

Minder fra Verdenskrigen.

Om krigsforliste Søfolk fra Nordby, Fanø.

Ved Kordegn *C. N. Mølgaard*, Nordby.

Den 9. December 1923 afsløredes paa Nordby vestre Kirkegaard paa Fanø en Mindesten over de Søfolk, som med Hjemsted i Nordby Sogn fandt deres Død paa Havet under Verdenskrigen og som Følge af denne. Stenen bærer følgende Indskrift:

Minde om dem, som blev derude.

Kaptajnerne: Svend L. Svendsen, Morten J. Lauridsen,
Niels H. Clausen, Mads L. Nielsen, Niels Iversen,
Hans P. Mikkelsen og Morten J. Danielsen.

Styrmændene: Niels H. Jessen, Anders L. Jeppesen,
Niels P. Winther, Niels M. Nielsen, Niels A. Pedersen
og Hans Søbygaard.

Hovmestrene: H. B. L. With og Hans Rindby.

Matroserne: Hartvig Christiansen, Anton B. Meinertz og
Karl L. Christensen.

Kok: Jens M. Hansen.

Fisker: Chr. E. Toft.

Paa Fodstykkets Forside staar:

Fædre og Sønner har Dybet begravet,
Takken dog stiger til Gud over Havet.

Og paa Fodstykkets andre Sider staar:

Verdenskrigen 1914—18.

Samtidig indsattes i Nordby Kirkes Sydvæg en Marmortavle med følgende Indskrift:



„Denne Mindetavle indsattes i Nordby Kirke i Aaret 1923 i taknemmelig Erindring om de Søfarende fra Nordby Sogn, som under Verdenskrigen 1914

—18 satte Livet til under deres farefulde Gerning i Fædrelandets Tjeneste.

Herren gav, Herren tog, Herrens Navn være lovet.“

Desuden bærer Tavlens Indfatning som symbolsk Prydelse udhugget en Lampe og et Anker.

Skønt Danmark under den store Verdenskrig 1914—18 jo var nevtral Stat, fik vi dog alle Krigens Virkninger at føle, — mèt eller mindre efter vor Stilling og Erhverv. Men ingen Stand i vort Land kom ud for tilnærmelsesvis saa haard en Tørn som vor Sømandsstand. Rædslerne paa Havet blev, især efter Proklamationen af den hensynsløse Undervandskrig i Februar 1917, efterhaanden ligesaa frygtelige, ja, vel endnu frygteligere end Krigsrædslerne paa Landjorden, og de Dramaer, Havet blev Vidne til, lader sig ikke beskrive, næppe nok tænke. Og Danmark, der ifølge geografiske og andre Forhold var henvist til at søge over Havet, fik derved, skønt altsaa nevtral Stat, i høj Grad Søkrigens Rædsler at føle. Men under disse for vort Fædreland saa vanskelige Forhold viste de danske Sømænd sig igen som „Fædrenes værdige Sønner“; thi skønt de sejlede, ikke alene med Livet som Indsats, men ogsaa med Udsigt til den mest barbariske Behandling, saa holdt de trofast Forbindelsen ved lige med Udlandene og skaffede os derved de mange forskellige Livsfornødenheder hjem, saa Danmark kunde gaa saa forholdsvis uskadt ud af den store Verdenskrig, som vi jo gjorde.

Men den Æreskrans, som vor Sømandsstand derved bandt sig, maatte betaales med Tabet af mangan brav Sømand, der, trodsende Havets Rædsler: Miner, Ubaade, Torpedoer og alt det andet, lød Pligtens Bud og gik ud, da Fædrelandet havde Brug for raske og uforfærdede Mænd.

Det er en Selvfølge, at en saa udpræget Søfartsby som Nordby paa Fanø maatte blive haardt ramt, og vel faa eller ingen Byer her i Landet har efter sin Størrelse lidt større Tab ved Krigen. 20 Mænd i Alderen fra 58 til 17 Aar var det Offer, Krigen krævede af en By paa godt 2000 Indbyggere, og disse 20 Mænd efterlader 11 Enker og 42 Børn foruden for de ugiftes Vedkommende Forældre og andre paarørende, saa det er let forstaaeligt, at i mange af den lille Bys Hjem har Krigen kastet sin mørke Skygge ind; og skønt Tiden jo kan mildne selv tunge Sorger og Savn, saa staar dog endnu Krigen for mange her som den store Rædsel og Røveren af Hjemlivets Glæde og Lykke.

Bag hvert af de 20 Navne staar en Tragedie, mēr eller mindre grufuld efter de Omstændigheder, hvorunder de paagældende fandt Døden. For en Dels Vedkommende er disse Omstændigheder ukendte og vil for bestandig vedblive at være det, da, som det hedder i Beretningerne, „Mandskab, Skib og Ladning forsvandt sporløst.“ Men for en anden Dels Vedkommende vil Søretternes Protokoller for Efterslægten kunne give Detailoplysninger, der tilstrækkelig tydeligt belyser de jernhaarde Vilkaar, vore Søfolk var underkastede under Verdenskrigen, især dens sidste Del.

Her skal i det efterfølgende anføres nogle Eksempler paa Krigsførelsen til Søs til Belysning af danske Søfolks Kaar under Verdenskrigen, især i Aarene 1917—18, idet det bemærkes, at Eksemplerne gengives her efter den Samling af Søforklaringer over krigsforliste danske Skibe, som Handelsministeriet udsendte i December 1921.

Samtlige Forklaringer er bekræftede ved Ed og er derfor afgivne i nøjeste Overensstemmelse med Sand-

heden; herved kommer der noget kort og knapt over Formen, men tillige noget fast og troværdigt, der ikke efterlader nogen Tvivl om Paalideligheden. Søfolkene, der jo gerne er Folk af faa Ord, har kun besvaret bestemte Spørgsmaal og saa holdt det øvrige for sig selv, og dette har i mange Tilfælde været det ikke mindst uhyggelige. Men derom faar man i Reglen kun Besked paa Tomandshaand ved direkte Spørgen, og naar Situationen ikke er saa alvorlig som foran en Retskranke.

De anførte Eksempler omfatter dels nogle af de fra Fanø omkomne og dels andre Skibe og Personer, hvis Oplevelser er karakteristiske for Vilkaarene paa Havet under Krigen.

S/S „*Rosborg*“ af København,
sænket i Nordsøen den 3. Marts 1917 paa Rejse fra
Baltimore til Aarhus med 2593 Tons Majs. — 6 Omkomne.

Udskrift af Søforhørsprotokollen ved Sø- og Handelsretten i København, Aar 1917, den 17. Marts Kl. 12 Middag blev i Ekstraret afholdt Søforhør i Anledning af, at S/S „*Rosborg*“ er sænket af tysk Undervandsbaad. Der fremlagdes Rapport over „*Rosborg*“s Rejse fra Kirkwall den 2. Marts d. A., og til Torpederingen skete den 3. Marts d. A.

Rapporten er saalydende:

Den 2. Marts Kl. 10 Formiddag blev Skibet frigivet og fik Tilladelse til at afsejle ved Mørkets Frembrud; en svensk Fyrbøder blev af den svenske Konsul sendt om Bord for at tages hjem som Passager. Den 3. Marts, Lørdag Kl. ca. 9 Formiddag, hørtes et Skud og kort efter atter et. Maskinen blev straks stoppet og alle Mand beordret til Baadene klar, og der uddeltes Redningsbælter til hver især. Der observeredes da en tysk

Ubaad om Bagbord, lidt til agten for tværs i ca. 2 Kml. Afstand. Den kom hurtigt op mod Skibet og afskød stadig skarpe Skud, endnu inden Baadene var affirede. Et Projektil ramte Tværbunken agten for Bestiklukafet om Bagbord, hvorved Letmatros H. Andersen af en Splint saaredes ufarligt i det ene Øre. Kl. 9²⁰ var Baadene affirede og en Del af Skibets Papirer samt Besætningens Søfartsbøger, saa meget der i Skyndingen kunde faas fat paa, blev medtaget i Styrbords Baad; men denne Baad, som var til Luvart, blev under Nedfiringen fyldt med Vand, slap dog klar af Skibssiden og bort fra denne. Skibets Fører var imidlertid løbet hen til Bestiklukafet for at hente et Kort, og da han saa, at han ikke kunde komme med Styrbords Baad, tilkaldte han Bagbords Baad og slap ned i denne.

De roede nu hen mod Ubaaden for at vise de Papirer, Føreren havde hos sig; men Ubaaden vedblev at beskyde Skibet og samtidig fjerne sig, hvorfor dette opgaves, og de roede nu op mod Luvart for om muligt at se at komme Styrbords Baad til Hjælp; men Baaden kunde ikke ses. Kl. ca. 9⁴⁵ affyrede Ubaaden et stort Projektil, som antages at være en Torpedo, der ramte Bagbords Side af „Rosborg“s Kedelrum, hvorefter Baaden fjernede sig i nordlig Retning uden at bekymre sig om Besætningens Skæbne. Efter at være ramt af Torpedoen, krængede „Rosborg“ over til Styrbords Side, gik helt rundt med Bunden i Vejret og sank med Agterskibet nedefter. Stævnen vedblev at holde sig oven Vand i ca. 5 Minutter, og Kl. ca. 10³⁵ var „Rosborg“ fuldstændig forsvundet.

Der søgtes nu videre efter Styrbords Baad; men man kunde stadig ikke faa Øje paa den. Derimod saas ca. 1/2 Time senere en Damper kommende Vester fra og

holdende hen mod Ulykkesstedet: det viste sig at være S/S „London“ af København, Kapt. C. Larsen, som gik samtidig med „Rosborg“ fra Kirkwall, og der roedes op til denne Damper, hvorpaa Baadens Besætning blev bjerget, og Baaden hejst i Taljer for en eventuel ny Torpedering. Kl. 11³⁰ var dette Arbejde udført. Der sendtes da en Mand tilvejs for at holde Udkig efter Styrbords Baad, og samtidig gik „London“ hen imod det Sted, hvor „Rosborg“ var sunket. Noget efter opdagedes Baaden i S. S. V.-lig Retning, og der holdtes op mod den, medens alle Redningsmidler blev gjort klare for at kastes ud til Baaden, naar denne kom Skibet nær. Da Baaden kom saa nær, at Linerne og Kransene kunde kastes ud til Folkene, blev dette gjort, og en Mand kom hurtigt om Bord. Imidlertid kæntrede Baaden, og af de ombordværende lykkedes det at bjerge 2. Styrmand C. Olsen og Fyrbøder P. Ingversen ilive. Fyrbøder Aa. Smidt blev ogsaa bjerget, men i livløs Tilstand, og trods ihærdige Oplivningsforsøg, som varede ca. 1½ Time, lykkedes det ikke at bringe ham til Live igen. Af den øvrige Besætning forsvandt 1. Mester C. P. Dahl-Pind, Hovmester H. Rindby, Matros Per Nilsson og Tømmermand Olsen, medens Messedreng H. Jönsson ifølge 2. Styrmands Udsagn forlængst var omkommen. 1. Mester og Hovmesteren forsvandt under Baaden. Matrosen og Tømmermanden fik fat i Linerne, men var saa udmattede, at de lod disse gaa og forsvandt under Vandet. Skibet blev endnu en Tid paa Stedet for at se, om der var mere at gøre; men der saas intet, og det fortsatte derpaa sin Rejse. Fyrbøder Aa. Smidt blev indsyet i Sejldug med paahængt Vægt; derefter stoppedes Skibet, og han begravedes paa Sømandsvis i Søen.

Ombord i „London“ blev der i alle Maader sørget godt for den reddede Besætning.

„Rosborg“ var paa hele Rejsen forsynet med de foreskrevne Nationalitetsmærker og Navn paa Siderne; Flaget agter og Kontorflaget var hejst, og m. H. t. Skibets Navigering var denne en Følge af en mundtlig, hemmelig Samtale med det engelske Admiralitet i Kirkwall.

De mødende af Besætningen henholdt sig til den fremlagte Rapport som rigtig i et og alt. — Samtlige de mødende forklarede hver for sig, at de ikke har set noget Mærke paa Ubaaden.

Kapt. Petersen og Fyrbøder Ingvarnsen forklarer, at de af Ubaadens Besætnings Uniformer med Sikkerhed mener at kunne skønne, at dens Nationalitet var tysk.

Maskinmester Axelsen mener at kunne sige det samme efter Ubaadens Form at skønne.

Samtlige de mødende bekræftede derefter, lovlig forberedte hver for sig, den af dem afgivne Forklaring med Lovens Ed.

Søforhøret sluttet. Retten hævet.

S/S „Ester“ af Esbjerg,
skudt i Sænk i Nordsøen den 1. April 1917 paa Rejse fra Methil til Aarhus med 1854 Tons Kul. Ingen omkomne.

Sø- og Handelsretten i København gør vitterligt:

Aar 1917, den 17. April Middag Kl. 12 blev i Ekstra- ret foretaget Søforhør i Anledning af S/S „Ester“s Sænkning.

Der fremlagdes en Notits og et Uddrag af Skibsdagbogen, der gennemgås med de mødende og erklæres rigtigt. Kaptajnen forklarer, at Skibsdagbogen endnu ikke er hjemkommen.

Uddrag af S/S „Ester“s Skibsjournal:

Torsdag den 1. Februar 1917 var Skibet tillastet i Methil med ca. 1860 Tons Kul til Aarhus.

Mandag den 5. Februar blev Skibet af de engelske Myndigheder beordret til Leith Red.

Fredag den 30. Marts fik Skibet Tilladelse til at fortsætte Rejsen fra Leith til Aarhus.

Søndag den 1. April, da Skibet befandt sig paa ca. $56^{\circ}32'$ N. B. og $4^{\circ}18'$ Ø. L. hørtes Kl. 5³⁰ p. m. et Skud, og straks efter saas en Undervandsbaad paa Styrbords Laaring ca. 1,5 Sml. borte. Ubaaden vedligeholdte stadig Skydning mod Skibet, og Kuglerne vandede rundt omkring i Nærheden. Efter 3. Skud blev Maskinen stoppet og Besætningen kaldt til Redningsbaadene. Disse blev sat ud og bemandede. Det 5. eller 6. Skud fra Ubaaden ramte Forskibet, Redningsbaadene blev holdt agter efter, vel klar af Skibet; men desuagtet vandede Granaterne fra Ubaaden nærmere og nærmere ved Baadene, saa disse hurtigt maatte roes bort med Vinden. Ubaaden observeredes derefter gaa klods op paa Siden af „Ester“ og sænke den med Granater. Efter ca. 1 Kvarter vendte Damperen om paa Siden og sank.

Efter at Skibet var sænket, sejlede Ubaaden bort uden at komme Baadene paa Prajehold. Vinden var østlig med tiltagende Kuling, saa Redningsbaadene lagdes for Søankrene for Resten af Natten. Ud paa Natten blæste det op til Snestorm, saa Baadene tog en Del Vand over.

Mandag den 2. April. Ved Middagstid stilnede Stormen pludselig, og Solen kom frem. Lagde Aarene ud og roede i Ø. N. Ø. Retning. Efter 6 p. m. friskede Vinden fra Ø. S. Ø., og med Sejlene til stod Baadene N. Ø. efter. Kulingen tiltagende.

Tirsdag den 3. April, Kl. 2 a. m. Indtog Sejlene og lagde Baadene for Søankrene igen, da det blæste saa stærkt, at Sejlene ikke kunde føres. Drev saaledes hele Dagen. Ca. 10 a. m. observeredes en stor tysk Ubaad ca. 0,5 Sml. til Luvart. Der gjordes Nødsignal; men Baaden sejlede bort. 6 p. m. lagde Vinden sig noget. Blev liggende for Søankrene Natten over.

Onsdag den 4. April. Vinden drejede fra om Morgen gennem S. Ø. og Syd til S. V., hvorfra den efterhaanden friskede op. Holdt Baadene under Sejl i N. Ø.-lig Retning hele Dagen.

Torsdag den 5. April. I Løbet af Formiddagen blæste det op til S. V. Storm med svære Snebyger. Kl. 9 a. m. lagde Baadene paany for Drivankrene. Stillingen var efterhaanden meget kritisk, da Søen blev levende og stadig brød. Besætningen var vaad og forkommen og Drikkevandet ved slippe op: Kl. 4²⁰ p. m. satte paany Sejl og lænsede N. Ø. efter. 7²⁰, da Baadene befandt sig paa 58°10' N. B. og 4°50' Ø. L., observeredes Toplanterne af en Damper. Satte Rakter op, som straks blev set. Damperen stod ned mod os og tog alle om Bord. Kl. 9 p. m. var alle reddede, og Damperen, som var S/S „Borneo“ af Amsterdam, var paa Rejse til Amsterdam. — Lørdag den 7. blev Besætningen landsat i Yjmuiden og indlagt paa Røde Kors Station der.

H. M. Lund,
Kaptajn.

J. Rasmussen,
2. Mester.

V. F. Jensen,
Matros.

Hans Mortensen,
Matros.

Fremlagt i Sø- og Handelsretten den 17. April 1917.
Kaptajnen forklarer, at „Ester“ førte dansk Flag og

danske Mærker. Der var intet Signal set eller hørt fra Ubaaden, førend man hørte Skuddet fra denne. Og den vedblev derefter at skyde mod „Ester“ uden at give noget Signal. Efter at hele Besætningen var gaaet fra Borde i Baadene, og disse var roede et Stykke bort fra „Ester“, syntes Granaterne fra Ubaaden desuagtet at vande nærmere og nærmere ved Baadene. De roede da bort med Vinden, hvorefter Ubaaden skød „Ester“ i Sænk. Ubaaden førte stadig ikke Nationalitetsflag og gav intet Signal til dem eller tog sig noget som helst af Baadene. Vi var da i en Afstand af ca. 132 Sømil baade fra Hanstholm og Lindenæs. Vinden var østlig, tiltagende Kuling og Søen rejsende. Der var ingen andre Skibe i Nærheden.

3. Dagen, da Stormen var paa sit højeste, saa de en stor Ubaad, som de antog for tysk, men som ikke tog nogen Notits af deres Nødsignal. Først efter godt 4 Døgns Forløb blev de alle optagne af S/S „Borneo“. De var da endnu i en Afstand af 30 Sml. til den norske Kyst, og Komparenten tvivler om, at hele Besætningen, hvis den skulde have naaet Kysten, kunde have overstaaet Kulden. Det blev Snestorm den næste Nat. Der var slet ikke fra Ubaaden praet om nogetsomhelst.

De øvrige mødte bekræftede Kaptajns Forklaring. Kaptajnen forklarede paa Anledning, at han havde faaet Ordre til at følge Kysten fra Leith til Farn Island og derfra sætte Kursen mod Hanstholm, og denne Kurs fulgte han.

Søforhøret sluttet. Retten hævet.

3m Skonnert „Bris“ af Rødby Havn,
skudt i Sænk i Atlanterhavet den 5. April 1917 paa
Rejse fra Livorno til Vejle med 93 Tons Foderstoffer.
2 Omkomne.

Udskrift af Rødby Købstads Justitsprotokol:

Aar 1917 den 30. April, Formiddag Kl. 11, blev Rødby Købstads Soret sat paa Raadhuset i Rødby, hvor foretoges Søforklaring i Anledning af, at 3m Skonnert „Bris“ er torpederet.

Til Forklarings Afgivelse mødte Føreren af det nævnte Skib, Carl Johansen, der fremlagde en af ham afgiven Rapport, dateret 27. ds., hvilken oplæstes for ham og af ham i et og alt godkendt. Rapporten er saalydende:

Skibet afsejlede 1. Februar fra Livorno med 93 Tons Risfodermel til Vejle. Modtageren var efter Conossementet Købmand P. Holst, Vejle.

Den 17. Marts opankrede Skibet paa Stornoway Red.

Den 26. Marts blev Skibet frigivet og afsejlede Kl. 4 Eftermiddag.

Den 29. Marts Kl. 12 Middag pejledes Sulekær Rock.

Den 5. April pejledes Butt of Levis. Kursen fremdeles Østover. Vinden N. N. Ø. og Snebyger. Bramsejlskuling. Kl. 2 Eftermiddag kom der pludselig en Ubaad til Syne forude om Styrbord ca. 200 Alen borte. Just som vi saa ham, begyndte han at skyde paa os uden at give noget som helst Signal. De første Skud borttog Sejlene og en Del af Bovsrydet, og Kok Anker Hansen, som blev beordret til at være behjælpelig med Nedfiring af Baaden, løb forud muligvis for at bjerge noget Tøj, og blev saaledes skudt paa Fordækket. Et andet Skud eksploderede nær agter og dræbte Ungmand P. Jørgensen, der var i Færd med at hejse det danske Flag. Skipperen forsøgte at bjerge Skibets Værdigenstande; men et andet Skud eksploderede over Kahytten, saa Skibet forlodes uden at have været i Stand til at bjerge noget af dets Papirer. Fra Ubaaden saas, til

vi forlod Skibet, medgik 5—6 Minutter. Vi forsøgte nu at nærme os Ubaaden, men da vi kom op til ham, holdt han længere ned mod Skibet, stadig affyrende Skud, ialt 30—40, og efter ca. 1 Times Forløb begyndte Skibet at hælde Styrbord over, hvorefter det sank.

Vi satte Kursen efter Butt of Levis, saa godt det lod sig gøre. Kl. ca. 6, da en Snebyge kom op og forårsagede en Del krap Sø, væltede Baaden med Bunden i Vejret, saa alting ombord mistedes; dog lykkedes det, da Baaden igen var paa ret Køl, at bjerge to Aarer, hvoraf den ene var brækket.

To af os holdt sig svømmende ved Jollen, medens en tredie lettede den noget for Vand, indtil vi alle tre kunde komme til at øse igen.

Vi roede med Søen ned uden rigtig at kunne holde Kurs begrundet paa Regndis; men Kl. 3 Morgen kom Land til Syne, og det lykkedes Kl. ca. 5¹/₂ at lande Baaden i Shader Bugt. Samme Dag overførtes vi til Stornoway, hvor Søforhør afholdtes paa Toldboden.

Bagenkop, den 27. April 1917.

K. Johansen, Fører.

Han havde intet til denne at tilføje, men ønskede at udtale, at saavel han som Resterne af Mandskabet saavel paa Stedet, hvor han landede, som i Stornoway blev behandlet med overordentlig Imødekommenhed af Befolkningen og den danske Konsul i Stornoway. Paa Anledning forklarede Komparenten, at Skibet var paa malet to store danske Flag paa hver Side, og mellem disse Flag stod malet med store Bogstaver „Danmark“. Endvidere forklarede Komparenten, at han er aldeles sikker paa, at det var en tysk Ubaad, der sænkede Skibet; ganske vist havde Ubaaden intet Kendetegn; men Komparenten var saa nær ved den, at han kunde se, at det var tyske Marinesoldater. Oplæst. Vedtaget.

Komparenten bekræftede med sin Ed den af ham saaledes afgivne Forklaring.

Komparenten aftraadt. Søretten hævet.

3m Skonnert „*H. B. Linnemann*“ af Marstal, beskudt i Atlanterhavet den 4. April 1917 paa Rejse fra Gøteborg til Casablanca med Træ. 4 Omkomne.

Sø- og Handelsretten i København gør vitterligt:

Aar 1917, den 12. Maj Kl 12 blev i Ekstraret afholdt Søforhør i Anledning af, at Skonnerten „*H. B. Linnemann*“ er bleven beskudt af en Ubaad. Af Besætningen mødte Styrmand Joh. Kristian Rasmussen. Styrmanden forklarede, at Skibet sejlede med en Ladning Træ fra Gøteborg til Casablanca. Ubaaden førte intet Nationalitetsflag eller Nr. og gav intet Signal. Saa snart den var kommen i Sigte, hejste Skibet Signal „Læk Skib“, og straks, da Skydningen begyndte, de danske Flag. De lod derhos straks Skibet luv til Vinden, saa det standsede; men Ubaaden blev ved at skyde. De gjorde Baadene klar for at sætte dem i Vandet; men mens de var ved det, ramte Skudene Baadene. Den ene Baad gik helt i Stykker, den anden rantes af et Par Kugler, saa den ikke kunde sættes i Vandet, før den var repareret. Der var intet andet at gøre end søge Ly for Kuglerne. De havde straks begyndt at forsøge at sætte Baadene i Vandet; men de havde ikke faaet Tid til at gøre dette.

Komparenten tog et Livbælte paa og firede sig udenbords, hvad 2. Styrmand ogsaa en Tid gjorde, til den modsatte Side af den, hvor Ubaaden var. Da Vidnet atter kom op, idet han ikke kunde holde sig længere i Vandet for Kulde, var et Par af Mandskabet saarede. Ubaaden vedblev at beskyde Skibet, idet den ogsaa

beskød det fra Boven gennem de vandtætte Skodder, og tilsidst skød Roret af. Skibet vedblev imidlertid at flyde paa Lasten, og Ubaaden forsvandt derefter efter at have beskydt Skibet i $\frac{1}{2}$ Times Tid. Baade Føreren og Baadsmanden var da døde efter at være bleven ramte af Kugler i Hovedet.

Da baade Rigning og Skrog var sønderskudt, var der intet andet at gøre end at forlade Skibet efter at have beslaaet den ene Baad med Sejl. Omtrent Kl. 11 Formiddag forlod de overlevende derefter Baaden. Det var da næsten stille, men blæste senere op fra Vest, og de naaede først de 30 Kvartmil til Land Kl. 1 om Natten. De to af de haardtsaarede var da døde et Par Timer efter, at de havde forladt Skibet, nemlig Matros Poul Brandt af Frederikssund. Han var bleven ramt i Ryggen bag højre Skulder. Han var efter at være bleven ramt sprunget over Bord, men var atter bleven reddet ombord og lagt i sin Køje, til de forlod Skibet. Den anden var Kok C. C. Hansen af Rudkøbing. Vidnet saa ikke, hvor han var ramt, men han led stærke Smerter; begge var omtrent fra Bevidstheden hele Tiden, og der var intet at stille op med dem. De to andre haardtsaarede blev bragt i Land i Westport. Vidnet blev ramt af Stumper i Armen og er ikke kommen sig fuldstændig endnu.

Ubaaden beskød Skibet uafbrudt, blot engang imellem med nogle Minutters Ophold, til Røgen var forsvunden, saa den kunde se Skibet. Den gav ikke Besætningen nogen Lejlighed til at slippe fra Skibet.

Oplæst. Vedtaget. Retten hævet.

S/S „Carmen“ af København,
minesprængt i Skagerak den 2. Februar 1919 paa Rejse
fra København til Tyne i Ballast. 17 Omkomne.

Sø- og Handelsretten i København gør vitterligt:

Aar 1919, den 6. Februar Eftermiddag Kl. 1 blev afholdt Søforhør i Anledning af, at Dampskibet „Carmen“ er minesprængt. — Mødt var Matros H. P. Petersen.

I Retten fremlagdes Rapport saalydende:

Undertegnede Matros H. P. Petersen, der var forhyret med Damper „Carmen“ af København paa Rejse fra København til Tyne i Ballast, kan meddele følgende angaaende samme Skibs Minesprængning i Skagerak, ca. 28 Kvartmil syd for Lister:

Jeg laa i min Køje, da Ulykken skete ca. Kl. 11 om Natten mellem den 2. og 3. Februar, og blev vækket ved, at Vandet strømmede ned i Lukafet. Jeg løb straks ud paa Dækket for at komme i Redningsbaadene, men blev stoppet af Materiel, der ved Sprængningen var kastet hen over Forskibet. Der var intet andet for mig at gøre end at springe over Bord. Jeg fik fat i en Planke, og efter at have været i Vandet ca. 20 Min. kom jeg op paa en kærtret Redningsbaad. Nogen Tid efter saa jeg en Luge komme drivende, hvorpaa der laa en Presenning. Jeg sprang da ud i Vandet igen for at sikre mig denne til at skærme mig for Kulden, hvorefter jeg atter klavrede op paa Redningsbaaden. Ca. 9 Timer efter Katastrofen kom S/S „Halvdan“ af København til Stede og tog mig op.

Hvad angaar den øvrige Besætning, da er det mig umuligt at opgive, hvorvidt nogen af den er kommet i Redningsbaadene, da det kun varede ca. 2 Min., inden Skibet sank. Da jeg sad paa Redningsbaaden, saa jeg flere af Besætningen svømme rundt omkring og var bl. a. i Forbindelse med Kaptajn Iversen, der anmodede mig om at hjælpe til med at rette en Rednings-

baad, men det var mig umuligt at føre Baaden, hvorpaa jeg sad, frem til ham. Det sidste, jeg hørte til Mandskabet, var en Fløjte, som sandsynligvis har hidrørt fra en af Styrmandene, der var i Besiddelse af en Fløjte.

Efter min Opfattelse er der vist ingen af det øvrige Mandskab reddet.

Jeg kan iøvrigt meddele, at Redningsmateriellet var i fuldkommen Orden, samt at Baadene var udsvingede.

Dette er, hvad jeg kan meddele om S/S „Carmen“s Minesprængning.

København, den 5. Februar 1919.

H. P. Petersen, Matros.

Den fremlagte Rapport blev oplæst og gennemgaaet med Matros Petersen, der i et og alt henholdt sig til det heri angivne.

Han tilføjer, at han straks, efter at han var kommen i Vandet, saa en Damper, der gik i østlig Retning. Medens Kaptajnen laa i Vandet, bad han Komparenten praje Damperen. Komparenten raabte da saa højt, han kunde, til han blev hæs; men dette hørtes ikke paa Damperen. Han mener, at denne var ca. 3 Kvartmil borte uden dog at kunne udtale sig bestemt herom. Komparenten anser det for givet, at det maa være en Mine, der har foraarsaget Ulykken.

Søforhøret sluttet. Retten hævet.

Barken „*Frida*“ af Fredericia.

beskudt og opbrændt i Nordsøen den 13. August 1918 paa Rejse fra Kragerø til W. Hartlepool med 178 Stkr. Pitprops. 7 Omkomne.

Uddrag af Søforklaring, afgivet i kgl. dansk Konsulat i Newcastle i Anledning af Sænkning af Barken

„Frida“ i Nordsøen den 13. August 1918. Fremstaar Letmatros Anker Steen Christensen, der forklarer:

Vejret var klart, næsten stille med saa lidt Vind, at Skibet knapt kunde styre. Vi opdagede først Ubaaden, da Beskydningen begyndte Kl. ca. 3¹/₂ Eftermiddag. Der blev straks braset bak, og alle Mand blev straks kaldt paa Dæk og gik i Gang med at sætte Baadene i Vandet. Dette var besørget højst 5 Min. efter, at det første Skud hørtes.

Der affyredes 5 Skud, før jeg gik fra Roret og 3 mere, før vi kom i Baadene; intet traf Skibsskroget, men et traf store Bramfald, som blev skudt over, men blev hængende. Hele Besætningen gik i Baadene, og 2—3 Min. efter at Baaden var i Vandet, stødte vi fra Skibssiden. Vi havde faaet det meste af vort Tøj med, og Kaptajnen havde Skibets Papirer. Det næste Skud faldt, efter at Baaden var sakket agter ud og var en Snes Fod klar af Skibet; dette traf os og dræbte straks 5 Mand. Niels Christian Andersen sad lige agten for mig og blev fuldstændig revet op af Skuddet. Han faldt i Vandet, men blev hængende ved en Aare, hvorfra jeg trak ham ind i Baaden; hans Indvolde var synlige, men han levede dog ca. 20 Min. Jeg blev saaret i mit højre Laar. Jeg tabte ikke Bevidstheden, men var i første Øjeblik noget forvirret. Baaden fyldtes næsten øjeblikkelig med Vand og flød paa Korkpuderne og Luftkasserne. Et Skud traf kort efter Skibet forude.

Ubaaden kom da hen til os; der var 2—3 Officerer paa Broen, disse smilede og syntes velfornøjede, hvilket ikke syntes at være Tilfældet med Mandskabet. Ubaaden gik op et Par Hundrede Favne borte og begyndte paany Beskydningen. Det første Skud hørte vi suse lige over Hovedet paa os; det gik ind i Ka-

hytten. Beskydningen fortsattes med Skibsbaaden liggende hjælpeløs mellem Ubaaden og Skibet. To Skud traf Skibet. Saa ophørte Beskydningen igen, og Ubaaden kom hen til os. Matros Jørgensen, der senere døde paa Hospitalet, spurgte paa Tysk, om man ikke vilde tage os ombord, da vor Baad var fuld af Vand og synkefærdig; men Svaret, der ligeledes afgaves paa Tysk, lød paa, at dette vilde man ikke.

Paa Ubaaden havde man travlt med at give Lys-signaler, som vi saa' besvarede i Horisonten, og ca. $\frac{1}{4}$ Time efter kom en anden Ubaad tilstede. Besætningen gik ombord i „Frida“ og satte en lille Jolle i Vandet, hvori Skibets Medicinkiste blev sat med et Par Tæpper, lidt Tøj og et Par Brød; der fandtes allerede et lille Vandanker og haardt Brød i Baaden; derefter satte man Ild paa Skibet paa tre Steder, og man bragte Jollen hen til os og hjalp os ombord i den, hvorefter de begge fjernede sig.

I Baaden var vi da kun de fire, der kom paa Hospitalet; alle de andre var døde.

Vi blev næste Morgen mellem 4 og 5 optaget af en engelsk Trawler, der førte os til South Shields.

„Frida“ brændte hele Natten, og vi holdt Baaden i Læ af det for at faa Varme; det brændte, saa længe det kunde ses fra Trawleren.

Barken „*Albert Høeg*“ af Odense, forlist i den svenske Skærgaard ved Gøteborg den 14. Februar 1920 paa Rejse fra Savannah til Nyborg med 2100 Tons Oliekager; 13 Omkomne.

Udskrift af Domsbogen for Gøteborg Raadhusret vedrørende ovennævnte Forlis. — I Retten fremlagdes Rapport, udfærdiget af den ældste af de 4 overlevende, Stewart H. P. Hansen af Esbjerg. Rapporten er saalydende:

Vi forlod Savannah den 15. Januar 1920. Havde god Vind de første 8—9 Dage; derefter korte, haarde Storme, og ved Slutningen af en af disse brasedes noget om Styrbord; 4 Mand af Vagten gik for at klare Brasserne af. Der kom da en Braadsø, der hævede sig over Stordækket. De tre Mand klamrede sig fast paa Stedet. Den fjerde vilde formentlig løbe for at holde sig fast ved et eller andet, men saa har Søen skyllet ham udenbords. Han fik fat i Loglinen; men da en Mand begyndte at hale ham ind, brast Linen, og Redning var ikke paa nogen Maade mulig. Dette skete den 28. Januar 1920 Kl. 9 Emd. Manden var Letmatros Anton Meinertz af Nordby, Fanø.

Derefter forløb Rejsen uden større Hændelser, men under uafbrudt Regn, Sne, Storm og Orkan, til vi fik Norges Kyst i Sigte. Lørdag den 14. Februar 1920 passerede vi Skagen Kl. 12—1 Middag, fik Lods ombord og forsøgte at arbejde os Syd paa; men Vinden tiltog i Styrke, saa vi ikke kunde komme Syd paa. Kaptajnen og Lodsens var formodentlig blevet enige om at søge ned til Gøteborg, og der pressesedes haardt med Sejl for at naa ned før Aften; men vi tog Land for nordligt og naaede det derfor ikke, og inden vi kom til Vinga, var det mørkt. Fra Stordækket blusedes længe efter Lods, men uden Resultat. Vi styrede derefter bidevind udefter igen ca. $\frac{1}{2}$ Time, saa halsedes rundt og styredes opefter Lodsstationen igen; men da var Skibet kommet for langt indad og begyndte at hugge i Bunden, hvilket det gjorde 3 Gange, inden det blev staaende. Fartøjet stod støt en kort Stund, og det saa ud, som om det vilde blive staaende, i hvilket Tilfælde vi kunde være blevet ombord. Derfor hastede ingen med at komme i Baadene; men saavidt

jeg erindrer, stod vi alle klar ved Baadene. — Da skete det frygtelige: Fartøjet begyndte at hælde Styrbord over, og i et Øjeblik var det langt under Vandet med begge Sider. Der var ikke Tid til at faa Taljerne hugget af, og begge Baadene kæntrede, hvorved alle Mand kom i Vandet, nogle under og nogle ved Siden af Baadene. Vi var 4 Mand, som søgte til Storriggeren, hvor vi forblev hele Natten indtil Kl. 6 $\frac{1}{2}$ om Morgenen, da vi blev optaget og ført ind til Vrångø. 2. Styrmand K. Frydendahl fik fat i Mesanriggeren, hvor han holdt sig fast til Kl. 3 om Natten, da han af Udmattelse i den stærke Kulde maatte slippe sit Tag; han faldt i Søen og druknede. Beklageligt nok kunde vi ikke bringe ham Hjælp fra Storriggeren, da vi selv kun med største Besvær kunde holde os fast. — De tre øvrige overlevende, nemlig Tømmermand T. H. Smidt, Dragør, Matros Carl Johnsson, Smaaland, og Matros G. Waldèn, Gøteborg, bekræftede forannævnte Rapport, hvorefter de alle fire beedigede deres Udsagn.

Endelig skal opføres et Par Eksempler af en noget anden Art.

I den almindelige Bevidsthed staar jo de tyske Ubaadsførere fra Krigstiden som Repræsentanter for den personificerede Ondskab og Bestialitet, og at dette ogsaa i mangfoldige Tilfælde er rigtigt, lader sig ikke nægte; de tidligere nævnte Tilfælde og mange, mange andre taler tilstrækkelig klart i den Henseende. Dog er der ogsaa Eksempler paa det modsatte, og til Bekræftelse heraf anføres følgende to Tilfælde, der i denne Forbindelse er som Solstrejf over skytung Himmel. Det skal dog paa Forhaand bemærkes:

1) Tildragelserne ligger begge to før Februar 1917,

idet Ubaadenes Instrukser efter den Tid — altsaa under den uindskrænkede Undervandskrig — formentlig var af en saa uhyggelig Art, at al human Optræden, for ikke at tale om Ridderlighed, var udelukket og dermed ogsaa enhver Tale om Solstraaler.

- 2) Tildragelserne gengives her efter mundtlige Meddelelser fra Deltagere og Øjenvidner. De findes altsaa ikke i denne Form blandt de tidligere nævnte Søforklaringer. Derved kan muligt en Enkelthed være gengivet noget farvet, da den Slags Begivenheder jo opleves under sjælelig Højspænding; men som Helhed er Begivenhederne autentiske nok. —

En tremastet Skonnert mødte sin Skæbne, en tysk Ubaad, under Skotlands Nordøstkyst. Ladningen var Kontrabande, og altsaa skulde Skibet sænkes. Dette skete meget hurtigt; dog ikke hurtigere, end at Besætningen kom i Storbaaden og klar af Skibet. Man roede op til Ubaaden, og paa Prajehold spurgte man fra Ubaaden, om man manglede noget nødvendigt for en længere Tur over Havet i aaben Baad, og da man bekræftede dette under Henvisning til, at Sænkningen var sket saa hurtigt, at man saa godt som intet havde faaet med, beordrede Ubaadschefen, at de skulde have alt, hvad de ønskede af Mad, Klæder, Tæpper, Olietøj, Petroleum o. s. v. Derefter bad Skipperen, om Ubaaden vilde slæbe Baaden noget nærmere ind til Kysten, da Søen var haard og Situationen altsaa ikke ufarlig for saa lille og skrøbeligt et Fartøj som en Skibsbaad. Hertil svarede Ubaadschefen: „Nej, det kan jeg ikke, for det forbyder min Instruks mig. Men hold Kursen N.W. i ca. 3 Timer, saa runder De en Pynt; hold der-

efter Kursen S.W. i ca. 2 Timer, og saa vil De finde et Fiskerleje med god Landingsplads, og jeg lover Dem, at det nok skal gaa godt. Adjøs!“ Derefter forsvandt Ubaaden; Baaden styrede den angivne Kurs, og alt gik, som det var bleven sagt. Men just som Baaden vilde gaa ind til Fiskerlejet, dukkede den samme Ubaad op klods paa Siden, og Chefen raabte nok saa gemytligt: „Hallo, Kaptajn, der kan De se, den gik jo fint!“ hvortil Skipperen bevæget raabte tilbage: „Kaptain, De har sænket mit gode Skib og en kostbar Ladning; men De er alligevel en Riddersmand. Maa jeg trykke Deres Haand,“ — hvorefter de to Fartøjer gik hver sin Vej. Altsaa: Ubaaden havde usèt fulgt efter det lille Fartøj den lange Vej for at være sikker paa, at Besætningen naaede velbeholden i Havn.

En dansk Damper, ført af en Fanø-Skipper, blev i den sydlige Del af den engelske Kanal standset af en tysk Ubaad. Kaptajnen beordredes over i Ubaaden med Skibets Papirer, hvorefter han fik Besked om, at Skibet skulde sænkes. Han blev imidlertid holdt tilbage i Ubaaden som Gidsel, mens Damperen fik tysk Prisemandskab — 7 Mand — om Bord. Og nu begyndte „den vilde Jagt“, et Skuespil saa eventyrligt, at det synes mere at høre hjemme i Romanernes end i Virkelighedens Verden, og dog var Begivenhederne saare virkelige. I Læ af den danske Damper, der stadig førte det danske Flag, opbragte den tyske Ubaad nu en Række Skibe, men der sørgedes stadig for, at Besætningerne fra de sænkede Skibe i god Behold blev ført over paa den danske Damper, der efterhaanden antog Karakter af et overfyldt „Herberge for hjemløse“, en „Noahs Ark“, hvor Pladsen efterhaanden blev saa knap,

at selv Søfolk vanskeligt kunde finde sig til Rette. Først da Vand og Proviant var ved at være brugt op, og Skuepladsen for Begivenhederne var trukket ned ad Kap Finisterre (Spaniens Nordvestpynt), gik Damperen helt ind til Kysten, hvorefter Baadene ad flere Gange bjergede samtlige ombordværende i Land, ogsaa den danske Kaptajn. Derefter førtes Skibet af det tyske Prismandskab igen til Havs og sænkedes.

Den danske Kaptajns ufrivillige Ophold i den tyske Ubaad i flere Dage var en, selv i Krigstid, meget ejendommelig Situation. Han behandledes i alle Maader hensynsfuldt og havde mange interessante Oplevelser. En Dag med uroligt Vejr gik saaledes to Dampere forbi, uden at Ubaaden gjorde Mine til at foretage sig noget for at sænke dem. Paa den danske Kaptajns Spørgsmaal om, hvorfor disse Skibe ikke skulde sænkes, skønt de førte Kontrabande ligesaavel som hans, svarede Ubaadsføreren: „Søen er saa urolig, at der vil være Fare for Besætningen, naar den skal i Baadene, og hvis vi under disse Forhold vilde sænke Skibene, vilde vi handle baade uforsvarligt og i direkte Modstrid med de Ordre, som de tyske Ubaade har“. Da den danske Kaptajn gik fra Borde, udtalte den tyske Ubaadschef: „Jeg beklager, at jeg har været nødsaget til at handle, som jeg har gjort; men Krigens Lov er jo haard, og den maa vi respektere, selv om vi derved kommer til at optræde haardhændet; det véd jeg, De kan og vil forstaa, Kaptajn. Og dermed Farvel!“ De to skiltes som Venner, og den danske Kaptajn uden Bitterhed, og det formede sig saaledes for dem, at de begge, før Krigen sluttede, fandt deres fælles Grav paa det store Hav, der, ikke mindst under Krigen, var Vidne til saa mange storslaaede Beviser paa Sømandens Mod og Selvfornægtelse.

Af de først anførte 7 Eksempler vil det tilstrækkelig tydeligt fremgaa, at det var haarde Vilkaar, Krigen bød den danske Sømandsstand, og saa kan der endda ikke skaffes Beretning om de allerhaardeste Episoder fra Havet, da de, der skulde berette om dem, er tavse og sover den lange Søvn i deres vaade Grav.

Ifølge den forannævnte Samling Søforklaringer udgør Antallet af krigsforliste danske Skibe ialt 324, og Antallet af de derved omkomne danske Søfolk er 702. Disse Tal kan maaske synes smaa i Sammenligning med tilsvarende Tal fra de krigsførende Lande; og dog repræsenterer de, ikke mindst i Betragtning af, at Danmark jo ikke var aktiv Deltager i det store Opgør, en mægtig Sum af Sorg og Lidelse. Efter Krigen har man derfor i Følelsen heraf rundt om i Landets Søfartsbyer rejst Mindesmærker for dem, der blev derude. Blandt disse Byer er altsaa ogsaa Nordby, Fanø, og Hensigten med denne Redegørelse her i Aarsskriftet er da denne: at sætte et varigt Minde for vore tabte Søfolk ud fra den Betragtning, at ikke alene deres Hjemstavn og deres By skylder at mindes dem i Taknemmelighed, men tillige hele vort Folk, da deres Indsats blev ydet i en for vort Fædreland trang Tid.

De 20 i Nordby, Fanø, hjemmehørende ved Krigsforlis omkomne Søfolk er følgende:

1. *Svend L. Svendsen*, 58 Aar, Fører af Sejlskibet „Sofie“ af København, omkom i Vesterhavet i April 1917, formentlig ved Minesprængning. Besætning, Skib og Ladning forsvandt sporløst. Ugift. Søn af Skipper Svend L. Svendsen af Nordby, Fanø.

2. *Morten J. Lauridsen*, 52 Aar, Fører af Sejlskibet „Albert Høeg“ af Odense. Omkom den 14. Februar 1920 ved Forlis ved Vinga Fyr i den svenske Skær-

gaard under Forsøg paa at omsejle Minefeltet paa Hertas Flak. Efterlader Enke Fanny Nielsen og 6 Børn.

3. *Niels H. Clausen*, 46 Aar, Fører af Dampskibet „Helene“ af København. Dræbtes den 24. August 1918 ved et Luftbombardement af Rouen, i hvis Havn Skibet laa. Efterlader Enke Anna Winther og 6 Børn.

4. *Mads L. Nielsen*, 43 Aar, Fører af Dampskibet „Lindeskov“ af København. Omkom i Vesterhavet i Marts 1918 formentlig ved Minesprængning. Passagerer, Besætning, Skib og Ladning forsvandt sporløst. Efterlader Enke Anna Hansine Oldefar og 4 Børn.

5. *Niels Iversen*, 42 Aar, Fører af Dampskibet „Carmen“ af København. Omkom ved Minesprængning i Skägerak den 2. Februar 1919. Efterlader Enke Ane Mathea Pedersen og 1 Barn.

6. *Hans P. Mikkelsen*, 36 Aar, Fører af Dampskibet „Johanne“ af København. Omkom ved Minesprængning i Vesterhavet den 23. April (Paaskedag) 1916. Efterlader Enke Cecilie Jensen og 2 Børn.

7. *Morten M. Danielsen*, 31 Aar, Fører af Sejlskibet „Clara E“ af New York. Omkommen formentlig ved Minesprængning i November 1919 i Vesterhavet, hvor Besætning, Skib og Ladning forsvandt sporløst. Ugift. Søn af Husejer J. Danielsen, Nordby, Fanø.

8. *Niels H. Jessen*, 56 Aar. Styrmand paa Sejlskibet „Albert Høeg“ af Odense. Omkom den 14. Februar 1920 ved Forlis ved Vingå Fyr i den svenske Skærgaard under Forsøg paa at omsejle Minefeltet paa Hertas Flak. Efterlader Enke Anna Nielsine Mortensen og 7 Børn.

9. *Anders J. Jeppesen*, 50 Aar, 1. Styrmand paa Dampskibet „Carmen“ af København. Omkom ved

Minesprængning i Skagerak den 2. Februar 1919. Efterlader Enke Hedvig Jensen og 4 Børn.

10. *Niels P. Winther*, 29 Aar, Styrmand paa Dampskibet „Stella“ af Esbjerg. Omkom i Biscayabugten den 5. November 1915 under Forsøg paa at indbjerger en Redningsbaad. Ugift. Søn af Skibsreder P. N. Winther, Nordby, Fanø.

11. *Niels M. Nielsen*, 24 Aar, Styrmand paa Sejskibet „N. P. Kirch“ af Helsingør. Drukne i Kattegat den 24. Maj 1918 paa Rejse fra Helsingør til Varberg. Efterlader Enke Anna Cathrine Lauridsen og 1 Barn.

12. *Niels Anton Pedersen*, 26 Aar, 2. Styrmand paa Dampskibet „Carmen“ af København. Omkom ved Minesprængning i Skagerak den 2. Februar 1919. Efterlader Enke Johanne Mathiasen.

13. *Hans Søbygaard*, 24 Aar, Styrmand paa Galeasen „Østen“ af Nykøbing S., der forsvandt sporløst i September 1915 paa Rejse fra Malmø til England. Antagelig minesprængt eller torpederet. Ugift. Søn af Toldkontrolør Th. Søbygaard af Esbjerg.

14. *Hartvig Christiansen*, 20 Aar, Matros paa Barkskibet „Kylemore“ af Odense, som var tvangsbefragtet af U. S. A. Styrtede ned fra Storraaen og dræbtes den 11. Marts 1919. Begravedes først i New York, men førtes senere hjem og begravedes paa Nordby vestre Kirkegaard. Ugift. Søn af Skibsfører J. Christiansen, Nordby, Fanø.

15. *Anton B. Meinertz*, 18 Aar, Matros paa Barkskibet „Albert Høeg“ af Odense. Blev i Atlanterhavet skyllet over Bord og drukne den 28. Januar 1920. Ugift. Søn af Skibsfører H. Th. Meinertz, Nordby, Fanø.

16. *Karl L. Christensen*, 18 Aar, Matros paa Sejs-

skibet „Albert Høeg“ af Odense. Omkom den 14. Februar 1920 ved Forlis ved Vinga Fyr i den svenske Skærgaard under Forsøg paa at omsejle Minefeltet paa Hertas Flak. Ugift. Søn af Skibsfører N. J. Christensen af Esbjerg.

17. *Harald B. L. With*, 41 Aar, Hovmester paa Damperen „Margrethe“ af København. Omkom ved Torpedering i Vesterhavet den 31. Oktober 1917. Efterlader Enke Karen Thygesen og 3 Børn.

18. *Hans Rindby*, 28 Aar. Hovmester paa Dampskibet „Rosborg“ af København. Omkom ved Beskydning af en tysk U-Baad i Vesterhavet den 3. Marts 1917. Ugift. Søn af Skibsfører S. H. Rindby, Esbjerg.

19. *Jens M. Hansen*, 17 Aar. Kok paa Dampskibet „Dana“ af København. Omkom ved Torpedering i Vesterhavet den 9. Juni 1917. Ugift. Søn af Baadfører Jens C. Hansen af Nordby, Fanø.

20. *Christian E. Toft*, 37 Aar. Fører af Motor-kutteren „Ægir“ af Esbjerg. Omkom ved Minesprængning under Fiskeri i Vesterhavet den 6. April 1917. Efterlader Enke Anna Nielsine Nielsen og 8 Børn.
