna blivit kondemnerat.

Krigshaverier 1941

Ångfartyget »*Bertha*», minsprängt den 11 januari 1941 i Öresund.

Reg.nr 4604; byggt år 1906 av stål; tontal: brutto- 1215, netto- 833; ägare: Red. AB Magnus Stenbock; hemort: Hälsingborg; försäkringsvärde: kasko kr 360 000.

Den 8 januari avgick fartyget efter avslutad kokslastning från Hamburg via Kielkanalen till Göteborg. I södra Öresund erhöles av de tyska marinmyndigheterna seglingsbeskrivningar för passage förbi de minerade områdena. Den 11 januari kl. 10.30 fm. passerades Nordre Röse fyr. Omkring 20 minuter senare exploderade en mina midskepps under fartyget. Fartyget erhöles babords slagsida och gick efter några få minuter till botten på cirka 15 meters djup. Livbåtar och däckverkar hade förstörts vid explosionen. Tretton man, varav flera svårt skadade, lyckades när fartyget sjönk taga sig upp på livräddningsflottarna, varifrån de bärgades av en tillskyndande bogserbåt. 1:e styrmannen, som vid tiden för olyckan befann sig i karthyttan samt 1:e maskinisten, en smörjare och en eldare, vilka hade vakt i maskin- och eldrummet, följde fartyget i djupet. Fem man inlades på sjukhus i Köpenhamn.

Omkomna: 4 man av en bemanning på 17 man: 1:e styrmannen Gottlieb K. Assarsson, Råå, född 15/9 1896, 1:e maskinisten Frans A. Stillström, Stockholm, född 11/7 1904, smörjaren Ernst O. W. Pettersson, Stockholm, född 1900, eldaren Oscar H. Ny, Garpenberg, född 2/4 1915.

Belöning tilldelad dansken Hans P. K. Madsen genom Kungl. Maj:ts beslut den 13/2 1942.

Ångfartyget »*Belgia*», förstört vid flyganfall den 26 januari 1941 i Nordsjön.

Reg.nr 7636; byggt år 1930 av stål; tontal: brutto- 2076, netto- 1369; ägare: Förnyade Ångfartygs AB Götha; hemort: Göteborg; försäkringsvärde: kasko kr 1 370 000, intresse kr 270 000.

Den 26 januari avgick fartyget med styckegods i engelsk konvoj från London. I närheten av Sunk fyrskipp anföll ett tyskt bombplan och fällde på låg höjd bomber samt beströk kommandobryggan med kulspruteeld. Två bomber träffade midskepps varav midskeppspartiet slogs i spillror. Eld utbröt ombord och fartyget var snart helt övertänt. Sex man av besättningen som uppehöles sig midskepps dödades. De överlevande räddades av en engelsk jagare. Fartyget drev senare i land och blev vrak.

Omkomna: 6 man av en bemanning på 26 män och 1 kvinna: 1:e styrmannen Per H. N. Berg, Göteborg, född 4/11 1905, 2:e maskinisten Gösta E. V. Jansson, Göteborg, född 30/6 1909, eldaren Erik G. Norman, Härnösand, född 15/12 1902, mässuppassaren Kurt G. Gustavsson, Göteborg, född 4/11 1917, två utländska besättningsmän.

Motorfartyget »*Rydboholm*», sänkt av u-båt den 25 februari 1941 i Nordatlanten.

Reg.nr 7917; byggt år 1933 av stål; tontal: brutto- 3201, netto- 2372; ägare: AB Svenska Amerika Mexiko Linien; hemort: Göteborg; försäkringsvärde: kasko kr 2 800 000, intresse kr 700 000.

Den 23 februari avgick fartyget i konvoj från Liverpools redd destinerat till Freetown i barlast. Kl. 11.30 em. den 25 februari träffade en torped i förskeppet och fartyget började sjunka. Livbåtarna bemannades och sjösattes men kvarlägo därefter på platsen för att avvakta händelsernas utveckling. Då fartyget ännu påföljande morgon höll sig flytande gick besättningen ombord. Det måste emellertid snart åter övergivas då vädret blev sämre och fartyget ånyo visade tendens att sjunka. Besättningen togs ombord på ett engelskt krigsfartyg och landsattes i en engelsk västkusthamn.

Ångfartyget »*Göteborg*», försvunnet med man och allt efter den 25 februari 1941 i Nordatlanten.

Reg.nr 500; byggt år 1893 av järn; tontal: brutto- 820, netto- 504; ägare: Red. AB Svenska Lloyd; hemort: Göteborg; försäkringsvärde: kasko kr 200 000, intresse kr 50 000.

Den 25 februari avgick fartyget från Reykjavik destinerat till Göteborg. Resan företogs enligt instruktioner från engelska och tyska myndigheter beträffande den route fartyget skulle följa. Anvisningarna inbegrepo angörandet av Skopenfjord på Färöarna. På resan medfördes tre passagerare och last av sill i tunnor. Fartyget har efter avgången från Reykjavik icke avhörts. Man vet att under tiden den 25—27 februari en orkan dragit fram mellan Island och Färöarna, vilken kan ha vållat fartygets undergång. Såsom mest troligt har dock ansetts att fartyget krigsförlist.

Omkomna: 20 man, hela bemanningen, samt tre utländska passagerare: Befälhavaren Johan A. Forslund, Lerum, född 1874, 1:e styrmannen Johan P. Andersson, Göteborg, född 26/9 1880, 2:e styrmannen Torsten A. Kånge, Nödinge, född 1909, 1:e maskinisten Olof E. Pihlgren, Göteborg, född 28/9 1901, 2:e maskinisten Emil Andersson, Nya Varvet, född 15/7 1880, stewarten Fritz T. Dahlström, Göteborg, född 16/5 1907, maskineleven Sven O. F. Hörnell, Skellefteå, född 14/11 1918, kocken Ingvar Ekblom, Göteborg, född 1912, uppassaren Stig Klason, född 1921, elva utländska besättningsmän.

Motorfartyget »*Murjek*», försvunnet med man och allt efter den 28 februari 1941 i Nordatlanten.

Reg.nr 7231; byggt år 1925 av stål; tontal: brutto- 5023, netto- 3831; ägare: Trafik AB Grängesberg-Oxelösund; hemort: Stockholm; försäkringsvärde: kasko kr 2 125 000, intresse kr 525 000.

Den 25 januari 1941 avgick fartyget från Santos till Göteborg med bomull och olja under lejd från de krigförande makternas sida. De närmaste dagarna därefter stod befälhavaren i telegramväxling med rederiet. De sista tele-

grammen utväxlades den 28 februari. Därefter har fartyget icke avhörts. Det har antagits såsom visst att fartyget gått under.

Omkomna: 31 man, hela bemanningen: Befälhavaren Claes J. E. Odhner, Göteborg, född 3/4 1897, 1:e styrmannen Hjalmar S. Österman, Stockholm, född 16/1 1906, 2:e styrmannen Karl F. Persson, Göteborg, född 1913, övermaskinisten Nils H. Persson, Brantevik, född 11/11 1893, 1:e maskinisten Oscar W. Andersson, född 23/9 1896, besättningsmannen Jonas A. Petersson, Tunge, född 18/9 1913, två svenska och tjugotre utländska besättningsmän.

Ångfartyget »Stella», sänkt av tyskt flyg den 11 mars 1941 i Manchester.

Reg.nr 7547; byggt år 1905 av stål; tontal: brutto- 1189, netto- 828; ägare: Red. AB Stella; hemort: Göteborg; försäkringsvärde: kasko kr 290 000, intresse kr 70 000.

Fartyget låg den 11 mars i Salford Dock i Manchester då det sent på kvällen vid en tysk flygraid träffades av en bomb som exploderade i 2:ans lastrum och åstadkom svåra läckor i fartyget. Några timmar senare stod fartyget på botten med vattnet i jämnhöjd med båtdäcket. Besättningen hade under anfallet sökt skydd i land. Fartyget har vid senare verkställd besiktning förklarats ej vara värt att iståndsätta.

Motorfartyget »Korshamn», sänkt av u-båt den 17 mars 1941 i Nordatlanten.

Reg.nr 8343; byggt år 1920 av stål; tontal: brutto- 6870, netto- 5184; ägare: Red. AB Jamaica; hemort: Stockholm; försäkringsvärde: kasko kr 2 000 000, intresse kr 500 000.

Den 1 mars avgick fartyget från Halifax N. S. destinerat till Liverpool med last av stycke gods. Fartyget ingick i en större konvoj. Natten mellan den 16 och den 17 mars ca 150' SV om Färöarna torpederades tre fartyg, varvid konvojledaren signalerade: »Emergency-turn 90 degrees starbord». Den anbefallda giren utfördes under total mörkläggning och utan avgivande av ljudsignaler. Därunder kolliderade »Korshamn» med ett annat konvojfartyg. »Korshamn» lyckades senare återta sin plats i konvojen men träffades strax därefter av en torped vid maskinrummet om styrbord. Av den våldsamma explosionen dödades vakthavande maskinpersonalen, bordläggningen till djuptankarna revs upp och styrbords utsvängda livbåt söndersmulades. Vid försök att sjösätta babordsbåten, kapsejsade denna och hela dess bemanning omkom. De överlevande samlades vid en flotte på 5:ans lucka. På denna kunde 11 man rädda sig när fartyget någon minut senare bröts itu och gick till botten. Vid 4-tiden på eftermiddagen bärgades de skeppsbrutna av ett engelskt patrullfartyg.

Omkomna: 25 man av en bemanning på 36 man: 1:e styrmannen Ejnar B. Ohlsson, Flädie, född 7/9 1908, 2:e styrmannen Bengt E. Frisk, Stockholm, född 10/2 1911, 1:e maskinisten Per E. G. Westergren, Landskrona, född 11/9 1907, 3:e maskinisten Ernst O. Bergström, Stockholm, född 6/10 1880,

stewarden Carl A. Pettersson, Stockholm, född 31/8 1910, lättmatrosen Karl J. A. Nilsson, Karlshamn, född 4/11 1905, motormannen Nils O. Carlsson, Askim, född 1919, motormannen Thord F. Fredriksson, Lane-Herrestad, född 3/2 1917, motormannen Karl W. Johansson, Stoby, född 23/11 1909, uppsasaren Bengt Andersson, Mölndal, född 1923, femton utländska besättningsmän.

Motorfartyget »Trolleholm», sänkt av tyskt krigsfartyg den 25 mars 1941 i Nordatlanten.

Reg.nr 6823; byggt år 1922 av stål; tontal: brutto- 5083, netto- 4039; ägare: AB Svenska Amerika Mexiko Linien; hemort: Göteborg; försäkringsvärde: kasko kr 2 300 000, intresse kr 575 000.

Fartyget som från Oban var destinerat till Port Said via Cape Town med last av kol och styckegods uppbringades den 25 mars av ett tyskt krigsfartyg. Två officerare, en läkare och 14 man kommo ombord och besatte bryggor, telegraf- och maskinrum. Sedan en av officerarna av skeppspapperen funnit, att fartyget gick för engelsk räkning, meddelades att det skulle sänkas och besättningen överförs till krigsfartyget. Åtgärder vidtoges omedelbart för fartygets sänkning, bland annat placerades sprängladdningar i rummen och på utsidorna under vattenytan. Innan laddningarna antändes togs besättningen ombord på krigsfartyget och ilandfördes sedermera i La Pallice. Därifrån transporterades männen till Sverige via ett fångläger i Tyskland.

Ångfartyget »Liguria», sänkt av u-båt den 29 mars 1941 i Nordatlanten.

Reg.nr 5646; byggt år 1914 av stål; tontal: brutto- 1691, netto- 1054; ägare: Red. AB Svenska Lloyd; hemort: Göteborg; försäkringsvärde: kasko kr 700 000, intresse kr 175 000.

Fartyget befann sig på resa från Dunston till Las Palmas med last av kol, då det den 29 mars kl. 6.15 em. ca 650' VNV om Irland träffades av en torped. Vid explosionen kantrade fartyget och gick därefter till botten på någon minut. Av den 26 man starka besättningen lyckades 10 man rädda sig på en flotte som undgått förstörelse, och ytterligare 3 man taga sig ombord i en illa medfaren motorbåt. På flotten avled sedermera två man. De återstående bärgades den 3 april på förmiddagen av s/s »Athenic» av Hull. Ombord på »Athenic» avled andre maskinisten efter strapatserna på flotten. De överlevande fingo vara med om ännu en krigsförlisning, då »Athenic» följande dag torpederades. De överlevande från »Liguria» lyckades med »Athenic»s besättning rädda sig i livbåtarna och bärgades den 5 april av ett britiskt örlogsfartyg, som införde dem till Liverpool.

Omkomna: 16 man av en bemanning på 26 man: 1:e styrmannen Emanuel Svedenborn, Sävedalen, född 1897, 1:e maskinisten Per A. Tundal, Stockholm, född 9/12 1895, båtsmannen Hilmer B. Andersson, Göteborg, född 1872, matrosen Gunnar M. Kullberg, Göteborg, född 18/11 1891, matrosen Arne E. Johansson, Nordmaling, född 4/8 1920, donkeymannen Sven I. Mo-

kvist, Åby, född 26/6 1902, kocken Ragnar F. Åman, Stockholm, född 1917, nio utländska besättningsmän.

Tankmotorfartyget »Castor», förstört av u-båt den 31 mars 1941 i Nordatlanten.

Reg.nr 7456; byggt år 1928 av stål; tontal: brutto- 8944, netto- 6592; ägare: Trelleborgs Ångfartygs Nya AB; hemort: Trelleborg; försäkringsvärde: kasko kr 5 000 000, intresse kr 1 000 000.

Den 12 mars avgick fartyget med lejd av de krigförande från Port Arthur i Texas destinerat till Göteborg med last av oljor. Den 31 mars omkring kl. 8.15 fm. träffades fartyget av en torped från en u-båt. Positionen var då ca 700' VNV om Irland. Vid den våldsamma explosionen antändes oljelasten. Då elden omedelbart kastade sig över hela midskeppspartiet omkommo i lågorna alla som uppehöll sig på bryggorna. Samma öde drabbade 1:e styrmannen, 2:e maskinisten, 3:e styrmannen och stewarden, vilka med uppoffrande av egna räddningsmöjligheter från poopen firade två livbåtar med 21 man. I arbetet härmed deltog också fartygets timmerman. Sedan fartyget antänts från för till akter visade sig för en kort stund en u-båt i övervattensläge några hundra meter från fartyget. Livbåtarna uppehöll sig i det brinnande vrakets närhet till den 3 april då de skeppsbrutna ombordtogos av ett förbipasserande engelskt fartyg som landsatte dem i Curaçao.

Omkomna: 15 man av en bemanning på 36 man: Befälhavaren David H. Julin, Strandbaden, född 13/12 1896, 1:e styrmannen Karl J. L. Jeppsson, Kalmar, född 20/9 1896, 2:e styrmannen Rolf B. Sandström, Göteborg, född 1893, 3:e styrmannen Elvir Nilsson, Ystad, född 1906, radiotelegrafisten Fritz E. Larsson, Limhamn, född 1900, 1:e maskinisten Bror E. Wallin, Göteborg, född 23/4 1900, 2:e maskinisten Erik Mattsson, Stockholm, född 1900, 3:e maskinisten Alf O. Persson, Göteborg, född 6/9 1918, stewarden Anders Andersson, Lerhamn, född 1892, matrosen Axel Rundblad, Göteborg, född 1900, lättmatrosen Per I. Beijer, Göta, född 27/3 1920, jungmannen Hervin G. Andersson, Malmö, född 1914, motormannen Folke Heijde, Göteborg, född 1914, uppassaren Roland Holst, Limhamn, född 22/4 1922, uppassaren Nils H. Tengquist, Malmö, född 1925.

Kungl. Maj:t har den 30 januari 1942 tilldelat timmermannen Carl F. Blücher såsom belöning för hans vid ifrågavarande tillfälle visade mod och rådighet medaljen i guld av femte storleken med inskrift »För berömliga gärningar».

Motorfartyget »Kexholm», sänkt av flyg den 12 april 1941 i Nordatlanten.

Reg.nr 8212; byggt år 1937 av stål; tontal: brutto- 3776, netto- 2753; ägare: AB Svenska Amerika Mexiko Linien; hemort: Göteborg; försäkringsvärde: kasko kr 3 400 000, intresse kr 850 000.

Den 18 mars avgick fartyget med lejd av de krigförande från Buenos Aires destinerat till Göteborg med last av majs och oljekakor. Den 11 april stoppades fartyget av ett engelskt vaktfartyg, som gav order om att Skopen-

fjord på Färöarna skulle anlöpas. Med kurs på Färöarna prejades fartyget samma dag på eftermiddagen av ett annat engelskt vaktfartyg, som utan hänsyn till fartygets lejd gav order om dess införande till Kirkwall. Den 12 april kl. 10.20 fm. anfölls fartyget av ett tyskt bombplan med kulspruteeld och bomber. Efter upprepade anfall från flygplanet gick besättningen i båtarna. Av skadorna som fartyget erhållit gick det samma dag kl. 11.50 till botten. De skeppsbrutna ombordtogos på vaktfartyget och landsattes i Kirkwall.

Ångfartyget »*Sir Ernst Cassel*», sänkt av tysk hjälpkryssare den 16 april 1941 i Nordatlanten.

Reg.nr 5148; byggt år 1910 av stål; tontal: brutto- 7738, netto- 4389; ägare: Trafik AB Grängesberg-Oxelösund; hemort: Stockholm; försäkringsvärde: kasko kr 2 125 000, intresse kr 525 000.

För resa från Glasgow till Lorenzo Marques i barlast ingick fartyget i en konvoj som den 9 april upplöstes, varefter det på egen hand fortsatte med kurs sydvart. Den 16 april stoppades fartyget av en tysk hjälpkryssare, som gav besked, att fartyget skulle sänkas inom 30 minuter. Hela besättningen överfördes till hjälpkryssaren och inlåstes under däck; dessförinnan hade fartyget stuckits i brand. Besättningen landsattes i Cuxhaven den 30 april, varefter den transporterades till ett fångläger nära Bremen. Den 16 juli återfördes efter förmedling av Utrikesdepartementet 23 man till Sverige. Övriga av besättningen voro utlänningar.

Motorfartyget »*Venezuela*», försvunnet med man och allt efter den 16 april 1941 i Nordatlanten.

Reg.nr 8315; byggt år 1939 av stål; tontal: brutto- 7083, netto- 5297; ägare: Red. AB Nordstjernen; hemort: Stockholm; försäkringsvärde: kasko kr 4 000 000, intresse kr 1 000 000.

Den 8 april kl. 3.30 fm. avgick fartyget efter erhållen lejd av de krigförande från Göteborg destinerat till Rio de Janeiro med last av papper och pappersmassa. Samma dag angjordes Kristiansand för tysk kontrollinspektion. Ett par dagar senare anfölls fartyget vid full dager och god sikt av ett tyskt bombplan. Trots tydliga igenkänningstecken beströks fartyget med maskingevärseld, varvid två man sårades. Dessutom fälldes ett antal bomber, av vilka en slog genom akterdäck och ned i styrmaskinrummet, dock utan att explodera. Övriga bomber föllo i vattnet men så nära fartyget, att av vibrationerna allvarliga skador uppstod på maskinbäddarna. Fartygets fart blev härigenom reducerad för den fortsatta resan. Den 11 april anlände fartyget till Färöarna, där de båda sårade blevo eftersedda av läkare och varifrån fartyget fortsatte natten till den 14 april. Fartyget tog med myndigheternas medgivande ombord åtta överlevande passagerare från det i närheten sänkta finska motorfartyget »*Carolina Thordén*».

Den 17 april erhöll rederiet radiomeddelande från befälhavaren av följande

de lydelse: »Beräknar anlända Rio de Janeiro 2:a maj». Fartygets position vid tillfället har beräknats till Lat. N 52°35', Long. V 32°50' eller sålunda en punkt omkring 105 nautiska mil utanför det tyska spärrområdet. Fartyget har därefter varit försvunnet. En obemannad flotte märkt »Venezuela», Stockholm, har senare återfunnits å Lat. N 54°40', Long. V 28°23'.

Omkomna: 41 man, hela bemanningen samt 8 utländska passagerare: Befälhavaren Gustaf A. Salomonson, Stockholm, född 20/12 1886, 1:e styrmannen Edvin R. V. Hallehn, Nybro, född 4/6 1895, 2:e styrmannen Tore B. G. Braunstein, Hälsingborg, född 1910, 3:e styrmannen H. Stig Bergsten, Stockholm, född 1913, telegrafisten Sture P. Svensson, Stockholm, född 16/4 1896, övermaskinisten Johan A. Christiansson, Göteborg, född 16/11 1884, 1:e maskinisten Hjalmar Johnsson, Härnösand, född 3/10 1901, kylmaskinisten Nils O. L. Nilsson, Göteborg, född 2/10 1899, 2:e maskinisten Axel F. Sjöberg, Göteborg, född 17/12 1911, maskinassistenten Ivar F. Gustavsson, Göteborg, född 26/8 1898, elektrikern Per Andersson, Malmö, född 9/3 1899, stewarden Olof H. Röhr, Torsby, född 22/5 1909, båtsmannen Klas S. Lönn, Göteborg, född 12/1 1888, timmermannen John H. Säverström, Göteborg, född 1896, matrosen Gustav F. Juliusson, Gerlesborg, född 14/1 1915, matrosen J. E. Manfred Nordenberg, Kärningön, född 24/10 1912, matrosen Kurt B. Granlund, Visby, född 1913, matrosen John B. Larsson, Göteborg, född 1911, matrosen Helge R. Hallenborg, Hov, född 24/8 1916, lättmatrosen Karl H. Henningsson, Göteborg, född 8/4 1915, lättmatrosen Per Å. V. Grundberg, Sandviken, född 21/4 1921, lättmatrosen Per G. B. Bergdahl, Göteborg, född 4/11 1918, jungmannen Björn J. M. Bauer, Göteborg, född 29/1 1923, jungmannen Gösta M. Svensson, Råppe, född 4/1 1921, jungmannen Rune S. Petersson, Loos, född 1/3 1921, 1:e motormannen Cato S. Jönsberg, Älvängen, född 1892, 1:e motormannen Emil A. Hansson, Malmö, född 1893, 1:e motormannen Uno A. Blomqvist, Kiruna, född 15/10 1891, 1:e motormannen Karl S. Molin, Göteborg, född 1918, 2:e motormannen Gustav H. Henriksson, Ellös, född 11/11 1906, 2:e motormannen Karl C. F. Scotting, Göteborg, född 1918, 2:e motormannen Nils F. Sandin, Växjö, född 19/5 1902, 2:e motormannen Harry M. Ohlsson, Stockholm, född 1921, motoreleven Nils B. F. Thorell, Sävedalen, född 1913, 1:e kocken Sven A. Eriksson, Utanbro, född 11/6 1907, 2:e kocken Bertil C. Nilsson, Sölveby, född 1916, kockeleven Folke G. H. Andersson, Skedaborg, född 18/11 1913, salongsuppassaren Evert L. Isaksson, Göteborg, född 28/5 1916, salongsuppassaren Mats B. Matsson, Göteborg, född 13/7 1917, mässuppassaren Thor V. Holmström, Göteborg, född 6/7 1922, stewardbiträdet Morgan G. Klintberg, Göteborg, född 1921.

Ängfartyget »Japan», sänkt av u-båt den 4 maj 1941 i Nordatlanten.

Reg.nr 5260; byggt år 1911 av stål; tontal: brutto- 5229, netto- 3906; ägare: AB Svenska Ostasiatiska Kompaniet; hemort: Göteborg; försäkringsvärde: kasko kr 1 600 000, intresse kr 400 000.

Under resa från Milford Haven till Freetown med last av kol och styckegods anfölls fartyget den 4 maj ca 240' NV om Freetown av en u-båt med

kanoneld. Beskjutningen upphörde medan livbåtarna bemannades men påbörjades därefter åter. Då livbåtarna kommit klara fartyget, sände u-båten en torped som träffade akterut, varpå fartyget började sjunka. Av livbåtarna landade babords båt den 7 maj vid Kasmar i Franska Guinea. Samma dag på kvällen anlände styrbordsbåten, som erhållit bogsering av en skonare till Boffa.

Ångfartyget »*Ossian*», sänkt av flyg den 15 maj 1941 i Nordsjön.

Reg.nr 5143; byggt år 1892 av stål; tontal: brutto- 1796, netto- 1300; ägare: Red.AB Alfa; hemort: Hälsingborg; försäkringsvärde: kasko kr 425 000.

Fartyget befann sig på resa från Oxelösund till Rotterdam med last av järnmalm i tysk konvoj, då denna den 15 maj nära Norderney fyrskepp angreps av åtta flygplan på låg höjd. Trots undanmanövrer träffades fartyget midskepps av två torpeder jämte brand- och sprängbomber. Även maskingevärseld riktades mot fartyget från flygplanen. På mindre än 10 minuter bröts fartyget itu och sjönk. Andre maskinisten och en maskinelev som hade vakt i maskinen dödades, sannolikt ögonblickligen. De övriga togos ombord på tyska bevakningsfartyg och landsattes i Wilhelmshaven och Cuxhaven. Tre av de räddade däribland övermaskinisten voro skadade. Denne avled senare trots erhållen sjukhusvård.

Omkomna: 3 man av en bemanning på 20 man: Övermaskinisten Johan W. Wedlin, Göteborg, född 21/6 1878, 2:e maskinisten Johan H. Karlsson, Göteborg, född 1879, maskineleven Stig L. Andreasson, Göteborg, född 1923.

Ångfartyget »*Taberg*», sänkt av u-båt den 6 juni 1941 i Nordatlanten.

Reg.nr 7956; byggt år 1920 av stål; tontal: brutto- 1391, netto- 962; ägare: Ångfartygs AB Halfdan; hemort: Göteborg; försäkringsvärde: kasko kr 575 000, intresse kr 125 000.

Fartyget befann sig den 6 juni på resa i barlast i konvoj från Glasgow till Huelva och hade kommit till ca 300' väst om Gibraltar då en våldsam explosion inträffade i akterskeppet vid 3:ans lucka. Då akterskeppet började sjunka mycket hastigt gavs ingen möjlighet att sjösätta livbåtarna. På en flotte lyckades befälhavaren, 1:e styrmannen, 1:e och 2:e maskinisterna, en lättmatros och en smörjare rädda sig efter att ha kastat sig i vattnet innan fartyget sjönk. De bärgades av en minsvepare.

Omkomna: 15 man av en bemanning på 21 man: Matrosen Karl Öhman, Gräsö, född 1912, lättmatrosen Erik Henningsson, Hishult, född 28/10 1920, lättmatrosen Östen Lindén, Göteborg, född 5/7 1924, lämparen N. E. Lundberg, Tranås, född 24/7 1909, kocken Folke E. L. Persson, Lödöse, född 27/12 1917, tio utländska besättningsmän.

Ångfartyget »*Gunda*», sänkt av flyg den 19 juni 1941 i Nordatlanten.

Reg.nr 7664; byggt år 1930 av stål; tontal: brutto- 1769, netto- 1264; äga-

re: AB Transmarin; hemort: Hälsingborg; försäkringsvärde: kasko kr 1 200 000, intresse kr 300 000.

Fartyget framfördes den 19 juni utanför Portugals kust i konvoj på resa från Newcastle till Lissabon med last av koks, då ett flygplan från låg höjd gick till anfall med bomber och maskingevärseld. Då maskinen blivit obrukbar gjordes försök att medelst bogsering taga fartyget i hamn. Försöket misslyckades emellertid och fartyget sjönk kl. 9.34 em. sedan besättningen tagits ombord å ett annat fartyg i konvojen.

Ängfartyget »*Calabria*», sänkt av u-båt den 22 juni 1941 i Nordatlanten.

Reg.nr 5803; byggt år 1916 av stål; tontal: brutto- 1270, netto- 827; ägare: Red. AB Svenska Lloyd, hemort: Göteborg; försäkringsvärde: kasko kr 600 000, intresse kr 150 000.

Med last av palmkernels och copra från västafrikanska hamnar gick fartyget först i konvoj sedan på egen hand från Freetown till Belfast. Den 22 juni träffades fartyget utan förvarning av en torped från en u-båt om styrbord. Vid explosionen som följde demolerades maskinrummet varvid flera man dödades eller skadades. Några minuter senare gick fartyget till botten. De överlevande hade lyckats sjösätta en av livbåtarna med vilken de under segel satte kurs på Irland. De bärgades senare av en engelsk jagare och landsattes på morgonen den 24 juni i Londonderry.

Omkomna: 3 utländska besättningsmän av en bemanning på 22 man.

Ängfartyget »*Stig Gorthon*», sänkt av mina den 5 juli 1941 i Nordsjön.

Reg.nr 7694; byggt år 1924 av stål; tontal: brutto- 2262, netto- 1631; ägare: Red. AB Gefion, hemort: Hälsingborg; försäkringsvärde: kasko kr 900 000, intresse kr 250 000.

Fartyget befann sig den 5 juli på resa från Nordenham till Stockholm med last av koks, då det vid 1-tiden på dagen vid inloppet till Weser gick på en magnetmina. Maskin- och pannrummet vattenfylldes och fartyget erhöll stark slagsida. Samtliga ombordvarande räddades i livbåtar och av tyska marinfartyg. Fartyget gick till botten kl. 2.30 em. Besättningen infördes till Bremerhaven; tre man hade erhållit lindriga skador.

Ängfartyget »*Aspen*» sänkt av engelskt flyg den 14 juli 1941 i Nordsjön.

Reg.nr 8092; byggt år 1918 av stål; tontal: brutto- 1305, netto- 900; ägare: O. F. Ahlmark & Co. Eftr. AB; hemort: Karlstad; försäkringsvärde: kasko kr 600 000, intresse kr 150 000.

Fartyget framfördes den 14 juli på resa från Gävle till Rotterdam med last av malm i tysk konvoj utefter nordsjökusten, då det mitt på dagen angreps av engelska flygplan. Ett flertal bomber träffade fartyget som svårt skadades och fick eld ombord. Vid anfallet dödades två man och skadades ett par andra. Försök gjordes att under bogsering taga fartyget in till Ijmuiden men måste uppgivas då fartyget hotade att sjunka. Icke heller lyckades ett försök att sätta fartyget på land. Fartyget sjönk på 7 meters vatten och blev liggande på sidan.

Omkomna 2 man av en bemanning på 19 man: 1:e maskinisten Mauritz Olsson, Kungsbacka, född 28/2 1883, jungmannen Nils E. V. Lindell, De-gerhamn, född 3/10 1922.

Ångfartyget »Iris», sänkt vid kollision i konvoj den 15 juli 1941 i Nord-atlanten.

Reg.nr 5073; byggt år 1886 av järn; tontal: brutto- 1925, netto- 1390; ägare: Red. AB Iris; hemort: Stockholm; försäkringsvärde: kasko kr 397 000, intresse kr 98 000.

På resa från Cardiff till London med last av kol ingick fartyget i en stor engelsk konvoj. Närmast akter om sig hade »Iris» ett engelskt tankfartyg, »Blue Ranger». Den 15 juli strax efter kl. 4 fm. uppstod tjocka. Konvojen passerade då norra inloppet av Irländska sjön. »Iris» avgav reglements- enliga signaler med ångvisslan och farten reducerades till sakta i maskin. Kl. 4.17 hade »Iris» gått ut beordrad sträcka för viss kursändring. Vid kurs- ändringen styrbord hän avgavs styrbordssignal, för att göra »Blue Ranger» uppmärksam på den företagna giren, vilken signal dock icke besvarades. Strax därpå iaktogs »Blue Ranger» styra ned mot »Iris» och då fara för ombordläggning förelåg, slogs full fart framåt på maskintelegraf. Trots denna åtgärd rände »Blue Ranger» med sin stäv in i »Iris» styrbordssida mitt för 4:ans lucka. Kollisionen var så häftig, att »Iris» genast började vattenfyllas och sjunka. Besättningen gick omedelbart i livbåtarna och upp- togs en stund senare av »Blue Ranger» och infördes till Greenock.

Ångfartyget »Norita», sänkt av u-båt den 28 juli 1941 i Nordatlanten.

Reg.nr 8053; byggt år 1924 av stål; tontal: brutto- 1511, netto- 1092; ägare: Red. AB Höganäs; hemort: Höganäs; försäkringsvärde: kasko kr 800 000, intresse kr 190 000.

Den 11 juli avgick fartyget efter avslutad lastning av koks från East Hart- lepool destinerat till Huelva. Den 28 juli kl. 9.40 em. då fartyget befann sig omkring ett par hundra sjömil väster om Lissabon, träffades det av en tor- ped och började genast sjunka. De som befunno sig midskepps bemannade och sjösatte de båda livbåtarna, medan andra hoppade överbord från poop- däck. Efter en halvtimme bärgades de skeppsbrutna av ett engelskt krigs- fartyg. Det konstaterades då att två man gått förlorade och två skadats. De överlevande landsattes den 31 juli i Gibraltar, där de skadade inlades på sjukhus.

Omkomna: 2 man av en bemanning på 20 man: Matrosen Ludvig Anders- son, Halmstad, född 27/4 1900, eldaren Lars E. Jonsson, Eskilstuna, född 10/8 1919.

Ångfartyget »Garm», sänkt av u-båt den 11 september 1941 i Nordatlanten.

Reg.nr 5375; tontal: brutto- 1365, netto- 940; ägare: Stockholms Red. AB Svea; hemort: Stockholm; försäkringsvärde: kasko kr 480 000, intresse kr 120 000.

Den 30 augusti avgick fartyget efter avslutad lastning av trä från Sydney N. S. destinerat till Kings Lynn. Resan gick i konvoj över Nordatlanten. Den 11 september kl. 2.15 fm. skakades fartyget av en våldsam explosion av en torped från en u-båt. Akterstäv och propellern sletos bort och stora skador anställdes i övrigt. Fartyget började genast vattenfyllas, men hindrades av trälasten att genast gå till botten. Två livbåtar sjösattes och de skeppsbrutna upptogs en halvtimme senare av norska ångaren »Bestum». Då därvid konstaterades att 7 man saknades, gick »Bestum» upp i närheten av det ännu flytande vraket, där en överlevande räddades. Tre dagar senare landsattes de skeppsbrutna i Reykjavik.

Omkomna: 6 man av en bemanning på 19 män och 1 kvinna: 2:e styrmanen Helmer Sjöstrand, Vallby, född 10/10 1902, kocken Nils T. Karlström, Gävle, född 14/6 1918, fyra utländska besättningsmän.

Ångfartyget »Scania», sänkt av u-båt den 11 september 1941 i Nordatlanten.

Reg.nr 4121; byggt år 1901 av stål; tontal: brutto- 1999, netto- 1490; ägare: Red. AB Arild; hemort: Arild; försäkringsvärde: kasko kr 540 000, intresse kr 120 000.

Fartyget befann sig på resa från Halifax N. S. med last av trä till England i konvoj, då det oförberett den 11 september kl. 6.15 fm. ca 60'NO om Färöarna träffades av en torped på babordssidan vid 2:ans lucka. Fartyget erhöll vid explosionen omedelbart stark slagsida och började hastigt vattenfyllas. Hela besättningen gick i styrbords livbåt, men då fartyget ännu i dagningen höll sig flytande på trälasten gick en del av manskapet ombord och lyckades sjösätta även babords båt. Besättningen bärgades sedan av ett eskortfartyg och infördes till Reykjavik.

Ångfartyget »Hilda», sänkt av flyg den 21 oktober 1941 i Nordsjön.

Reg.nr 8452; byggt år 1925 av järn; tontal: brutto- 1364; ägare: Statens Trafikkommission; hemort: Göteborg; försäkringsvärde: kasko kr 800 000, intresse kr 200 000.

Den 21 oktober avgick fartyget efter avslutad lastning av kol från Rotterdam destinerat till Göteborg. Sedan lotsen lämnats utanför Hoek van Holland, fortsattes resan i tysk konvoj till kl. 3.25 em. då flyglarm blåstes från ett förpostfartyg. Tre minuter senare anfölls fartyget av engelska bombflygplan. Minst tre bomber träffade i akterskeppet och andra exploderade i fartygets omedelbara närhet. Då fartyget befann sig i sjunkande tillstånd och försök att täta de värsta läckorna misslyckats gavs order om sjösättning av livbåtarna. En stund senare kantrade fartyget och gick till botten. Besättningen upptogs av ett tyskt fartyg och landsattes i Cuxhaven.

Ångfartyget »Gunlög», sänkt av flyg den 27 oktober 1941 i Nordsjön.

Reg.nr 5920; byggt år 1917 av stål; tontal: brutto- 1424, netto- 917; ägare: Stockholms Red. AB Svea; hemort: Stockholm; försäkringsvärde: kasko kr 480 000, intresse kr 120 000.

Den 21 oktober avgick fartyget efter avslutad malmlastning från Oxelösund destinerat till Rotterdam. I Elbemyningen slöt sig fartyget till en konvoj. Den 27 oktober på morgonen anfölls det av ett bombplan och erhöll två träffar i akterskeppet med påföljd att fartyget började sjunka. Bägge livbåtarna bemannades och sjösattes. Fem minuter senare gick fartyget med aktern före till botten. Besättningen upptogs av en tysk förpostbåt.

Motorgaleasen »Rolf», sprungit läck och sjunkit den 28 oktober 1941 i Skagerack.

Reg.nr 7962; byggt år 1884 av trä; tontal: brutto- 71, netto- 45; ägare: Eric Nestor Nestorsson (partred.); hemort: Hamburgsund; försäkringsvärde kr 15 000.

Fartyget var på resa från Svelgen i Norge till Odense i Danmark med last bl. a. av tackjärn då det den 27 oktober omkring kl. 4 em. prejades av ett tyskt patrullfartyg ca 15 distansminuter väst om Väderöarna. Sedan en signalmatros satts ombord på »Rolf» togs fartyget på släp sydöver. Några timmar senare ökades den redan förut hårda vinden till full storm. Från »Rolf» varnades upprepade gånger genom signalering för påfrestningarna, som bogseringen medförde i det svåra vädret och som kommit fartyget att läcka. Läckan ökade mer och mer och vattnet steg i fartyget tills det måste övergivas. Besättningen bärgades av patrullfartyget och infördes till Fredrikshamn.

Ångfartyget »Sigrid», minsprängt den 1 november 1941 i Östersjön.

Reg.nr 7079; byggt år 1900 av stål; tontal: brutto- 1092, netto- 774; ägare: Red. AB Allan; hemort: Landskrona; försäkringsvärde: kasko kr 250 000, intresse kr 25 000.

Den 26 oktober avgick fartyget efter avslutad malmlastning från Luleå destinerat till Emden. Den 1 november måste resan avbrytas på grund av spärrsignaler som hissats på Kiels fyrskepp. Då befälhavaren till följd av storm med grov sjö icke ansåg sig kunna gå till ankars, styrdes fartyget under dagen i väntan på klarsignal med sakta fart enligt erhållna anvisningar på ett par distansminuters avstånd från fyrskeppet. Omkring kl. 4 em. inträffade en våldsam explosion under akterskeppet vid 3:ans lucka om styrbord. En halv minut senare gick fartyget till botten med aktern före, dragande med sig besättningen som icke hunnit göra något för sin räddning. Sex man lyckades klamra sig fast vid vrakspillrorna till dess lotsbåten omkring en timme senare tog dem ombord. De skeppsbrutna voro alla mer eller mindre skadade, varför de så snart sig göra lät ilandfördes och inlades på sjukhus. En av dem avled senare av sina skador.

Omkomna: 11 man av en bemanning på 16 man: Befälhavaren Gustaf F. B. Härstedt, Landskrona, född 6/10 1875, 1:e maskinisten Nils J. Nilsson, Malmö, född 19/10 1882, 2:e maskinisten Bertil Florén, Tingsryd, född 29/7 1897, stewarden O. Alfons Andersson, Hälsingborg, född 1909, matrosen Erik Svensson, Kallinge, lättmatrosen Gösta B. Wikström, Örnsköldsvik,

född 11/6 1918, jungmannen Stig G. R. Rasmusson, Trelleborg, född 28/6 1924, eldaren Paul Westerlund, Arjeplog, född 2/8 1918, eldaren Skoklar V. Wallgren, Seskarö, född 10/1 1918, lämparen Tage R. Isaksson, Seskarö, född 14/8 1920, kocken Tage Persson, Hälsingborg, född 1908.

Motorfartyget »*Vollrath Tham*», minsprängt den 10 november 1941 i Nord-sjön.

Reg.nr 5055; byggt år 1909 av stål; tontal: brutto- 5805, netto- 3600; ägare: Trafik AB Grängesberg-Oxelösund; hemort: Stockholm; försäkringsvärde: kasko kr 2 400 000, intresse kr 600 000.

Fartyget befann sig på resa från Luleå till Emden med last av järnmalm och framfördes i konvoj, då den 10 november utanför Borkum en våldsam explosion inträffade under akterskeppet. Maskinrummet demolerades och styrmaskinen sattes ur funktion. Försök, som gjordes att taga fartyget under bogsering, måste uppgivas då fara förelåg för att järnskottet mellan maskin- och lastrum skulle sprängas. Besättningen togs ombord i en förpostbåt varefter fartyget ett par timmar senare gick till botten.

Ångfartyget »*Bothnia*», sänkt vid kollision den 20 november 1941 utanför Brunsbüttel.

Reg.nr 6061; byggt år 1918 av stål; tontal; brutto- 1488, netto- 1000; ägare: Red. AB Svenska Lloyd; hemort: Göteborg; försäkringsvärde kr 625 000.

Fartyget, som var på resa från Luleå till Rotterdam med last av järnmalm, låg på grund av tjocka till ankars utanför Brunsbüttel. Den 20 november kl. 9.40 em., då tjockan tillfälligt lättade, syntes cirka 2 str. på babords bog lanternorna från ett större fartyg, som i den rådande starka ebbströmmen hastigt närmade sig. »*Bothnias*» elektriska ankarlanternor, avskärmade enligt tyska instruktioner, brunno klart. Då fara för ombordläggning syntes föreligga, gavs upprepade varningssignaler med morselampan, ångvisslan och ringklockan på backen. Trots detta rammades »*Bothnia*» kl. 9.45 em. med stor kraft i babords bog och började omedelbart sjunka med förskeppet. Styrbords livbåt firades och 19 man av besättningen jämte lotsen och en tullsoldat tog plats i densamma; 2 man föredrogo att stanna på den aktre räddningsflotten. Med livbåten bordades det andra fartyget, som befanns vara en större tysk hjälpkryssare. Alla man från livbåten togs ombord i kryssaren och senare även de två från räddningsflotten, vilka upptagits av ett mindre krigsfartygs livbåt. »*Bothnias*» bemanning blev därpå landsatt i Brunsbüttel.

Motortankfartyget »*Uno*», minsprängt den 22 november 1941 i Östersjön.

Reg.nr 8290; byggt år 1938 av stål; tontal: brutto- 430, netto- 249; ägare: AB Bunkeroljor; hemort: Göteborg; försäkringsvärde: kasko kr 800 000.

Den 21 november avgick fartyget med full last av destillerat vatten från Gotenhaven (Gdynia) destinerat till Libau. Påföljande dag kl. 8.45 fm. utanför inloppet till Memel skakades fartyget av en våldsam explosion, som

sprängde stora delar av förskeppet i luften. Livbåtarna hann ej sjösättas förrän fartyget kantrade och besättningen tvingades hoppa överbord. De skeppsbrutna höllo sig flytande med hjälp av omkringflytande vrakspillror och några livbojar. Tre kvarts timme senare räddades de överlevande av en från land tillskyndande motorbåt. En man omkom vid olyckan.

Omkommen: 1 man av en bemanning på 9 man: Matrosen Karl B. Johansson, Göteborg, född 7/2 1904.

Fartygets befälhavare L. J. M. Lidman och jungmannen L. G. Larsson bidro verksamt till de övrigas räddning. Kungl. Maj:t har genom beslut den 30 april 1942 såsom erkänsla för deras modiga och självuppförande handlingssätt vid tillfället ifråga tilldelat dem medaljen i guld av femte storleken med inskrift »För berömliga gärningar».

Ångfartyget »Hedda», minsprängt den 23 november 1941 i Nordsjön.

Reg.nr 7738; byggt år 1920 av stål; tontal: brutto- 1470, netto- 1011; ägare: Red. AB Kullaberg; hemort: Höganäs; försäkringsvärde: kasko kr 680 000, intresse kr 170 000.

Fartyget, som befann sig på resa från Västerås destinerat till Emden med last av malm, hade den 23 november till följd av tät dimma tvungits ankra på endast 3,5 famnars djup utanför Borkum. Kl. 10.58 fm. inträffade en våldsamt explosion invid akterskeppet. Fartyget började hastigt sjunka. Tre man av besättningen erhöles blesyrer. Tolv man, däribland de tre skadade, upptogs av en tillskyndande förpostbåt. Resten av besättningen kvarstannade ombord till påföljande dag, då överspolningen blev så svår att fartyget måste övergivas.

Ångfartyget »Oddevold», sänkt vid kollision den 28 november 1941 på Holtenaus redd.

Reg.nr 4611; byggt år 1883 av järn; tontal: brutto- 1184, netto- 755; ägare: Red. AB Oddevold; hemort: Elleholm; försäkringsvärde: kasko kr 280 000, intresse kr 70 000.

Fartyget, som var på resa från Gävle till Holtenau för order med last av krossad malm, hade den 28 november kl. 1.45 fm. anlänt till Holtenaus redd. Under det att fartyget med kanallotsens ledning framfördes mot inloppet till slussen, observerades en ångare, som lämnat slussen, komma skärande »Oddevolds» kurs. Ombord på »Oddevold» gavs då en kort signal med ångvisslan samtidigt som rodret lades styrbord. På denna signal svarade den utgående ångaren med två korta signaler och girade babord ned mot »Oddevold». Från »Oddevold» gavs då åter en kort signal samtidigt som rodret lades hårt styrbord. På denna styrbordssignal svarade den utgående ångaren nu med en kort signal, men girade det oaktat ännu mer babord och kom nu styrande en kurs nästan tvärs ned mot »Oddevold». För att påskynda styrbordsgiren slogs då full fart framåt på telegrafan ombord på »Oddevold», men då fartygen var alltför nära varandra hann »Oddevold» ej få någon effektiv fart innan kollisionen inträffade kl. 2.05

fm. »Oddevold» rammades midskepps om babord i akterkant av för- rummet och började genast vattenfyllas och gå ned med förskeppet. Fria vak- tens eldare, som befann sig förut i skansen, kallades ut och den övriga besättningen beordrades till flotten på akterdäck, enär det var omöjligt att svänga ut båtarna. Hastigt vattenfylldes även akterskeppet och inom tre till fyra minuter gick hela fartyget till botten. En motorlivbåt tillhörande spärrlotsarna skyndade till och bärgade besättningen, varvid det upp- täcktes att tre man av eldarpersonalen saknades. De saknade hade vid kol- lisionen befunnit sig förut i skansen och hade antagligen ej hunnit ut in- nan de övermannats av de instörtande vattenmassorna när förskeppet gick ner. Det andra fartyget, som befanns vara ångfartyget »Kattegatt» från Häl- singborg, hade fått ett stort hål förut, tillsynes dock ej av allvarigare be- skaffenhet.

Omkomna: 3 man av en bemanning på 17 man: Smörjaren Kurt O. Ferm, Malmö, född 16/1 1917, eldaren Anders Olsson, Älvdalen, född 4/10 1919, eldaren Henning G. Holm, Ystad, född 12/12 1911.

Motorfartyget »Ningpo», skjutet i brand och förstört i Hongkong den 12 december 1941.

Reg.nr 8255; byggt år 1938 av stål; tontal: brutto- 6088, netto- 4223; ägare: AB Svenska Ostasiatiska Kompaniet; hemort: Göteborg; försäk- ringsvärde: kasko kr 4 400 000, intresse kr 1 100 000.

Den 10 december låg fartyget under reparation i Hongkong då kl. 6.30 em. order gavs av engelska myndigheter att »Ningpo» tillsammans med övriga fartyg i hamnen skulle sänkas. Om befallningen icke åtlyddes skul- le fartyget förstöras med artillerield. Bottenkranarna öppnades och farty- get övergavs därefter i sjunkande tillstånd. Befälhavaren inlade genom svenske konsuln protest mot åtgärden mot fartyget. Förnyad protest av- gavs av befälhavaren sedan fartyget den 12 december skjutits i brand. Branden varade till den 15 december då fartyget var ett rykande vrak. På svenska konsulatet avmönstrades samma dag besättningen, vilken senare blev internerad av japanerna och ej återkom till Sverige förrän efter kri- get. Under interneringen hade dock sex av männen avlidit.

Ångfartyget »Vilhelmina», förolyckat genom grundstötning den 14 decem- ber 1941 i Östersjön.

Reg.nr 7581; byggt år 1894 av stål; tontal: brutto- 1912, netto- 1384; ägare: Red. AB Fredrika; hemort: Stockholm; försäkringsvärde: kasko kr 400 000, intresse kr 100 000.

Den 11 december avgick fartyget från Brake destinerat till Gävle med last av kol. Den 14 december kl. 6.00 fm. passerades Hanö. Tre timmar senare grundstötte fartyget å Kammarbrinkens grund i närheten av Ut- längans fyr. Fartyget sprang omedelbart läck i 1:ans bottentank och för- piken. Sedan telegram avsänts till rederiet och bärgningsbolaget Neptun, sjösattes en livbåt, varefter ett varpankare utfördes akteröver. Flera för-

sök gjordes därefter att hiva fartyget av grundet men utan resultat. Kl. 1 em. anlände livräddningsbåten från Utlängan, vilken, då vind och sjö under natten ökade i styrka och 1:ans lastrum vattenfylldt, den 15 på morgonen införde besättningen till Stenhamn. Den 21 december kl. 1.00 em. bröts fartyget i två delar. Grundstötningen har tillskrivits den omständigheten att ett flertal prickar varit indragna på grund av krigsförhållandena.

Motorfartyget »*Shantung*», till följd av sabotage förlist den 24 december 1941 i Nordatlanten.

Reg.nr 7552; byggt år 1929 av stål; tontal: brutto- 6597, netto- 5208; ägare: AB Svenska Ostasiatiska Kompaniet; hemort: Göteborg; försäkringsvärde: kasko kr 3 600 000, intresse kr 900 000.

Den 2 december avgick fartyget från New Orleans destinerat till Liverpool med last av stycke gods och bomull. Sedan fartyget angjort Halifax, där nio passagerare ombordtogos, fortsattes resan den 15 december i konvoj ut i Nordatlanten. Den 24 december omkring kl. 11.25 em. iakttogos några dova detonationer. Fem minuter senare tyckte sig vakthavande maskinassistenten förnimma brandrök i maskinrummet, varför han genast igångsatte en undersökning. Det visade sig att eld utbrutit på spardäck. Kolsyra släpptes på till eldhärden samtidigt som all brandattiralj klargjordes. Trots alla ansträngningar att släcka elden, spred sig denna med rasande fart och någon timme senare antändes även midskeppshusets hytter. Sedan det visat sig omöjligt att nå fram till eldhärden i fartygets inre och flera kraftiga explosioner inträffat i spardäcket samt styrledningen satts ur funktion, gavs order om att bemanna och sjösätta livbåtarna innan elden nått dessa. Under nedfirandet av styrbords livbåt blev denna hängande upp och ned i aktra taljan. Härvid föll större delen av livbåtsbesättningen, 19 man, överbord. Innan en strax därefter sjösatt motorlivbåt hunnit ingripa drunknade fem personer, varav tre passagerare. Då branden följande dags förmiddag syntes avtaga, gick man åter ombord för att igångsätta släckningsarbetet. Ej heller de nya försöken medförde framgång.

Den 26 december på morgonen upptogos de överlevande av svenska motorfartyget »*Tunaholm*». En del av de skeppsbrutna blevo senare överflyttade till motorfartyget »*Gullmaren*».

Efter omfattande och ingående undersökningar har det med till visshet gränsande sannolikhet kunnat antagas att eldsvådan förorsakats av sabotage mot fartyget under lastningen i New Orleans.

Omkomna: 2 utländska besättningsmän av en bemanning på 33 man samt 3 utländska passagerare.

Krigshaverier 1942

Motorfartyget »Yngaren», sänkt av u-båt den 12 januari 1942 i Nordatlanten.

Reg.nr 6653; byggt år 1921 av stål; tontal: brutto- 5292, netto- 4045; ägare: Red. AB Transatlantic; hemort: Göteborg; försäkringsvärde: kasko kr 2 640 000, intresse kr 660 000.

Den 2 januari avgick fartyget med last av malm och stycke gods från Halifax N.S. till engelsk hamn. På resan medföljde såsom passagerare sex engelska medborgare. Resan företogs till en början i konvoj. Fartygen i konvojen skingrades emellertid redan efter ett par dagar på grund av dåligt väder. Den 12 januari låg fartyget bi för storm, då med en halv minuts mellanrum två våldsamma explosioner inträffade i förskeppet. Fartyget kantrade och gick till botten med stäven före innan någon livbåt hann sjösättas. Endast två man, som lyckats taga sig upp på en specialbyggd flotte innan fartyget sjönk, undkommo med livet. De två männen bärgades efter 30 dygns kringdrivande av en trälare som tillkallats av ett engelskt flygplan.

Omkomna: 32 man av en bemanning på 34 man samt 6 passagerare: Befälhavaren Yngve F. Cassel, Göteborg, född 23/7 1891, 1:e styrmannen David B. Granlund, Göteborg, född 1902, 2:e styrmannen Sigvard R. Granger, Huskvarna, född 26/3 1912, 3:e styrmannen Gustav V. Eng, Stockholm, född 1909, övermaskinisten Oscar R. Olsson, Göteborg, född 8/9 1881, 1:e maskinisten Karl V. Karlsson, Göteborg, född 18/4 1907, 2:e maskinisten Frans O. Carlsson, Södertörns Villastad, född 31/3 1891, stewarden Erik G. H. Samuelsson, Göteborg, född 18/9 1902, båtsmannen Ernst W. Lagerholm, Malmö, född 6/1 1887, timmermannen Nils Nilsson, Göteborg, född 1893, matrosen Sture E. L. Andersson, Önnestad, född 1920, motormannen Gunnar J. Lundin, Göteborg, motormannen Gustav H. Johansson, Hallsberg, född 6/10 1917, 1:e kocken Sven B. Ahlqvist, Göteborg, född 1903, uppassaren Knut G. Johansson, Mjölby, uppassaren Johan Fäldt, Levide, född 24/3 1922, sexton utländska besättningsmän.

Motorfartyget »Amerikaland», sänkt av u-båt den 2 februari 1942 i Nordatlanten.

Reg.nr 7215; byggt år 1925 av stål; tontal: brutto- 5337, netto- 4384; ägare: Ängfartygs AB Tirfing; hemort: Göteborg; försäkringsvärde: kasko kr 640 000, intresse kr 160 000.

Fartyget avgick den 1 februari från Sparrows Point, Maryland, i barlast till Cruz Grande i Chile. Påföljande dag kl. 8.20 em. ca 75' O om Cape Hatteras skakades fartyget av en våldsam explosion på styrbordssidan mitt för akterkant av bryggorna. S.O.S.-signaler utsändes per radio och livbåtar-

na bemannades och sjösattes. Besättningen fördelade sig på tre båtar. Från båtarna såg man hur ännu en torped träffade fartyget och hur två u-båtar strax därefter dök upp i närheten. På natten blåste det upp en rykande snöstorm och de tre livbåtarna förlorade kontakten med varandra. Efter flera svåra dygn i livbåtarna, varvid två man frös ihjäl, räddades de överlevande av olika fartyg samt fördes till hamnar där de fingo sjukhusvård.

Omkomna: 5 man av en bemanning på 39 man: 2:e maskinisten Allan H. Bergström, Göteborg, född 22/5 1906, matrosen Karl F. Hagman, Göteborg, född 7/7 1897, mässuppassaren Rolf G. Ahlert, Göteborg, född 27/8 1920, matrosen Malte A. Söderström, Stockholm, född 25/9 1906, en utländsk besättningsman.

Tågfärjan »Starke», minsprängd den 26 februari 1942 i Östersjön.

Reg.nr 7698; byggd år 1930 av stål; tontal: brutto- 2459, netto- 553; ägare: Statens Järnvägar; hemort: Trelleborg; försäkringsvärde kr 3 320 000.

Fartyget avgick från Sassnitz Haven kl. 7 på morgonen den 26 februari för sin tur till Trelleborg. Kl. 2 em. passerades Kolliker Ort. Omkring halvtimman senare måste fartyget assistera tågfärjan »Konung Gustaf V», som på väg till Trelleborg fastnat i en isvall. Kort därefter inträffade en explosion i vattnet akterut. Allt som fanns i salonger och hytter förstördes. Alla vattentäta dörrar stängdes, länsppumpar igångsattes och manskapet beordrades till livbåtarna, då fartyget började sjunka. Försök gjordes att rädda fartyget, bland annat genom att lämpa några tunga järnvägsagnar över bord. Intet hjälpte emellertid utan fartyget sjönk den 27 februari vid 1-tiden på natten. Besättningen togs ombord på statsisbrytaren »Atle» som assisterat »Konung Gustaf V» och andra fartyg från Stettin.

Ångfartyget »Thyra», minsprängt den 28 februari 1942 i Nordsjön.

Reg.nr 7230; byggd år 1925 av stål; tontal: brutto- 1798, netto- 1303; ägare: AB Transmarin; hemort: Hälsingborg; försäkringsvärde: kasko kr 1 145 000, intresse kr 285 000.

Den 26 februari avgick fartyget från West Hartlepool med last av trävaror till London. Fartyget framfördes under resan i konvoj, då det den 28 februari strax före klockan åtta på morgonen skakades av en våldsam explosion som åstadkom svåra läckor i 3:ans lastrum och sprängde skottet till maskinrummet. Fartyget började långsamt sjunka med akterskeppet före. Då sex man erhållit skador tillkallades en jagare som satte ombord läkare och sjukvårdsmanskap. Besättningen överfördes senare till en bogserbåt, varefter fartyget sattes på grund. Det har senare förklarats som vrak.

Ångfartyget »Skåne», sänkt av u-båt den 6 mars 1942 i Karibiska havet.

Reg.nr 6515; byggd år 1921 av stål; tontal: brutto- 4585, netto- 3207; ägare: Red. AB Skåne; hemort: Hälsingborg; försäkringsvärde: kasko kr 1 980 000, intresse kr 495 000.

Den 27 februari avgick fartyget från New York med last av stycke gods

destinerat till Bombay. Fartyget framfördes mörklagt och utan synliga nationalitetstecken, då det den 6 mars utan varning blev beskjutet av två undervattensbåtar. Maskinen stoppades och larm gavs, varefter livbåtarna bemannades och hela besättningen lämnade fartyget. Beskjutningen hade under tiden upphört men återupptogs senare och fortgick till dess fartyget omkring en timme efter midnatt gick till botten. De skeppsbrutna bärgades den 8 mars av amerikanska ångfartyget »Ipswich» som påföljande dag landsatte dem i San Juan i Puerto Rico.

Ångfartyget »Ara», minsprängt den 8 april 1942 i Nordsjön.

Reg.nr 8121; byggt år 1921 av stål; tontal: brutto- 2207; netto- 1546; ägare: AB Arafart; hemort: Stockholm; försäkringsvärde: kasko kr 824 000, intresse kr 206 000.

Den 29 mars avgick fartyget i barlast från Göteborg till Rotterdam och anslöt sig den 8 april på morgonen till en konvoj vid Cuxhaven. Samma dag kl. 7.45 em. inträffade en våldsamt explosion midskepps om styrbord, varvid sex man skadades. Då styrbords livbåt krossats, kunde endast babordsbåten sjösättas. Med denna fördes de svårt skadade över till en förpostbåt. Fartyget sjönk vid 11-tiden på kvällen sedan det helt övergivits.

Ångfartyget »Scotia», minsprängt den 12 april 1942 i Nordsjön.

Reg.nr 5964; byggt år 1918 av stål; tontal: brutto- 1854, netto- 1239; ägare: Red. AB Svenska Lloyd; hemort: Göteborg; försäkringsvärde: kasko kr 740 000, intresse kr 180 000.

Den 11 april avgick fartyget från London i barlast via Tyne till Halifax N.S. Fartyget hade för resan tilldelats plats i en konvoj såsom sista fartyg i babords kolonn. Strax efter kl. 6 på eftermiddagen den 12 april skakades fartyget av flera våldsamma explosioner i akterskeppet. Stor förödelse våldades vid explosionerna och fartyget begynte omedelbart sjunka. Då styrbordsbåten förstörts kunde av livbåtarna endast babordsbåten bemannas och sjösättas. En man som haft vakt i maskinrummet följde fartyget i djupet. Övriga räddades av en engelsk jagare.

Omkommen: 1 utländsk besättningsman av en bemanning på 24 man.

Smörjaren Ingvar Claesson och eldaren Frans Oscar Granström, vilka med fara för egna liv förhjälp två svårt skadade från det sjunkande fartyget, har genom beslut av Kungl. Maj:t den 6 november 1942, såsom erkänsla för ifrågavarande räddningsbragd tilldelats medaljen i guld av femte storleken med inskrift »För berömliga gärningar».

Motorfartyget »Korsholm», sänkt av u-båt den 13 april 1942 i Nordatlanten.

Reg.nr 7194; byggt år 1925 av stål; tontal: brutto- 2684, netto- 1880; ägare: AB Svenska Amerika Mexiko Linien; hemort: Göteborg; försäkringsvärde: kasko kr 1 760 000, intresse kr 440 000.

Den 10 april avgick fartyget från Tampa i Florida via Halifax N.S. till Storbritannien med last av fosfat. Den 13 april kl. 1.50 fm. öppnade en

u-båt häftig artilleri- och kulspruteeld mot fartyget. Flera träffar noterades midskepps om styrbord där exploderande granater anställde stor förödelse. Fartyget stoppade och vakten sökte skydd på babordssidan bakom styrhytten, som var betongklädd. Då emellertid beskjutningen alltjämt fortsatte gavs order om sjösättning av en av livbåtarna som undgått förstörelse. U-båten hade under tiden rundat fartygets akter, varigenom livbåten kom i skottlinjen. Fånglinan kapades därför från fartyget och av de kvarvarande hoppade några överbord. Beskjutningen pågick till dess fartyget övertänts. Flera dödades eller sårades härunder. Senare på natten anlände amerikanska flygplan som tillkallade hjälp. På morgonen kom en holländsk ångare till städes. När fartyget övergavs befann det sig alltjämt flytande men med stora gapande hål i vattenlinjen och hela midskeppspartiet nedbränt.

Omkomna: 9 man: av en bemanning på 26 man: Befälhavaren Idar Wickberg, Göteborg, född 15/7 1903, övermaskinisten Knut I. Gustafsson, Göteborg, född 5/12 1892, 3:e maskinisten A. M. Henry Magnusson, Göteborg, född 15/3 1908, timmermannen Karl E. Skatt, Göteborg, född 19/9 1884, motormannen Sixten E. Harnesk, Kramfors, född 24/8 1918, fyra utländska besättningsmän.

Ångfartyget »*Arete*», minsprängt den 20 april 1942 i Stora Bält.

Reg.nr 7483; byggt år 1928 av stål; tontal: brutto- 586, netto- 371; ägare: Red. AB Unda; hemort: Göteborg; försäkringsvärde: kasko kr 300 000, intresse kr 75 000.

Fartyget avgick den 18 april från Göteborg till Delfzijl med last av massa, papper och stycke gods. Då fartyget den 20 april passerade Stora Bält inträffade två våldsamma explosioner under maskinrummet om babord, varvid vakthavande maskinpersonalen torde ha ljutit en ögonblicklig död. Flera man på däck dödades eller skadades. Fartyget började omedelbart sjunka, varför det övergavs. En i närheten liggande ångare »*Malva*» ombordtog de skeppsbrutna och satte kurs på Spodsberg, där de skadade omedelbart kommo under läkarbehandling.

Omkomna: 4 man av en bemanning på 13 man: 1:e styrmannen Johan G. A. Toste, Göteborg, född 25/3 1891, övermaskinisten Olof Thörn, Göteborg, född 6/5 1891, 2:e maskinisten Gustaf T. Andersson, Göteborg, född 3/1 1883, eldaren Lennart V. Hjelm, Göteborg, född 6/12 1918.

Motorfartyget »*Agra*», sänkt av u-båt den 20 april 1942 i Nordatlanten.

Reg.nr 7203; byggt år 1925 av stål; tontal: brutto- 4588, netto- 3394; ägare: AB Svenska Ostasiatiska Kompaniet; hemort: Göteborg; försäkringsvärde: kasko kr 2 400 000, intresse kr 600 000.

Den 18 april avgick fartyget från Philadelphia destinerat till Alexandria via Kapstaden med sju passagerare och last av stycke gods. Den 20 april kl. 5.20 em. ca 230' utanför nordamerikanska ostkusten träffades fartyget av en torped från en u-båt. Endast babords livbåt hann sjösättas innan fartyget sjönk. I denna och å två av fartygets flottor räddade sig sammanlagt 33

personer, däribland samtliga passagerare, medan befälhavaren och fem man av besättningen omkommo. Efter torpederingen kom u-båten upp till ytan och de skeppsbrutna tillfrågades om fartygets namn m. m. De skeppsbrutna bärgades följande dag av ett norskt fartyg och landsattes i S:t Georges på Bermuda.

Omkomna: 6 man av en bemanning på 32 man: Befälhavaren Sture Selander, Göteborg, född 27/9 1905, elektrikern Karl H. Andersson, Domnarvet, född 8/2 1906, motormannen Bertil Gustafsson, Saxtorp, född 16/6 1918, stewarden Lars Larsson, Göteborg, född 5/2 1903, två utländska besättningsmän.

Ångfartyget »*Ruth*», sänkt av flyg den 7 maj 1942 i Nordsjön.

Reg.nr 8042; byggt år 1912 av stål; tontal: brutto- 4228, netto- 3147; ägare: Red. AB Ruth; hemort: Göteborg; försäkringsvärde: kasko kr 1 000 000, intresse kr 17 250.

Den 7 maj avgick fartyget från Rotterdam i konvoj destinerat till Göteborg med last av kol. Nord om Terschelling anfölls konvojen av ett flertal engelska flygplan, som fällde spräng- och brandbomber. Härvid sprungo maskinrummet och aktra lastrummen svårt läck. Alla försök att rädda fartyget blevo fruktlösa. Det bogserades in mot land men sjönk på 12 meters djup och har sedermera förklarats som vrak. Besättningen infördes till Den Helder.

Ångfartyget »*Tolken*», sänkt av u-båt den 13 maj 1942 i Nordatlanten.

Reg.nr 6709; byggt år 1922 av stål; tontal: brutto- 4521, netto- 3423; ägare Red. AB Wallenco; hemort: Stockholm; försäkringsvärde: kasko kr 1 800 000, intresse kr 450 000.

Fartyget avgick från Hull den 21 april i barlast till Wabana N.F. i brittisk konvoj. Den 12 och den 13 maj blev konvojen angripen av u-båtar. Vid ett anfall den 13 maj strax efter kl. 3 fm. träffades fartyget av en torped på babords sida mellan 2:ans och 3:ans luckor. Livbåtarna sjösattes och samtliga ombordvarande utom befälhavaren lämnade fartyget. En ny torped träffade fartyget midskepps vid 7-tiden på morgonen, varefter fartyget sjönk inom loppet av ett par minuter. Befälhavaren lyckades rädda sig å en räddningsflotte och blev upptagen av en livbåt. Samtliga skeppsbrutna bärgades av räddningsfartyget »*Bury*» och infördes till Halifax N.S.

Motorfartyget »*Tisnaren*», sänkt av u-båt den 18 maj 1942 i Nordatlanten.

Reg.nr 6050; byggt år 1918 av stål; tontal: brutto- 5788, netto- 4299; ägare: Red. AB Transatlantic; hemort: Göteborg; försäkringsvärde: kasko kr 2 640 000, intresse kr 660 000.

Den 2 maj avgick fartyget från Liverpool till Rio de Janeiro med fyra passagerare och last av stycke gods. Den 18 maj kl. 8.30 em. träffades fartyget av en torped från en u-båt mitt för 2:ans lucka om babord. Omedelbart därefter öppnade u-båten eld mot fartyget. Livbåtarna sjösattes under ihållan-

de eldgivning, vilken riktades även mot en av livbåtarna sedan denna kommit klar fartyget. Detta sjönk kl. 8.30 fm. påföljande morgon och någon timme senare räddades besättningen och passagerarna av ett amerikanskt fartyg.

Ångfartyget »Värmdö», sänkt av flyg den 30 maj 1942 i Nordsjön.

Reg.nr 6343; byggt år 1901 av stål; tontal: brutto- 2918, netto- 2211; ägare: Red. AB Rex; hemort: Stockholm; försäkringsvärde: kasko kr 960 000, intresse kr 240 000.

Den 22 maj avgick fartyget från Västerås via Kielkanalen till Rotterdam med last av järnmalm. Med tysk kontrollofficer och en marinsoldat ombord framfördes fartyget i konvoj utmed tyska nordsjökusten, då konvojen den 29 maj angreps av bombplan. Strax efter midnatt angreps konvojen åter, varvid »Värmdö» träffades av tre bomber. Vid de våldsamma explosionerna dödades flera av besättningen och de båda tyskarna. Fartyget började sjunka samtidigt som eld utbröt i midskeppspartiet. De överlevande, 22 man, bemannade och sjösatte livbåtarna, vilka fingo kvarligga i närheten av det sjunkande fartyget tills detta efter att ha brutits itu gått till botten. De skeppsbrutna upptogs senare av ett patrullfartyg och infördes till Rotterdam.

Omkomna: följande 5 personer av en bemanning på 26 män och 1 kvinna samt en tysk kontrollofficer och en tysk marinsoldat, de två sistnämnda ej här förtecknade: Befälhavaren Knut M. v. Zweigbergk, Stockholm, född 12/12 1895, 2:e styrmannen Carl M. Hammarlund, Stockholm, född 13/9 1910, förestånderskan Karin D. Otter, Stockholm, född 3/5 1903, matrosen Axel Th. Didriksson, Stockholm, född 9/11 1904, eldaren Tage V. Ågren, Eslöv, född 28/7 1910.

Ångfartyget »Anna», sänkt av u-båt natten till den 3 juni 1942 i Nordatlanten.

Reg.nr 7149; byggt år 1924 av stål; tontal: brutto- 1574, netto- 1125; ägare: Red. AB A. Th. Jonasson; hemort: Råå; försäkringsvärde kr 600 000.

Den 31 maj avgick fartyget från Norfolk, Virginia, till S:t Georges, Bermuda, med last av kol. Den 2 juni på kvällen siktades en u-båt om babord. Vid tillfället rådde mörker med svag nymåne. Fartyget gick med släckta lanternor och även i övrigt mörklagt. Maskinerna stoppades och belysningen av nationalitetsflaggan och nationalitetsmärkena tändes för att besättningen skulle få gå i båtarna. Emellertid började u-båten omedelbart beskjuta fartyget. Trots detta kunde livbåtarna bemannas och sjösättas och komma klara fartyget innan det slutligen sjönk. På eftermiddagen den 3 juni bärgades besättningen av ett schweiziskt motorfartyg. Den landsattes den 5 juni i Brooklyn, där tre man inlades på sjukhus.

Ångfartyget »Stureborg», sänkt av flyg den 9 juni 1942 i Medelhavet.

Reg.nr 3881; byggt år 1883 av järn; tontal: brutto- 1661, netto- 1163; ägare:

re: Red. AB Stureborg; hemort: Landskrona; försäkringsvärde: kasko kr 440 000.

Den 5 juni avgick fartyget från Pireus till Haifa i barlast för Röda Korsets räkning och med en schweizisk rödakorsdelegat ombord. Fartyget var försett med de svenska färgerna på sidorna och hade klart synliga rödakorsmärken både på sidorna och på däck. Den 9 juni träffades fartyget av en torped från ett italienskt Caproniplan. Fartyget bröts mitt itu vid explosionen och gick till botten på mindre än en minut. Tio man, bland dem befälhavaren, lyckades taga sig upp på en av flottarna, som flöt upp efter det fartyget sjunkit, medan de övriga ombordvarande omkommo vid katastrofen. De överlevande fingo utstå oerhörda strapatser under de dagar som följde. En efter en av de skeppsbrutna dogo av hunger och törst till dess endast befälhavaren och en portugisisk lättmatros, Antonio Amaral, återstodo. Den 27 juni avled även befälhavaren och samma dag siktade Amaral land. Påföljande dag strandade flotten i närheten av Gaza på Palestinas kust. Ett par fiskare funno den halvdöde Amaral och transporterade honom till sjukhus.

Omkomna: 19 man av en bemanning på 20 man samt en schweizisk rödakorsdelegat: Befälhavaren John M. Persson, Skälderviken, född 4/9 1900, 1:e styrmannen Axel Mårtensson, Hörviken, född 11/9 1909, 2:e styrmannen Gustav de Wahl, Väja, född 31/5 1915, övermaskinisten Torsten A. Bengtsson, Göteborg, född 20/6 1885, 2:e maskinisten Herbert Hedenborg, Hälsingborg, född 7/11 1918, stewarden F. Arne Persson, Sölvesborg, född 23/10 1921, matrosen Stig B. Johansson, Malmö, född 13/3 1922, matrosen Teodor A. Hammar, Uppsala, född 25/5 1907, matrosen Åke G. Mattsson, Häverö, född 28/6 1913, lättmatrosen Georg Vaegle, Göteborg, född 11/3 1914, lättmatrosen M. Assar Pettersson, Göteborg, född 6/12 1913, donkeymannen Karl Olsson, Viken, född 22/4 1883, lämparen Axel H. Pettersson, Uddevalla, född 19/2 1898, lämparen Hilding Jonsson, Gulliksberg, född 20/1 1912, eldaren Knut E. Isakson, Göteborg, född 19/9 1901, kocken Marcus E. Holmquist, Göteborg, född 18/4 1915, tre utländska besättningsmän.

Ångfartyget »Senta», sänkt av flyg den 12 juni 1942 i Nordsjön.

Reg.nr 7376; byggt år 1905 av stål; tontal: brutto- 1497, netto- 1090; ägare: Red. AB Frode; hemort: Stockholm; försäkringsvärde: kasko kr 505 000, intresse kr 125 000.

Den 11 juni avgick fartyget från Emden till Luleå i barlast. Sedan kontrollöfficer och signalman erhållits på Borkums redd, slöt sig fartyget till en i flodmynningen bildad konvoj. Resan fortgick till den 12 juni, då fartyget kl. 2.35 fm. anfölls av ett flygplan. Detta fällde 5 bomber, av vilka 2 träffade akterskeppet. Då fartyget började sjunka bemannades och sjösattes livbåtarna. Kl. 3 fm. gick fartyget till botten. En stund senare bärgades de skeppsbrutna av ett förpostfartyg, vilket landsatte dem samma dag i Cuxhaven.

Ångfartyget »Bojan», minsprängt den 12 juni 1942 i Östersjön.

Reg.nr 6956; byggt år 1905 av stål; tontal: brutto- 1272, netto- 974; ägare: Red. AB Meteor; hemort: Simrishamn; försäkringsvärde: kasko kr 450 000.

Den 8 juni avgick fartyget från Östrand med last av pappersmassa destinerat till Stettin. Den 12 juni vid halv tre-tiden på natten ej långt från Arkona fyr stoppades fartyget efter prejningsskott från ett tyskt vaktfartyg, som meddelade att risk för minor förelåg i farvattnet. Fartyget framfördes därefter i kölvattnet av vaktfartyget. En kvarts timme senare inträffade en våldsam explosion strax akter om fartyget som åstadkom stor förödelse ombord. Maskinen blev obrukbar och fartyget sprang läck i akterskeppet och maskinrummet. Besättningen tog sig i livbåtarna ombord på vaktfartyget och överfördes senare till en bärgningsångare som bogserade fartyget till Sassnitz redd där det sattes på grund. Fartyget har senare kondemnerats och avförts ur fartygsregistret såsom icke istandsättligt.

Motorfartyget »Kaaparen», sänkt efter kollision vid konvojbildning den 14 juni 1942 i Nordatlanten.

Reg.nr 7901; byggt år 1930 av stål; tontal: brutto- 3392, netto- 2259; ägare: Red. AB Transatlantic; hemort: Göteborg; försäkringsvärde: kasko kr 3 080 000, intresse kr 770 000.

Den 14 juni avgick fartyget från Halifax N.S. destinerat till England med last av stycke gods. Fartyget skulle för resan ansluta sig till en konvoj utanför Halifax' fyrskepp, då omkring kl. 3.10 em. flera fartyg närmade sig akterifrån. Bland dem befann sig motorfartyget »Tungsha» på styrbords läring och med nära nog parallell kurs. Helt plötsligt syntes »Tungsha» ändra sin kurs babord hän och styra ned mot »Kaaparen». Trots manövrer, som vidtoges för att möta situationen, kunde en kollision ej undvikas utan »Tungsha» rände med sin stäv in i »Kaaparen»s styrbordsida mitt för maskinrummet, som genast började vattenfyllas. Maskinerna stoppades och besättning och passagerare beordrades i livbåtarna. Försök att bogsera fartyget i hamn misslyckades och kl. 9.03 em. gick fartyget till botten med aktern före. De skeppsbrutna landsattes i Halifax av ett eskorterande patrullfartyg.

Ångfartyget »Eknö», minsprängt den 21 juni 1942 i Nordsjön.

Reg.nr 5786; byggt år 1916 av stål; tontal: brutto- 1859, netto- 1323; ägare: Red. AB Rex; hemort: Stockholm; försäkringsvärde: kasko kr 1 200 000, intresse kr 300 000.

Den 16 juni avgick fartyget från Luleå med last av järnmalm via Kielkanalen till Cuxhaven, där lots erhöles den 21 juni för fortsatt resa till tysk nordsjöhamn. Kl. 12 middagen samma dag inträffade en explosion under pann- och maskinrummen. Vatten inträngde hastigt, ångledningarna skadades och eldrum och maskinrum fylldes med utströmmande ånga. Besättningen gick i livbåtarna och upptogs av ångaren »Granö». Kl. 1.30 em. sjönk »Eknö» med aktern före.

Ångfartyget »*Ada Gorthon*», sänkt av u-båt den 22 juni 1942 i Östersjön.

Reg.nr 6088; byggt år 1917 av stål; tontal: brutto- 2399, netto- 1675; ägare: Red. AB Gefion; hemort: Hälsingborg; försäkringsvärde: kasko kr 900 000, intresse kr 225 000.

Den 19 juni avgick fartyget från Luleå destinerat till tysk nordsjöhamn med last av malm. Den 22 juni omkring kl. 0.14 em. blev fartyget utan föregående varning torpederat av en undervattensbåt vid Ölands ostkust inom svenskt territorialvatten. Fartyget sjönk inom loppet av några 10-tal sekunder. Åtta man lyckades rädda sig på fartygets flottar. Övriga 14 man omkommo då fartyget sjönk. En halv timme efter katastrofen blevo de överlevande räddade av svenska fiskare.

Omkomna: 14 man av en bemanning på 22 man: Befälhavaren Nils B. Siegård, Hälsingborg, född 19/12 1886, 1:e styrmannen Percy S. Larsson, Lerberget, född 17/5 1885, 3:e styrmannen Börje G. Nilsson, Vitaby, född 17/8 1916, övermaskinisten Rickard H. Rube, Höganäs, född 29/8 1895, 1:e maskinisten Karl L. Johansson, Stockholm, född 28/11 1893, stewarden Karl H. Hell, Nyhamnsläge, född 17/10 1895, mässuppassaren Robert E. Axell, Ljungby, född 1/4 1920, båtsmannen Wilhelm Lindeblad, Tygelsjö, född 2/11 1898, lättmatrosen Karl E. J. Petersson, Enskede, född 26/12 1904, jungmannen Bengt A. U. Johansson, Västergarn, född 4/4 1925, donkeymannen Sven R. Norén, Skutskär, född 7/7 1908, eldaren Erik V. Grundström, Karlstad, född 19/7 1903, lämparen Bertil Nordström, Oxelösund, född 19/7 1914, lämparen Isak E. Kuoppala, Ludvika, född 19/12 1906.

Motorfartyget »*Eknaren*», sänkt av u-båt den 1 juli 1942 i Indiska Oceanen.

Reg.nr 6858; byggt år 1922 av stål; tontal: brutto- 5293, netto- 4031; ägare: Red. AB Transatlantic; hemort: Göteborg; försäkringsvärde: kasko kr 2 640 000, intresse kr 660 000.

Den 19 juni avgick fartyget från Aden i barlast destinerat till Kapstaden. Den 30 juni upptogs 6 överlevande i en vattenfylld livbåt från ett föregående dag torpederat norskt fartyg. Den 1 juli i Mosambiquekanalen blev »*Eknaren*» utan varning beskjutet av en u-båt på cirka 4 nautiska mils avstånd. Maskinerna stoppades omedelbart. Då granatnedslagen kommo allt närmare, bemannades och sjösattes tre livbåtar med besättningen och de 6 skeppsbrutna från den norska ångaren. Omkring kl. 4.15 em. torpederades fartyget och gick till botten 5 minuter senare.

Två av livbåtarna togo sig iland i Portugisiska Ostafrika under det att bemanningen i den tredje livbåten, däribland de skeppsbrutna från den norska ångaren, den 2 juli bärgades av British India Co:s passagerareångare »*Myndray*». Den 6 juli blev denna ångare beskjutet och sänkt av en u-båt. Av de skeppsbrutna från »*Eknaren*» räddades befälhavaren och tre andra i en livbåt från passagerareångaren. Livbåten, som hade 52 man ombord, upptogs den 8 juli av en valfångare, som införde de skeppsbrutna till Durban i Port Natal.

Motorfartyget »Uddeholm», minsprängt den 6 juli 1942 i Nordsjön.

Reg.nr 7975; byggt år 1934 av stål; tontal: brutto- 3606, netto- 2709; ägare: AB Svenska Amerika Mexiko Linien; hemort: Göteborg; försäkringsvärde: kasko kr 3 840 000, intresse kr 960 000.

Den 13 juni avgick motorfartyget »Uddeholm» från Santos i den s. k. lejdtrafiken med last av foderkakor, bomull, kaffe och stycke gods till Göteborg. Sedan fartyget den 4 juli haft förbindelse med Torshavn på Färöarna och därvid erhållit vissa direktiv för resan över Nordsjön fortsatte fartyget in i en 20 nautiska mil bred farled mellan minfält som ledde in i Skagerack. Den 6 juli kl. 7.20 em. då fartyget i sällskap med lejdfartyget »Argentina» befann sig ungefär 30' SV om Kristiansand inträffade en minexplosion vid babordssidan mitt för 2:ans lucka. Fartyget erhöll omedelbart slagsida och bröts itu midskepps samtidigt som babords livbåt söndersprängdes. Omkring två minuter senare inträffade en ny explosion om styrbord i förskeppet och någon minut senare följde en tredje explosion på babordssidan. Sedan maskinen stoppats och styrbords livbåt samt motorlivbåten sjösatts, övergav besättningen det sjunkande fartyget. Cirka 7 minuter efter första explosionen gick fartyget till botten. Under tiden hade livbåtar utsatts från »Argentina» för att komma de nödställda till hjälp. En mässuppassare, som hoppat överbord från »Uddeholm», upptogs i en av livbåtarna från »Argentina». Kursen sattes mot norska kusten. Morgonen därpå anlände de skeppsbrutna till Aas.

Fartyget antages hava råkat in i utkanten av ett av de ovannämnda minfälten.

Motorfartyget »Argentina», minsprängt den 6 juli 1942 i Nordsjön.

Reg.nr 7992; byggt år 1935 av stål; tontal: brutto- 5300, netto- 3682; ägare: Red. AB Nordstjernen; hemort: Stockholm; försäkringsvärde: kasko kr 5 400 000, intresse kr 1 350 000.

Den 15 juni avgick fartyget i den s. k. lejdtrafiken från Santos med last av kaffe, ris, bomull, oljekakor och stycke gods till Göteborg. På resan medföljde en passagerare. Resan fortgick till den 6 juli, då motorfartyget »Uddeholm», som befann sig cirka 500 meter för om »Argentina» gick på en mina och började sjunka. Ombord på »Argentina» slogs stopp och back samtidigt som två livbåtar bemannades och sjösattes för att bispringa »Uddeholm»s besättning. Fyra minuter senare exploderade en mina under »Argentina»s midskeppsparti, varvid fartyget erhöll stark styrbords slagsida, som omöjliggjorde firandet av babords båtar. Några sekunder efter första detonationen exploderade en andra mina något längre akterut och en tredje mina om babord. Fartyget började sjunka med aktern före och gick till botten på 2 å 3 minuter.

Sedan surringarna på flottarna på däck kastats loss hoppade de kvarvarande överbord och lyckades hålla sig uppe med hjälp av flottar och vrak gods till dess de kunde ombordtagas i de två tidigare sjösatta livbåtarna. Av de räddade voro åtta man mer eller mindre skadade. Livbåtarna satte

kurs på Mandal på norska kusten dit de anlände på morgonen följande dag.

Omkomna: 2 man av en bemanning på 36 man samt en kontrollofficer och en passagerare: Motormannen Kurt H. E. Althin, Malmbäck, född 31/10 1918, kockeleven Anton W. Pihlstrand, Trelleborg, född 30/1 1918 (avliden på sjukhus i Mandal på grund av de vid minsprängningen erhållna skadorna). Kontrollofficeren, kommandörkapten Gotthard Georg G. Wachtmeister, Stockholm, född 5/1 1882.

Ångfartyget »Margareta», sänkt av u-båt den 9 juli 1942 i Östersjön.

Reg.nr 2876; byggt år 1884 av järn; tontal: brutto- 1272, netto- 922; ägare: Red. AB Strim; hemort: Stockholm; försäkringsvärde: kasko kr 420 000, intresse kr 80 000.

Fartyget hade på resa från Nordenham till Köping med last av koks den 8 juli kl. 2 fm. lämnat Trelleborgs redd under eskort för den fortsatta resan i Östersjön utmed svenska kusten. Med sin låga fart sackade fartyget efter och förlorade slutligen kontakten med övriga fartyg i eskorten. Vid sex-tiden på eftermiddagen den 9 juli siktades en främmande u-båt, som då den kommit på ett avstånd av 400 à 500 meter girade vinkelrätt mot »Margareta» och avfyra en torped, vilken träffade ungefär midskepps. Positionen var då 2,5' O om Fällbådan i Arköbukten. Fartyget bräcktes vid explosionen och sjönk på omkring en minut. Endast fyra man lyckades rädda sig på vrakspillror och flottar. De upptogs av ångfartyget »Hemsö» och infördes med ett marinen tillhörigt fartyg till Arkö.

Omkomna: 14 man av en bemanning på 18 man: Befälhavaren Knut M. K. Törngren, Sölvesborg, född 23/12 1875, 1:e styrmannen Albert F. Garding, Smedby, född 18/12 1882, övermaskinisten Carl Nilsson, Malmö, född 27/3 1873, 2:e maskinisten Hans E. L. Falk, Malmö, född 15/2 1914, stewarten August Nilsson Ahlquist, Bräkne-Hoby, född 9/9 1876, kocken Sixten V. Ramstedt, Stockholm, född 6/8 1916, matrosen Enock Rosdahl, Gärd's Köpinge, född 26/4 1880, matrosen Ebbe A. F. Cronzell, Karlshamn, född 7/12 1912, lättmatrosen Anders R. Andreasson, Båstad, född 15/6 1917, jungmannen Nils H. Lundblad, Rinkaby, född 28/5 1923, smörjaren Johan E. Kristensson, Yngsjö, född 11/2 1892; eldaren Sigfrid Berntsson, Agerum, född 17/3 1894, eldaren Carl I. Alm, Fridhem, född 8/11 1919, eldaren Karl O. Fredriksson, Finnerödja, född 28/11 1918.

Motorfartyget »Luleå», sänkt av u-båt den 11 juli 1942 i Östersjön.

Reg.nr 6851; byggt år 1922 av stål; tontal: brutto- 5659, netto- 3829; ägare: Trafik AB Grängesberg-Oxelösund; hemort: Stockholm; försäkringsvärde: kasko kr 2 880 000, intresse kr 720 000.

Den 8 juli avgick fartyget från Luleå till Hamburg med last av järnmalm. Den 11 juli anslöt fartyget sig till en eskort, som framgick söderöver inom svenskt territorialvatten. Omkring kl. 3 em. befann fartyget sig cirka 2' S om Kungsgrundet i Västerviks skärgård, då en u-båt avlossade två torpeder

mot fartyget, av vilka en träffade i förskeppet med förödande verkan. Fartyget sjönk inom en minut. Befälhavaren och sju man omkommo. De överlevande räddade sig på fartygets flottor och kringflytande vrakgods, varifrån de upptogos av livbåtar från andra fartyg i eskorten.

Omkomma: 8 man av en bemanning på 34 man: Befälhavaren Ernst H. R. Westin, Stockholm, född 5/7 1883, 1:e styrmannen Viktor Hyllengren, Malmö, född 25/1 1898, 2:e styrmannen Carl G. R. Lindman, Göteborg, född 22/10 1901, 3:e styrmannen Karl R. Lindström, Stockholm, född 30/9 1915, övermaskinisten Josef E. Berlin, Hedemora, född 11/11 1880, timmermannen Hjalmar M. Krantz, Solna, född 16/7 1879, svarvaren Sven T. Hallin, Göteborg, född 25/2 1891, stewarden David O. Gustafsson, Stockholm, född 19/10 1897.

Angfartyget »*Sigyn*», minsprängt den 9 augusti 1942 i Nordsjön.

Reg.nr 6749; byggt år 1921 av stål; tontal: brutto- 4585, netto- 3435; ägare: Red. AB Sigyn; hemort: Hälsingborg; försäkringsvärde: kasko kr 2 100 000, intresse kr 525 000.

Den 9 augusti avgick fartyget från Rotterdam med last av kol destinerat till Stockholm. Fartyget ingick i en konvoj, då det kl. 3 em. utanför holländska kusten minsprängdes. Fartyget erhöll omedelbart stark babords slag-sida och började sjunka. Två utsvängda båtar om babord hade förstörts men styrbords livbåt och flera räddningsflottor kunde sjösättas. Innan fartyget övergavs överfördes en bogserkabel från fartyget till ett av patrullfartygen. Under bogseringen som följde tog fartyget botten på 30 fots vatten och bräcktes en stund senare mitt itu vid 3:ans lucka. De skeppsbrutna, av vilka 4 voro skadade, infördes till Den Helder.

Motorfartyget »*Suecia*», sänkt av u-båt den 16 augusti 1942 i Nordatlanten.

Reg.nr 5393; byggt år 1912 av stål; tontal: brutto- 3725, netto- 2842; ägare: Red. AB Nordstjernen; hemort: Stockholm; försäkringsvärde: kasko kr 1 580 000, intresse kr 395 000.

Den 5 augusti avgick fartyget med 12 passagerare och last av stål, fosfat, tobak och pappersmassa från Sydney N. S. till Liverpool. Fartyget ingick i en konvoj som framfördes i östlig riktning, då det den 12 augusti tvangs att lämna konvojen på grund av maskinhaveri och fortsatte därefter resan ensam med en fart av cirka 7 1/2 knop. Den 16 augusti kl. 8.50 fm. beordrades fartyget genom signaler från en u-båt, vars nationalitet icke kunde fastställas, att stoppa och överlämna skeppshandlingarna. Order gavs från u-båten att fartyget skulle övergivas. Sedan samtliga ombordvarande gått i båterna torpederades fartyget som sjönk efter en kvarts timme. I två större livbåtar befunno sig sammanlagt 38 personer medan en mindre livbåt tog ombord 8 man av besättningen. De skeppsbrutna i de två större båterna, med undantag av en man som spolats överbord, härgades den 23 augusti av engelska krigsfartyg och landsattes ett par dagar senare i isländsk hamn. Den mindre skeppsbåten med sina åtta man har senare icke avhörts och

måste antagas ha gått under i det svåra väder som vid ifrågavarande tid rådde i denna del av Atlanten.

Omkomna: 9 man av en bemanning på 34 man: Telegrafisten Sune Jönsson, Göteborg, född 24/11 1915, 2:e kocken John Bernhardsson, Göteborg, född 24/5 1908, matrosen Erik Widerberg, Lund, född 21/12 1898, motormannen Alexander Söderholm, Göteborg, född 6/10 1912, fem utländska besättningsmän.

Ångfartyget »C. F. Liljevalch», sänkt av u-båt den 18 augusti 1942 i Östersjön.

Reg.nr 6360; byggt år 1920 av stål; tontal: brutto- 5513, netto- 3699; ägare: Trafik AB Grängesberg-Oxelösund; hemort: Stockholm; försäkringsvärde: kasko kr 1 920 000, intresse kr 480 000.

Den 14 augusti avgick fartyget från Luleå med last av malm destinerat till tysk nordsjöhamn. Resan företogs under svensk eskort innanför territorialgränsen. Kl. 2.50 em. den 18 augusti passerades Kungsgrundets lysboj. Tjugofem minuter senare befann sig fartyget cirka 3' söder om lysbojen, då utkiken på backen rapporterade »torped om babord». Lotsen beordrade ögonblickligen hårt styrbordsroder men manövern hann ej utföras förrän fartyget träffades av två torpeder, en i maskinrummet och den andra mellan 3:ans och 4:ans luckor. Explosionerna åstadkommo fruktansvärda skador å fartyget, som hastigt började sjunka. Livbåtarna och en livräddningsflotte på båtdäck hade förstörts och de överlevande måste hoppa överbord då fartyget en halv minut senare gick till botten. Från jagarna som ombesörjde eskorten fälldes omedelbart sjunkbomber på den plats, varifrån anfallat satts in. Endast sju man kunde bärgas av livbåtar från andra fartyg.

Omkomna: 32 man av en bemanning på 39 man och en kronolots: Befälhavaren Ernst J. F. Bramford, Arild, född 11/2 1884, 1:e styrmannen Karl B. O. Ekström, Söderbärke, född 29/4 1897, 3:e styrmannen Karl H. Nilsson, Kalmar, född 15/12 1915, radiotelegrafisten Ernst R. A. Krutzner, Karlshamn, född 17/12 1903, övermaskinisten Knut J. Pettersson, Stockholm, född 13/9 1888; 1:e maskinisten Anders O. Wrangfeldt, Stockholm, född 3/3 1909, 2:e maskinisten Carl E. Carlsson, Stockholm, född 1885; 3:e maskinisten Carl H. Landin, Stockholm, född 19/7 1894, stewarden Lars H. Schönbeck, Trelleborg, född 15/8 1902, båtsmannen Otto E. Lundberg, Halmstad, född 18/10 1894, timmermannen Oscar Bergström, Elisberg, född 1903, matrosen Hans Hansson-Vaksam, Hemse, född 27/4 1912, matrosen Arthur J. Mattsson, Landskrona, född 18/7 1916, lättmatrosen Oscar R. Gustafsson, Torskors, född 3/4 1922, lättmatrosen Olle L. Johansson, Mörrum, född 22/9 1923, jungmannen Erik L. Karlsson, Romelanda, född 18/12 1915, jungmannen Erik L. Johansson, Marieholm, född 1922, jungmannen Gösta I. Andersson, Kågeröd, född 2/2 1923, donkeymannen Bertil R. Håkansson, Ronneby, född 19/10 1893, smörjaren Erik G. Broström, Fellingsbro, född 27/9 1894, smörjaren Sven G. Fridén, Landskrona, född 23/3 1909, smörjaren Karl R. Svensson, Östersund, född 15/10 1915, eldaren Edvin Adolfs-

son, Göteborg, född 1897, eldaren Eskil A. Härnås, Göteborg, född 6/10 1905, eldaren Nils G. Ekberg, Hässleholm, född 1901, eldaren Kuno G. A. Larsson, Ängelholm, född 30/4 1909, eldaren Anton R. Stoltz, Båtskärsnäs, född 16/1 1916, lämparen Ture A. V. Bergström, Landskrona, född 1920, lämparen Åke E. Seger, Seskarö, född 8/5 1923, kocken Karl A. Nilsson, Hälsingborg, född 1908, uppässaren Tord B. A. Persson, Stockholm, född 1922, uppässaren Karl O. Söderman, Roslagsbro, född 13/6 1922, samt lotsen Per A. Sjögren, Oxelösund, född 25/11 1902.

Motorfartyget »Blankaholm», sänkt av u-båt den 18 augusti 1942 i Karibiska havet.

Reg.nr 7642; byggt år 1930 av stål; tontal: brutto- 2901, netto- 2067; ägare: AB Svenska Amerika Mexiko Linien; hemort: Göteborg; försäkringsvärde: kasko kr 2 640 000, intresse kr 660 000.

Den 12 augusti avgick fartyget från Port of Spain på resa till England med last av bauxit. Resan företogs i konvoj, då natten mellan den 17 och 18 augusti söder om Cuba konvojen angreps av u-båtar. Strax efter midnatt sänktes ett fartyg i konvojen och omedelbart därefter träffades »Blankaholm» av en torped om styrbord i höjd med 4:ans lastrum, där den exploderade med våldsamt kraft. Midskeppspartiet sattes ögonblickligen i brand. Två man dödades vid explosionen och två andra omkommo då fartyget några minuter senare gick till botten. De övriga funno sin räddning i en av livbåtarna, i flera fall sedan de först kastat sig i sjön och därifrån upptagits i båten.

Sedan de skeppsbrutna rott hela natten, kunde de i dagningen sätta segel och på eftermiddagen uppnå en mindre by, varifrån de två dagar senare avhämtades av en motorbåt. De infördes till Santiago de Cuba där två svårt skadade inlades på sjukhus.

Omkomna: 4 man av en bemanning på 27 man: 2:e maskinisten Rune E. V. Persson, Göteborg, född 25/1 1915, matrosen Hjalmar A. Skillerstedt, Vittangi, född 18/8 1915, motormannen Oscar W. Björkholm, Göteborg, född 1/11 1907, en utländsk besättningsman.

Motorfartyget »Hammaren», sänkt av u-båt den 22 augusti 1942 i Sydatlanten.

Reg.nr 7594; byggt år 1930 av stål; tontal: brutto- 3298, netto- 2382 ägare: Red. AB Transatlantic; hemort: Göteborg; försäkringsvärde: kasko kr 2 400 000, intresse kr 600 000.

Den 31 juli avgick fartyget från Liverpool med last av styckegods och lokomotiv till Bahia. Då enligt order Bahia icke fick anlöpas förrän dager inträtt, slogs sakta fart i maskin vid Itapuans fyr på Brasiliens ostkust. Fem minuter senare anfölls fartyget medelst artillerield av en okänd u-båt. Minst fem granater träffade överbyggnaderna, vilka sattes i brand. Befälhavaren gav order om stopp i maskin, men då ledningarna till maskintelegrafan samtidigt avskötos kommo visarna på tavlan på manöverdurken

att i stället visa halv back. Vakthavande maskinisten slog i enlighet härmed stopp och back å båda motorerna. Vid sjösättningen av styrbords livbåt med 13 man sprang aktra fånglinan på grund av fartygets rörelse akteröver. När därefter babords livbåt skulle sjösättas brast aktra taljan, som blivit svedd av branden, båten vattenfylldes och de ombordvarande kommo i vattnet. Strax efter kl. 5 på morgonen torpederades fartyget och gick några minuter senare till botten. Fem man saknades och kunde trots noggranna eftersökningar icke återfinnas. Styrbordsbåten med de överlevande satte efter dagningen kurs på Bahia. Vid ankomsten måste fyra svårt skadade inläggas på sjukhus, där en av dem avled.

Omkomna: 6 man av en bemanning på 31 man: Övermaskinisten Edvin W. F. Jeansson, Malmö, född 20/5 1893, lättmatrosen Gösta Hellkvist, Vånga, född 13/4 1920, motormannen Nils G. Eriksson, Norrköping, född 12/1 1918, två utländska besättningsmän, 3:e styrmannen Fritz E. V. Forslund, Göteborg, född 1907 (avliden på sjukhus på grund av de skador han erhållit vid krigshaveriet).

Ängtrålararen »*Viros*», minsprängt den 3 september 1942 i Skagerack.

Reg.nr 7316; byggt år 1904 av stål; tontal: brutto- 190, netto- 58; ägare: Trawl AB Skagen; hemort; Göteborg; försäkringsvärde: kasko kr 105 000.

Den 31 augusti avgick fartyget från Göteborg för fiske på bankar i Skagerack. Ännu tidigt på morgonen den 3 september iaktogs fartyget från ett fiskefartyg i närheten, fiskebåten »Tanja», på en plats ett 50-tal sjömil väst om Skagen. Ett par timmar senare passerade »Tanja» en brun livbåt med kölen upp bland en del vrakspillror och omärkta livbälten. Livbåten tillvaratogs senare av ett annat fiskefartyg och det kunde med ganska stor säkerhet konstateras att båten tillhört »*Viros*» utrustning. Fartyget antages hava gått på en mina och därav sprängts sönder och sjunkit utan att någon av de ombordvarande hunnit rädda sig.

Omkomna: 10 man, hela bemanningen: Befälhavaren John A. Sandberg, Göteborg, född 17/11 1890, styrmannen Oskar Crusell, Göteborg, född 24/7 1886, maskinisten Carl E. Fransson, Göteborg, född 9/4 1884, stewarden Carl G. A. Börjesson, Göteborg, född 20/10 1892, matrosen Kristian Johansson, Stockevik, född 2/4 1893, matrosen Jonas Jonasson, Göteborg, född 11/1 1889, matrosen Gustaf E. Andersson, Nösund, född 3/6 1888, matrosen James B. Carlsson, Göteborg, född 20/4 1906, eldaren Viktor R. Johansson, Göteborg, född 15/11 1900, lämparen Nils A. Jonsson, Göteborg, född 1919.

Fiskemotorfartyget »*Neptun*», minsprängt den 5 september 1942 i Skagerack.

Reg.nr 6708; byggt år 1917 av trä; tontal: brutto- 37, netto- 17; ägare: Ch. A. Wennerberg (partred.); hemort: Öckerö; försäkringsvärde kr 15 000.

Den 3 september hade fartyget från Öckerö avgått för fiske med vad på fiskeplatserna västerna om Hirtshals på danska kusten. Den 5 september på morgonen under hemtagning av vaden inträffade en våldsam explosion förut. Två man slungades överbord, men befälhavaren lyckades ehuru fartyget be-

fann sig i sjunkande tillstånd backa upp i närheten av de nödställda. Samtliga ombordvarande kunde rädda sig i lillbåten innan fartyget sjönk. De bärgades av »Ethel» av Öckerö som befann sig i närheten.

Ångfartyget »*Tynningö*», minsprängt den 7 september 1942 i Nordsjön.

Reg.nr 5653; byggt år 1914 av stål; tontal: brutto- 4315, netto- 3328 ägare: Red. AB Rex; hemort: Stockholm; försäkringsvärde: kasko kr 1 540 000, intresse kr 360 000.

Fartyget avgick från Luleå den 28 augusti med malmlast destinerat till Rotterdam. Vid gång i tysk konvoj utefter tyska nordsjökusten minsprängdes fartyget den 7 september omkring kl. 9 em. Förskeppet sjönk hastigt medan försök gjordes att bogsera fartyget in på grundare vatten. Försöket måste emellertid uppgivas och fartyget sjönk på 20 fannars vatten, sedan det dessförinnan övergivits av besättningen. De skeppsbrutna upptogs av ett tyskt krigsfartyg och landsattes i Borkum.

Motorfartyget »*Peiping*», sänkt av u-båt den 9 september 1942 i Nordatlanten.

Reg.nr 7779; byggt år 1931 av stål; tontal: brutto- 6392, netto- 5004; ägare: AB Svenska Ostasiatiska Kompaniet; hemort: Göteborg; försäkringsvärde: kasko kr 4 400 000, intresse kr 1 100 000.

Fartyget avgick från Buenos Aires den 22 augusti med last av hudar, färgämnen, ull och talg, destinerat till New York. Den 9 september torpederades fartyget av en tysk u-båt. Torpeden träffade på styrbords sida vid maskinrummet, som vattenfylldes. Styrbords livbåt hade vid explosionen svårt ramponerats. I babords livbåt och en arbetsbåt kunde besättningen lämna fartyget. Härvid saknades tre motormän, som haft vakt i maskinrummet.

Därefter sattes segel och sydvästlig kurs. Efter 16 dygn i båtarna landade de skeppsbrutna den 24 september i medtaget tillstånd på norra kusten av Guadeloupe i Franska Västindien.

Omkomna: 3 man av en bemanning på 34 man: Motormannen Nils A. Vigsten; Visby, född 19/3 1921, motormannen Sven G. H. Engström, Stockholm, född 7/4 1901, motormannen Robert S. Dahlgren, Göteborg, född 19/6 1919.

Motorfartyget »*Lima*», sänkt av u-båt den 12 september 1942 i Nordatlanten.

Reg.nr 5974; byggt år 1918 av stål; tontal: brutto- 3763, netto- 2857; ägare: Red. AB Nordstjernen; hemort: Stockholm; försäkringsvärde: kasko kr 2 240 000, intresse kr 560 000.

Den 28 augusti avgick fartyget från Kapstaden med last av te och tobak samt malm, destinerat till Freetown. I Guineabukten träffades fartyget den 12 september av en torped från en u-båt. Vid den våldsamma explosion som följde erhöll fartyget svåra skador å bryggor och överbyggnader samt sprang läck och började sjunka. Två man i maskinrummet och utkiken på kommandobryggan dödades omedelbart. De 30 överlevande kunde rädda sig i en livbåt som undgått förstörelse. Kl. 10.30 em. reste sig fartyget rätt upp och

gick med aktern före till botten. Den 14 september siktades en konvoj och de skeppsbrutna togos ombord på en engelsk jagare, som fyra dagar senare landsatte dem i Freetown.

Omkomna: 3 man av en bemanning på 33 man: 2:e maskinisten Erik H. Akerblom, Södertälje, född 3/1 1907, två utländska besättningsmän.

Ångfartyget »*Thule*», torpederat den 1 oktober 1942 i Nordsjön.

Reg.nr 7681; byggt år 1930 av stål; tontal: brutto- 1778, netto- 1256; ägare: Stockholms Red. AB Svea; hemort: Stockholm; försäkringsvärde: kasko kr 1 120 000, intresse kr 280 000.

Den 19 september avgick fartyget från Luleå med last av malm destinerat till Rotterdam via Kielkanalen. På Altenbruchs redd embarkerade en kontrollofficer jämte manskap för en spärrballong. Den 30 september anslöt fartyget sig till en konvoj i Elbemyningen. På kvällen samma dag vid halv elvatiden gavs flyglarm. På kontrollofficerens order började fartyget framföras på sick-sackkurs. Ungefär en timme efter midnatt observerades två torpedstrimmor i vattnet cirka 6 streck på babords bog och strax där- efter inträffade en våldsamt explosion mitt för 3:ans lucka. Omkring en minut senare gick fartyget till botten med aktern före. Sex man lyckades taga sig upp på flotten på fördäck och andra räddades av en tillskyndande förpostbåt. De skeppsbrutna infördes till Rotterdam.

Omkomna: 10 personer av en bemanning på 21 män och 2 kvinnor: 2:e maskinisten Charles A. Lindfors, Malmö, född 16/9 1907, kokerskan Anna M. Lindholm, Stockholm, född 30/3 1907, matrosen Karl I. Persson, Smedjebacken, född 1/6 1902, lättmatrosen Nils E. Norberg, Landskrona, född 25/12 1918, jungmannen Kurt E. Jonasson, Sundsvall, född 19/8 1923, donkeymannen Johan V. Johannesson, Malmö, född 11/2 1912, eldaren Alf L. Wahldal, Sundsvall, född 1/11 1920, eldaren John G. A. Bäckström, Skönsmon, född 16/6 1902, eldaren Bror H. Nilsson, Malmö, född 16/4 1911, maskineleven Anders L. Stålbå, Leksand, född 24/7 1918.

Motorfartyget »*Remmaren*», minsprängt den 22 oktober 1942 i Nordsjön.

Reg.nr 8441; byggt år 1940 av stål; tontal; brutto- 3775, netto- 2661; ägare: Red. AB Transatlantic; hemort: Göteborg; försäkringsvärde: kasko kr 3 800 000, intresse kr 950 000.

Den 24 september avgick fartyget från Buenos Aires med last av linfrö, foderkakor, hudar och ull såsom lejdfartyg destinerat till Göteborg. Den 22 oktober kl. 6.10 fm. i norra Nordsjön skakades fartyget av en våldsamt explosion i förskeppet om babord. Genom livbåtssignaler kallades besättningen till sina stationer. Omkring två minuter senare inträffade ytterligare en explosion, denna gång i förskeppet under 2:ans lastrum. Fyra livbåtar bemannades och sjösattes, alltunder det fartyget erhöll allt starkare babords slag-sida och sakta började sjunka med förskeppet. Tre av båtarna upptogos en stund senare av svenska motorfartyget »*Sven Salén*», som låg i närheten, medan den fjärde livbåten tog sig in till Kristiansand.

Ångfartyget »Valencia», minsprängt den 25 oktober 1942 i Kattegatt.

Reg.nr 7240; byggt år 1925 av stål; tontal: brutto- 1514, netto- 943; ägare: Red. AB Svenska Lloyd; hemort: Göteborg; försäkringsvärde, kasko kr 750 000, intresse kr 185 000.

Den 22 oktober avgick fartyget från Oxelösund destinerat till Rotterdam med last av malm. På Trelleborgs redd erhöll fartyget order att fortsätta genom Falsterbokanalerna samt att därefter tillsammans med ångfartyget »Algeria» taga vägen genom Öresund. Den 25 oktober kl. 7.35 fm. passerades Gilleleje fyrskepp på cirka 1,5 nautiska mils avstånd. Tio minuter senare inträffade i omedelbar närhet av »Valencia»s akterskepp en våldsam explosion, som slet bort roder och propeller och åstadkom svåra läckor på babords låring. Livbåtarna bemannades och sjösattes. Under arbetet härmed uppfattades en kraftig detonation från maskinrummet och kort därefter gick »Valencia» till botten med akterskeppet före. De skeppsbrutna upptogs av »Algeria», som drejat bi i närheten, och infördes till Hälsingborg.

Ångfartyget »Bengt Sture» försvunnet med man och allt den 28 eller den 29 oktober 1942 i Östersjön.

Reg.nr 7622; byggt år 1917 av stål; tontal: brutto- 1009, netto- 709; ägare: Red. AB Eruths; hemort: Trelleborg; försäkringsvärde: kasko kr 450 000.

Den 28 oktober 1942 avgick fartyget från Danzig med full last av kol destinerat till Oxelösund via Trelleborg. Efter avgången från Danzig har fartyget ej avhört trots alla efterforskningar av såväl svenska som tyska myndigheter. Av handlingarna rörande olyckan har framgått, att fartyget vid avgången var behörigen bemannat och i fullt sjövärdigt skick. Då väderleksförhållandena vid ifrågavarande tidpunkt voro gynnsamma i Östersjön, har icke kunnat antagas, att fartyget förolyckats på grund av hårt väder. Vid tiden för fartygets försvinnande opererade undervattensbåtar i farvattnet. Det har antagits att fartyget blivit torpederat eller sänkt genom annan krigsåtgärd.

Omkomna: 14 män och 1 kvinna, hela bemanningen: Befälhavaren Sture Hedberg, Vitemölla, född 12/12 1898, 1:e styrmannen John A. Walter, Malmö, född 25/12 1910, 2:e styrmannen Per I. A. Kappelin, Malmö, född 21/8 1918, 1:e maskinisten Gustaf Roslind, Malmö, född 12/3 1890, 2:e maskinisten Armand A. Bergström, Kävlinge, född 10/5 1904, förestånderskan Kitty M. von Hamm, Malmö, född 12/9 1898, kocken Eskil Thelin, Trelleborg, född 27/6 1918, matrosen W. Johansson, Fors, född 13/1 1890, matrosen H. Benjaminsson, Lundby, född 14/7 1912, lättmatrosen Nils Fritz, Huaröd, född 2/4 1919, jungmannen Bror G. Möller, Trelleborg, född 7/11 1925, jungmannen Folke W. Melin, Trelleborg, född 11/9 1926, eldaren Sven G. Forsberg, Sundsvall, född 1/5 1916, eldaren F. Sandberg, Othem, född 26/8 1909, en utländsk besättningsman.

Ångfartyget »Nicke», förlist efter grundstötning den 31 oktober 1942 i Östersjön.

Reg.nr 5963, byggt år 1918 av stål; tontal: brutto- 1154, netto- 804; ägare: Nya Ångfartygs AB Heimdal; hemort: Göteborg; försäkringsvärde: kasko kr 500 000, intresse kr 125 000.

Den 30 oktober avgick fartyget från Slite med last av cement till Sundsvall. Tjocka med varierande täthet rådde under resan. Nästa dag kl. 01.20 em. grundstötte fartyget på Sebogrund vid Landsort till följd av indragen utprickning. Omedelbart företagna pejlingar av tankar och rännstenar visade, att fartyget var läck i förpik och förliga barlasttankar. Lotsbåten från Landsort kom, tillkallad av nödsignaler, längs sidan och ilandförde en del av besättningen. Den 1 november förvärrades situationen för haveristen på grund av tilltagande vind och sjö och vid midnatt ilandfördes återstoden av besättningen.

Under natten mellan den 2 och 3 november sjönk »Nicke» med endast förmast och skorsten synliga ovan vattnet.

Ångfartyget »*Lidingö*», minsprängt den 6 november 1942 i Östersjön.

Reg.nr 5866; byggt år 1916 av stål; tontal: brutto- 5895, netto- 4395; ägare: Red. AB Rex; hemort: Stockholm; försäkringsvärde: kasko kr 1 760 000, intresse kr 440 000.

Fartyget hade på resa från Luleå med last av malm till tysk nordsjöhamn hunnit till Fehmernbelt då den 6 november kl. 5.30 fm. en explosion inträffade midskepps. Order gavs om fartygets övergivande och besättningen togs ombord på ångaren »Belos», som befann sig i närheten. Tre man hade erhållit lättare skador. »Belos» kvarlåg vid olycksplatsen till dess »Lidingö» sjönk omkring två timmar efter explosionen.

Ångfartyget »*Urania*», minsprängt den 23 november 1942 i Öresund.

Reg.nr 3529; byggt år 1899 av stål; tontal: brutto- 605, netto- 394; ägare: Stockholms Red. AB Svea; hemort: Stockholm; försäkringsvärde: kasko kr 160 000, intresse kr 40 000.

Den 23 november kl. 6.30 em. avgick fartyget från Hälsingborg med styckegods till Landskrona. När fartyget kommit ungefär till Knähalsens prick inträffade en kraftig explosion akteröver. Då fartyget började sjunka tog sig besättningen i land i en av båtarna. Fartyget sjönk 10 à 15 minuter efter explosionen.

Motorskonerten »*Maj*», minsprängd den 27 november 1942 i Östersjön.

Reg.nr 8371; byggt år 1921 av stål; tontal: brutto- 409, netto- 265; ägare: Red. AB Strömsholmen; hemort: Västervik; försäkringsvärde: kasko kr 200 000.

Den 26 november avgick fartyget från Västervik med last av massaved destinerat till Stettin. Påföljande dag den 27 november kl. 05.30 em. sikta-des Swinemünde fyr. Fartyget framfördes för både segel och motor med en fart av omkring 9 knop, då kl. 06.25 en våldsam explosion inträffade i förskeppet. Befälhavaren gav order om styrbordsbåtens sjösättning. Vid detta

arbete föll jungmannen Gunnar Sandell överbord och försvann. Kl. 09.00 övergavs fartyget, som nu var i sjunkande tillstånd och några timmar senare bärgades de skeppsbrutna av ett tyskt vaktfartyg, som landsatte dem i Swinemünde.

Omkommen: 1 man av en bemanning på 9 man: Jungmannen Gunnar V. H. Sandell, Trelleborg, född 1921.

Motorskonaren »Caje», försvunnen med man och allt den 27 eller den 28 november 1942 i Östersjön.

Reg.nr 5490; byggd år 1909 av stål; tontal: brutto- 137; ägare: Red. AB Ranja; hemort: Stockholm; försäkringsvärde: kasko kr 75 000.

Den 27 november avgick fartyget från Karlshamn med last av bomullsfrökakor i säckar med en mindre del därav ovan däck. Natten mellan den 27 och 28 november ökade den redan tidigare friska NV-liga vinden till halv storm och stormen höll i sig större delen av dagen den 28 sedan den gått över på NNO i Hanöbukten. Sedan »Caje» lämnat Karlshamn har fartyget icke avhörts trots alla efterforskningar. Den 4 februari 1943 ilandflöt i närheten av Ölands Södra Udde liket av Gustav Pettersson, vilken vid avgången från Karlshamn tillhörde »Caje»s besättning.

Då vid den ifrågavarande tiden främmande undervattensbåtar företogo en hel del anfall mot sjöfarten i Södra Östersjön, har det ansetts icke uteslutet att fartyget blivit sänkt av en sådan.

Omkomna: 4 man, hela bemanningen: Befälhavaren Sven V. Dahlström, Gävle, född 5/1 1909, bästemannen Gustav O. S. Pettersson, Stockholm, född 15/1 1909, kocken Gösta V. Svensson, Urshult, född 4/1 1919, jungmannen Bo. I. Johansson, Almundryd, född 24/6 1920.

Motorfartyget »Scania», sänkt av u-båt den 13 december 1942 i Nordatlanten.

Reg.nr 7961; byggt år 1934 av stål; tontal: brutto- 1549, netto- 1038; ägare: Red. AB Svenska Lloyd; hemort: Göteborg; försäkringsvärde: kasko kr 1 300 000, intresse kr 325 000.

Den 2 december avgick fartyget från Montevideo med last bland annat av saltade skinn och ullbalar till Philadelphia. Den 13 december just som fartyget passerat ekvatorn, siktades en u-båt som med signaler beordrade stopp. Sedan u-båtschefen granskat skeppshandlingarna gavs besked att fartyget skulle sänkas enär lasten bestod av kontraband. En halv timmas frist gavs för proviantering och bemanning av livbåtarna. Fartyget sänktes därefter medelst sprängbomber anbragta i maskinrummet. Livbåtarna med de skeppsbrutna seglade västvärt mot brasilianska kusten och upptogs två dagar senare av svenska lejdfartygen »Nordstjernen» och »Uruguay». Livbåtarna sjösattes åter på 3-milsgränsen utanför Pernambuco och besättningen omhändertogs av myndigheterna och svenske konsuln på platsen.

Ängfartyget »Etna», sänkt av u-båt den 14 december 1942 i Nordatlanten.

Reg.nr 6044; byggt år 1918 av stål; tontal: brutto- 2615, netto- 1898; äga-

re: AB Transmarin; hemort: Hälsingborg; försäkringsvärde: kasko kr 1 440 000, intresse kr 360 000.

Fartyget avgick den 28 november från New York med full last av stycke-gods och post destinerat till Montevideo. Den 13 december kl. 11.45 em. pre-jades fartyget av en u-båt. Sedan svar lämnats på frågor om fartygets destination och lastens art gavs order från u-båten att besättningen skulle lämna fartyget. Besked gavs att fartyget skulle sänkas efter 30 minuter och att radiotelegrafan under tiden icke fick användas. Livbåtarna sjösattes och samtliga ombordvarande lämnade fartyget. Därefter sänktes fartyget med en torped. Av livbåtarna tog sig en in till Port Castries, S:t Lucia, och en till Barbados.

Krigshaverier 1943

Motorfartyget »Brageland», sänkt av u-båt den 1 januari 1943 i Nordatlan-ten.

Reg.nr 8202; byggt år 1937 av stål; tontal: brutto- 2601, netto- 1819; ägare: Ångfartygs AB Tirfing; hemort: Göteborg; försäkringsvärde: kasko kr 3 440 000, intresse kr 860 000.

Den 25 december 1942 avgick fartyget från Santos, Brasilien, destinerat till Philadelphia, USA. Sedan fartyget på morgonen den 1 januari passerat ekvatorn siktades kl. 7.20 fm. på ett par hundra meters avstånd akteröver en förföljande u-båt. Sedan maskinen stoppats, hissades nationalitetsflaggan. Befälhavaren beordrades medelst flaggsignal över till u-båten, vars tyska chef efter genomgång av skepphandlingarna förklarade att fartyget skulle sänkas sedan besättningen hunnit sätta sig i säkerhet i båtarna. Fartyget sänktes med en torped. Besättningen nådde efter fyra dygns segling brasilianska kusten vid Tutoya Bay.

Motorfartyget »Eros», sjunkit efter grundstötning den 1 januari 1943 i Medelhavet.

Reg.nr 8480; byggt år 1941 av stål; tontal: brutto- 3151, netto- 2307; ägare: Red. AB Hälsingborg; hemort: Hälsingborg; försäkringsvärde: kasko kr 3 500 000, intresse kr 875 000.

Den 1 januari på morgonen avgick fartyget från Piréus till Saloniki med last av vete och stycke-gods till en början under eskort av tyskt örlogsfartyg. De grekiska fyrarna voro vid denna tid icke i funktion. En knapp timme efter det fartyget kommit tvärs Polino Point rände det kl. 6.40 em. med 11 knops fart upp på ett undervattensgrund. Fartyget erhöi svåra läckor i botten-tankar och i lastrummen i förskeppet. Dagen därpå anlände ett tysk flygplan som avhämtade ett 10-tal man av besättningen. De övriga togo sig i livbåtarna i land på Polykandros. Under en svår storm den 4 januari bröts fartyget itu och sjönk på djupt vatten. Fartyget var vid olyckstillfället befraktat av internationella Röda Korset.

Tankmotorfartyget »Sveajarl» och motorfartyget »Brasil», minsprängda, en livbåt från motorfartyget »Equador» försvunnen med man och allt den 9 januari 1943 i Nordsjön.

»Sveajarl». Reg.nr 8481; byggt år 1941 av stål; tontal: brutto- 10317, netto- 7809; ägare: Stockholms Red. AB Svea; hemort: Stockholm; försäkringsvärde: kasko kr 6 000 000, intresse kr 1 500 000.

»Brasil». Reg.nr 8014; byggt år 1935 av stål; tontal: brutto- 5301, netto- 3695; ägare: Red. AB Nordstjernen; hemort: Stockholm; försäkringsvärde: kasko kr 5 600 000, intresse kr 1 400 000.

Tankmotorfartyget »Sveajarl» samt motorfartygen »Brasil» och »Ecuador» hade enligt bestämmelserna för lejdtrafiken på resa från Göteborg till Buenos Aires angjort Kristiansand i Norge för undersökning. »Brasil» hade last av trä, papper och stycke gods medan de två övriga voro barlastade. Från Kristiansand fortsatte fartygen den 8 januari på eftermiddagen. Fartygen framfördes i enkel kolonn med »Sveajarl» först, »Brasil» därefter och »Ecuador» sist. Då flottiljen omkring kl. 7.30 fm. den 9 januari hunnit till ca 60' väst om Stavanger skakades tätfartyget av två på varandra följande mycket kraftiga explosioner i förskeppet. »Sveajarl» blev svårt läck och erhöll kraftig slagsida åt styrbord. Större delen av besättningen gick omedelbart i livbåtarna men återkallades, då överhängande risk för fartyget icke ansågs föreligga. Omkring en halv timme senare inträffade en ytterst kraftig tredje explosion, denna gång i akterskeppet under maskinrummet och brännoljetankarna. En eldpelare sköt högt upp i luften och brinnande olja slungades ut i olika riktningar. Personalen i maskinrummet och i angränsande delar av fartyget torde härvid ha ljutit en ögonblicklig död. Av ett större antal man som kastade sig överbord lyckades ett 20-tal taga sig upp i en livbåt intill fartyget, medan alla övriga omkommo, däribland kontrollofficieren.

Icke långt efter de första händelserna med »Sveajarl» inträffade en explosion i förskeppet på »Brasil», som fick svår babords slagsida. Samtliga livbåtar kunde emellertid bemannas och sjösättas. Medan båtarna voro på väg över till »Ecuador» följde en ytterligare explosion som fullbordade »Brasils» undergång några minuter senare.

Händelserna hade utspelats under mörker och därför icke kunnat helt följas från »Ecuador». Så snart det ljusnat bemannades och sjösattes två livbåtar under befäl av respektive 1:e och 2:e styrmannen för att undsätta »Sveajarls» besättning. Under tiden hade livbåtarna från »Brasil» tagit sig upp i närheten av »Ecuador» men avrättats att komma långsidan fartyget, då detta när som helst kunde få dela de andra fartygens öde. Då emellertid fram på förmiddagen vind och sjö ökade, togs den skeppsbrutna besättningen ombord. I närheten av den oljefläck som bildats på vattnet på den plats där »Brasil» sjunkit förankrades en livbåt, som varningsmärke för det farliga området.

Av de två livbåtar som sänts till undsättning från »Ecuador», tog den under befäl av 1:e styrmannen kontakt med båten med de skeppsbrutna

från »Sveajarl», av vilka det stora flertalet visade sig ha erhållit brännskador. Blott fyra eller fem man voro oskadda. Tre av de svårast skadade togs över i båten från »Ecuador», medan en man från denna, 2:e motormannen Karl Gustaf Ruthelius, gick över såsom förstärkning i båten från »Sveajarl». Under tiden roddes den andra livbåten från »Ecuador» runt de alltjämt brinnande resterna av »Sveajarl» för efterforskning av ytterligare överlevande.

På eftermiddagen växte vinden till halv storm med snöbyar. Endast med uppjudande av sina yttersta krafter kunde männen i 1:e styrmannens båt och med de tre skadade från »Sveajarl» efter sex timmars kombinerad segling och rodd taga sig upp till »Ecuador» i lovart 4 sjömil från olycksplatsen.

Livbåten med de återstående från »Sveajarl» och med motormannen Ruthelius siktades sista gången vid 12-tiden på dagen. Båten från »Ecuador» under 2:e styrmannens befäl sågs in i det sista kämpa en hård kamp för att nå upp till det egna fartyget.

Med mörkrets inbrott försvann möjligheten till positionsbestämning med ledning av den förankrade livbåten och då faran därigenom blev överhängande för att även »Ecuador» skulle driva in i minfältet, beslöts enhälligt vid skeppsrad att taga fartyget bort från det farliga grannskapet och återvända till Kristiansand. Genom morsesignalering beordrades livbåten att sätta kurs mot land. Varken »Sveajarls» båt eller båten från »Ecuador» har senare avhörts. Det har såsom säkert antagits att båda båtarna gått under med man och allt i det svåra väder som den 9 och senare under natten var rådande i Nordsjön. »Ecuador» lyckades välbehållen taga sig tillbaka till Kristiansand.

Omkomna: från »Sveajarl»: 36 man av en bemanning på 39 man samt 1 kontrollofficer: Befälhavaren Karl-Erik Thunberg, Bodafors, född 21/12 1891, 1:e styrmannen Uno E. Nordahl, Göteborg, född 1903, 2:e styrmannen Gustav U. Ehrlund, Stockholm, född 10/9 1910, 3:e styrmannen Ragnar Ekvall, Göteborg, född 1906, telegrafisten Rangvald E. Schölander, Stockholm, född 16/1 1916, övermaskinisten Erik A. Stridsberg, Stockholm, född 8/5 1886, 1:e maskinisten Nils E. Eriksson, Stockholm, född 26/10 1905, 2:e maskinisten Karl M. Larsson, Göteborg, född 9/10 1907, 3:e maskinisten Carl Ahlfeldt, Eslöv, född 1905, maskinassistenten Ture Wallin, Stockholm, född 27/4 1890, stewarden Gustav B. Dahlgren, Stockholm, född 1890, båtmannen Johan O. Johansson, Backa, född 1885, timmermannen Einar V. Gustavsson, Västra Ny, född 1909, matrosen Anders E. Andersson, Karlshamn, född 1912, matrosen Gösta E. Karlsson, Tryserum, född 9/6 1917, matrosen Karl B. Jansson, Solberga, född 24/11 1919, lättmatrosen Karl E. Viktorsson, Krokstad, född 21/11 1916, lättmatrosen Åke A. Lund, Garpenberg, född 1920, jungmannen Karl R. E. Nilsson, Göteborg, född 1916, jungmannen Karl V. Ingelsson, Vilhelmina, född 21/1 1918, jungmannen Per O. A. Ung, Göteborg, född 1923, elektrikern Gösta Lundgren, Lomma, född 18/3 1919, 1:e motormannen Nils J. Andersson-Levin, Göteborg, född

1892, 2:e motormannen Johan M. Lindgren, Göteborg, född 1904, 2:e motormannen Anders T. Nilsson, Fors, född 1895, 2:e motormannen Oscar N. Johnsson, Göteborg, född 1900, 2:e motormannen Ragnar W. E. Carlsson, Spekeröd, född 2/1 1901, pumpmannen Arvid S. Andersson, V. Frölunda, född 1905, motoreleven Nils E. Holm, Kalmar, född 6/9 1915, motoreleven Helmer E. Berggren, Lundby, född 1925, 1:e kocken Nils V. Nilsson, Göteborg, född 2/5 1907, 2:e kocken Erik G. Linnarsson, Malmö, född 1914, salongsuppassaren Preben Wollmer, Göteborg, född 1925, mässuppassaren Gustav S. Larsson, Göteborg, född 18/4 1918, hyttuppassaren Karl. S. Hermansson, Göteborg, född 22/4 1923, mässmannen Johan S. Henriksson, Göteborg, född 4/9 1922, kontrollofficeren, kaptenen, Claes E. Ugglå, Göteborg, född 1897.

Omkomna: från »Ecuador»: 7 man: 2:e styrmannen K. A. Lundgren, 1:e maskinisten B. I. A. Jakobsson, matrosen K. T. W. Carlsson, matrosen P. O. Östrand, jungmannen R. E. Gustavsson, 1:e motormannen K. V. Wirack, 2:e motormannen K. G. Ruthelius.

Bemanningen i den tillrättakomna livbåten från »Ecuador», 1:e styrmannen D. Ohlsson, båtsmannen S. L. Carlsson, lättmatrosen A. S. Larsson, jungmannen H. E. Pettersson och elektrikern B. Magnusson, har genom Kungl. Maj:ts beslut den 9 april 1943 såsom erkänsla för den under uppenbar fara för egna liv utförda räddningen av de tre männen från »Sveajarls» livbåt tilldelats medaljer i guld femte storleken med inskrift »För berömliga gärningar».

Ångfartyget »Virgo», minsprängt den 13 januari 1943 i Nordsjön.

Reg.nr 7145; byggt år 1902 av järn; tontal: brutto- 3040; Red. AB Iris; hemort: Stockholm; försäkringsvärde: kasko kr 1 020 000, intresse kr 80 000.

Den 5 januari avgick fartyget från Gävle till Rotterdam med last av järnmalm. Den 13 januari slöt sig fartyget till en konvoj i Elbemyningen. Kl. 8.45 em. inträffade en våldsamt explosion vid maskinrummet om babord, varvid en man dödades. Fartyget sprang läck och erhöi dessutom svåra ovanbordsskador. Av besättningen räddade sig 23 man i en av livbåtarna medan ytterligare 3 man och den tyska kontrollofficeren upptogos av en förpostbåt. Fartyget sjönk kl. 10.45 em. De överlevande infördes till Rotterdam, där två skadade inlades på sjukhus.

Omkomna: 2 man av en bemanning på 27 man: Smörjaren Nils G. A. Zetterling, Göteborg, född 3/4 1909, eldaren Ernst G. A. Eliasson, Göteborg, född 21/4 1912 (avliden på sjukhus av de skador han erhållit vid minsprängningen).

Ångfartyget »Algeria», sänkt av flyg den 18 januari 1943 i Nordsjön.

Reg.nr 6635; byggt år 1921 av stål; tontal: brutto-1540, netto-931; ägare: Red. AB Svenska Lloyd; hemort: Göteborg; försäkringsvärde: kasko kr 700 000, intresse kr 175 000.

Den 18 januari avgick fartyget från Rotterdam till Trelleborg med last

av kol. Sedan tysk kontrollofficer embarckerat, slöt sig fartyget till en konvoj utanför Hoek van Holland. Kl. 7 em. samma dag gavs flyglarm från ledarefartyget. Några minuter senare angreps konvojen av engelska flygplan. Härvid träffades fartyget av två sprängbomber midskepps om styrbord. En av dem slog genom båtdäcket och kreverade i övermaskinistens hytt, där denne och 1:e styrmannen uppehöll sig. Båda dödades. Den andra bomben fortsatte ned i maskinrummet, där två man allvarligt skadades. Försök som gjordes att under bogsering taga fartyget in mot land måste snart uppgivas och fartyget gick till botten sedan besättningen tagits ombord på en förpostbåt.

Omkomna: 2 man av en bemanning på 23 man: 1:e styrmannen Gösta F. A. Holmqvist, Göteborg, född 15/7 1901, övermaskinisten Gustaf A. Andersson, Göteborg, född 29/4 1886.

Motorseglaren »Asta», minsprängd den 20 januari 1943 i Öresund.

Byggt år 1901 av trä; tontal: brutto- 19; ägare: AB Cementa; hemort: Ven; försäkringsvärde: kasko kr 6 000.

Den 20 januari avgick fartyget från Limhamn till Hälsingborg med last av cement. Väster om Råå råkade fartyget ut för minexplosion. Både skepparen och bästemannen kunde rädda sig i lillbåten innan fartyget strax därefter gick till botten. En stund senare upptogs de av en passerande fiskebåt.

Fiskemotorfartyget F. G. 8 »Vesta», minsprängt den 20 januari 1943 i Kattegatt.

Byggt år 1934 av trä; tontal brutto- 26; ägare E. Mårtensson (partred.); hemort: Falkenberg; försäkringsvärde: kasko kr 12 500.

Under fiske med trål vid Stora Middelgrundsbanken den 20 januari vid 10-tiden på förmiddagen hakade trålen plötsligt fast i botten varvid ena tråltåget brast. Under arbetet med inlivningen av trålen inträffade en våldsam explosion under vattnet som förorsakade svåra läckor i förskeppet. Innan fartyget omkring en och en halv timma därefter gick till botten, hade de fyra männen ombord hunnit tillverka en flotte av två tomma tjärfat på vilken de kunde tränga sig samman till dess de på kvällen samma dag räddades av ett tyskt fartyg. De landsattes senare i Helsingör av en tysk förpostbåt.

Ängfartyget »Neva», sänkt av u-båt den 22 januari 1943 i Nordatlanten.

Reg.nr 7408; byggt år 1928 av stål; tontal: brutto- 1451, netto- 1023; ägare: AB Transmarin; hemort: Hälsingborg; försäkringsvärde: kasko kr 1 060 000, intresse kr 260 000.

Den 15 januari avgick fartyget från Barsy Dock i Bristolkanalen destinerat till Island med last av kol. Den 22 januari omkring kl. 5 fm. under gång i engelsk konvoj träffades fartyget av en torped i akterskeppet om babord och började därefter omedelbart sjunka. Babords livbåt krossades

vid explosionen. Då fartyget efter några minuter gick till botten kunde två man taga sig upp på var sin flotte. De räddades någon timme senare av en trälare som landsatte dem i Reykjavik, där en av männen inlades på sjukhus. Hela besättningen i övrigt omkom vid katastrofen eller senare i styrbords livbåt om vars öde i samband med olyckan icke något är känt.

Omkomna 19 man av en bemanning på 21 man: Befälhavaren Gustaf B. Ahlström, Malmö, född 28/7 1897, 2:e styrmannen Edvin L. Lindahl, Sösdala, född 26/6 1913, matrosen Alf E. Karlsson, Göteborg, född 22/3 1917, donkeymannen Otto A. Pettersson, Hälsingborg, född 18/2 1897, eldaren Johan A. Skoglund, Ljusne, född 17/10 1918, fjorton utländska besättningsmän.

Ångfartyget »Brosäter», grundstött den 26 februari 1943 i Kattegatt.

Reg.nr 6662; byggt år 1903 av stål; tontal brutto- 1265, netto- 876; ägare: Ångfartygs AB Adolf; hemort: Göteborg; försäkringsvärde: kasko kr 560 000, intresse kr 140 000.

Den 22 februari avgick fartyget från Rotterdam med last av koks destinerat till Göteborg via Kielkanalen. Fyra dagar senare den 26 februari vid 1/2 4-tiden på morgonen passerade fartyget Kullens fyr i mycket disigt väder. En knapp timme därefter och sedan sikten ytterligare försämrats gick fartyget, som under resan måste hålla sig inom nationalitetsgränsen, med full fart på 4-metersgrundet NV om Orteskären vid Hallands Väderö. Fartyget stod hårt på grundet och en del av besättningen togs i land av livräddningsbåten från Torekov. På eftermiddagen försämrades vädret ytterligare och fartyget måste helt övergivias. Det blev senare vrak.

Ångfartyget »Milos», försvunnet med man och allt den 11 mars 1943 i Nordatlanten.

Reg.nr 6796; byggt år 1898 av stål; tontal: brutto- 3058, netto- 2336; ägare: Red. AB Hälsingborg; hemort: Hälsingborg; försäkringsvärde: kasko kr 950 000, intresse kr 232 500.

Den 23 februari avgick fartyget med last av stycke gods från New York till England. Fartyget slöt sig senare till en engelsk konvoj och beräknades ankomma till norra Irland den 13 mars. Enligt underrättelse från brittiska amiralitetet krigsförliste fartyget den 11 i samma månad. Närmare uppgifter angående omständigheterna kring olyckan har icke stått att erhålla. Hela besättningen antages ha gått under med fartyget.

Omkomna 28 man, hela bemanningen: Befälhavaren Arthur M. Linderoth, Höganäs, född 13/12 1903, 1:e styrmannen Gustav A. H. Karth, Ljusterö, född 19/1 1898, 2:e styrmannen Anders E. Andersson, Sandby, född 1/9 1912, övermaskinisten Gustaf Larsson, Hälsingborg, född 5/8 1876, 1:e maskinisten Bror H. Brommesson, Nävlinge, född 10/1 1906, 2:e maskinisten Johan V. Johannesson, Bäckefors, född 7/4 1901, matrosen Einar A. Olofsson, Vissefjärda, född 18/11 1910, matrosen Nils S. Knutsson, Sölves-

borg, född 8/7 1915, donkeymannen Knut A. T. Westin, Skänninge, född 9/4 1906, eldaren Bror A. Johansson, Göteborg, född 8/6 1913, arton utländska besättningsmän.

Ångfartyget »*Hermod*», sänkt av u-båt den 13 mars 1943 i Nordsjön.

Reg.nr 6074 byggt år 1918 av stål; tontal: brutto-1444, netto-970; ägare: Stockholms Red. AB Svea; hemort: Stockholm; försäkringsvärde: kasko kr 560 000, intresse kr 140 000.

Den 12 mars avgick fartyget från Rotterdam till Hälsingborg med last av kol. Utanför Hoek van Holland anslöt fartyget sig till en tysk konvoj. Påföljande dag omkring kl. 1 em. exploderade ett antal magnetminor akter om tät-fartyget. Någon timma senare iaktogs från kommandobryggan strimman från en torped omkring 20 meter om babord och sekunderna därefter inträffade en våldsamt explosion vid akterkant av maskinrummet. Vid explosionen förstördes babords livbåt och flotten på båtdäck. Styrbords livbåt hann bemannas och sjösättas innan fartyget sjönk. Fem man räddade sig på en flotte.

Omkomna: 3 män och 1 kvinna av en bemanning på 18 män och 2 kvinnor: övermaskinisten Erik G. Eriksson, Stockholm, född 21/6 1885, stewarten Nils A. A. Eriksson, Stockholm, född 11/12 1891, städerskan Majken V. Fahlberg, Stockholm, född 11/7 1911, donkeymannen Sven V. Svensson, Stockholm, född 25/6 1886.

Fiskemotorfartyget »M. Ö. 697», minsprängt den 13 mars 1943 i Öresund.

Byggt år 1920 av trä; ägare: Karl Holmkvist; hemort: Malmö.

Den 13 mars vid 5-tiden på morgonen gick fartyget från Malmö med två man för att bärga långrev i Lommabukten och är därefter försvunnet med man och allt. Av verkställd undersökning har framgått att fartyget råkat ut för minexplosion.

Omkomna: 2 man, hela bemanningen: Karl Holmkvist, Malmö, född 20/1 1892, Otto W. Boström, Malmö, född 6/4 1893.

Fiskemotorfartyget G. G. 63 »*Normandie*», minsprängt den 16 mars 1943 i Kattegatt.

Tontal: brutto- 17; ägare: Oskar Johansson (partred.); hemort: Hönö; försäkringsvärde kr 30 000.

När fartyget den 16 mars kl. 11 fm. 9' NNV om Lysegrund under fiske med snurrevad skulle taga hem vaden tog den fast i en mina som vid fortsatt hemtagning kom i omedelbar närhet av fartyget. Just då faran varnades inträffade en våldsamt explosion. Fartyget sprang svårt läck men besättningen lyckades få livbåten i sjön innan det kort därefter gick till botten. De skeppsbrutna omhändertogs av en tysk trälare och landsattes sedermera av en svensk fiskebåt i Halmstad.

Motorfartyget »*Industria*», sänkt av u-båt den 25 mars 1943 i Sydatlanten.

Reg.nr 8410; byggt år 1940 av stål; tontal: brutto- 1601, netto- 1039; äga-

re: Red. AB Svenska Lloyd; hemort: Göteborg; försäkringsvärde: kasko kr 1 575 000, intresse kr 390 000.

Den 9 mars avgick fartyget från Philadelphia, USA, till Rio de Janeiro med last av styckegods. Den 25 mars träffades fartyget av en torped som exploderade vid styrbordssidan mitt för kommandobryggan. Fartyget som erhöll svåra skador sjönk på några minuter sedan man lyckats sjösätta babords livbåt. Av livbåten bärgades fem av sex man som hoppat överbord för att undgå att dragas ned med fartyget. Medan livbåten roddes omkring för att söka efter ytterligare överlevande kom en u-båt upp till ytan. Befälhavaren, övermaskinisten och 1:e styrmannen beordrades ombord på u-båten medan 2:e styrmannen erhöll anvisning att med livbåten sätta kurs på Bahia. I daggryningen sedan u-båten försvunnit sattes segel och efter ett knappt dygn bärgades de skeppsbrutna av ett schweiziskt fartyg som införde livbåten till brasilianska kusten där de skeppsbrutna omhändertogs av myndigheterna och varifrån de senare vidarebefordrades till Bahia. Befälhavaren, 1:e styrmannen och övermaskinisten hava sedermera återvänt till Sverige.

Omkommen: 1 utländsk besättningsman av en bemanning på 26 man.

Ångfartyget »Atland», sjunkit efter kollision i konvoj den 25 mars 1943 i Nordsjön.

Reg.nr 5137; byggt år 1910 av stål; tontal: brutto- 5436, netto- 3643; ägare: Ångfartygs AB Tirfing; hemort: Göteborg; försäkringsvärde: kasko kr 1 600 000, intresse kr 400 000.

På resa från Freetown till London med last av järnmalm avgick fartyget den 23 mars från Loch Ewe i en konvoj om cirka 18 fartyg i fyra kolonner. »Atland» ingick som andra fartyg i tredje kolonnen och brittiska ångfartyget »Corso» som tredje fartyg i fjärde kolonnen. Nattetid framfördes fartygen enligt givna instruktioner mörklägda. Under natten till den 26 mars kolliderade »Atland» och »Corso» med påföljd att »Atland» gick till botten på några minuter. Endast en av livbåtarna hann dessförinnan sjösättas. Över hälften av besättningen omkom vid katastrofen. De överlevande upptogs av olika fartyg i konvojen och av en livräddningsbåt från Kellingstone fyr.

Omkomna: 19 man av en bemanning på 36 man: Befälhavaren Wilhelm P. F. Löthman, Göteborg, född 6/12 1889, matrosen Stig R. Andersson, Lerum, född 13/12 1919, smörjaren Carl Tunfelt, Anneröd, född 6/12 1889, sexton utländska besättningsmän.

Motorfartyget »Vaalaren», försvunnet med man och allt efter den 5 april 1943 i Nordatlanten.

Reg.nr 8102; byggt år 1936 av stål; tontal: brutto- 3402, netto- 2385; ägare: Red. AB Transatlantic; hemort: Göteborg; försäkringsvärde: kasko kr 3 080 000, intresse kr 770 000.

Fartyget avgick från New York den 25 mars med last destinerat till Li-

verpool. För resan över Nordatlanten ingick fartyget i en brittisk konvoj. Konvojen torde den 5 april hava skingrats under ett u-båtsanfall. Från fartyget saknas därefter varje underrättelse. Det har antagits såsom visst, att fartyget gått under med man och allt.

Omkomna: 37 män och 1 kvinna, hela bemanningen: Befälhavaren Ralph W. Nordin, Kungsbacka, född 6/4 1889, 1:e styrmannen Gösta Öbo, Onsala, född 1907, 2:e styrmannen Harald Ericsson, Göteborg, född 1894, telegrafisten Sixten A. Johansson, Floda, född 1893, övermaskinisten Ernst S. Jönsson, Brunnby, född 9/6 1887, 1:e maskinisten Axel B. Carlsson, Göteborg, född 11/1 1888, 2:e maskinisten Nils E. Nilsson, Göteborg, född 1901, 3:e maskinisten Agne G. Pettersson, Säffle, född 27/3 1913, elektrikern Sven O. Johnsson, Stockholm, född 1898, stewarden Åke O. Cedermark, Selånger, född 7/3 1917, båtsmannen Alf J. Engström, Nacka, född 1910, matrosen Erik B. Ingerman, Göteborg, född 19/9 1905, matrosen Gösta S. Sjölund, Oskarshamn, född 1907, matrosen Folke H. Andersson, Vänersnäs, född 1910, matrosen Bengt G. E. Andersson, Landskrona, född 21/3 1908, matrosen Ivar E. Larsson, Stockholm, född 1906, matrosen Hugo G. Nylén, Örberga, född 1921, lättmatrosen Evon R. Petruson, Hishult, född 1922, lättmatrosen Sten G. L. Svahn, Larv, född 1915, lättmatrosen Helmer F. Kullenstein, Höganäs, född 15/11 1917, motormannen Bengt H. Wiklund, Kalix, född 14/5 1902, motormannen Karl S. E. Johansson, Göteborg, född 12/2 1908, motormannen Karl L. Karlsson, Malmö, född 5/4 1918, motormannen Johan E. Aronsson, Ed, född 1896, motormannen Gösta E. Olofsson, Göteborg, född 2/1 1920, motormannen Lennart Nilsson, Simrishamn, född 16/9 1921, motormannen Knut V. Abrahamsson, Kristianstad, född 1918, motormannen Bror M. J. Svensson, Sperlingsholm, född 1908, 1:e kocken Erhard M. Petersen, Borrby, född 19/9 1916, 2:e kocken Bertil S. H. Bengtsson, Eslöv, född 1916, uppassaren Fridolf H. Falk, Göteborg, född 1903, uppasserskan Brita M. Hermansson, Malmö, född 1917, fem utländska besättningsmän.

Ångfartyget »*Abisko*», minsprängt den 11 april 1943 i Nordsjön.

Reg.nr 5430; byggt år 1913 av stål; tontal brutto- 3129, netto- 2049; ägare: Trafik AB Grängesberg-Oxelösund; hemort: Stockholm; försäkringsvärde: kasko kr 1 200 000, intresse kr 300 000.

Fartyget hade på resa från Rotterdam destinerat till Stockholm med last av kol passerat Hoek van Holland och anslutit sig till en konvoj under skydd av två minsvepare, då den 11 april en knapp timma efter midnatt en våldsam explosion, sannolikt av en magnetmina, inträffade akterut. Vid explosionen sprang ångröret läck varvid stora mängder ånga strömmade ut i maskinrummet och vidare genom skylight och dörrar. Ansträngningar gjordes att rädda fartyget genom bogsering men försöket misslyckades och fartyget sjönk sedan det övergivits. En man som haft vakt i maskinrummet saknades och torde ha dödats vid explosionen. De skeppsbrutna, av vilka sex hade ådragit sig skador, ilandsattes i Cuxhaven.

Omkommen 1 man av en bemanning på 31 man: Smörjaren Arthur Thor-
man, Göteborg, född 6/9 1904.

Ängfartyget »*Narvik*», sänkt av flyg den 29 april 1943 i Nordsjön.

Reg.nr 5615; byggt år 1914 av stål; tontal: brutto- 4281, netto- 2468; äga-
re: Trafik AB Grängesberg-Oxelösund; hemort: Stockholm; försäkrings-
värde: kasko kr 1 660 000, intresse kr 415 000.

Fartyget avgick den 29 april från Rotterdam till Gävle med last av koks.
Upprepade flyglarm gavs under dagens lopp och på eftermiddagen gingo
ett 50-tal flygplan i skilda formationer till anfall mot den konvoj där far-
tyget ingick. Vid första anfallsvågen beströks fartygen med kulspruteeld
under samtidig bombfällning. En därpå följande formation fällde flygtor-
peder. Trots undanmanövrer träffades fartyget av en torped som sprängde
sönder akterskeppet och åstadkom en fruktansvärd förödelse ombord. Då
risken för att fartyget skulle sjunka var överhängande övergavs det av be-
sättningen. Det sjönk 20 minuter senare. Besättningen landsattes följande
dag i Cuxhaven.

Motorfartyget »*Nanking*», sänkt av u-båt den 29 april 1943 i Nordatlanten.

Reg.nr 7119; byggt år 1924 av stål; tontal: brutto- 5956, netto- 4425;
ägare: AB Svenska Ostasiatiska Kompaniet; hemort: Göteborg; försäkrings-
värde: kasko kr 3 600 000, intresse kr 780 000.

Den 28 mars avgick fartyget från Bombay till Freetown med last av malm
och stycke gods. Fartyget framfördes nattetid helt mörklagt och utan navi-
geringsljus. Den 29 april på kvällen ca 200' syd om Freetown träffades far-
tyget av en torped från en u-båt midskepps om babord mitt för bryggorna.
Vid den våldsamt kraftiga explosionen som följde erhöll fartyget mycket
svåra skador. Hela besättningen, varibland flera skadades lyckades med liv-
båtarna komma klara fartyget innan det kort därefter sjönk. En livbåt tog
sig två dagar senare i land vid Grand Bassa i Liberia medan den återstående
delen av besättningen bärgades av ett spanskt fartyg och landsattes på
Kanarieöarna.

Ängfartyget »*Sirvall*», minsprängt den 7 maj 1943 i Östersjön.

Reg.nr 545; byggt år 1882 av järn; tontal: brutto- 1483, netto- 998; ägare:
Josef Wallentin Nilsson (partred.); hemort: Oskarshamn; försäkringsvär-
de: kasko kr 400 000 .

Den 3 maj avgick fartyget från Luleå till Stettin med last av järnmalm.
Den 7 i samma månad kl. 4.15 em. hade fartyget hunnit till en punkt i när-
heten av Stubbenkammers boj, då en våldsam explosion inträffade på ba-
bords sida.

Fartyget blev svårt läck i maskin- och eldrum och en av bottentankarna
Då fara förelåg för att fartyget omedelbart skulle gå till botten gick besätt-
ningen i båtarna. Det höll sig emellertid alltjämt flytande när en halv tim-

ma senare en tysk motorbarkass kom till undsättning. Besättningen överfördes av barkassen till ett tyskt vaktfartyg som landsatte de skeppsbrutna i Sassnitz.

Fiskemotorfartyget *G. G. 370 »Marina»*, minsprängt den 19 maj 1943 i Skagerack.

Reg.nr 8079; byggt år 1935 av trä; tontal: brutto- 49, netto- 19; ägare: Karl Arvid Olofsson (partred.); hemort: Hönö; försäkringsvärde kr 67 500.

Den 19 maj befann sig fartyget omkring 60' väst om Skagen under fiske med snurrevad då vid hemtagning av vaden en explosion inträffade vid sidan av fartyget. Fartyget erhöll svåra skador. Försök gjordes av ett par tillskyndande fiskefartyg att med trossar och wirar som anbragtes under haveristen taga den hem till Hönö. Emellertid höllo icke anordningarna i längden för påfrestningarna utan fartyget sjönk.

Ängfartyget *»Haneström V»*, minsprängt den 25 maj 1943 i Östersjön.

Reg.nr 4965; byggt år 1908 av järn; tontal: brutto- 534, netto- 315; ägare: AB Göta Elfdals Tegelbruk; hemort: Göta; försäkringsvärde: kasko kr 290 000, intresse kr 70 000.

Fartyget var på resa med trälast från Munksund till Lübeck då det i södra Östersjön den 25 maj kl. 4 em. minsprängdes. Vid den våldsamma explosionen erhöll fartyget svåra läckor och maskinrummet fylldes med utströmmande ånga. Två man omkommo och flera skadades. Försök som gjordes att bogsera fartyget in på grundare farvatten misslyckades och fartyget sjönk sedan de överlevande bärgats.

Omkomna: 2 man av en bemanning på 13 män och 1 kvinna: Eldaren Sven O. Lundin, Skövde, född 28/4 1911, eldaren Knut E. Adolfsson, Göteborg, född 21/1 1907.

Motorfartyget *»Sicilia»*, sänkt av u-båt den 27 maj 1943 i Indiska oceanen.

Reg.nr 7968; byggt år 1934 av stål; tontal: brutto- 1552, netto- 1031; ägare: Red. AB Svenska Lloyd; hemort: Göteborg; försäkringsvärde: kasko kr 1 500 000, intresse kr 375 000.

Den 26 maj avgick fartyget från Lourenço Marques med last av styckegods destinerat till Beira i Portugisiska Ostafrika. Tidigt följande morgon anfalls fartyget av en u-båt. Sedan befälhavaren och en styrman beordrats över till u-båten med skeppshandlingarna och dessa ingående granskats av u-båtschefen, meddelade denne att fartyget skulle sänkas efter en frist på en halv timme för att besättningen skulle få tillfälle att avhämta sina tillhörigheter. Livbåtarna satte därefter segel och landade samma dag på eftermiddagen norr om Cape Corrientes.

Ängfartyget *»Gondul»*, minsprängt den 29 maj 1943 i Östersjön.

Reg.nr 7451; byggt år 1928 av stål; tontal: brutto- 1259, netto- 845; ägare: Stockholms Red. AB Svea; hemort: Stockholm; försäkringsvärde: kasko kr 1 000 000, intresse kr 250 000.

Fartyget avgick den 28 maj från Lübeck till Stockholm med last av styckegods. Sedan det passerat fyrskeppet utanför Wismar fortsattes resan i en utbojad och minsvept farled enligt anvisningar av tyska marinmyndigheter. Strax efter midnatt inträffade en häftig explosion. Livbåtarna bemannades och sjösattes. Försök som gjordes att bogsera fartyget in på grundare vatten misslyckades och fartyget sjönk sedan det definitivt övergivits på morgonen den 29 maj. Besättningen landsattes välbehållen i Travemünde.

Motorfartyget »Venezia», sänkt av u-båt den 21 juni 1943 i Sydatlanten.

Reg.nr 8272; byggt år 1938 av stål; tontal: brutto- 1592, netto- 1061; ägare: Red. AB Svenska Lloyd; hemort: Göteborg; försäkringsvärde: kasko kr 1 500 000, intresse kr 375 000.

Den 18 juni kl. 8.30 fm. lämnade fartyget Bahia för resa till Buenos Aires med last av styckegods. Den 21 juni på kvällen skakades fartyget av en våldsam explosion av en torped från en u-båt. Besättningen gick i livbåtarna då fartyget började sjunka. Några minuter därefter följde en ny explosion. Sedan fartyget sjunkit satte livbåtarna under segel nordvästlig kurs. Den 23 juni bärgades de skeppsbrutna av ett engelskt fartyg som landsatte dem i Rio de Janeiro.

Motorfartyget »Scandinavia», sänkt av u-båt den 9 juli 1943 i Nordatlanten.

Reg.nr 8214; byggt år 1937 av stål; tontal: brutto- 1551, netto- 989; ägare: Red. AB Svenska Lloyd; hemort: Göteborg; försäkringsvärde kr 1 965 000.

Fartyget hade den 4 juli avgått från Curaçao med last av styckegods till Rio de Janeiro. Det framfördes med tända lanternor och med nationalitetsflaggan belyst, då på kvällen den 9 juli en u-båt blev synlig om styrbord. Sedan fartyget efter prejningskott från u-båten stoppat, gick befälhavaren på order över med skeppshandlingarna. Efter granskning av handlingarna gav u-båtschefen order att fartyget skulle sänkas efter frist på en halv timma. Kl. 8.45 em. sänktes fartyget sannolikt medelst en sprängladdning i maskinrummet. Efter mera än 10 dygns segling togo båtarna sig i land den 19 juli vid Paramaribo.

Fiskemotorfartyget G. G. 248 »Nippon», minsprängt den 16 juli 1943 i Skagerack.

Reg.nr 7882; byggt år 1933 av trä; tontal: brutto- 48, netto- 17; ägare: Agne B. Korneliusson; hemort: Öckerö; försäkringsvärde kr 50 000.

Den 16 juli befann sig fartyget på fiske med trål på bankarna väster om Hirtshals. Då trålen på eftermiddagen skulle vinschas hem hade den fastnat i något föremål på botten. Några minuter senare exploderade en förankrad mina ett 10-tal meter för om fartyget. Fartyget sprang läck i förskippet och besättningen måste rädda sig i livbåten. De skeppsbrutna togos ombord på fiskefartyget »Beatrice» som befann sig i närheten.

Ångfartyget »Vidar», minsprängt den 19 juli 1943 i Nordsjön.

Reg.nr 4786; byggt år 1907 av stål; tontal: brutto- 2139, netto- 1510; ägare: Red. AB Iris; hemort: Stockholm; försäkringsvärde: kasko kr 900 000, intresse kr 15 000.

Fartyget befann sig på resa från Rotterdam till Trelleborg med last av koks då den 19 juli kl. 5 fm. under gång i konvoj minsprängdes. Aktra lastrummen och maskinrummet började vattenfyllas och fartyget erhöll efter hand allt starkare slagsida. Besättningen beordrades till livbåtarna medan försök gjordes att med reducerad fart taga fartyget in på grundare vatten. Då vattnet i fartyget fortsatte att stiga måste maskinen stoppas. En förpostbåt tog fartyget på släp men måste efter några timmar uppge försöket att rädda fartyget. Det sattes därför på grund vid Terschelling. Besättningen togs ombord på tyska patrullbåtar. Senare försök att bärga fartyget har misslyckats.

Motorgaleasen »*Familjens Hopp*», sänkt av flyg den 24 juli 1943 i Heröya.

Reg.nr 6492; byggt år 1900 av trä; tontal: brutto- 66, netto- 52; ägare: Fritz Oskar Gustafsson (partred.); hemort: Hovenäset; försäkringsvärde kr 17 000.

Den 24 juli låg fartyget under lastning av salpeter vid kajen i Heröya, då mitt på dagen en rad flyganfall sattes in mot hamnen. Besättningen uppsökte så snart sig göra lät ett skyddsrum i närheten. Vid tredje anfallsvågen sänktes fartyget av en bomb.

Tankmotorfartyget »*Pegasus*», sänkt av u-båt den 24 juli 1943 i Indiska oceanen.

Reg.nr 7639; byggt år 1930 av stål; tontal: brutto- 9749, netto- 7511; ägare Red. AB Transoil; hemort: Göteborg; försäkringsvärde: kasko kr 5 400 000, intresse kr 1 350 000.

Den 1 juli avgick fartyget med motorolja från Abadan till Durban. Den 23 juli förnams ett par kraftiga stötar i fartygets underdel, vilka antogs härröra från explosioner på ganska stort avstånd. Fartyget framfördes i fortsättningen med högsta möjliga fart och på sicksackkurser. Vid midnatt iaktogs strimman efter en torped strax för om fartyget. Någon minut senare dök en u-båt upp i månskenet något hundratal meter på babords bog. Maskinen stoppades och besättningen gick i livbåtarna. Omkring en halv timme senare träffades fartyget i förskeppet av en torped som exploderade med våldsamt kraft. Livbåtarna kvarlägo under natten i omedelbar närhet av fartyget och vid en undersökning ombord i dagryningen konstaterades att fartyget brutits mitt itu och blivit vrak. Livbåtarna satte därefter kurs mot land. Den 30 juli uppnåddes Durban.

Ångfartyget »*Gapern*», sänkt av flyg den 28 juli 1943 i Hamburg.

Reg.nr 6062; byggt år 1918 av stål; tontal brutto- 926; netto- 607; ägare: O. F. Ahlmark & Co Eftr. AB; hemort: Karlstad; försäkringsvärde kr 538 000.

Fartyget, som anlänt till Hamburg från Norrköping låg förtöjd i bojar mitt på floden, då staden bombarderades den 28 juli 1943. Vid explosionerna skadades fartyget, började kantra och sjönk slutligen. Besättningen hoppade i sjön och försökte simma iland. Befälhavaren dröjde i det längsta kvar ombord, men fick också till sist lämna fartyget. Under anfallet skadades flera man av besättningen och efter detsamma saknades en man.

Omkommen: 1 man: Matrosen Ernst L. Eliasson, Ellös, född 10/1 1896.

Fiskefartygen *G. G. 141 »Hermon»* och *G. G. 250 »Vestkusten»*, sänkta av krigsfartyg den 25 augusti 1943 i Skagerack.

»Hermon» Reg.nr 8585; byggt år 1943 av trä; tontal: brutto- 63, netto- 26; ägare: Åke Jansson (partred.); hemort: Öckerö; försäkringsvärde kr 120 000.

»Vestkusten» Reg.nr 7875; byggt år 1933 av trä; tontal: brutto- 51, netto- 19; ägare: Bror Torsten Alexandersson (partred.); hemort: Öckerö; försäkringsvärde kr 57 000.

Den 25 augusti befunno sig fiskefartygen »Hermon», »Vestkusten» och »Lisea» på fiske i Skagerack omkring 55' väst om Hirtshals. Allt efter som fisket fortgick förflyttade sig fartygen västerut. På eftermiddagen anslöt sig fiskefartyget »Libanon» till de tre. Vid 8-tiden på kvällen samma dag närmade sig med god fart ett par fartyg av tysk jagartyp samt några andra fartyg, liknande maskindrivna läktare. Fartygen höllo kurs rätt mot »Vestkusten». En av jagarna öppnade eld med ett kanonskott mot »Hermon». Nedslaget skedde cirka 50 m från fartyget. »Libanon» och »Lisea» hade då redan stuckit ifrån sig sina ankare och satt högsta fart i ostlig riktning. Även »Hermon» syntes göra förberedelser för att så snabbt som möjligt komma från platsen. Emellertid koncentrerades elden allt mera mot »Hermon» och »Vestkusten». En stund senare syntes eldflammor och rök stiga upp från »Hermon»s akterskepp. I det tilltagande mörkret försvunno de båda fartygen ur sikte från »Libanon» och »Lisea», som undkommo i ostlig riktning.

Omkomna från »Hermon»: 6 man, hela bemanningen: K. O. Åke Jansson, Öckerö, född 11/12 1917, E. Gunnar Eriksson, Öckerö, född 20/6 1910, Gunnar O. Bjerger, Öckerö, född 8/12 1923, Sture H. Bjerger, Öckerö, född 5/2 1928, Stig B. Bryngelsson, Öckerö, född 27/11 1913, Berndt A. Olofsson, Öckerö, född 15/4 1915.

Omkomna från »Vestkusten»: 6 man, hela bemanningen: B. Torsten Alexandersson, Öckerö, född 22/5 1904, J. Arvid Alexandersson, Öckerö, född 4/1 1907, S. B. Ture Alexandersson, Öckerö, född 9/8 1921, E. Leif Alexandersson, Öckerö, född 11/10 1926, John A. Andersson, Edshultshall, född 30/4 1896, August R. Johansson, Grötö, född 4/12 1898.

Ängfartyget »A. K. Fernström», sänkt av flyg den 9 oktober 1943 i Gotenhaven (Gdynia).

Reg.nr 5339; byggt år 1902: av stål; tontal: brutto- 849, netto- 533; ägare: AB A. K. Fernströms Granitindustrier; hemort: Karlshamn; försäkringsvärde: kasko kr 350 000.

Den 9 oktober låg fartyget med intagen last av kol vid kaj i Gotenhaven, då flyglarm gavs. Flera bomber fälldes i fartygets närhet och två kreverade i vattnet vid babordssidan. Av det våldsamma lufttrycket slungades fartyget mot kajen med sådan kraft att all inredning såväl lös som fast i hytter och skansar ramponerades eller förstördes. Hela besättningen sökte sig omedelbart till skyddsrum i land. När första anfallet var över visade det sig, att vattnet forsade in i maskinrummet. Trots alla försök att tätä läckorna gick fartyget till botten.

Motorgaleasen »*Cathrine*», försvunnen med man och allt efter den 20 oktober 1943 i Östersjön.

Reg.nr 8327; byggt år 1921 av stål; tontal: brutto- 79, netto- 60; ägare: Otto William Svensson; hemort: Djupekås; försäkringsvärde kr 30 000.

Den 14 oktober avslutade fartyget sin lastning av 115 ton lös råg i Karlshamn. På grund av ogynnsamma väderleksförhållanden kvarlåg fartyget till den 20 oktober, då det avgick kl. 8 fm. Fartyget, som var destinerat till Uppsala, passerade följande dag omkring kl. 4.30 em. Kalmar med kurs nordvärt. Vid tillfället rådde disigt väder med SSO-lig laber bris. På natten låg i norra delen av Kalmarsund tät dimma. Fartyget har icke avhört sedan det passerade Kalmar. En livboj från fartyget har senare upphittats på västsidan av Gotska Sandön. Några ledtrådar i övrigt för bestämmande av platsen för fartygets undergång ha icke stått till buds.

Omkomna 3 man, hela bemanningen: Befälhavaren Otto W. Svensson, Djupekås, två besättningsmän.

Ångfartyget »*Herma Gorthon*», grundstött den 12 december 1943 i Stilla havet.

Reg.nr 8122; byggt år 1936 av stål; ägare: Red. AB Gylfe; hemort: Hälsingborg; tontal: brutto- 1757, netto- 1269; försäkringsvärde: kasko kr 1 680 000, intresse kr 420 000.

Den 10 december avgick fartyget med last av stycke gods från Guayaquil i Ecuador destinerat till Buenaventura i Colombia. Den 12 december på morgonen pejlade vakthavande styrmannen en fyr visande 1 vit blänk var 8:e sekund i rättv. 70°. Då fyrskenet antogs härröra från Soldads Point manövrerades fartyget i överensstämmelse härmed. En kvarts timme senare erhöll fartyget grundkänning men kom efter någon minut flott för att en stund senare åter fastna med akterskeppet. I dagningen upptäcktes att fartyget grundstött på Negrillos Reef. Grundstötningen inträffade på grund av ombyte av fyrkaraktär, som företagits på grund av läget och varom underrättelse icke meddelats de sjöfarande i eljest vanlig ordning. Fartyget kunde senare tagas av grundet men har blivit förklarad såsom vrak.

Fiskemotorfartyget M. D. 527 »*Silvervåg*», minsprängt den 14 december 1943 i Kattegatt.

Byggt år 1931 av trä; tontal: brutto- 45; ägare: K. J. Andersson (part-red.); hemort: Åstol; försäkringsvärde kr 47 000.

Fartyget var den 14 december på väg till fiskeplats i Kattegatt då det strax efter klockan 7 på morgonen gick på en drivmina som med våldsam kraft exploderade och sprängde sönder hela akterdelen av fartyget. Då fartyget gick till botten kastade sig besättningen överbord. Samtliga bärgades av ett åtföljande fiskefartyg. En av de skeppsbrutna hade ådragit sig skador vid explosionen.

Krigshaverier 1944

Ångfartyget »*Solstad*», sänkt av tysk motortorpedbåt den 6 januari 1944 i Engelska kanalen.

Reg.nr 7789; byggt år 1924 av stål; tontal: brutto- 1405, netto- 981; ägare: Red. AB Solstad; hemort: Stockholm; försäkringsvärde: kasko kr 750 000, intresse kr 125 000.

Den 4 januari avgick fartyget från Swansea destinerat till Ridham Dock (River Medway) med last av kol. Fartyget framfördes i konvoj då det den 6 januari kl. 3.15 fm. plötsligt skakades av en våldsam explosion. Båda livbåtarna förstördes och flottarna spolades överbord innan fartyget omkring tre minuter efter torpederingen gick till botten. Större delen av besättningen lyckades taga sig upp på flottarna, medan tre män och en kvinna omedelbart omkommo. Ytterligare en man avled senare samma dag. Efter omkring fem timmar på flottarna bärgades de skeppsbrutna av en motorlivbåt från Newlyn. Enligt upplysningar vid sjöförhöret angående händelsen torde fartyget hava träffats av en torped från en tysk motortorpedbåt.

Omkomna: 4 män och 1 kvinna, samtliga utlänningar, av en bemanning på 14 män och 3 kvinnor.

Motorskonerten »*Messina*», minsprängd den 15 februari 1944 i Östersjön.

Reg.nr 6855; byggt år 1896 av järn; tontal: brutto- 241, netto- 176; ägare: Karl Hildor Isberg; hemort: Stockevik; försäkringsvärde: kasko kr 125 000, intresse kr 1 500.

Den 14 februari avgick fartyget med last av kol från Stettin destinerat till Göteborg. När fartyget påföljande dag kl. 7.15 fm. passerat fyrskeppet i södra Kämpingebukten, inträffade en våldsam minexplosion i närheten av fartygets styrbordslåring. Härvid sprang detta svårt läck och började vattenfyllas. En lotskutter från Falsterbo och en patrullbåt från marinen togo fartyget under bogsering mot land. Kl. 9 fm. gick haveristen till botten. Besättningen bärgades och landsattes vid Falsterbokanalerna.

Ångfartyget »*Diana*», sänkt av flyg den 5 mars 1944 i Nordsjön.

Reg.nr 8492; byggt år 1908 av stål; tontal: brutto- 1878, netto- 1389; ägare: Red. AB Diana; hemort: Stockholm; försäkringsvärde: kasko kr 900 000.

Den 5 mars på eftermiddagen avgick fartyget i konvoj från Borkums redd med koks från Emden till Sverige. Sent på kvällen samma dag anfördes konvojen av flygplan. Besättningen utpurrades och beordrades »stand by» med påtagna livbälten. Kl. 10.30 em. fälldes från planen ett stort antal fallskärmsljus och tio minuter senare träffades fartyget av en flygtorped på babords sida vid akterkant av maskinrummet. Fartyget sprang omedelbart läck och började sjunka med stark styrbords slagsida. På tre minuter gick fartyget till botten, men besättningen lyckades, så när som på två man, vilka förmodligen omkommo vid explosionen, taga sig upp på fartygets flottar. De överlevande räddades efter en kort stund av ett patrullfartyg och infördes påföljande dag till Cuxhaven.

Omkomna: 2 man av en bemanning på 23 man: Övermaskinisten Otto R. G. Falk, Stockholm, född 27/10 1882, donkeymannen Axel W. Mårtensson, Hälsingborg, född 21/1 1882.

Ångfartyget »*Emily*», sänkt av flyg den 11 april 1944 i Stettin.

Reg.nr 3147; byggt år 1882 av järn; tontal: brutto- 1567, netto- 1139; ägare: Anders Smith; hemort: Stockholm; försäkringsvärde: kasko kr 560 000, intresse kr 20 000.

Den 11 april låg fartyget i Stettin för lastning av kol, då en amerikansk bombraid sattes in mot staden och hamnen. Klockan 1 em. träffades fartyget av en bomb i akterskeppet, varvid maskin- och akterrummet söndersprängdes och vattenfylldes. Strax därefter sjönk akterskeppet. Förskeppet kunde med hjälp av pumpmaskineriet på en bogserbåt hållas flytande flera dagar innan fartyget slutligen gick till botten.

Ångfartyget »*Tärnan*», minsprängt den 19 april 1944 i Östersjön.

Reg.nr 5721; byggt år 1915 av järn; tontal: brutto- 512, netto- 281; ägare: Hallands Ångbåts AB; hemort: Göteborg; försäkringsvärde: kasko kr 350 000, intresse kr 50 000.

Den 18 april avgick fartyget efter slutad styckeogodslastning från Lübeck destinerat till Göteborg. Sedan lotsen lämnats utanför Warnemünde, sattes kursen i nordlig riktning mot »fyrskippet nr 13». Nästa dag kl. 4 på morgonen inträffade en våldsam explosion mitt under maskinrummet. Då fartyget, som erhållit svåra skador, började sjunka, kallades besättningen med signaler i ångvisslan till en av livbåtarna, som undgått förstörelse. Innan fartyget övergavs gjordes försök att tränga ned i maskinrummet för att komma vakthavande maskinpersonalen till hjälp. Försöket måste emellertid uppgivas på grund av utströmmande ånga. Livbåten kvarlåg i närheten av fartyget till dess det sjunkit så djupt att endast backen befann sig över vattenytan. De skeppsbrutna bärgades av en tysk minsvepare och land-sattes av en fiskekutter i Warnemünde.

Omkomna: 2 man av en bemanning på 14 man: 1:e maskinisten Karl E. L. Karlsson, Malmö, född 30/4 1878, eldaren Hans O. K. Åkesson, Malmö, född 21/5 1889.

Ångfartyget »*Embla*», sänkt av flyg den 19 april 1944 i Medelhavet.

Reg.nr 4931; byggt år 1908 av stål; tontal: brutto- 1053, netto- 709; ägare: Stockholms Red. AB Svea; hemort: Stockholm; försäkringsvärde: kasko kr 386 800, intresse kr 96 700.

Den 19 april avgick fartyget med last av stycke gods från Port Vendres till Marseille enligt erhållna kursanvisningar. Ett par timmar senare anfördes fartyget av ett tiotal flygplan med bomber och maskingevärseld. Fartyget sprang svårt läck och började vattenfyllas, men besättningen kunde sedan angreppet upphört rädda sig i en livbåt som undgått förstörelse. Några minuter efter det båten kommit klar fartyget, gick detta till botten. De skeppsbrutna bärgades av en tysk patrullbåt.

Fiskemotorfartyget *L. L. 557* »*Glimmaren*», minsprängt den 20 april 1944 i Skagerack.

Reg.nr 8547; byggt år 1942 av trä; tontal: brutto- 67, netto- 29; ägare: Johan Edvin Carlsson (partred.); hemort: Gravarne; försäkringsvärde: kr 110 000.

Den 20 april på eftermiddagen låg fartyget under fiske förankrat på cirka 95 famnars djup. Till följd av ringa fisktillgång beslöt befälhavaren i samråd med övriga ombordvarande att lätta ankaret och styra något ostvart. Sedan en trehundra famnar lång förankringswire inhivats till omkring två tredjedelar av sin längd inträffade i fartygets närhet en våldsam undervattensexlosion, varvid en man slungades överbord. Han kunde senare bärgas. Då man icke förmådde att med pumparna hålla fartyget läns, måste besättningen övergiva fartyget i livbåten. Trots skador som livbåten erhallit vid minsprängningen, lyckades samtliga välbehållna efter ett par timmars rodd under oupphörlig ösning nå ett annat fartyg på fiske i närheten. De infördes därefter till hemorten.

Motorskonerten »*Ulla*», minsprängd den 27 april 1944 i Östersjön.

Reg.nr 8168; byggt år 1937 av stål; tontal: brutto- 199, netto- 126; ägare: Oscar Albert Paborn (partred.); hemort: Sölvesborg; försäkringsvärde: kasko kr 100 000, intresse kr 15 000.

Den 26 april avgick fartyget efter avslutad lastning av tackjärn från Herrenwik destinerat till Malmö. Den 27 april kl. 3.15 fm. inträffade en våldsam explosion i akterskeppets omedelbara närhet, varvid befälhavaren och två man skadades och stor förödelse anställdes på fartyget. Alla kunde dock rädda sig i livbåten. En kvart senare gick fartyget till botten. De skeppsbrutna upptogs av ett tyskt ångfartyg och landsattes i Warnemünde.

Motorgaleasen »*Patria*», minsprängd den 10 maj 1944 i Östersjön.

Reg.nr 8159; byggt år 1918 av stål; tontal: brutto- 153, netto- 118; ägare:

Per Helge Hedberg (partred.); hemort: Djupekås; försäkringsvärde: kasko kr 60 000.

Fartyget hade på resa från Rendsburg till Ystad med last av koks den 9 maj på morgonen avlämnat lots vid Kiels fyrskepp och framfördes därefter enligt erhållna kursanvisningar. Påföljande dag kl. 3.15 fm. ca 15' syd om Möens Klint inträffade en våldsamt explosion i fartygets omedelbara närhet. Fartyget sprang svårt läck och måste övergivas. Kort därefter gick det till botten. De skeppsbrutna i livbåten togos ombord å motorseglaren »Alice» och landsattes i Trelleborg.

Tankångfartyget »B.T.V.», sänkt av flyg den 13 maj 1944 i Stettin.

Reg.nr 2032; byggt år 1887 av järn; tontal; brutto- 261, netto- 170; ägare: Reuters Handels AB; hemort: Göteborg; försäkringsvärde: kasko kr 145 000, intresse kr 35 000.

Vid ett flyganfall den 13 maj mot hamnen i Stettin blev fartyget, som angjort hamnen för lastning av smörjolja, så svårt skadat vid upprepade bombexplosioner att det gick till botten. Endast fem av nio man som befunnit sig ombord under anfallet lyckades taga sig i land innan fartyget sjönk, medan återstående fyra omkommo.

Omkomna: 4 man av en bemanning på 10 man: 1:e maskinisten Oskar Sjökvist, Björkenäs, född 5/12 1882, 2:e maskinisten Set G. A. Wiksten, Sundsvall, född 30/12 1907, stewarten Oskar B. Nilsson, Herräng, född 1/12 1903, eldaren Gunnar B. Edvardsson, Karlshamn, född 30/7 1914.

Ångfartyget »Ingman», beslagttaget i engelsk hamn före de allierades invasion i Normandie den 5/6 1944.

Reg.nr 8459; byggt år 1907 av stål; tontal; brutto- 3210, netto- 2434; ägare: Red. AB Ingman; hemort: Stockholm; försäkringsvärde kr 1 000 000.

Motorfartyget »Fenja», minsprängt den 13 juni 1944 i Medelhavet.

Reg.nr 8635; byggt år 1943 av stål; tontal; brutto- 2042; ägare: Stockholms Red. AB Svea; hemort: Stockholm; försäkringsvärde: kasko kr 2 400 000, intresse kr 600 000.

På resa för Röda Korsets räkning från S:t John N. B. till Saloniki med vete, stycke gods och olja som last ankrade fartyget på kvällen den 12 juni i grekiskt farvatten vid ön Kos efter tillstånd av tyska ockupationsmyndigheter. Tidigt den 13 juni lättades ankar och en timma senare hade fartyget ön Topan Adasi på ett avstånd av fyra kabellängder om styrbord, varefter kursen sattes rättvisande 330°. Kl. 5.15 fm. inträffade en explosion under förskeppet. Då fartyget genast erhöi stark slagsida och hastigt började sjunka, kunde icke någon av livbåtarna sjösättas. När fartyget endast tre minuter efter explosionen gick till botten, lyckades emellertid samtliga ombordvarande simmande rädda sig upp på fartygets flottar som dök upp en efter en. De bärgades fem timmar senare av turkiska fiskare och infördes till Kumusluk. Det antages att fartyget gått på en förankrad mina eller sprängboj i utkanten av turkiskt territorialvatten.

Ångfartyget »*Libau*», minsprängt den 29 juni 1944 i Östersjön.

Reg.nr 1895; byggt år 1890 av järn; tontal: brutto- 335, netto- 217; ägare: Red. AB Egon; hemort: Malmö; försäkringsvärde: kasko kr 150 000.

Fartyget avgick den 26 juni i barlast från Göteborg destinerat till Stettin. Sedan Trelleborgs fyrskepp passerats, framfördes fartyget i enlighet med erhållna kursanvisningar i minsvepta farleder. På kvällen den 29 juni strax utanför Sassnitz hamn inträffade en häftig explosion under maskinrummet som medförde stora skador på fartyget. Efter ett misslyckat försök att sjösätta babords livbåt lyckades man få styrbords båt i sjön och samtliga kunde rädda sig i denna. Sedan det konstaterats att icke något kunde göras för att rädda fartyget, gingo samtliga ombord i en tysk livbåt, som kommit till platsen och som därefter kvarlåg till dess fartyget sjönk. Besättningen infördes till Sassnitz.

Tankmotorfartyget »*Solbris*», minsprängt den 6 juli 1944 utanför Bremen-haven.

Reg.nr 8025; byggt år 1935 av stål; tontal: brutto- 484, netto- 294, ägare: Red. AB Bellatrix; hemort: Stockholm; försäkringsvärde kr 600 000.

Fartyget avgick den 5 juli från Hamburg med last av olja destinerat till Bremen. Vid Altenbruch togs lots för den fortsatta resan. Fartyget ingick som fjärde båt i en eskort om fyra fartyg på en kolonn, då påföljande dag strax efter klockan 11 fm. en explosion inträffade under fartyget, sannolikt förorsakad av en magnetmina. Fartyget började sjunka med aktern före. Samtliga ombordvarande kunde i livbåtarna lämna fartyget som någon stund senare sjönk. Besättningen upptogs av en tysk ångare och landsattes i Bremerhaven.

Ångfartyget »*Sif*», sänkt av flyg den 8 juli 1944 i Nordsjön.

Reg.nr 8025; byggt år 1935 av stål; tontal: brutto- 484, netto- 294; ägare: Stockholms Red. AB Svea; hemort: Stockholm; försäkringsvärde: kasko kr 480 000, intresse kr 120 000.

Fartyget som befann sig på resa från Emden till Stockholm med last av kol ingick i en konvoj som tidigt på morgonen den 8 juli anfölls av ett trettiotal flygmaskiner. Fartyget träffades av en flygtorped som exploderade mellan 3:ans och 4:ans lastrum och kom fartyget att gå till botten på några minuter. Besättningen hade dessförinnan hunnit gå i livbåtarna och få dessa klara fartyget. De skeppsbrutna upptogos av ett tyskt bevakningsfartyg och landsattes i Cuxhaven.

Ångfartyget »*Mode*», minsprängt den 20 juli 1944 i Kattegatt.

Reg.nr 5360; byggt år 1912 av stål; tontal: brutto- 1146, netto- 727; ägare: Stockholms Red. AB Svea; hemort: Stockholm; försäkringsvärde: kasko kr 640 000, intresse kr 160 000.

På resa från Menstad med salpeter till hamnar på svenska västkusten befann sig fartyget kl. 01.30 den 20 juli vid Stora Pölsans fyr då en våldsam explosion inträffade midskepps om styrbord. Fartyget erhöll svåra skador och gick inom 5 minuter till botten. De flesta av besättningen kunde

rädda sig i babordsbåten som undgått förstörelse. Andra hoppade överbord och togo sig upp på en av fartygets räddningsflottar. Befälhavaren, en lots och en eldare saknades. De överlevande omhändertogs av en av flottans minsvepare.

Omkomna: 2 man av en bemanning på 18 män och 3 kvinnor samt 1 svensk lots: Befälhavaren Anders L. Anell, Stockholm, född 1/2 1880, eldaren Bror I. Öhman, Nordingrå, född 14/8 1916. Lotsförmannen vid Havstenssunds lotsplats Anders I. Rödström, född 1912.

Fiskemotorfartyget *L. L. 949 »Gunnaren»*, minsprängt den 5 augusti 1944 i Skagerack.

Reg.nr 8536; byggt år 1942 av trä; tontal: brutto- 62; netto- 24; ägare: Helge Hellgren (partred.); hemort: Fisketången; försäkringsvärde kr 95 000.

Fartyget som legat på fiske utanför Hirtshals var på ingående till Göteborg för att avyttra fångsten då strax före midnatt den 5 augusti en våldsam explosion inträffade i omedelbar närhet av akterskeppet. Hela besättningen med undantag av en man som gått i livbåten hamnade i vattnet. Samtliga lyckades emellertid taga sig ombord i båten och få den läns och provisoriskt tätad efter skador som den erhållit. Påföljande dag på morgonen anlände båten till fiskefartyget »Boren», som avbröt fisket och införde de skeppsbrutna till Fisketången.

Fiskemotorfartyget *G. G. 207 »Gotland»*, minsprängt den 11 augusti 1944 i Skagerack.

Byggt år 1943 av trä; tontal: brutto- 63; ägare: Alf Carlsson; hemort: Hönö; försäkringsvärde kr 100 000.

Den 11 augusti låg fartyget till ankars under fiske på bankarna norr om Hanstholm på Danmarks nordvästkust. I närheten befann sig fiskemotorfartygen »Ingarö» och »Valency». Vattendjupet var omkring 90 famnar. Omkring kl. 6.10 fm. iaktogs av ett par man på »Valency» hur »Gotland» försvann i rök och vattenkaskader samtidigt som en dov smäll hördes. »Valency» och »Ingarö» skyndade med högsta möjliga fart till olycksplatsen. När de efter respektive 10 och 20 minuters gång framkommo funno de endast vrakspillror. »Gotlands» livbåt låg obemannad flytande i marvatten med kapellet delvis avblåst. Även ett par huvudbonader syntes på vattnet. Efter flera timmars sökande efter den förolyckade besättningen sattes kursen på hemorten.

Omkomna: 5 man, hela bemanningen: Alf Carlsson, Hönö, Olof Larsson, Hönö, född 15/12 1915, Allan B. V. Bellman, Öckerö, född 8/3 1924, Allan E. Johansson, Marstrand, född 3/9 1917, Carl Johansson, Göteborg.

Ångfartyget »Nämdö», minsprängt den 12 augusti 1944 på Elbe.

Reg.nr 7033; byggt år 1907 av stål; tontal: brutto- 2816, netto- 2092; ägare: Red. AB Rex; hemort: Stockholm; försäkringsvärde: kasko kr 930 000, intresse kr 230 000.

Den 4 augusti avgick fartyget med last av malm från Luleå destinerat till Bremen. Sedan fartyget den 7 i samma månad avmagnetiserats i Stockholm och därefter fortsatt genom Östersjön och Kielkanalen, uppslöt det den 12 augusti på Brunsbüttels redd. Enligt därefter erhållna instruktioner skulle fartyget påföljande morgon avgå ned för Elbeflodan. Sedan fartyget kl. 8 fm. lättat ankar, följde det under ledning av lots två med svep försedda minfartyg på ett avstånd av cirka 600 meter. Kl. 9.40 fm. skakades »Nämdö» av en våldsamt minexplosion varigenom fartyget midskleps bröts itu. Två man som voro på vakt i eldrummet torde ha ljutit en ögonblicklig död. De båda fartygshalvorna reste sig rätt upp och gingo till botten på ett par minuter. Några man kunde taga sin tillflykt till en mindre båt medan flertalet av besättningen kastade sig överbord. Av dem drunknade en man. Fartygets 1:ste styrman, som blev instängd i salongs- huset, följde med i djupet. En minsvepare kom till undsättning och införde de överlevande till Cuxhaven.

Omkomna: 4 man av en bemanning på 27 man: 1:e styrmannen Theodor Wigren, Stockholm, född 12/10 1907, eldaren Erik J. V. Karlsson, Forshult, född 1/5 1911, eldaren Arvid R. Jannesson, Hälsingborg, född 24/11 1908, lämparen Bengt Å. Abrahamsson, Ronneby, född 24/4 1922.

Fiskemotorfartyget *G. G. 679 »Baltic»*, minsprängt natten mellan den 22 och den 23 augusti 1944 i Kattegatt.

Byggt år 1917 av trä; tontal: brutto- 39; ägare: Theodor Axelsson (partred.); hemort: Bohus-Björkö; försäkringsvärde kr 30 000.

Den 22 augusti avgick fartyget från Bohus-Björkö för fiske och vid 8-tiden på kvällen samma dag iaktogs det ligga med trålen ute cirka 10' utanför Pater Noster. Vid midnatt såg man från fiskefartyget »Snar», liksom en eldkvast stiga upp ur havet och strax därefter hördes en dov smäll. Det har senare antagits att detta varit en minexplosion som orsakat »Baltics» undergång. Den 23 augusti påträffades av fiskefartyget »Telma» vrakdelar, som kunde identifieras såsom härrörande från »Baltic». Dessutom hittades en gråmålad eka, som tillhört fartyget.

Omkomna: 5 man, hela bemanningen: Adolf E. Axelsson, Bohus-Björkö, född 1/4 1882, Gunnar E. Olsson, Bohus-Björkö, född 31/12 1894, Theodor Axelsson, Bohus-Björkö, född 3/10 1898, Sven J. Samuelsson, Bohus-Björkö, född 6/8 1907, Claes Alexandersson, Bohus-Björkö, född 28/9 1919.

Motorskonerten »Titti», minsprängt den 28 augusti 1944 i Kattegatt.

Reg.nr 4996; byggt år 1909 av trä; tontal: brutto- 209, netto- 157; ägare: John Eric Samuelsson (partred.); hemort: Oskarshamn; försäkringsvärde: kasko kr 100 000.

Fartyget hade på resa från Lübeck med last av koks till Göteborg kommit till Nidingens fyr den 28 augusti kl. 6.45 fm. Då inträffade en våldsamt explosion under fartygets förskepp, som omedelbart försvann i djupet. Tre man som befunno sig akterut hamnade i vattnet när även akterskeppet

gick till botten, medan återstoden av besättningen följde med i djupet. De överlevande bärgades av en svensk minsvepare och landsattes i Varberg.

Omkomna: 3 man av en bemanning på 6 man: Lättmatrosen Karl J. G. Johansson, Ålem, född 1/1 1921, jungmannen Stig A. A. Axelsson, Ålem, född 8/12 1927, en utländsk besättningsman.

Ångfartyget »*Rosafred*», sänkt av flyg den 6 september 1944 i Nordsjön.

Reg.nr 7537; byggt år 1922 av stål; tontal: brutto- 1348; netto- 901; ägare: Verkebäcks Ångfartygs AB; hemort: Verkebäck; försäkringsvärde: kasko kr 740 000, intresse kr 185 000.

Fartyget befann sig på resa från Bremen med last av kol och koks till Stockholm och ingick i en tysk konvoj som den 6 september på tyska nordsjökusten utsattes för ett anfall av ett 30-tal bomb- och torpedplan. Omkring kl. 8.20 fm. träffades fartyget i styrbords läring av en torped samtidigt som det utsattes för eld från planens automatkanoner. Av kanonelden skadades livbåtsanordningarna så att nya taljelpare måste iskäras innan båtarerna kunde bemannas och sjösättas. Hela besättningen kunde rädda sig i livbåtarna, befälhavaren sedan han hoppat i sjön från fartyget. De skeppsbrutna omhändertogs av en tysk minsvepare och infördes till närmaste hamn.

Fiskemotorfartyget *G. G. 274 »Nordstjärnan»*, minsprängt den 1 oktober 1944 i Kattegatt.

Reg.nr 7940; byggt år 1933 av trä; tontal: brutto- 46, netto- 17; ägare: Hugo Hansson (partred.); hemort: Donsö; försäkringsvärde kr 57 500.

Fartyget som den 29 september avgått från Simrishamn till hemorten, Donsö, för utbyte av maskin, siktades den 1 oktober på eftermiddagen från en svensk minsvepare, som låg på bevakningstjänst söder om Nidingen. Från minsveparen sågs fartyget något sydväst om Klåback styra parallell kurs med farleden utanför tremilsgränsen varav man drog den slutsatsen att det icke ämnade söka sig in syd om Nidingen. På grund härav underlät man på minsveparen att gå ut för att lämna sedvanliga direktiv för navigeringen i den svepta rännan. När »Nordstjärnan» senare ändrade kurs antog man att fartyget redan kommit klar minfältet. En stund därefter minsprängdes fartyget. Händelsen bevittnades av utkiken på en vedettbåt, som ombesörjde bevakningen norr om Nidingen och som genast skyndade till olycksplatsen. Vid framkomsten återfanns endast en tom livbåt, en livboj och en gummistövel.

Omkomna: 5 man, hela bemanningen: Hugo Hansson, Donsö, född 17/9 1908, Hans O. Hansson, Donsö, född 13/11 1915, Ivar D. Nyfelt, Donsö, född 10/9 1918, O. Kaleb Höglund, Donsö, född 21/9 1921, Y. Orvar Olofsson, Donsö, född 25/10 1928.

Ångfartyget »*Hansa*», sänkt av u-båt den 24 november 1944 i Östersjön.

Reg.nr 3542; byggt år 1899 av järn; tontal: brutto- 563, netto- 396; ägare: Ångfartygs AB Gotland; hemort: Visby; försäkringsvärde: kasko kr 450 000.

Den 23 november avgick fartyget från Nynäshamn till Visby på ordinarie tur med 63 passagerare och last av styckegods. På fartygssidorna voro målade svenska flaggor och orden »H A N S A S V E R I G E». Vid mörker belystes flaggorna av elektriska lampor. Till fartygets utrustning med livräddningsanordningar hörde sex livbåtar, av vilka de två längst förut under resan hängde utsvängda i sina dävertar och fjorton större och mindre flottar samt vidare livbojar och livbälten av godkända slag.

Omkring kl. 1 fm. den 24 november passerade fartyget Landsort. Vinden var sydostlig och sjön grov. Omkring kl. 3.30 fm. avlöstes biträdande 2:e styrman Arne Thuresson av 2:e styrmannen, varefter Thuresson gick till kojs i sin hytt på övre däck bakom styrhytten. Då han efter insomnandet vaknade och kom till medvetande befann han sig i vattnet ett stycke från fartyget som kort därpå med fören före gick till botten. Thuresson drogs av sugningen ner under ytan men kom snart upp igen och kunde tillsammans med två andra män, kaptenen Arne Mohlin och revisorn Ragnar Halldén, som jämte Thuresson undgått att dragas ned med fartyget, taga sig upp i en livbåt sedan denna med stort besvär kunnat vändas på rätt köl. Båten kantrade emellertid snart åter och det lyckades nu Thuresson och Mohlin att simmande taga sig över till en flotte som såsom ett mörkt föremål skymtade i mörkret. Här funno de sin räddning med tillgång till flaltar och proviant intill dess de, upptäckta från ett flygplan, kunde omhändertagas av en minsvepare i ett förband som beordrats till platsen. Halldén och ytterligare en man, som enligt de överlevandes skildringar närmast efter fartygskatastrofen, drev omkring på en lår hade dessförinnan försvunnit.

I utredning som efter förordnande av Kungl. Maj:t avgivits av den s. k. Hansakommissionen har fastställts, att fartygets undergång förorsakats av torpedering, men att det torpederande fartygets nationalitet icke kunnat utrönas.

Omkomna: 15 män och 7 kvinnor av en bemanning på 16 män och 7 kvinnor samt 62 passagerare (de senare ej här förtecknade): Befälhavaren V. H. Martin Klintberg, Visby, född 12/10 1897, 1:e styrmannen Karl S. H. Nordström, Stockholm, född 1/6 1906, 2:e styrmannen Ernst G. A. Lyth, Visby, född 24/10 1883, 1:e maskinisten Ernst V. Andersson, Visby, född 26/4 1893, 2:e maskinisten Carl J. O. Gardell, Visby, född 17/1 1906, rorgångaren Sigurd V. N. Hejdenberg, Visby, född 19/2 1887, matrosen Carl R. S. Carlsson, Visby, född 15/3 1891, matrosen Gunnar B. Ahlqvist, Västerhejde, född 21/7 1918, lättmatrosen Jens G. Ringbom, Hamra, född 15/12 1921, jungmannen Gillis T. Jacobsson, Vänge, född 13/4 1927, jungmannen Erik Karlsson, Västerhejde, född 13/7 1927, eldaren Johan H. Johnson, Visby, född 10/12 1887, eldaren Ernst G. H. Westberg, Visby, född 2/3 1884, eldaren O. Valter E. Hammerin, Visby, född 20/3 1899, eldaren Erik A. Engström, Stockholm, född 24/1 1889, förestånderskan Matilda E. Edström, Stockholm, född 13/3 1887, servitrisen Ulla D. V. Regnér, Stockholm, född 24/2 1911, kokerskan Greta H. M. Karlsson, Stockholm, född 26/6 1918, penteristen Ester M. Nilsson, Stockholm, född 13/11 1917, köks-

biträdet Alva M. Selim, Stockholm, född 18/3 1920, städerskan Katarina P. Kyner, Stockholm, född 23/10 1891, städerskan Marta O. J. Jakobsson, Stockholm, född 28/3 1902.

Fiskemotorfartyget *M. D. 354 »Eros»*, minsprängt den 14 december 1944 i Kattegatt.

Reg.nr 6707; byggt år 1919 av trä; tontal: brutto- 43, netto- 14; ägare: Oskar Mattsson (partred.); hemort: Åstol; försäkringsvärde kr 45 000.

Den 14 december avgick fartyget tillsammans med två andra båtar för trålfiske utanför svenska territorialgränsen. När trålen vid tiotiden på förmiddagen skulle hisas hem upptäcktes av en man för över, att en förankrad mina fångats av wiren och kommit upp till ytan endast några få meter från fartygets styrbordsbog. Minan drogs hastigt in mot fartyget och mannen tillkännagav faran genom höga rop. Samtliga hoppade överbord just som minan med våldsamt kraft exploderade. Fartyget söndersprängdes och gick omedelbart till botten men hela besättningen kunde räddas av två andra fiskefartyg.

Ångfartyget *»Venersborg»*, sänkt av u-båt eller minsprängt den 29 december 1944 i Östersjön.

Reg.nr 5650; byggt år 1914 av stål; tontal: brutto- 1046, netto- 685; ägare: Stockholms Red. AB Svea; hemort: Stockholm; försäkringsvärde: kasko kr 380 000, intresse kr 95 000.

Den 22 december avgick fartyget med last av pappersmassa från Sundsvall destinerat till Naestved i Danmark. Sedan fartyget på julaftonen angjort Stockholm för avmagnetisering, fortsattes resan den 28 söderöver. Den 29 kl. 5.30 em. passerades Utklippan. Vid tillfället rådde SV-lig bris med god sikt. Strax före kl. 7 em. observerades från bryggan ett svagt ljus med gulaktig eller något rödaktig färg ungefär ett streck om styrbord på en höjd över vattnet som uppskattades till en å två meter. Ljuset syntes ganska långt avlägset, det försvann efter någon minut men återkom upprepade gånger och alltmera tvärs. Några minuter före kl. 8 inträffade en våldsamt explosion i fartyget om styrbord. Besättningen, som till större delen gått till kojs, skyndade direkt till livbåtarna, som bemannades och sjösattes. Babords båt blev skadad och flöt med kölen upp, när fartyget inom 10 minuter efter explosionen gick till botten med aktern före. Från styrbords båt med 16 man bärgades tre personer, som klamrat sig fast vid babordsbåten och en man från en flotte. Befälhavaren lät därefter 8 man gå över i en mindre arbetsbåt, som återfanns halvfylld med vatten men i övrigt oskadad. Sedan denna länsats togs den på släp av livbåten, som under tiden satt segel. Förgäves blossade man i livbåten till ett fartyg som strax före midnatt siktades i ostlig riktning. Påföljande morgon i gryningen upptäcktes föröver från båtarna kusten utanför Karlskrona. Under natten hade flera av de skeppsbrutna avlidit till följd av köld och umbäranden. På förmiddagen bröts masten i livbåten. Båtarna måste därefter så långt krafter-

na räckte hållas i gång med årorna. Vid tvåtiden på dagen drevo båtarna i land vid skäret Busören i närheten av Bollö, varvid livbåten kantrade i bränningarna. De överlevande i denna båt drunknade. Av de överlevande i motorbåten lyckades fyra taga sig i land på skäret. Av dessa fröso tre man ihjäl under natten till den 31 december under det att den fjärde, matrosen Bertil Evert Knutsson, i utmattat tillstånd kunde bärgas av en fiskare, som från land observerat en nödsignal som av Knutsson riggats upp på skäret. Knutsson infördes till Bollö varifrån han transporterades till sjukhus.

I en efter uppdrag av Kungl. Maj:t av Justitiekanslerämbetet med biträde av särskilda sakkunniga verkställd utredning den 3 november 1945 har anförts, att orsakerna till fartygets undergång icke kunnat med stöd av utredningen angivas i vidare mån än att förlisningen måste antagas ha förorsakats antingen av torpedering eller av minsprängning.

Omkomna: 17 män och 2 kvinnor av en bemanning på 18 män och 2 kvinnor: Befälhavaren Karl M. Karlsson, Stockholm, född 31/1 1887, 1:e styrmannen John E. Olsson, Malmö, född 10/10 1894, 2:e styrmannen Karl D. Sundström, Oxelösund, född 6/1 1912, övermaskinisten Gustav H. Hultgren, Stockholm, född 9/2 1893, 1:e maskinisten Knut F. Bengtsson, Stockholm, född 25/8 1881, stewarten Gunnar F. Pettersson, Stockholm, född 23/8 1898, matrosen Peter S. Ljunggren, Oxelösund, född 1896, lättmatrosen Arnold H. Hermansson, Njurunda, född 21/7 1921, lättmatrosen Frans G. W. Lindström, Stockholm, född 1922, jungmannen Kaj Å. Nilsson, Trelholm, född 25/8 1881, stewarten Gunnar F. Pettersson, Stockholm, född 1928, smörjaren Karl G. Johansson, Rotebro, född 22/11 1898, smörjaren Nils O. Albin, Kristianstad, född 31/5 1896, eldaren Nils A. H. Johansson-Hammargren, Malmö, född 9/3 1883, eldaren Viktor V. Pettersson, Stockholm, född 28/4 1916, eldaren Adolf R. Andersson, Stockholm, född 1893, maskineleven Kurt F. Nordström, Skön, född 1915, kokerskan Ida C. Pettersson, Stockholm, född 1885, städerskan Elvina K. Jansson, Stockholm, född 13/4 1897.

Krigshaverier 1945

Fiskemotorfartyget G. G. 925 »Beltana», minsprängt den 13 januari 1945 i Kattegatt.

Reg.nr 8543; byggt år 1942 av trä; tontal: brutto- 63, netto- 26; ägare: Albert Lisborg (partred.); hemort: Hönö; försäkringsvärde kr 100 000.

Den 13 januari avgick fartyget från Hönö för fiske på bankar nord och nordväst om Skagen. Sedan fartyget tagit sig ut i Skagerack genom en av marinmyndigheterna anvisad ränna i det svenska minfältet, fortsattes resan i VNV-lig riktning mot fiskeplatsen. Cirka 30 nautiska mil NV om Skagen påträffades ett fiskefartyg »Gideon» som manöverodugligt drev redlöst för

vind och sjö. Det blev nödvändigt för »Beltana» att komma »Gideon» till hjälp och taga fartyget under bogsering till närmaste hamn. Kursen sattes i ostlig riktning. När bogserläpet närmade sig fördjupningen i havsbotten omkring 5 sjömil utanför kusten saktade »Beltana» ned farten och lodade upprepade gånger för att fastställa positionen. Omkring kl. 11 på kvällen inträffade en våldsamt explosion under fartygets akterskepp. Hela fartyget söndersplittrades och gick omedelbart till botten. Av besättningen dödades samtliga med undantag av en man på utkik som slungades ett par tiotal meter ut i vattnet och kunde bärgas av en båt från »Gideon». På grund av minfaran ansåg man det riskabelt att gå ombord på »Gideon», varför man stannade kvar i livbåten i väntan på att »Gideon» skulle driva ur minfältet. Då emellertid sjön gick hög och livbåten var tungt lastad rodde »Gideons» besättning och den räddade från »Beltana» in till Marstrand. Dagen därpå återfanns »Gideon» grundstött i en vik.

Omkomna: 5 man, av en bemanning på 6 man: Albert E. Lisborg, Hönö, född 9/11 1889, Torsten A. Lisborg, Hönö, född 28/7 1909, Ernst G. Lisborg, Hönö, född 5/12 1921, Erik G. Wanther, Hönö, född 1/5 1916, Gunnar A. E. Karlsson, Hönö, född 18/5 1904.

Ångtrålfartyget »Stig», sänkt av krigsfartyg den 5 mars 1945 i Skagerack.

Byggt år 1907 av järn; tontal: brutto- 240; ägare: Fiskeri AB Svea; hemort: Göteborg; försäkringsvärde kr 125 000.

Fartyget hade den 3 mars avgått från Göteborg för trålfiske på bankarna väster om Skagen och befann sig två dagar senare på lat. N 57°56', long. O 9°57', då befälhavaren omkring kl. 10 på kvällen på styrbords bog blev varse babordslanteran på ett snabbgående mindre övervattensfartyg. Fartyget som nalkades med 20 å 25 knops fart passerade strax för om »Stig». Omedelbart därefter upptäckte befälhavaren ett cylindriskt föremål, som med stor hastighet och en strimma av skum efter sig kom rätt mot fartygets styrbords-sida. Befälhavaren slog genast stopp i maskin och kallade besättningen på däck. Några sekunder senare träffades fartyget mitt för kolboxen av det siktade föremålet, antagligen en torped ehuru någon explosion icke följde. Fartyget sprang emellertid svårt läck av fullträffen och började sjunka. Tillkallat av nödsignaler från det sjunkande fartyget kom ett tyskt bevakningsfartyg upp långsidan och bärgade befälhavaren och två man. De övriga av besättningen togo sig upp på en flotte och bärgades av bevakningsfartyget sedan »Stig» gått till botten. De landsattes påföljande morgon i Arendal.

Fiskemotorfartyget »Väst kust», sjunkit efter kollision med u-båt den 8 mars 1945 i Skagerack.

Reg.nr 8681; byggt år 1944 av trä; tontal: brutto- 44; ägare: AB Båttjänst; hemort: Väjern; försäkringsvärde kr 135 000.

Fartyget hade den 8 mars på natten avgått från Gravarne för fiske på Halsebanken, då det under mörker samma natt i Skagerack mötte en u-båt i övervattensläge. Efter en gir, som måste göras för att undvika en samman-

stötning, blev rorsmannen plötsligt varse ytterligare en u-båt som med släckta lanternor följde den förra. En ombordläggning blev nu oundviklig och u-båten rände med full fart på fartyget på babordsbogen strax för om kollisionsskottet. Fartyget sprang svårt läck och började vattenfyllas. Av två man som lågo till kojs i skansen lyckades en taga sig upp på däck genom ett hål i fartygssidan, medan den andre drogs ned med fartyget när det sjönk. Han kom emellertid åter upp och kunde bärgas av u-båten. Besättningen, mannen på u-båten inberäknad, omhändertogs därefter av fiskefartyget »Munk-tell» som befann sig i närheten och landsattes i Gravarne.

Fiskemotorfartyget *G. G. 390 »Dalarö»*, minsprängt den 9 mars 1945 i Skagerack.

Byggt år 1938 av trä; tontal: brutto- 54; ägare: Arvid Andersson (part-red.); hemort: Hönö; försäkringsvärde kr 70 000.

Fartyget hade den 8 mars på kvällen avgått från hemorten för fiske med trål på bankarna nordväst om Skagen och var påföljande dag därmed sys-selsatt, då vid hemtagning av »säckan» vid 3-tiden på dagen märktes att något ovanligt fångats av wiren. Strax därefter inträffade en våldsam explosion som bräckte fartyget midskepps i två delar. Akterskeppet gick genast till botten med fyra man av besättningen under det att förskeppet höll sig flytande ytterligare omkring 20 minuter. Två man räddades därifrån av fiskefartyget »Beatrice» som med de skeppsbrutna ingick till Källö-Knippla.

Omkomna: 4 man av en bemanning på 6 man: Arvid J. Andersson, Hönö, född 11/3 1910, Axel M. Andersson, Hönö, född 22/5 1891, Levin I. J. Andersson, Hönö, född 23/6 1928, Karl O. Karlsson, Grundsund, född 1/4 1915.

Ångfartyget »*Magne»*, sänkt av u-båt den 14 mars 1945 i Nordsjön.

Reg.nr 5378; byggt år 1912 av stål; tontal: brutto- 1145, netto- 734; ägare: Stockholms Red. AB Svea; hemort: Stockholm; försäkringsvärde: kasko kr 840 000, intresse kr 210 000.

Den 28 februari avgick fartyget från Liverpool med last av stycke-gods destinerat till London. Sedan fartyget den 14 mars bunkrat i Methil fortsattes resan i konvoj utmed engelska kusten. Sistnämnda dag kl. 12 passerade konvojen S:t Abbs Head. Strax före kl. 2 em. inträffade en våldsam explosion i fartygets akterskepp ungefär mitt för 4:ans lucka om styrbord. Fartyget började genast sjunka med aktern före. På grund av hastigt ökande slagsida åt styrbord kunde babordsbåten ej sjösättas. Samtliga 8 man som hunnit samlas på båtdäcket gingo i styrbords båt. Taljorna till denna hann man nått och jämt kapa innan fartyget gick till botten. Två man som hamnat i vattnet räddades av kamraterna i livbåten och ytterligare en man kunde bärgas från en flotte. Trots noggranna efterforskningar från livbåten kunde någon ytterligare överlevande icke påträffas. De skeppsbrutna upptogs av ett engelskt fartyg och landsattes i Methil.

Omkomna: 10 man av en bemanning på 21 man: 2:e maskinisten Anton N. Olsson, Härnösand, född 18/11 1900, matrosen Sven I. S. Svensson, Hyl-

linge, född 27/10 1919, smörjaren Adolf Nilsson, Ekeby, född 14/10 1889, eldaren Lars Lövberg, Mölndal, född 15/12 1912, sex utländska besättningsmän.

Fiskemotorfartyget *L. L. 605 »Ramona»*, sänkt av u-båt den 11 april 1945 i Östersjön.

Reg.nr 8508; byggt år 1941 av trä; tontal: brutto- 57, netto- 19; ägare: Henning V. Larsson (partred.); hemort: Fisketången: försäkringsvärde kr 95 000.

Natten till den 11 april låg fartyget uppankrat omkring 25 nautiska mil S om Utklippan med neutralitetsmärken å styrhytt, bogar och låringar och orden »Ramona — Sverige» å båda sidorna. Reglementsenslig lanternorna fördes på fockstaget och nationalitetsmärket på styrhytten var belyst. Vid halv fyra-tiden på morgonen öppnade en u-båt, som dök upp ur mörkret, eld mot fartyget på mycket kort håll. Tre man som rusade upp på däck ropade till u-båten att fartyget var svenskt. U-båten som för en stund upphört med beskjutningen öppnade nu åter eld, varvid en av männen på däck dödades. De övriga sjösatte så snart sig göra lät livbåten och övergävo fartyget som blivit svårt sönderskjutet. Efter ett par timmar bärgades de skeppsbrutna av fiskefartyget »Liberty».

Omkomna: 1 man av en bemanning på 5 man: R. Karlsson, Fisketången, född 1914.

Motorgaleasen »*Liberator*», förlist efter grundstötning den 24 april 1945 i Kattegatt.

Reg.nr 3129; byggt år 1876 av trä; tontal: brutto- 79, netto- 52; ägare: Gustav Olsson (partred.); hemort: Malmön; försäkringsvärde: kasko kr 15 000.

Den 21 april avgick fartyget med last av lervaror från Rönne destinerat till Göteborg. Den 24 april kl. 7.50 em. passerade fartyget Klåbacks fyr om styrbord. När fartyget omkring en timma senare kommit tvärs skäret Baggen utanför Båtfjorden prejudades det av ett svenskt vaktfartyg som varnade för resans fortsättande under mörker. Under uppsökande av lämplig ankarplats grundstötte fartyget 50 meter norr om Krogstadsuddes fyr. Alla försök att få fartyget loss misslyckades. Då vind och sjö växte övergavs fartyget under natten.

Fiskemotorfartyget *H. D. 121 »Argo»*, sänkt av flyg den 25 april 1945 i Östersjön.

Byggt år 1930 av trä; tontal: brutto- 30; ägare: Alfred Kjellberg; hemort: Torekov; försäkringsvärde kr 20 000.

Den 23 april avgick fartyget från Torekov för fiske på fångstplatser öster om Christiansö. Vid midnatt befann det sig ett tio-tal nautiska mil nordost om Hammarens fyr, och tre kvarts timme senare upptäcktes från däck ett flygplan, som på några hundra meters avstånd från låg höjd dök ned mot

fartyget. Planet fällde två bomber, som slogo ned i fartygets omedelbara närhet. Vid krevaderna utsattes fartyget för våldsamma påfrestningar som trasade sönder bordläggningen och åstadkom svåra läckor. Då fartyget befann sig i sjunkande tillstånd övergav besättningen fartyget i livbåten. De skeppsbrutna bärgades av fiskefartyget »Judith» och landsattes i Simrishamn.

| | |
|-----|---------------------------|
| 111 | Andersson, H. O. Göteborg |
| 112 | Andersson, H. O. Göteborg |
| 113 | Andersson, H. O. Göteborg |
| 114 | Andersson, H. O. Göteborg |
| 115 | Andersson, H. O. Göteborg |
| 116 | Andersson, H. O. Göteborg |
| 117 | Andersson, H. O. Göteborg |
| 118 | Andersson, H. O. Göteborg |
| 119 | Andersson, H. O. Göteborg |
| 120 | Andersson, H. O. Göteborg |
| 121 | Andersson, H. O. Göteborg |
| 122 | Andersson, H. O. Göteborg |
| 123 | Andersson, H. O. Göteborg |
| 124 | Andersson, H. O. Göteborg |
| 125 | Andersson, H. O. Göteborg |
| 126 | Andersson, H. O. Göteborg |
| 127 | Andersson, H. O. Göteborg |
| 128 | Andersson, H. O. Göteborg |
| 129 | Andersson, H. O. Göteborg |
| 130 | Andersson, H. O. Göteborg |
| 131 | Andersson, H. O. Göteborg |
| 132 | Andersson, H. O. Göteborg |
| 133 | Andersson, H. O. Göteborg |
| 134 | Andersson, H. O. Göteborg |
| 135 | Andersson, H. O. Göteborg |
| 136 | Andersson, H. O. Göteborg |
| 137 | Andersson, H. O. Göteborg |
| 138 | Andersson, H. O. Göteborg |
| 139 | Andersson, H. O. Göteborg |
| 140 | Andersson, H. O. Göteborg |
| 141 | Andersson, H. O. Göteborg |
| 142 | Andersson, H. O. Göteborg |
| 143 | Andersson, H. O. Göteborg |
| 144 | Andersson, H. O. Göteborg |
| 145 | Andersson, H. O. Göteborg |
| 146 | Andersson, H. O. Göteborg |
| 147 | Andersson, H. O. Göteborg |
| 148 | Andersson, H. O. Göteborg |
| 149 | Andersson, H. O. Göteborg |
| 150 | Andersson, H. O. Göteborg |
| 151 | Andersson, H. O. Göteborg |
| 152 | Andersson, H. O. Göteborg |
| 153 | Andersson, H. O. Göteborg |
| 154 | Andersson, H. O. Göteborg |
| 155 | Andersson, H. O. Göteborg |
| 156 | Andersson, H. O. Göteborg |
| 157 | Andersson, H. O. Göteborg |
| 158 | Andersson, H. O. Göteborg |
| 159 | Andersson, H. O. Göteborg |
| 160 | Andersson, H. O. Göteborg |
| 161 | Andersson, H. O. Göteborg |
| 162 | Andersson, H. O. Göteborg |
| 163 | Andersson, H. O. Göteborg |
| 164 | Andersson, H. O. Göteborg |
| 165 | Andersson, H. O. Göteborg |
| 166 | Andersson, H. O. Göteborg |
| 167 | Andersson, H. O. Göteborg |
| 168 | Andersson, H. O. Göteborg |
| 169 | Andersson, H. O. Göteborg |
| 170 | Andersson, H. O. Göteborg |
| 171 | Andersson, H. O. Göteborg |
| 172 | Andersson, H. O. Göteborg |
| 173 | Andersson, H. O. Göteborg |
| 174 | Andersson, H. O. Göteborg |
| 175 | Andersson, H. O. Göteborg |
| 176 | Andersson, H. O. Göteborg |
| 177 | Andersson, H. O. Göteborg |
| 178 | Andersson, H. O. Göteborg |
| 179 | Andersson, H. O. Göteborg |
| 180 | Andersson, H. O. Göteborg |
| 181 | Andersson, H. O. Göteborg |
| 182 | Andersson, H. O. Göteborg |
| 183 | Andersson, H. O. Göteborg |
| 184 | Andersson, H. O. Göteborg |
| 185 | Andersson, H. O. Göteborg |
| 186 | Andersson, H. O. Göteborg |
| 187 | Andersson, H. O. Göteborg |
| 188 | Andersson, H. O. Göteborg |
| 189 | Andersson, H. O. Göteborg |
| 190 | Andersson, H. O. Göteborg |
| 191 | Andersson, H. O. Göteborg |
| 192 | Andersson, H. O. Göteborg |
| 193 | Andersson, H. O. Göteborg |
| 194 | Andersson, H. O. Göteborg |
| 195 | Andersson, H. O. Göteborg |
| 196 | Andersson, H. O. Göteborg |
| 197 | Andersson, H. O. Göteborg |
| 198 | Andersson, H. O. Göteborg |
| 199 | Andersson, H. O. Göteborg |
| 200 | Andersson, H. O. Göteborg |

I redogörelserna namngivna omkomna svenskar

| | | | |
|----------------------------------|-----|----------------------------------|-----|
| Abrahamsson, B. Å., Ronneby | 165 | Andersson, G., Svenstorp | 67 |
| Abrahamsson, K. A., Göteborg | 73 | Andersson, G., Västerlanda | 78 |
| Abrahamsson, K. V., Kristianstad | 152 | Andersson, G. A., Göteborg | 148 |
| Adolfsson, E., Göteborg | 136 | Andersson, G. E., Göteborg | 81 |
| Adolfson, J. A., Göteborg | 105 | Andersson, G. E., Nösund | 138 |
| Adolfsson, K. E., Göteborg | 154 | Andersson, G. E. A., Göteborg | 96 |
| Adolfsson, V. L., Göteborg | 72 | Andersson, G. I., Kågeröd | 136 |
| Afzelius, P. A. H., Malmö | 107 | Andersson, G. S. J., Göteborg | 74 |
| Ahlert, R. G., Göteborg | 125 | Andersson, G. T., Göteborg | 127 |
| Ahlfeldt, C., Eslöv | 146 | Andersson, G. V. T., Göteborg | 80 |
| Ahlqvist, G. B., Västerhejde | 167 | Andersson, H. A., Göteborg | 74 |
| Ahlquist, S. B., Göteborg | 124 | Andersson, H. B., Göteborg | 111 |
| Ahlström, G. B., Malmö | 149 | Andersson, H. G., Malmö | 112 |
| Ahrén, E., Stockholm | 75 | Andersson, J. A., Edshultshall | 157 |
| Albin, N. O., Kristianstad | 169 | Andersson, J. A., Göteborg | 76 |
| Alexandersson, B. T., Öckerö | 157 | Andersson, J. P., Göteborg | 109 |
| Alexandersson, C., Bohus-Björkö | 165 | Andersson, K. E., Höganäs | 64 |
| Alexandersson, E. L., Öckerö | 157 | Andersson, K. G., Dyrön | 102 |
| Alexandersson, J. A., Öckerö | 157 | Andersson, K. H., Domnarvet | 128 |
| Alexandersson, S. B. T., Öckerö | 157 | Andersson, K. N., Hälsingborg | 64 |
| Alfredsson, K., Sunnemo | 78 | Andersson, L., Halmstad | 117 |
| Allard, N. G., Skanör | 71 | Andersson, L. I. J., Hönö | 171 |
| Alm, C. J., Fridhem | 134 | Andersson, L. R., Göteborg | 97 |
| Almgren, D. W., Malmö | 80 | Andersson, O. A., Hälsingborg | 119 |
| Almgren, O. H., Göteborg | 75 | Andersson, O. W. | 110 |
| Althin, K. H. E., Malmbäck | 134 | Andersson, P., Malmö | 114 |
| Amberntson, A. E., Göteborg | 104 | Andersson, S. A., Karlstad | 73 |
| Anderlund, E. O., Svenstorp | 71 | Andersson, S. E. L., Önnestad | 124 |
| Andersson, A., Lerhamn | 112 | Andersson, S. R., Lerum | 151 |
| Andersson, A., Morlanda | 104 | Andersson, T. A., Göteborg | 81 |
| Andersson, A. E., Karlshamn | 146 | Andersson-Levin, N. J., Göteborg | 146 |
| Andersson, A. E., Sandby | 149 | Andreasson, A. K., Göteborg | 74 |
| Andersson, A. F., Göteborg | 74 | Andreasson, A. R., Båstad | 134 |
| Andersson, A. J., Hönö | 171 | Andreasson, S. L., Göteborg | 115 |
| Andersson, A. M., Hönö | 171 | Andreasson, T. O. L., Göteborg | 69 |
| Andersson, A. M., Stillingsön | 102 | Andrén, C. E., Göteborg | 107 |
| Andersson, A. R., Stockholm | 169 | Anell, A. L., Stockholm | 164 |
| Andersson, A. S., V. Frölunda | 147 | Aronsson, J. E., Ed | 152 |
| Andersson, B., Mölndal | 111 | Ask, H., Holmåkra | 67 |
| Andersson, B. G. E., Landskrona | 152 | Asplund, A. | 78 |
| Andersson, E., Nya Varvet | 109 | Asplund, O. A. V., Skanör | 107 |
| Andersson, E. A., Göteborg | 75 | Assarson, G. K., Råå | 108 |
| Andersson, E. B., Göteborg | 79 | Axell, R. E., Ljungby | 132 |
| Andersson, E. V., Visby | 167 | Axelsson, A. E., Bohus-Björkö | 165 |
| Andersson, F., Fässberg | 104 | Axelsson, S. A. A., Ålem | 166 |
| Andersson, F. G. H., Skedaborg | 114 | Axelsson, T., Bohus-Björkö | 165 |
| Andersson, F. H., Vänersnäs | 152 | Backmark, B. O., Göteborg | 76 |
| Andersson, G., Köpingsbro | 76 | Bauer, B. J. M., Göteborg | 114 |

| | | | |
|-----------------------------------|-----|---------------------------------------|-----|
| Beckman, F. V., Nösund | 82 | Börjesson, K. F., Göteborg | 62 |
| Beijer, P. I., Göta | 112 | Carlsson, A., Hönö | 164 |
| Bellman, A. B. V., Öckerö | 164 | Carlsson, A. B., Göteborg | 152 |
| Bengtsson, B. S. H., Eslöv | 152 | Carlsson, C. B., Stockholm | 81 |
| Bengtsson, F. A. H., Malmö | 81 | Carlsson, C. E., Stockholm | 136 |
| Bengtsson, K., Halmstad | 99 | Carlsson, C. J. H., Borås | 107 |
| Bengtsson, K. D., Göteborg | 72 | Carlsson, C. R. S., Visby | 167 |
| Bengtsson, K. F., Stockholm | 169 | Carlsson, C. V., Mölndal | 73 |
| Bengtsson, N. G., Göteborg | 99 | Carlsson, E., Göteborg | 75 |
| Bengtsson, T. A., Göteborg | 130 | Carlsson, E. W., Göteborg | 72 |
| Bengtsson, T. A., Hälsingborg | 75 | Carlsson, F. O., Södertörns Villastad | 124 |
| Benjaminsson, H., Lundby | 141 | Carlsson, J. B., Göteborg | 138 |
| Berg, E. H., Hälsingborg | 69 | Carlsson, N. O., Askim | 111 |
| Berg, E. R., Göteborg | 83 | Carlsson, R. W. E., Spekeröd | 147 |
| Berg, P. H. N., Göteborg | 108 | Carlström, R. E., Hälsingborg | 64 |
| Berg-Lars Hansson, J., Göteborg | 75 | Cassel, Y. F., Göteborg | 124 |
| Bergdahl, P. G. B., Göteborg | 114 | Cedermark, Å. O., Selånger | 152 |
| Berggren, H. E., Lundby | 147 | Christiansson, J. A., Göteborg | 114 |
| Bergkvist, A. V. E., Göteborg | 74 | Corneliusson, K. A., Hönö-Röd | 92 |
| Bergman, C., Kristinehamn | 78 | Cronzell, E. A. F., Karlshamn | 134 |
| Bergsten, H. S., Stockholm | 114 | Crusell, O., Göteborg | 138 |
| Bergström, A. A., Kävlinge | 141 | Dahlgren, G. B., Stockholm | 146 |
| Bergström, A. H., Göteborg | 125 | Dahlgren, H. V., Stockholm | 74 |
| Bergström, E. O., Stockholm | 110 | Dahlgren, R. S., Göteborg | 139 |
| Bergström, M. G., Karlstad | 73 | Dahlgren, V. H., Göteborg | 69 |
| Bergström, O., Elisberg | 136 | Dahlström, F. T., Göteborg | 109 |
| Bergström, T. A. V., Landskrona | 137 | Dahlström, S. V., Gävle | 143 |
| Berlin, J. E., Hedemora | 135 | Danielsson, C. R. L., Malmö | 103 |
| Berner, J. O. G., Göteborg | 106 | Didriksson, A. T., Stockholm | 129 |
| Bernhardsson, J., Göteborg | 136 | Dunsjö, T. | 82 |
| Berntsson, S., Agerum | 134 | Edström, Matilda E., Stockholm | 167 |
| Bjerner, G. O., Öckerö | 157 | Edvardsson, G. B., Karlshamn | 162 |
| Bjerner, S. H., Öckerö | 157 | Edvardsson, V. E., Hogdal | 97 |
| Björk-Sjöholm, O., Hälsingborg | 92 | Ehrlund, G. U., Stockholm | 146 |
| Björkblom, L. G., Sunne | 102 | Ekberg, N. E., Hässleholm | 137 |
| Björkholm, O. W., Göteborg | 137 | Eklund, K. M., Göteborg | 69 |
| Björklund, K. A., Göteborg | 75 | Eklund, S. E., Stockholm | 96 |
| Björkman, Y. H., Göteborg | 97 | Ekman, C. Ö., Motala | 78 |
| Björkquist, G. H. M., Västervik | 81 | Ekström, K. B. O., Söderbärke | 136 |
| Blom, H. K., Göteborg | 97 | Ekvall, R., Göteborg | 146 |
| Blomquist, N. F., Sunne | 102 | Ekvall, S. E., Blomstermåla | 69 |
| Blomquist, U. A., Kiruna | 114 | Eliasson, E. G. A., Göteborg | 147 |
| Bodin, G. W., Tumba | 78 | Eliasson, E. L., Ellös | 157 |
| Boijertz, E., Stockholm | 71 | Eliasson, G. E., Ödsmål | 92 |
| Bondesson, O. B., Göteborg | 96 | Eliasson, K. H., Borås | 69 |
| Boström, O. W., Malmö | 150 | Eng, G. V., Stockholm | 124 |
| Bramford, E. J. F., Arild | 136 | Engblom, C. A., Göteborg | 75 |
| Braunstein, T. B. G., Hälsingborg | 114 | Engkvist, K. B., Örnsköldsvik | 65 |
| Brommesson, B. H., Nävlinge | 149 | Engström, A. J., Nacka | 152 |
| Broström, E. G., Fellingsbro | 136 | Engström, E. A., Stockholm | 167 |
| Bruse, J. M. L., Råå | 98 | Engström, G. S. | 82 |
| Bryngelsson, S. B., Öckerö | 157 | Engström, O. A., Göteborg | 74 |
| Bäckström, J. G. A., Skönsmon | 140 | Engström, S. G. H., Stockholm | 139 |
| Börjesson, C. G. A., Göteborg | 138 | | |

| | | | |
|------------------------------------|-----|-------------------------------|-----|
| Eriksson, B. Y., Riseberga | 69 | Gustafsson, B., Saxtorp | 128 |
| Eriksson, E. G., Göteborg | 80 | Gustafsson, D. O., Stockholm | 135 |
| Eriksson, E. G., Stockholm | 150 | Gustafsson, E. G., Barsebäck | 69 |
| Eriksson, E. G., Öckerö | 157 | Gustavsson, E. V., Västra Ny | 146 |
| Eriksson, E. H., Grytnäs | 81 | Gustafsson, Frida, Göteborg | 78 |
| Eriksson, F. J., Göteborg | 71 | Gustavsson, F. L., Jonstorp | 92 |
| Ericsson, H., Göteborg | 152 | Gustavsson, G. O., Göteborg | 72 |
| Eriksson, N. A. A., Stockholm | 150 | Gustavsson, I. F., Göteborg | 114 |
| Eriksson, N. E., Stockholm | 146 | Gustavsson, K. G., Göteborg | 108 |
| Eriksson, N. G., Norrköping | 138 | Gustafsson, K. I., Göteborg | 127 |
| Eriksson, P., Hällefors | 104 | Gustavsson, O. H., Göteborg | 106 |
| Eriksson, S. A., Utanbro | 114 | Gustafsson, O. R., Torskors | 136 |
| Fahlberg, Majken V., Stockholm | 150 | Gustavsson, R. E. | 147 |
| Falk, F. H., Göteborg | 152 | Hagman, K. F., Göteborg | 125 |
| Falk, H. E. L., Malmö | 134 | Hagman, T., Göteborg | 76 |
| Falk, O. R. G., Stockholm | 160 | Hallberg, C. W., Göteborg | 75 |
| Fast, M. E., Göteborg | 72 | Hallberg, P. O. J., Västervik | 169 |
| Ferm, K. O., Malmö | 122 | Hallberg, U. S., Malmö | 82 |
| Fex, N. B., Lerhamn | 98 | Hallehn, E. R. V., Nybro | 114 |
| Florén, B., Tingsryd | 119 | Hallenborg, H. R., Hov | 114 |
| Fogman, O. E., Söderhamn | 69 | Hallengren, E., Göteborg | 107 |
| Forsberg, K. T., Strömstad | 107 | Hallin, S. T., Göteborg | 135 |
| Forsberg, S. G., Sundsvall | 141 | Hamm von, B. K., Göteborg | 78 |
| Forslund, F. E. V., Göteborg | 138 | Hamm von, Ketty M., Malmö | 141 |
| Forslund, J. A., Lerum | 109 | Hammar, T. A., Uppsala | 130 |
| Forsman, G. A., Göteborg | 75 | Hammarlund, C. M., Stockholm | 129 |
| Forsström, K. A., Svanesund | 68 | Hammerin, O. V. E., Visby | 167 |
| Fransson, C. E., Göteborg | 138 | Hansen, J., Stockholm | 76 |
| Franzon, G., Bredåkra | 78 | Hansson, E. A., Malmö | 114 |
| Fredriksson, K. O., Finnerödja | 134 | Hansson, G. A., Hönö-Röd | 92 |
| Fredriksson, T. F., Lane-Herrestad | 111 | Hansson, H., Donsö | 166 |
| Friberg, A., Vrångö | 90 | Hansson, H. O., Donsö | 166 |
| Friberg, A. G., Vrångö | 90 | Hansson, P. S. A., Malmö | 98 |
| Friberg, K. A., Vrångö | 90 | Hansson, R. H., Dyrön | 102 |
| Friberg-Persson, P., Göteborg | 71 | Hansson, Svea A., Stockholm | 76 |
| Fridén, S. G., Landskrona | 136 | Hansson-Vaksam, H., Hemse | 136 |
| Frisell, O. V. C., Göteborg | 75 | Harnesk, S. E., Kramfors | 127 |
| Frisk, B. E., Stockholm | 110 | Hasselgren, B. L., Lomma | 80 |
| Fritz, N., Huaröd | 141 | Hedberg, S., Vitemölla | 141 |
| Fröjd, J., Lerberget | 103 | Hedenborg, H., Hälsingborg | 130 |
| Fäldt, J., Levide | 124 | Heijde, F., Göteborg | 112 |
| Gardell, C. J. O., Visby | 167 | Hejdenberg, S. V. N., Visby | 167 |
| Garding, A. F., Smedby | 134 | Hell, K. H., Nyhamnsläge | 132 |
| Granger, S. R., Huskvarna | 124 | Hellberg, H. R. V., Stockholm | 72 |
| Granlund, D. B., Göteborg | 124 | Hellkvist, G., Vånga | 138 |
| Granlund, K. B., Visby | 114 | Henningsson, E., Hishult | 115 |
| Granroth, A., Nederkalix | 71 | Henningsson, K. H., Göteborg | 114 |
| Grolander, A. B., Göteborg | 97 | Henriksson, G. H., Ellös | 114 |
| Grundberg, P. Å. V., Sandviken | 114 | Henriksson, J. S., Göteborg | 147 |
| Grundström, E. V., Karlstad | 132 | Hermansson, A. H., Njurunda | 169 |
| Grön, A., Fredrika | 76 | Hermansson, Brita M., Malmö | 152 |
| Gustafsson, A. B., Dyrön | 102 | Hermansson, K. S., Göteborg | 147 |
| Gustafsson, A. E., Donsö | 101 | Hester, E. F., Malmö | 81 |
| Gustafsson, A. E., Göteborg | 73 | Hilmertz, A. H., Göteborg | 72 |

| | | | |
|-----------------------------------|-----|---------------------------------|-----|
| Hjelm, L. V., Göteborg | 127 | Jansson, K. O. Å., Öckerö | 157 |
| Hjerth, T. G., Borås | 82 | Jansson, S. R., Göteborg | 69 |
| Holm, G. G., Göteborg | 80 | Jansson, S. V., Stockholm | 77 |
| Holm, H. G., Ystad | 122 | Jansson, Y. O. A., Öckerö | 83 |
| Holm, N. E., Kalmar | 147 | Jeansson, E. W. F., Malmö | 138 |
| Holm, O. V., Göteborg | 69 | Jeppson, K. J. L., Kalmar | 112 |
| Holmgren, G. J. U., Kalmar | 73 | Johannesson, G. O. E., Stensjön | 98 |
| Holmquist, G. F. A., Göteborg | 148 | Johannesson, J. V., Bäckefors | 149 |
| Holmkvist, K., Malmö | 150 | Johannesson, J. V., Malmö | 140 |
| Holmquist, M. E., Göteborg | 130 | Johannesson, M. J., Hönö | 84 |
| Holmkvist, R., Skurup | 69 | Johansson, A., Hönö | 84 |
| Holmström, M. G., Sölvesborg | 99 | Johansson, A. B., Hälsingborg | 99 |
| Holmström, T. V., Göteborg | 114 | Johansson, A. E., Marstrand | 164 |
| Holst, R., Limhamn | 112 | Johansson, A. E., Nordmaling | 111 |
| Hoverstrand, J., Göteborg | 79 | Johansson, A. G. G., Kalmar | 96 |
| Huglow, G. E., Stockholm | 107 | Johansson, A. K., Karlstad | 106 |
| Hult, N. Å., Göteborg | 81 | Johansson, A. R., Grötö | 157 |
| Hultgren, G. H., Stockholm | 169 | Johansson, B., Skattkärr | 62 |
| Hyllengren, V., Malmö | 135 | Johansson, B. A., Göteborg | 150 |
| Håkansson, B. R., Ronneby | 136 | Johansson, B. A. U., Västergarn | 132 |
| Håkansson, F. E., Göteborg | 75 | Johansson, B. I., Almundsryd | 143 |
| Hägg, I., Mönsterås | 78 | Johansson, C., Göteborg | 164 |
| Häggkvist, H. G., Edebo | 70 | Johansson, C. A., Hönö | 84 |
| Hägglund, O. D., Örnköldsvik | 105 | Johansson, E., Göteborg | 69 |
| Härnås, E. A., Göteborg | 137 | Johansson, E. J., Halmstad | 80 |
| Härstedt, G. F. B., Landskrona | 119 | Johansson, E. J., Stockholm | 107 |
| Höglund, K. I., Kalmar | 81 | Johansson, E. L., Marieholm | 136 |
| Höglund, O. K., Donsö | 166 | Johansson, G., Göteborg | 62 |
| Högström, E. E., Tjärby | 81 | Johansson, G. F., Härnösand | 80 |
| Hörnell, S. O. F., Skellefteå | 109 | Johansson, G. H., Hallsberg | 124 |
| Ingelsson, K. V., Vilhelmina | 146 | Johansson, H., Stenåsa | 65 |
| Ingemansson, J. A., Mörrum | 64 | Johansson, I. N., Tanum | 76 |
| Ingerman, E. B., Göteborg | 152 | Johansson, J. A., Mölle | 98 |
| Ingmarsson, A. H., Göteborg | 100 | Johansson, J. F., Hönö | 84 |
| Isaksson, B., Göteborg | 76 | Johansson, J. O., Backa | 146 |
| Isaksson, E. L., Göteborg | 114 | Johansson, K., Stockevik | 138 |
| Isaksson, K. E., Göteborg | 130 | Johansson, K. A. V., Hönö | 84 |
| Isaksson, T. R., Seskarö | 120 | Johansson, K. B., Göteborg | 121 |
| Isaksson, Å. G., Oskarshamn | 105 | Johansson, K. E., Göteborg | 106 |
| Jacobsson, A. T., Stockholm | 78 | Johansson, K. G., Mjölby | 124 |
| Jacobsson, B. I. A. | 147 | Johansson, K. G., Rotebro | 169 |
| Jacobsson, C. J., Göteborg | 107 | Johansson, K. G., Örby | 74 |
| Jacobsson, E. G. F., Karlstad | 73 | Johansson, K. G. | 82 |
| Jacobsson, G. O. V., Karlstad | 73 | Johansson, K. J., Göteborg | 78 |
| Jacobsson, G. T., Vänge | 167 | Johansson, K. J., Norrköping | 67 |
| Jacobsson, H. Y. D., Hjärtum | 89 | Johansson, K. J. G., Ålem | 166 |
| Jacobsson, Marta O. J., Stockholm | 168 | Johansson, K. L., Stockholm | 132 |
| Jannesson, A. R., Hälsingborg | 165 | Johansson, K. S. E., Göteborg | 152 |
| Jansson, C. O. B., Öckerö | 83 | Johansson, K. W., Stoby | 111 |
| Jansson, Elvina K., Stockholm | 169 | Johansson, N. C., Vitaby | 102 |
| Jansson, G. E. V., Göteborg | 108 | Johansson, N. V. | 82 |
| Jansson, J., Skutskär | 65 | Johansson, O., Dyrön | 102 |
| Jansson, K. B., Solberga | 146 | Johansson, O. L., Mörrum | 136 |
| Jansson, K. E., Göteborg | 67 | Johansson, O. S. N. | 82 |

| | | | |
|--|-----|--------------------------------|-----|
| Johansson, O. W. S., Karlshamn | 97 | Karlsson, K. E. L., Malmö | 161 |
| Johansson, S. A., Floda | 152 | Karlsson, K. H., Göteborg | 98 |
| Johansson, S. A., Klippan | 98 | Karlsson, K. L., Malmö | 152 |
| Johansson, S. B., Malmö | 130 | Karlsson, K. M., Stockholm | 169 |
| Johansson, S. E., Stockholm | 77 | Karlsson, K. O., Grundsund | 171 |
| Johansson, S. G. W., Hälsingborg | 67 | Karlsson, K. T. W. | 147 |
| Johansson, W., Fors | 141 | Karlsson, K. V., Göteborg | 124 |
| Johansson, V. R., Göteborg | 138 | Karlsson, N., Stockholm | 76 |
| Johansson-Hammargren, N. A. H., Malmö | 169 | Karlsson, N. B., Skoghall | 73 |
| Johansson-Knutas, J., Halmstad | 80 | Karlsson, O. A., Göteborg | 62 |
| Jonasson, J., Göteborg | 138 | Karlsson, R., Fisketången | 172 |
| Jonasson, K. E., Sundsvall | 140 | Karlström, N. T., Gävle | 118 |
| Jonasson, K. G., Mölndal | 93 | Karth, G. A. H., Ljusterö | 149 |
| Jonasson, K. H., Malmö | 82 | Kastman, E. A. K., Göteborg | 105 |
| Jonsson, E. F., Ankarsvik | 67 | Kihlgren, A., Fryksta | 78 |
| Jonsson, E. G., Näsbyholm | 81 | Kindberg, G. R. V., Tölö | 74 |
| Jonsson, H., Gulliksborg | 130 | Kjellblad, T. P., Orsa | 99 |
| Jonsson, H., Härnösand | 114 | Klason, S. | 109 |
| Jonsson, J. E. H., Göteborg | 74 | Klaxman, N. G., Hammarö | 78 |
| Jonsson, J. H., Visby | 167 | Klintberg, M. G., Göteborg | 114 |
| Jonsson, K. A., Göteborg | 96 | Klintberg, V. H. M., Visby | 167 |
| Jonsson, L. E., Eskilstuna | 117 | Knape, N. O. R., Göteborg | 80 |
| Jonsson, N. A., Göteborg | 138 | Knutsson, N. S., Sölvesborg | 149 |
| Jonsson, N. G., Göteborg | 75 | Korneliusson, S. J. K., Öckerö | 83 |
| Jonsson, O. N., Göteborg | 147 | Krantz, H. M., Solna | 135 |
| Jonsson, S. O., Stockholm | 152 | Kristensson, J. E., Yngsjö | 134 |
| Julin, D. H., Strandbaden | 112 | Kruse, E. A., Otterbäcken | 73 |
| Juliusson, G. F., Gerlesborg | 114 | Krutznér, E. R. A., Karlshamn | 136 |
| Jönsberg, C. S., Älvängen | 114 | Kullander, K., Göteborg | 104 |
| Jönsson, E. S., Brunnby | 152 | Kullberg, G. M., Göteborg | 111 |
| Jönsson, G. T., Ramsjöstrand | 105 | Kullenstein, H. F., Höganäs | 152 |
| Jönsson, N., Hälsingborg | 67 | Kungsman, J. A. H., Skön | 72 |
| Jönsson, N. G., S. Åkarp | 92 | Kuoppala, I. E., Ludvika | 132 |
| Jönsson, N. O. F., Stockholm | 107 | Kyner, Katarina P., Stockholm | 168 |
| Jönsson, S., Göteborg | 136 | Kånge, T. A., Nödinge | 109 |
| Jönsson, S. G., Åstorp | 69 | Lagerholm, E. W., Malmö | 124 |
| Kappelin, P. I. A., Malmö | 141 | Landin, C. H., Stockholm | 136 |
| Karlberg, S. E., Halmstad | 80 | Lange, C.-A., Visby | 104 |
| Karlsson, A. E., Göteborg | 149 | Larsson, B. A., Hönö | 99 |
| Karlsson, B. T., Öckerö | 83 | Larsson, B. E., Stockholm | 71 |
| Karlsson, E., Västerhejde | 167 | Larsson, C. A., Hönö | 84 |
| Karlsson, E. J. V., Forshult | 165 | Larsson, F. B., Göteborg | 106 |
| Karlsson, E. L., Romelanda | 136 | Larsson, F. E., Limhamn | 112 |
| Karlsson, F. A., Öckerö | 83 | Larsson, G., Hälsingborg | 149 |
| Karlsson, G. A. E., Hönö | 170 | Larsson, G. S., Göteborg | 147 |
| Karlsson, G. E., Tryserum | 146 | Larsson, I. E., Stockholm | 152 |
| Karlsson, Greta H. M., Stockholm | 167 | Larsson, J. B., Göteborg | 114 |
| Karlsson, H. A., Stockholm | 72 | Larsson, J. E. J., Göteborg | 71 |
| Karlsson, H. K., Mölndal | 73 | Larsson, K. G. A., Ängelholm | 137 |
| Karlsson, H. O., Göteborg | 65 | Larsson, K. H., Ösmo | 99 |
| Karlsson, J. H., Göteborg | 115 | Larsson, K. J., Hässelby | 104 |
| Karlsson, J. H. A., Öckerö | 83 | Larsson, K. M., Göteborg | 146 |
| Karlsson, K. E., Slätthög | 98 | Larsson, L., Göteborg | 128 |
| | | Larsson, L. O. A., Hönö | 100 |

| | | | |
|-----------------------------------|-----|--------------------------------|-----|
| Larsson, O., Hönö | 164 | Lövgren, N., Stockholm | 76 |
| Larsson, P. S., Lerberget | 132 | Magnusson, A. M. H., Göteborg | 127 |
| Larsson, S. C., Göteborg | 72 | Magnusson, C. O. H., Göteborg | 68 |
| Leander, C. F., Göteborg | 75 | Magnusson, E. A., Halmstad | 80 |
| Levin, E. G., Nosaby | 103 | Magnusson, F. H. V., Söderåkra | 106 |
| Lidberg, J. G., Boden | 69 | Magnusson, K. G., Oskarsström | 99 |
| Lilja, A., Gualöv | 78 | Magnusson, M. A., Göteborg | 67 |
| Lindahl, E. L., Sösdala | 149 | Magnusson, S. E., Göteborg | 75 |
| Lindau, A. | 82 | Malm, K. A. E., Göteborg | 74 |
| Lindberg, K. A., Bollstabruk | 67 | Malmer, B. I., Göteborg | 68 |
| Lindberg, K. O. E., Södra Åsum | 69 | Mattsson, A. J., Landskrona | 136 |
| Lindberg, S. B., Göteborg | 104 | Mattson, E., Stockholm | 112 |
| Lindeberg, Beda, Askim | 75 | Matsson, M. B., Göteborg | 114 |
| Lindeblad, W., Tygelsjö | 132 | Mattsson, O., Göteborg | 104 |
| Lindell, K. J., Karlstad | 73 | Mattson, Å. G., Häverö | 130 |
| Lindell, N. E. V., Degerhamn | 117 | Mehrén, H. W., Karlskrona | 72 |
| Lindén, Ö., Göteborg | 115 | Melin, F. W., Trelleborg | 141 |
| Linderöth, A. M., Höganäs | 149 | Meyer, E. W., Malmö | 107 |
| Lindfors, C. A., Malmö | 140 | Mokvist, S. I., Åby | 111 |
| Lindgren, J. M., Göteborg | 147 | Molin, K. S., Göteborg | 114 |
| Lindholm, Anna M., Stockholm | 140 | Månsson, A. M., Hälsingborg | 69 |
| Lindman, C. G. R., Göteborg | 135 | Månsson, S. B., Kävlinge | 107 |
| Lindman, O. G., Stockholm | 76 | Mårtensson, A., Hörviken | 130 |
| Lindomborg, K. A. T., Göteborg | 69 | Mårtensson, A. W., Hälsingborg | 160 |
| Lindström, F. G. W., Stockholm | 169 | Mårtensson, G. A., Kivik | 70 |
| Lindström, K. R., Stockholm | 135 | Möller, B. G., Trelleborg | 141 |
| Ling-Vannerus, P. H. I., Göteborg | 73 | Möller, S. F., Stockholm | 72 |
| Linarsson, E. G., Malmö | 147 | Nicklasson, J. N., Stenkyrka | 72 |
| Lisborg, A. E., Hönö | 170 | Nilbers, K. M., Malmö | 99 |
| Lisborg, E. G., Hönö | 170 | Nilsson, A., Ekeby | 172 |
| Lisborg, T. A., Hönö | 170 | Nilsson, A. E., Stockholm | 69 |
| Littorin, E. A. T., Göteborg | 75 | Nilsson, A. T., Fors | 147 |
| Ljungfelt, K. E., Hälsingborg | 99 | Nilsson, B. C., Sölveby | 114 |
| Ljunggren, D. A., Göteborg | 75 | Nilsson, B. E., Donsö | 101 |
| Ljunggren, P. S., Oxelösund | 169 | Nilsson, B. G., Vitaby | 132 |
| Ljungstedt, N. A., Norrköping | 70 | Nilsson, B. H., Malmö | 140 |
| Lorensson, O., Donsö | 101 | Nilsson, B. T. E., Löderup | 64 |
| Lorenz, K. B., Karlshamn | 96 | Nilsson, C., Malmö | 134 |
| Lund, Å. A., Garpenberg | 146 | Nilsson, C. E. R., Hjortsberga | 106 |
| Lundberg, N. E., Tranås | 115 | Nilsson, E., Ystad | 112 |
| Lundberg, O. E., Halmstad | 136 | Nilsson, E. A., Söderhamn | 101 |
| Lundblad, N. H., Rinkaby | 134 | Nilsson, E. G. H., Stehag | 77 |
| Lundgren, G., Lomma | 146 | Nilsson, Ester M., Stockholm | 167 |
| Lundgren, K. A. | 147 | Nilsson, G., Höganäs | 95 |
| Lundin, F. E., Trollhättan | 96 | Nilsson, G. W., Trönninge | 99 |
| Lundin, G. J., Göteborg | 124 | Nilsson, H. W., Norrköping | 106 |
| Lundin, S. O., Skövde | 154 | Nilsson, J., Donsö | 101 |
| Lundkvist, H. V., Tureberg | 71 | Nilsson, J., Karlstad | 78 |
| Lyrén, S. | 94 | Nilsson, J. G., Donsö | 101 |
| Lyth, E. G. A., Visby | 167 | Nilsson, K. A., Hälsingborg | 137 |
| Lönn, K. S., Göteborg | 114 | Nilsson, K. G., Åhus | 99 |
| Löthman, K. G., Göteborg | 74 | Nilsson, K. H., Kalmar | 136 |
| Löthman, P. F., Göteborg | 151 | Nilsson, K. J. A., Karlshamn | 111 |
| Lövberg, L., Mölndal | 172 | Nilsson, K. O. T., Gistad | 107 |

| | | | |
|-----------------------------------|-----|---------------------------------|-----|
| Nilsson, K. R. E., Göteborg | 146 | Ohlsson, J. A., Väjern | 103 |
| Nilsson, K. R. H., Föra | 63 | Olsson, J. E., Malmö | 169 |
| Nilsson, K. A., Trelleborg | 169 | Olsson, K., Viken | 130 |
| Nilsson, L., Simrishamn | 152 | Olsson, K. O., Vassö | 81 |
| Nilsson, N., Göteborg | 124 | Olsson, M., Kungsbacka | 117 |
| Nilsson, N. E., Göteborg | 152 | Olsson, O. R., Göteborg | 124 |
| Nilsson, N. H., Donsö | 101 | Olsson, O. V., Göteborg | 74 |
| Nilsson, N. J., Malmö | 119 | Ohlsson, P. E., Sölvesborg | 98 |
| Nilsson, N. K. H., Malmö | 69 | Olsson, S. A., Göteborg | 102 |
| Nilsson, N. O. L., Göteborg | 114 | Orstad, C. B. H., Göteborg | 74 |
| Nilsson, N. V., Göteborg | 147 | Otter, Karin D., Stockholm | 129 |
| Nilsson, N. V., Östertälje | 79 | Otterberg, O., Kållandsö | 62 |
| Nilsson, O. B., Herräng | 162 | Palm, M. A. H., Hälsingborg | 81 |
| Nilsson, O. E., Malmö | 80 | Palmér, C. I. L., Flyinge | 81 |
| Nilsson, O. W., Östra Torp | 105 | Parry, C. O., Göteborg | 74 |
| Nilsson, S. S., Hälsingborg | 79 | Persson, A. O., Göteborg | 112 |
| Nilsson, T. A. | 82 | Persson, B. V., Ljungbyhed | 68 |
| Nilsson, V. J. L., Hälsingborg | 69 | Persson, F., Göteborg | 105 |
| Nilsson-Ahlquist, A., Bräkne-Hoby | 134 | Persson, F. A., Sölvesborg | 130 |
| Nith, F. A. O., Färö | 73 | Persson, F. E. L., Lödöse | 115 |
| Norberg, N. E., Landskrona | 140 | Persson, G., Göteborg | 106 |
| Norbäck, O. E., Stockholm | 77 | Persson, H. Y. A., Malmö | 82 |
| Nordahl, U. E., Göteborg | 146 | Persson, J., Hälsingborg | 103 |
| Nordenberg, J. E. M., Karingön | 114 | Persson, J. M., Skälderviken | 130 |
| Nordin, R. W., Kungsbacka | 152 | Persson, K. F., Göteborg | 110 |
| Nordström, B., Oxelösund | 132 | Persson, K. I., Smedjebacken | 140 |
| Nordström, K. F., Skön | 169 | Persson, N. H., Brantevik | 110 |
| Nordström, K. S. H., Stockholm | 167 | Persson, P. A., S. Mellby | 98 |
| Norén, S. R., Skutskär | 132 | Persson, P. A. M., Tommarp | 80 |
| Norman, E. G., Härnösand | 108 | Persson, R. E. V., Göteborg | 137 |
| Norman, K. F. R., Stockholm | 76 | Persson, T., Hammarö | 78 |
| Ny, O. H., Garpenberg | 108 | Persson, T., Hälsingborg | 120 |
| Nyfelt, I. D., Donsö | 166 | Persson, T. B. A., Stockholm | 137 |
| Nyländer, G. O., Göteborg | 65 | Persson, V. K., Hogstorp | 106 |
| Nylén, H. G., Örberga | 152 | Petersen, E. M., Borrby | 152 |
| Odhner, C. J. E., Göteborg | 110 | Petruson, E. R., Hishult | 152 |
| Olausson, K. A., Göteborg | 80 | Pettersson, A. G., Säffle | 152 |
| Olofsson, B. A., Öckerö | 157 | Pettersson, A. H., Uddevalla | 130 |
| Olofsson, E. A., Vissejärda | 149 | Pettersson, A. M. F., Kalmar | 69 |
| Olofsson, G. E., Göteborg | 152 | Pettersson, C. A., Göteborg | 104 |
| Olofsson, N., Hudiksvall | 70 | Pettersson, C. A., Stockholm | 111 |
| Olofsson, Y. O., Donsö | 166 | Pettersson, E. O. W., Stockholm | 108 |
| Olsson, A., Älvdalen | 122 | Pettersson, E. P. W., Göteborg | 75 |
| Olsson, A. L., Göteborg | 80 | Pettersson, G. A., Halmstad | 80 |
| Olsson, A. N., Härnösand | 171 | Pettersson, G. F., Stockholm | 169 |
| Olsson, A. V., Göteborg | 105 | Pettersson, G. O. S., Stockholm | 143 |
| Olsson, B. O. A., Dyrön | 102 | Pettersson, Ida C., Stockholm | 169 |
| Olsson, B. W., Mörrum | 72 | Pettersson, J. A., Tunge | 110 |
| Ohlsson, E. B., Flädie | 110 | Pettersson, K. A., Luleå | 92 |
| Olsson, F. M., Göteborg | 106 | Pettersson, K. E. J., Enskede | 132 |
| Olsson, G. E., Bohus-Björkö | 165 | Pettersson, K. G., Stockholm | 96 |
| Olsson, G. R., Göteborg | 72 | Pettersson, K. J., Stockholm | 136 |
| Ohlsson, H. M., Stockholm | 114 | Pettersson, Linnéa | 78 |
| Olsson, I. K., Henån | 96 | Pettersson, M. A., Göteborg | 130 |

| | | | |
|---------------------------------|-----|-----------------------------------|-----|
| Pettersson, O. A., Hälsingborg | 149 | Sjöberg, G. V., Kungsbacka | 75 |
| Pettersson, O. T., Göteborg | 104 | Sjöberg, O. S., Malmö | 82 |
| Pettersson, R. S., Loos | 114 | Sjögren, A. S., Göteborg | 63 |
| Peterson, R. V., Alafors | 65 | Sjögren, P. A., Oxelösund | 137 |
| Pettersson, U. V., Göteborg | 75 | Sjökvist, O., Björkenäs | 162 |
| Pettersson, V. V., Stockholm | 169 | Sjölund, G. S., Oskarshamn | 152 |
| Pierrou, G. F. I., Stockholm | 80 | Sjöstrand, H., Vallby | 118 |
| Pihlgren, O. E., Göteborg | 109 | Sjöstrand, S. G., Göteborg | 74 |
| Pihlstrand, A. W., Trelleborg | 134 | Skatt, K. E., Göteborg | 127 |
| Pålsson, I. F., Göteborg | 75 | Skillerstedt, H. A., Vittangi | 137 |
| Ramstedt, S. V., Stockholm | 134 | Skoglund, E. B., Göteborg | 72 |
| Rane, S. E., Ystad | 76 | Skoglund, J. A., Ljusne | 149 |
| Rask, E., Kivik | 107 | Slättberg, H. R., Göteborg | 101 |
| Rasmusson, S. G. R., Trelleborg | 120 | Stahlén, I. M., Tärnsjö | 68 |
| Regnér, Ulla D. V., Stockholm | 167 | Stillström, F. A., Stockholm | 108 |
| Reiskog, J. E., Göteborg | 75 | Stoltz, A. R., Båtskärsnäs | 137 |
| Ridell, S., Göteborg | 62 | Stranne, Ö. K. L., Göteborg | 67 |
| Ringbom, J. G., Hamra | 167 | Stridsberg, E. A., Stockholm | 146 |
| Rogberg, H. B., Göteborg | 74 | Strömberg, K. A., Hyllinge Gruva | 68 |
| Roos, S. F., Göteborg | 96 | Strömblad, A. O., Myckleby | 97 |
| Rosdahl, E., Gärds Köpinge | 134 | Sturk, C. H., Ytter-Enhörna | 71 |
| Rosén, G. R., Stora Tuna | 74 | Ståhl, E. G., Stockholm | 98 |
| Rosenström, G. E., Skabersjö | 65 | Stålbåg, A. L., Leksand | 140 |
| Roslind, G., Malmö | 141 | Sundström, K. D., Oxelösund | 169 |
| Rube, R. H., Höganäs | 132 | Svahn, S. G. L., Larv | 152 |
| Rundblad, A., Göteborg | 112 | Svanberg, F. A., Stockholm | 75 |
| Rundqvist, A. G., Karlskoga | 75 | Svantesson, S. E., Göteborg | 74 |
| Ruthelius, K. G. | 147 | Svedenborn, E., Sävedalen | 111 |
| Rydberg, E. O., Limhamn | 68 | Svensson, A., Pukavik | 105 |
| Rödström, A. I., Havstenssund | 164 | Svensson, B. B., Väsby | 69 |
| Röhr, O. H., Torsby | 114 | Svensson, B. M. J., Sperlingsholm | 152 |
| Rönne, A. E., Göteborg | 74 | Svensson, E., Kallinge | 119 |
| Salomonson, G. A., Stockholm | 114 | Svensson, G. I., Halmstad | 104 |
| Salomonsson, J., Hälsingborg | 99 | Svensson, G. M., Råppe | 114 |
| Samuelsson, A. B., Göteborg | 75 | Svensson, G. V., Urshult | 143 |
| Samuelsson, B. E., Stenungsund | 102 | Svensson, K. E. F., Göteborg | 101 |
| Samuelsson, E. G. H., Göteborg | 124 | Svensson, K. R., Östersund | 136 |
| Samuelsson, S. J., Bohus-Björkö | 165 | Svensson, K. T., Harplinge | 99 |
| Sandberg, F., Othem | 141 | Svensson, N. R., Halmstad | 62 |
| Sandberg, J., Malmö | 107 | Svensson, O. W., Djupekås | 158 |
| Sandberg, J. A., Göteborg | 138 | Svensson, P. O. A., Göteborg | 74 |
| Sandell, G. V. H., Trelleborg | 143 | Svensson, S. B., Landskrona | 81 |
| Sandin, N. F., Växjö | 114 | Svensson, S. I. S., Hyllinge | 171 |
| Sandström, A. R. L., Runmarö | 65 | Svensson, S. P., Stockholm | 114 |
| Sandström, R. B., Göteborg | 112 | Svensson, S. V., Stockholm | 150 |
| Schölander, R. E., Stockholm | 146 | Säverström, J. H., Göteborg | 114 |
| Schönbeck, L. H., Trelleborg | 136 | Söder, A., Göteborg | 76 |
| Scotting, K. C. F., Göteborg | 114 | Söderberg, Augusta J., Göteborg | 74 |
| Seger, Å. E., Seskarö | 137 | Söderholm, A., Göteborg | 136 |
| Selander, S., Göteborg | 128 | Söderman, K. O., Roslagsbro | 137 |
| Selim, Alva M., Stockholm | 168 | Söderström, M. A., Stockholm | 125 |
| Siegård, N. B., Hälsingborg | 132 | Sörensson, J., Oskarshamn | 89 |
| Sjöberg, A. F., Göteborg | 114 | Tausis, G. H., Göteborg | 96 |
| Sjöberg, G. A., Huskvarna | 107 | Tengquist, N. H., Malmö | 112 |

| | | | |
|-----------------------------------|-----|----------------------------------|-----|
| Tesling, T. F. G., Hälsingborg | 67 | Westberg, E. G. H., Visby | 167 |
| Thelander, G. R., Halmstad | 72 | Westergren, P. E. G., Landskrona | 110 |
| Thelin, E., Trelleborg | 141 | Westerlund, P., Arjeplog | 120 |
| Tholin, G. W., Borås | 73 | Westerlund, R. F. | 64 |
| Thorell, N. B. F., Sävedalen | 114 | Westin, E. H. R., Stockholm | 135 |
| Thorén, A., Väddö | 105 | Westin, K. A. T., Skänninge | 150 |
| Thorman, A., Göteborg | 153 | Westman, A. G., Kramfors | 101 |
| Thorsell, B. G., Göteborg | 96 | Westman, C. J., Väröbacka | 72 |
| Thour, K. G., Stockholm | 107 | Wiberg, S. O., Kramfors | 75 |
| Thunberg, K.-E., Bodafors | 146 | Wickberg, I., Göteborg | 127 |
| Thyberg, H., Ölserud | 78 | Widerberg, E., Lund | 136 |
| Thysselius, J. A., Visingsö | 82 | Wigren, T., Stockholm | 165 |
| Thörn, O., Göteborg | 127 | Vigsten, N. A., Visby | 139 |
| Tillgren, G., Hälsingborg | 103 | Wijk, W. K. J., Vrångö | 90 |
| Torstenson, J. T., Häverö | 70 | Wiklund, B. H., Kalix | 152 |
| Toste, J. G. A., Göteborg | 127 | Wiksten, S. G. A., Sundsvall | 162 |
| Tundal, P. A., Stockholm | 111 | Wikström, G. B., Örnköldsvik | 119 |
| Tunfelt, C., Anneröd | 151 | Viktorsson, K. E., Krokstad | 146 |
| Tärnler, A. L., Karlstad | 73 | Wincent, C. R., Bedinge | 96 |
| Tärnstrand, L. A. E., Göteborg | 72 | Wirack, K. V. | 147 |
| Törngren, K. M. K., Sölvesborg | 134 | Wollmer, P., Göteborg | 147 |
| Uggla, C. E., Göteborg | 147 | Wrangfeldt, A. O., Stockholm | 136 |
| Ung, P. O. A., Göteborg | 146 | Wärja, N. G., Sandöverken | 104 |
| Wachtmeister, G. G. G., Stockholm | 134 | Zetterling, N. G. A., Göteborg | 147 |
| Vaegle, G., Göteborg | 130 | Zweigbergk von, K. M., Stockholm | 129 |
| Wahl de, G., Väja | 130 | Åberg, S., Göteborg | 106 |
| Wahldal, A. L., Sundsvall | 140 | Ågren, T. V., Eslöv | 129 |
| Wahlin, G. A., Tunge | 81 | Åkerblom, E. H., Södertälje | 140 |
| Waldner, B. L., Stockholm | 107 | Åkesson, G. W., Karlshamn | 99 |
| Wallengren, O. A., Göteborg | 72 | Åkesson, H. O. K., Malmö | 161 |
| Wallgren, S. V., Seskarö | 120 | Åman, R. F., Stockholm | 112 |
| Wallin, B. E., Göteborg | 112 | Åvall, E. L., Hönö | 99 |
| Wallin, T., Stockholm | 146 | Åvall, E. V., Hönö | 99 |
| Wallmo, P., Göteborg | 78 | Öbo, G., Onsala | 152 |
| Wallstedt, T. E., Ö. Mem | 89 | Öhlén, B. E., Sundsbruk | 78 |
| Walter, J. A., Malmö | 141 | Öhman, B. I., Nordingrå | 164 |
| Wanther, E. G., Hönö | 170 | Öhman, K., Gräsö | 115 |
| Wedlin, J. W., Göteborg | 115 | Österman, H. S., Stockholm | 110 |
| Verdier de, S. O. M., Göteborg | 69 | Östrand, P. O. | 147 |

I redogörelserna upptagna handels- och fiskefartyg

| Namn och fartygsslag | Namn och fartygsslag | |
|--------------------------------|--|-----|
| Abisko, ångf. | 152 Canton, motorf. | 95 |
| Ada Gorthon, ångf. | 132 Carl Henckel, ångf. | 68 |
| Adolf Bratt, ångf. | 68 Castor, ångf. | 112 |
| Agra, motorf. | 127 Cathrine, segelf. m. hjälpmaskin | 158 |
| A. K. Fernström, ångf. | 157 C. F. Liljevalch, ångf. | 136 |
| Albania, ångf. | 63 Convallaria, ångf. | 100 |
| Albert, ångf. | 86 Dagny, fiskef. | 84 |
| Algeria, ångf. | 147 Dahlia, ångf. | 86 |
| Algol, motorf. | 66 Dalarö, fiskef. (Hönö) | 171 |
| Alida Gorthon, ångf. | 98 Dalarö, ångf. (Stockholm) | 78 |
| Almy, fiskef. | 90 Daphne, ångf. | 105 |
| Amerikaland, motorf. | 124 Diana, ångf. | 160 |
| Andalusia, ångf. | 75 Edda, ångf. | 86 |
| Anna, ångf. | 129 Eknaren, motorf. | 132 |
| Anten, ångf. | 103 Eknö, ångf. | 131 |
| Ara, ångf. | 126 Elgö, ångf. | 92 |
| Arete, ångf. | 127 Elly, fiskef. | 101 |
| Argentina, motorf. | 133 Embla, ångf. | 161 |
| Argo, fiskef. | 172 Emily, ångf. | 160 |
| Aspen, ångf. | 116 Erik Frisell, motorf. | 91 |
| Asta, segelf. m. hjälpmaskin | 148 Eros, fiskef. (Åstol) | 168 |
| Atland, ångf. | 151 Eros, motorf. (Hälsingborg) | 144 |
| Atos, ångf. | 95 Eros, ångf. (Hälsingborg) | 87 |
| Baltic, fiskef. | 165 Essie, fiskef. | 101 |
| Balticia, ångf. | 86 Etna, ångf. | 143 |
| Barbro, segelf. m. hjälpmaskin | 104 Fagervik, ångf. | 87 |
| Belgia, ångf. | 108 Familjens Hopp, segelf. m. hjälpmaskin | 156 |
| Beltana, fiskef. | 169 maskin | 162 |
| Bengt Sture, ångf. | 141 Fenja, motorf. | 71 |
| Bertha, ångf. | 108 Fenris, ångf. | 73 |
| Bissen, ångf. | 93 Flandria, ångf. | 72 |
| Blankaholm, motorf. | 137 Foxen, ångf. | 76 |
| B. O. Börjesson, ångf. | 64 Fram, ångf. | 87 |
| Boden, ångf. | 85 Framnäs, ångf. | 94 |
| Bohus, ångf. | 80 Frisia, ångf. | 94 |
| Bojan, ångf. | 131 Frost, motorf. | 87 |
| Bothnia, ångf. | 120 Gallia, ångf. | 156 |
| Brageland, motorf. | 144 Gapern, ångf. | 117 |
| Brasil, motorf. | 145 Garm, ångf. | 60 |
| Brita, ångf. | 86 Gertrud Bratt, ångf. | 161 |
| Britt, ångf. | 61 Glimmaren, fiskef. | 154 |
| Brosäter, ångf. | 149 Gondul, ångf. | 75 |
| B. T. V., ångf. | 162 Gothia, motorf. | 164 |
| Buenos Aires, motorf. | 107 Gotland, fiskef. | 94 |
| Bullaren, motorf. | 94 Grängesberg, ångf. | 61 |
| Caje, segelf. m. hjälpmaskin | 143 Gun, ångf. | 100 |
| Calabria, ångf. | 116 Gunborg, ångf. | |

| Namn och fartygsslag | Namn och fartygsslag | |
|-------------------------------------|-------------------------------------|-----|
| Gunda, ångf. | 115 Mercia, ångf. | 62 |
| Gunlög, ångf. | 118 Mertainen, ångf. | 85 |
| Gunnaren, fiskef. | 164 Messina, segelf. m. hjälpmaskin | 159 |
| Gustaf Adolf, ångf. | 63 Milos, ångf. | 149 |
| Gustaf E. Reuter, motorf. | 64 Mode, fiskef. (Hönö) | 91 |
| Gwalia, ångf. | 104 Mode, ångf. (Stockholm) | 163 |
| Göteborg, ångf. | 109 Monark, ångf. | 89 |
| Haga, ångf. | 89 Mongolia, ångf. | 97 |
| Hammaren, motorf. | 137 Murjek, motorf. | 109 |
| Haneström, V, ångf. | 154 M. Ö. 697, fiskef. | 150 |
| Hansa, ångf. | 166 Nanking, motorf. | 153 |
| Hedda, ångf. | 121 Narvik, ångf. | 153 |
| Hedrun, ångf. | 98 Neptun, fiskef. | 138 |
| Herma Gorthon, ångf. | 158 Neva, ångf. | 148 |
| Hermod, ångf. | 150 Nicke, ångf. | 141 |
| Hermon, fiskef. | 157 Nils Gorthon, ångf. | 97 |
| Hilda, ångf. | 118 Ningpo, motorf. | 122 |
| Hispania, ångf. | 94 Nippon, fiskef. | 155 |
| Hugin, fiskef. | 99 Nordia, ångf. | 82 |
| Indus, ångf. | 87 Nordstjärnan, fiskef. | 166 |
| Industria, motorf. | 150 Norita, ångf. | 117 |
| Ines, fiskef. | 83 Normandie, fiskef. | 150 |
| Ingman, ångf. | 162 Norna, ångf. | 77 |
| Iris, ångf. | 117 Northumbria, ångf. | 88 |
| Janus, motorf. | 100 Nyland, ångf. | 61 |
| Japan, ångf. | 114 Nämdö, ångf. | 164 |
| Jupiter, ångf. | 64 O. A. Brodin, ångf. | 93 |
| Kaaparen, motorf. | 131 Oddevold, ångf. | 121 |
| Kare, ångf. | 88 Orania, ångf. | 78 |
| Kexholm, motorf. | 112 Osmed, ångf. | 80 |
| Kjell Billner, ångf. | 88 Ossian, ångf. | 115 |
| Korshamn, motorf. | 110 Oxelösund, motorf. | 90 |
| Korsholm, motorf. | 126 Pajala, motorf. | 72 |
| Lagaholm, motorf. | 83 Patria, segelf. m. hjälpmaskin | |
| Lars Magnus Trozelli, ångf. | 70 (Djupekås) | 161 |
| Liana, ångf. | 79 Patria, ångf. (Göteborg) | 74 |
| Libau, ångf. | 163 Pegasus, motorf. | 156 |
| Liberator, segelf. m. hjälpmaskin | 172 Peiping, motorf. | 139 |
| Lidingö, ångf. | 142 Ramona, fiskef. | 172 |
| Liguria, ångf. | 111 Remmaren, motorf. | 140 |
| Lima, motorf. | 139 Rolf, segelf. m. hjälpmaskin | 119 |
| Lister, ångf. | 67 Rosafred, ångf. | 166 |
| Livingstone, segelf. m. hjälpmaskin | 103 Rosenholm, ångf. | 88 |
| Luleå, motorf. | 134 Rudolf, ångf. | 65 |
| Lygia, ångf. | 88 Ruth, ångf. | 128 |
| Magne, ångf. | 171 Rydboholm, motorf. | 109 |
| Maj, segelf. m. hjälpmaskin | 142 Santos, motorf. | 81 |
| Mangen, ångf. | 106 Scandinavia, motorf. | 155 |
| Margareta, ångf. | 134 Scania, motorf. (Göteborg) | 143 |
| Marina, fiskef. | 154 Scania, ångf. (Arild) | 118 |
| Mars, ångf. (Stockholm) | 67 Scotia, ångf. | 126 |
| Mars, ångf. (Hälsingborg) | 68 Senta, ångf. | 130 |
| Meggie, ångf. | 101 Shangtung, motorf. | 123 |

| Namn och fartygsslag | | Namn och fartygsslag | |
|-------------------------------|-----|------------------------------|-----|
| Sicilia, motorf. | 154 | Torne, ångf. | 84 |
| Sif, ångf. | 163 | Torsten, ångf. | 91 |
| Sigrid, ångf. | 119 | Torö, ångf. | 66 |
| Sigyn, ångf. (Hälsingborg) | 95 | Trolleholm, motorf. | 111 |
| Sigyn, ångf. (Hälsingborg) | 135 | Tynningö, ångf. | 139 |
| Silesia, ångf. | 61 | Tyra Bratt, ångf. | 89 |
| Siljan, ångf. | 99 | Tärnan, ångf. | 160 |
| Silvervåg, fiskef. | 159 | Uddeholm, motorf. | 133 |
| Sir Ernest, Cassel, ångf. | 113 | Ulla, segelf. m. hjälpmaskin | 161 |
| Sirvall, ångf. | 153 | Uno, motorf. | 120 |
| Skåne, ångf. | 125 | Urania, ångf. | 142 |
| Solbris, motorf. | 163 | Ursus, ångf. | 66 |
| Solstad, ångf. | 159 | Vaalaren, motorf. | 151 |
| Sonja, ångf. | 92 | Valencia, ångf. | 141 |
| Starke, ångf. | 125 | Valparaiso, motorf. | 106 |
| Start, ångf. | 80 | Wanja, ångf. | 62 |
| Stella, ångf. | 110 | Varia, ångf. | 96 |
| Stig, fiskef. | 170 | Vega, ångf. | 68 |
| Stig Gorthon, ångf. | 116 | Venersborg, ångf. | 168 |
| Storfors, ångf. | 82 | Venezia, motorf. | 155 |
| Stråssa, motorf. | 90 | Venezuela, motorf. | 113 |
| Stureborg, ångf. | 129 | Veronica, ångf. | 103 |
| Stureholm, motorf. | 105 | Vesta, fiskef. | 148 |
| Styrbjörn, bogserångf. | 85 | Vestkusten, fiskef. | 157 |
| Suecia, motorf. | 135 | Vidar, ångf. | 156 |
| Svartön, ångf. | 70 | Wilhelmina, ångf. | 122 |
| Sveaborg, motorf. | 84 | Vinga, ångf. | 65 |
| Sveajarl, motorf. | 145 | Vingaland, motorf. | 102 |
| Sylvia, ångf. | 71 | Virgo, ångf. (Stockholm) | 147 |
| Taberg, ångf. | 115 | Wirgo, ångf. (Stockholm) | 77 |
| Thule, ångf. | 140 | Viros, fiskef. | 138 |
| Thyra, ångf. | 125 | Vistula, ångf. | 62 |
| Tilia Gorthon, ångf. | 92 | Vollrath Tham, motorf. | 120 |
| Tisnaren, motorf. | 128 | Värmdö, ångf. | 129 |
| Titti, segelf. m. hjälpmaskin | 165 | Västkust, fiskef. | 170 |
| Tolken, ångf. | 128 | Yngaren, motorf. | 124 |

NORDISK UDREDNINGSSERIE (NU) 1963

1. Øresunds-forbindelsen. 1. del.
2. Fiske och flottning i gränsvattnen mellan Finland och Sverige.
3. Opprettelse av «Nordens Hus» i Reykjavik.

STATENS OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1963

Systematisk förteckning

(Siffrorna inom klammer betäckna utredningarnas nummer i den kronologiska förteckningen)

Justitiedepartementet

Utlännings tillträde till offentlig tjänst. [7]
Författningsutredningen VI. Sveriges statsskick. Del. 1. Lagförslag. [16] Del 2. Motiv. [17] Del 3. Motiv. Förslag till riksdagsordning. [18] Del 4. Bilagor. [19]
Bärgarlönens fördelning, sjöförklaring m. m. [20]
Förslag till lag om vissa gemensamhetsanläggningar m. m. [23]
Trafikmål. [27]
Utsökningsrätt II. [28]
Skadestånd I. [33]
Några valfrågor. [54]
Reviderat förslag till jordabalk m. m. [55]
Domstolsväsendet I. Rådhusrätternas förstatligande. [56]

Utrikesdepartementet

Utrikesförvaltningens organisation och personalbehov. [3]
Administrativ organisation inom utrikesförvaltningen. [4]
U-länder och utbildning. [34]
Kommersiellt och handelspolitiskt utvecklingsbistånd. [37]

Försvarsdepartementet

Försvarskostnaderna budgetåren 1963/67. [5]
Försvar och fiskerinäring. [31]

Socialdepartementet

Den statliga konsulentverksamheten på socialvårdens område. [30]
Arbetsföreläggande. [38]
Åldringsvårdens läge. [47]

Kommunikationsdepartementet

Tillfällig hastighetsbegränsning i motortrafiken under åren 1961 och 1962. [59]

Finansdepartementet

Preliminär nationalbudget för år 1963. [8]
Undersökning av taxeringsutfallet. [14]
Om åtgärder mot skatteflykt. [52]

Ecklesiastikdepartementet

En teknisk institution inom Stockholms universitet. [1]
1955 års universitetsutredning VII. 1. Universitetens och högskolornas organisation och förvaltning. [9] 2. Universitetsväsendets organisation. [10]
Utbildning av lärare för jordbruk och skogsbruk samt fortbildning av lärare i yrkesämnen. [13]

1960 års gymnasieutredning. 1. Vägen genom gymnasiet. [15] 2. Kraven på gymnasiet. [22] 3. Specialutredningar om gymnasiet. [41] 4. Ett nytt gymnasium. [42] 5. Läroplan för gymnasiet. [43]
1958 års utredning kyrka — stat I. Religionens betydelse som samhällsfaktor. [26] 2. Kyrkor och samfund i Sverige. [39]
Lärare på grundskolans mellanstadium. [35]
Bättre studiehjälp. [48]
Fackskolan. [50]
Studiesociala utredningen. 2. Studentrekrytering och studentekonomi. [53]

Jordbruksdepartementet

Listerlandets ålfisken. [32]

Handelsdepartementet

Översättning av fördrag angående upprättandet av Europeiska ekonomiska gemenskapen och tillhörande dokument. [12]
Papper och annan skrivmateriel. [25]
Malmen i Norrbotten. [36]
Översättning av fördrag angående upprättandet av Europeiska kol- och stål gemenskapen. [57]
Svenska handelsflottans krigsförluster under det andra världskriget. [60]

Inrikesdepartementet

Kommunalrättskommittén IV. Kommunalförbundens lånerätt. [2] V. Kommunala renhållningsavgifter. [29]
Indelnings- och samarbetsfrågor i Göteborgs- och Malmöområdena. [6]
Uppehållstillstånd m. m. för utländska studerande. [11]
Sjukhus och öppen vård. [21]
Mentalsjukhusens personalorganisation. Del I. Intervju- och frekvensundersökningar m. m. [24]
Arbetslöshetsförsäkringen. [40]
Befolkningsutveckling och näringsliv i Jämtlands län. [45]
Yrkesmedicinska sjukhusenheter — behov och organisation. [46]
Kommittén för näringslivets lokalisering. 1. Aktiv lokaliseringspolitik. Bilaga I. [49] 2. Aktiv lokaliseringspolitik. Betänkande. [58]

Civildepartementet

De offentliga tjänstemännens förhandlingsrätt. [51]

