

DANSK
SØULYKKE-STATISTIK

1936

UDGIVET AF

MINISTERIET FOR HANDEL, INDUSTRI OG SØFART

JUNI 1937

FORHANDLES FRA
DET KONGELIGE SØKORT-ARKIV
KJØBENHAVN

Den foreliggende Oversigt, der herved offentliggøres af

Ministeriet for Handel. Industri og Søfart

i Henhold til Lov af 12. April 1892 om Oprettelse af Søretter udenfor København samt om Søforklaringer og Søforhør, er udarbejdet paa Grundlag af de i Henhold til nævnte Lov indsendte Udskrifter af Søforhør og Søforklaringer m. m.



Indholdsfortegnelse.

Søulykker i 1936	5
Tabeller indeholdende statistiske Oplysninger vedrørende Søulykker i 1936.....	54

1936.

1. S/S **Aalborg** hus af Aalborg, 1482 Reg. T. Br. Bygget 1914 af Staal.
1 Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. $19/2$ 36 i København.
Indberetning fra Statens Skibstilsyn dat. $4/5$ 36.
Kl. 16, da A. laa ved Kvæsthusbroen og lastede, vilde en Havnearbejder, der stod paa en Stilling i Lugen, gribe fat i Lugekarmen for at hæve sig op paa Dækket. Den paagældende forfejlede sit Greb og faldt ned paa Mellemdækket og derfra ned i Underlasten, hvorved han paadrog sig forskellige Kvæstelser. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt Ambulance kørt til Hospitalet.
2. M/S **Aalborghus** af Aalborg, 2079 Reg. T. Br. Bygget 1936 af Staal. Paa Rejse fra Aalborg til København med Passagerer.
Køllideret d. $8/8$ 36 i Kattegat.
Søforhør i København d. $8/8$ 36, Søforklaring og Søforhør i Aalborg d. $12/8$ 36.
Kl. 0⁰⁴ passeredes Klokkebojen ved Hals Barre. Vejret var tæt Taage. Umiddelbart efter hørtes Taage-signal fra en Ankerligger forude. Maskinen, der gik med mindsket Fart, blev stoppet. Ca. 1 Minut senere kom Ankerliggeren, der viste sig at være M/Sk. »Harald« af Hobro i Sigte ret forude; Maskinen blev kastet Fuld Kraft Bak, men kort efter — Kl. ca. 0¹⁰ — tørnede A. med Stævnen mod H.s Stb.s Side.
D. $7/8$ Kl. 23³⁰, da H. var ca. $1/2$ Sm. VSV. af Hals Barre Fyr, blev det Taage. Der styredes NV.t.V., indtil H. Kl. 23⁴⁰ opankredes i 8 m Vand. Umiddelbart efter hørtes A.s Taagesignaler. Kl. ca. 24 kom A.s Toplanterner i Sigte i ca. 400 m.s Afstand, og kort efter skete Kollisionen, hvorved H. fik Skandæk, Waterbord og flere Planker knust.
Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Kollisionen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Kollisionen skyldes Taage.
3. M/S **Aase Mærsk** af Nyborg, 6184 Reg. T. Br. Bygget 1930 af Staal. Paa Rejse fra London til Manchester med Olie.
Rørt Grunden d. $5/1$ 36 i Manchester Kanalen.
Indberetning til Board af Trade dat. $7/1$ 36.
Kl. 9¹⁵, da A. M., der blev assisteret af Lods og Bugserbaad For og Agter, skulde passere en mod-gaaende Damp, kom Skibet for langt over i Stb. Side af Kanalen, hvorved det rørte Grunden uden at blive staaende.
4. 3^m M/Sk. **Activ** af Randers, 100 Reg. T. Br. Bygget 1925 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Stevns til Kotka med Kridt.
Kollideret d. $19/7$ 36 i Østersøen.
Søforhør i Thisted d. $15/8$ 36.
Kl. ca. 2, da A. i stille, let diset Vejr befandt sig ca. 18 Sm. retv. NØ.t.Ø. $1/4$ Ø. af Sandhammeren, saa Rorsmanden, der var alene paa Dækket, ca. $1/2$ Streg om Stb. et modgaaende Skibs Toplanterne. Det modgaaende Skib, der senere viste sig at være M/Sk. »Hans« af Halmstad, syntes at trække ud til Stb., hvorfor Kursen bibeholdte. Da H. var ca. 20 à 25 m fra A., omtrent 5 Streger om Stb., saas pludselig H.s røde Sidelanterne, og umiddelbart efter tørnede H. med Klyvcerbommen mod A.s Stb.s Storrige og derefter med Stævnen mod Lønningen, der blev beskadiget.
Anm. Søforklaring fra H. foreligger ikke.
5. S/S **Agnès** af Mariehamn, 3071 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Aarhus til Helsingør i Hallast.
Grundstødt d. $5/12$ 36 ved Sjællands Ø.-Kyst.
Strandingsindberetning dat. $5/12$ 36.
Kl. 8¹⁰ grundstødte A. i S.-lig Storm S. for Helsingør Havn. Skibet kom kort efter flot ved egen Hjælp, men grundstødte paany N. for Havnen og blev staaende. Skibet er senere kommet Hot ved Hjælp af en Bjærgningsdamp.
Anm. Aarsagen til Grundstødningerne angives at være Vejr- og Strømforholdene.
6. 2^m M/Kt. **Albert** af Trangisvaag, 141 Rag. T. Br. Bygget 1889 af Eg. Paa Fiske under Island.
Kollideret d. $26/3$ 36 i Atlanterhavet.
Søforklaring og Søforhør i Tveraa d. $25/5$ 36.
Kl. 17, da A. befandt sig paa en Fiskeplads V. for Vestmanøerne, tørnede en Motorbaad — »Hafalda« af Vestmanøerne — der vilde langs Siden af A., mod A.s Stb.s Side Agten for Mesanvantet, hvorved Lønningen og 4 støtter brækkede.
Anm. Søforklaring fra H. foreligger ikke.

7. 3^m M/Sk. **Albert** af Marstal, 153 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Eg. Grundstødt d. ²⁴/₉ 36 ved Jyllands NV.-Kyst. Strandingsindberetning dat. ²⁵/₉ 36. Kl. 15⁴⁰ grundstødte A. i klart Vejr under en svag NV.-lig Brise ca. 500 m Ø. for Højen Fyr. Kl. 16¹⁵ kom Skibet flot ved egen Hjælp.
8. M/Gl. **Aleida** af Hasselt, 197 Reg. T. Br. Bygget 1931 af Staal. Paa Rejse fra Ravenstein til Aalborg med Rug. Grundstødt d. ²⁵/₁₀ 36 ved Jyllands Ø.-Kyst. Søforklaring og Søforhør i Aalborg d. ²⁹/₁₀ 36. Kl. ca. 2, da A. i en stiv S.-lig Kuling med Regnbyger befandt sig i Nærheden af Hals Fyr, grundstødte Skibet under en Byge i Løbets N.-lige Side. Kl. ca. 14 kom A. flot ved fremmed Hjælp. Anm. Sørensen har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet man efter det i Sagen oplyste antage, at Grundstødningen skyldes Vejrforholdene.
9. M/Gl. **Allan** af Aalborg, 66 Reg. T. Br. Bygget 1901 af Eg. Paa Rejse fra Danzig til Kolding med Oliekager. Havareret d. ¹²/₁ 36 i Østersøen; søgt Nødhavn. Søforklaring i Danzig d. ¹⁶/₁ 36. Om Morgenen, da A. under en haard NV.-lig Kuling var ca. 4 Sm. af Kysten mellem Stolpmünde og Jershöft, opdagedes det, at Klyverbardunen med Beslag var revet los af Skibssiden. Da det kunde ses, at Skibet ikke kunde klare Landet ved Jershöft, blev det besluttet at søge tilbage til Danzig, hvorfor Kursen ændredes til NØ. Under Sejladsen for at klare Kysten, led Storsejl og Stagfok betydelig Skade, og Skibet blev jævnlig bordfyldt, hvorved en Støtte og et Stykke af Skandseklædningen paa Bb.s Side blev trykket ind og Lønningen knækket, Stb.s Lønning blev slaaet op fra Støtterne og beskadiget, Stb.s Lugesurring paa Storlugen brækkede og Jollen blev knust. Anm. Aarsagen til Havarierne var haardt Vejr.
10. Finsk 2^m M/Sk. **Alli**. 1 Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. ¹⁵/₇ 36 i København. Indberetning fra Statens Skibstilsyn dat. ¹⁸/₇ 36. Kl. ca. 10, medens A. laa i Redhavnen og lossede Træ, skulde et Slæng Brædder svinges ind over Kajen. Herunder gled et Bræt ud af Stroppen og ramte en Havnearbejder, der fik den ene Fod kvæstet. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt Ambulance ført til Hospitalet.
11. Ff. **Allice** af Esbjerg, 31 Reg. T. Br. Bygget 1926 af Eg og Bøg. Paa Fiskeri i Nordsøen. Havareret, 1 Mand kommet til Skade d. ²⁷/₁₀ 36 i Nordsøen. Søforhør i Esbjerg d. ²³/₁₁ og ¹⁷/₁₂ 36, og i København d. ²³/₁₂ 36. Kl. ca. 11³⁰, da A. under en orkanagtig V.-lig Storm laa underdrejet ca. 65 Sm. V.t.N. af Graadyb Barre, brød en svær Braadsø ind over Stb.s Side, hvorved Skibet blev kæntrret en hel Gang rundt. Ved Kæntringen blev Dækket fuldstændig raseret, begge Master brækkede, og Styrehuset, Kabysen, Nedgangstrappen til Lukafet, Prammen, Lastlugen og Ruderne til Maskinskylliget blev knust. En Mand, der opholdt sig i Styrehuset, blev slynget over Bord, men det lykkedes at bjærge ham. Rgningen blev kappet, et Sejl blev sømmet fast over Lastlugen og en Oliefrakke over Skylliget til Motorrummet, hvorefter A. blev lænset. Kl. ca. 16, da hele Besætningen befandt sig i Motorrummet i Færd med at forsøge paa at starte Motoren, der var gaaet i staa, brød en Braadsø paany over A. fra Stb.s Side, hvorved Kutteren atter kæntrrede en hel Gang rundt. Skylliget til Lukafet blev revet af, og Kutteren blev delvis fyldt med Vand, Stopmaskinen blev slynget over Bord, og hele Skanseklædningen blev knust. Efter at have tætnet de værste Huller med Køjtøj, forsøgtes det paany at lænse A. I Løbet af Aftenen begyndte Vejret at bedre sig, og d. ²⁴/₁₁ Kl. ca. 5, da A. var i Nærheden af Horns Rev FS., kom en anden Kutter i Sigte. Der blev afgivet Nødsignal, idet det lykkedes at faa Ild i noget Olieøj og Gummiklæder. Ved Daggrø blev der fra den anden Kutter ført en Trosse om Bord i A., der blev slæbt til Esbjerg. Anm. Aarsagen til Havarierne var Vejrforholdene.
12. S/S **Ally** af Mariager, 127 Reg. T. Br. Bygget 1890/1909 af Staal. Paa Rejse fra Mariager til Karrebæksminde med Cement. Kollideret og sunket d. ²⁶/₁₁ 36 i Kattegat. Søforhør i København d. ¹/₁₂ 36. Forlisansmeldelse dat. København d. ⁸/₂ 37. Kl. ca. 17¹⁰, da A., der styrede misv. S. ¹/₂ V. havde Sejrs Fyr 3—4 Str. om Bb. og Moselgrund Lysbøje ca. 1 Str. agten for Tværs om Stb., saas forude ca. ²/₂ Streg om Bb. en Dampers Toplanterne og kort efter dens grønne Sidelanterne. Det blæste en frisk Ø.-lig Brise, Vejret var klart. Da der syntes Fare for en Kollision, blev der afgivet 1 kort Tone med Dampfløjten samtidig med, at der drejedes Stb. over. Fra det andet Skib, der senere viste sig at være S/S »Tempo« af København, hørtes kort efter 2 korte Toner, og T. syntes at dreje Bb. over. Umiddelbart efter tørnede T. med Stævnen mod A.s Bb.s Side ud for Agterlugen. Ved Kollisionen fik A. et stort Hul i Siden, hvorfor Besætningen gik i Baaden og blev bjerget om Bord i T. Umiddelbart efter sank A. paa ca. 56°00' N. Brd. 10°57' Ø. Lgd. Ifølge den af T.s Besætning afgivne Forklaring passerede dette Skib Kl. 16⁴⁵ Hatterbarn Lystønde. Herfra sejledes ca. 4 Sm. paa retv. Kurs N. 5° Ø., hvorefter Kursen ændredes til retv. N. 28° V. Kl. 17³⁰, medens Føreren befandt sig i Bestiklukafet, fik Rorsmanden A.s røde Sidelanterne og lidt senere Toplanteren i Sigte forude om Stb. Føreren blev straks varskoet samtidig med, at Roret blev lagt Bb., og da Føreren kom paa Broen, blev der afgivet 2 korte Toner med Dampfløjten. Da T. var ud for A.s Agterskib, blev Maskinen kastet Fuld Kraft Bak, men umiddelbart efter indtraf Kollisionen som foran anført.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Kollisionen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Kollisionen skyldes den Omstændighed, dels at man i T. for sent har set A.s Lanterner, dels at T. i Modstrid med Søvejsreglernes Art. 19 drejede Bb. over.

13. 3^m M/Sk. **Amager** af Dragør, 80 Reg. T. Br. Bygget 1879 af Eg.

a) Paa Rejse fra Korsør til Norrköping med Majs.
Motoren havareret d. $\frac{2}{8}$ 36 i Smaalandsfarvandet.

Søforklaring i Norrköping d. $\frac{28}{8}$ 36.

Kl. ca. 6, da A. befandt sig S. for Omøsund, opdagedes det, at Motoren ikke gik, som den skulde. En Undersøgelse viste, at begge Krumtaplejer var smeltede, hvorfor der sejledes tilbage til Korsør for Reparation.

b) Paa Rejse fra Skelskør til Gdynia med Jern.

Strandet og forlist d. $\frac{17}{12}$ 36 ved Litauens V.-Kyst.

Søforhør i København d. $\frac{6}{1}$ 37.

D. $\frac{7}{12}$ Kl. 7³⁰ stod A. ud af Grønsund. Kl. 10 sattes Loggen, og der styredes dev. SØ.V $\frac{1}{4}$ Ø., hvilken Kurs skulde gaa 3 Sm. klar af Dueodde. Det blæste en frisk SSV.-lig Brise med klart Vejr. Kl. 18⁰⁰ blev det Taage; Farten blev mindsket og Taagesignal afgivet. Kl. 22³⁰ lettede Taagen, og der sejledes atter Fuld Kraft Frem. D. $\frac{10}{12}$ Kl. 1³⁰ viste Loggen 78. Da Dueodde ikke var kommet i Sigte Kl. 2, ændredes Kursen til dev. Ø. Det konstateredes nu, at Kompasset var upaalideligt. Kort efter begyndte Skrueakslen at rive, hvorfor Motoren en Gang imellem maatte stoppes. Kl. 23 blev det Taage; Farten blev mindsket, der blev afgivet Taagesignal, og Loddet holdtes gaaende. D. $\frac{11}{12}$ Kl. 3 hørtes Taagesignalet fra Rixhøft forude om Stb. Skibet trak en Del Vand, og der maatte pumpes baade med Motor- og Haandpumpe for at holde Skibet læns. Kl. 5 var Brændselsolien opbrugt, og Motoren gik i Staa. Det blæste en frisk SØ.-lig Brise, og Rejsen fortsattes for Sejl alene, paa Kurs NØ. Vinden friskede efterhaanden til stormende Kuling af SØ., og der styredes Bidevind ØNØ., samtidig med at Haandpumpen holdtes gaaende. D. $\frac{12}{12}$ Kl. 8³⁰ halsedes rundt til Kurs SV. for at faa Landkending ved Hela; men da Vinden trak sig mere S.-lig, blev Skibet Kl. 12³⁰ lagt ØSØ. over. Kl. 18³⁰ var Vinden flovet til frisk Kuling af SØ.t.S., og der styredes Ø. for at komme ind i Danzig Bugten, men paa Grund af Afdriften lykkedes dette ikke. D. $\frac{13}{12}$ blæste der en SSV.-lig Kuling, og der styredes SØ.t.Ø. Kl. 13³⁰ kom Land i Sigte. Efter Lodskud og Bundart gissedes Skibets Plads til 54°50'5 N. Brd. 19°51'5 Ø. Lgd., og Kursen ændredes til V.t.N. Der pumpedes uafbrudt med Haandpumpen. Da man d. $\frac{14}{12}$ Kl. 11 ikke havde faaet Landkending, sejledes paany Ø. over. Kl. 17²⁰ forsøgtes det forgæves at faa Forbindelse med et forbigående Skib for at faa opgivet Skibets Plads. Kl. 24⁰⁰ saas et Glimt af et Fyr, som blev antaget for Kahlberg Fyr; Afstanden til Fyret gissedes til 9 Sm. Kl. 12⁰⁰ var Vinden frisket til stormende Kuling af SSV., og A. blev underdrejet for klosrebede Bomsejl og rebet Stagfok. D. $\frac{16}{12}$ blæste Stagfok og Klyver i Stykker, og da Proviant og Vand var ved at slippe op, blev der Kl. 14 sat Nødsignal. 2 Fiskekuttere kom kort efter til Stede og opnaede Forbindelse med A., som de begyndte at bugsere ind mod Neukuhren. Skibet arbejdede haardt i Søen, og der pumpedes uafbrudt. D. $\frac{17}{12}$ om Morgenen slap Kutterens Brændselsolie op, og den lod Slæberne gaa. Efter et afholdt Skibsraad styredes SØ. over for Sejl alene. For at undgaa Beskadigelse af Agterlugen og Mastekraven paa Stormasten blev ca. 2 Tons af Dækslasten kastet overbord. Kl. 10⁰⁰ kom den ene af Fiskekutterne tilbage og genoptog Bugseringen imod Neukuhren. Kl. ca. 10³⁰ kom Land i Sigte. Det blæste en SV.-lig Kuling, og da Fiskekutteren intet kunde udrette, lod den Kl. 11⁴⁵ Slæberen gaa. Skibene var da V. af Pillkappen, ca. 3 Timers Sejlads fra Neukuhren. Kursen blev derefter sat NØ. $\frac{1}{2}$ N. mod Memel. Det var tæt Taage- og Regndis, og da A. stadig drev nærmere mod Land, ændredes Kursen N. over. Kl. ca. 16⁵⁰ saas pludselig Nidden Fyr ca. 3 Streger foran for tværs om Stb., Kursen ændredes til N.t.Ø.; men Skibet drev stadig nærmere Land, og tog Kl. 18⁰⁰ Grunden og blev staaende. Der blev afgivet Nødsignal, og Kl. ca. 19³⁰ blev hele Besætningen bjerget af Redningsbaaden fra Nidden. A. er senere blevet Vrag. Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Strandingen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Strandingen skyldes Vejrforholdene.

14. S/S **Anna** af Esbjerg, 1227 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Staal. Paa Rejse fra Oslo til Hull i Ballast.

Kollideret d. $\frac{3}{1}$ 36 paa Humber Floden.

Indberetning til Board af Trade dat. $\frac{6}{5}$ 36.

Kl. 11³⁵, da A., der havde Lods om Bord, befandt sig paa Hull Roads styrende ca. Ø. $\frac{1}{2}$ N., saas en modgaaende Dampner — »S. T. Morgan« — ca. 0,2 Sm. forude ca. $\frac{1}{2}$ Streg om Stb. Fra begge Skibe blev der afgivet 2 korte Toner med Dampfløjten. Da S.T.M. syntes at bibeholde sin Kurs, blev der fra A. paany afgivet 2 korte Toner med Dampfløjten, samtidig med at der drejedes lidt Bb. over. Da S.T.M., der stadig syntes at bibeholde sin Kurs, var ca. 150 m fra A., hørtes fra S.T.M. 3 korte Toner. Signalet blev straks besvaret med samme Signal, samtidig med at Maskinen kastedes Fuld Kraft Bak. Kort efter gentoges disse Signaler fra begge Skibe; men umiddelbart efter tørnede S.T.M. med Stævnen mod A.s Stævn.

15. M Tj. **Anna** af Odense. 79 Røg. T. Br. Bygget 1899 af staal. Paa Rejse fra Nønesundby til Odense med Oliekager.

Grundstødt d. $\frac{14}{1}$ 36 ved Vejro; sunket d. $\frac{15}{1}$ 36 i Kattegat.

Søforklaring og Søforhør i Odense d. $\frac{20}{1}$ 36.

Kl. 1³⁰ afgik A. fra Grenaa. Det blæste en frisk V.-lig Brise; Vejret var sigtbart. Kosten paa Øreringene passeredes tæt om, og herfra styredes for Langsom Fart mod Vejrøund. Da A. var ca. $\frac{1}{2}$ Sm. NNØ. for den NØ.-lige Spids af Yejro, mærkedes et Stød i Skibet, og det viste sig, at Forskibet var blevet læk. Da Vandet i Skibet steg stærkt, blev Skibet sat paa Land ved Vejrø S.-Kyst. D. $\frac{16}{1}$ Kl. 10⁰⁰ blev A. bragt flod af en Bjærgningsdampner efter at en Del af Ladningen var hegteret, og slæbt til Østsiden af Besser Rev for at tætte Lækagen. Kl. ca. 17³⁰ var Skibet tætnet, hvorefter det af Bjærgningsdampneren bugse-

redes mod Ballen. Kl. 18²⁵ var Vinden frisket af SSØ., og da A. tog en Del Vand over, opankredes Bjærgningsdamperen med A. langs Siden ca. $\frac{1}{2}$ Sm. misv. Ø.t.S. $\frac{1}{8}$ S. af den røde 2-Kost Besser Rev S. Kl. ca. 22 var Vinden frisket til en haard SØ.-lig Kuling. Efter forgæves at have forsøgt at hive Ankeret hjem, blev A., der arbejdede haardt i Søen, lagt agterud i Slåberen, hvorefter Maskinen beordredes Langsomt Frem, for at faa Ankeret hjem. Under dette Arbejde brød 2 svære Søer over A., der krængede over, saa Vandet strømmede ind gennem Forlugen, og umiddelbart efter sank A. paa 27 m Vand.

Anm. 1. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Grundstødningen skyldes, at A. ikke blev holdt i større Afstand fra Kysten af Vejrhø.

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

16. M/Gl. **Anna** af Vang, 79 Reg. T. Br. Bygget 1913 af Eg. Paa Rejse fra Gudhjem til Karrebæksminde med Brosten.

Grundstødt d. $\frac{14}{11}$ 36 i Karrebæksminde.

Søforhør i Odense d. $\frac{9}{3}$ 37.

Da A. skulde sejle ind i Havnen, blev Ankeret stukket i Bund for at tage Farten af Skibet; men inden det var svinget rundt, tog det Grunden med Agterenden i Farvandets Ø.-lige Side. Skibet kom straks flot ved egen Hjælp.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Grundstødningen skyldes fejlagtig Bedømmelse af Strømforsøholdene.

17. M/Gl. **Anna** af Halmstad, 55 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Lübeck til Malmø med Raajern.

Grundstødt d. $\frac{24}{11}$ 36 ved Amagers S.-Kyst.

Straridingsindberetning dat. $\frac{24}{11}$ 36.

Kl. 4 grundstødte A. i diset Vejrhø ved Aflandshage. Skibet er senere kommet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Dis i Forbindelse med en af Lasten fremkaldt ukendt Deviation paa Kompasset.

18. M/Gl. **Anna** af Marstal, 58 Reg. T. Br. Bygget 1900 af Eg. Paa Rejse fra Flensborg til Kerteminde med Salpeter.

Grundstødt d. $\frac{11}{2}$ 36 ved Langelands S.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{11}{2}$ 36. Søforklaring og Søforhør i Ærøskøbing d. $\frac{22}{2}$ 36.

Kl. ca. 8, medens A. under en NV.-lig Snestorm laa til Ankers ud for Bagenkop, gik Skibet i Drift. Der blev signaleret efter Hjælp; men inden denne naaede ud til A., tog Skibet Grunden og blev staaende. Kl. ca. 18 var Skibet vandfyldt. og Besætningen blev bjerget i Land af en Fiskerbaad. D. $\frac{13}{2}$ Kl. ca. 22 kom A. flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

19. Ff. **Anna** Dorthea af Frederikshavn, 30 Reg. T. Br. Bygget 1930 af Eg. Paa Fiskeri i Nordsøen.

Havareret d. $\frac{30}{5}$ 36 i Nordsøen.

Indberetning til Board of Trade dat. $\frac{8}{6}$ 36.

Kl. 9, da A.D. befandt sig 200 Sm. N. af Spurn Fyr, knækkede Skrueakslen. Det lykkedes at bjerge baade Skruen og det afbrækkede Stykke Aksel, hvorefter Kutteren for Sejl alene sejlede mod Grimsby. Da A. D. befandt sig ca. 30 Sm. fra Grimsby, opnaaedes Forbindelse med en Fiskekutter, som bugserede A.D. til Grimsby.

20. S/S **Anne** af København, 1593 Reg. T. Br. Bygget 1928 af Staal. Paa Rejse fra Jaffa til Glasgow med Frugt.

Brækket Skrueakslen d. $\frac{15}{1}$ 36 i Atlanterhavet.

Søforklaring i Cardiff d. $\frac{21}{1}$ 36.

Kl. 9⁴⁰, da A. under en SØ.-lig Kuling var ca. 20 Sm. SV. af Bishops Rock mærkedes et Stød i Skibet, og Maskinen begyndte at tage Rous. En Undersøgelse viste, at Skrueakslen var brækket i Stævnrøret. A. blev indbugseret til Cardiff.

21. S/S **Anni Ahrens** af Rostock, 1400 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Goole til Grenaa med Kul.

Grundstødt d. $\frac{2}{1}$ 36 ved Jyllands V.Kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{2}{1}$ 36, Strandingsforretning i Harboøre d. $\frac{2}{1}$ 30, i Lemvig d. $\frac{3}{1}$ 36 og i Grenaa d. $\frac{6}{1}$ 36. Søforklaring og Søforhør i Grenaa d. $\frac{7}{1}$ 36.

D. $\frac{31}{12}$ 35 Kl. 13³⁰ passeredes Spurn F.S. Herfra styredes retv. NØ. indtil 88 Sm. var udløbet, hvorefter Kursen ændredes til retv. NØ. $\frac{1}{2}$., Distance 8 Sm., derefter til NØ. $\frac{3}{4}$ N., Distance 80 Sm. D. $\frac{1}{1}$ 36 Kl. 0 ændredes Kursen til retv. Ø.t.N. $\frac{1}{2}$ N., og Kl. 8, da Loggen viste 81, ændredes Kursen til retv. Ø.t.N. $\frac{3}{4}$ N. D. $\frac{2}{1}$ Kl. 4²⁵, da Loggen viste 55, lod,ledes 32 m f. Sd., og Kursen ændredes til retv. NØ.tØ. Vejret var regndiset. Kl. 5⁰⁵, Log 01, Inddedes 34 m, f. Sd., Kl. 5⁵⁰, Log 68, 25 m, f. Sd. og Kl. 6¹⁵, Log 71, 26 m, f. Sd. Kl. 6³² tog Skibet Grunden ved Vrist og blev staaende. D. $\frac{3}{1}$ Kl. 9²⁰ kom Skibet flot.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Grundstødningen skyldes usigtbart Vejrhø og Strømsætning.

22. M/Kv. **Annie** af Vejle, 11 Reg. T. Br. Bygget 1896 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Hou til Frederiksstad i Ballast.

Grundstødt d. $\frac{1}{2}$ 36 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Søforhør i Vejle d. $\frac{28}{5}$ 36.

Kl. ca. 14, medens A. uden Besætning i taaget Vejr laa opankret ud for Saxild Strand, opdagedes det fra Land, at Skibet var gaaet i Drift. Besætningen gik straks om Bord, og det viste sig, at Ankerkæden var sprængt. Det forsøgte at sejle A. klar af Land; men umiddelbart efter tog Skibet Grunden ud for Saxild By og blev staaende. D. $\frac{2}{2}$ kom Skibet flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Søren har intet udtalt om Aarsagen til, at Ankerkæden knækkede. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Ankerkædens Tilstand har været daarlig.

23. M/S **Anø** af Grenaa, 189 Reg. T. Br. Bygget 1934 af Staal. Paa Rejse fra Aalborg til Grenaa med Stykgods.

Kollideret d. $\frac{7}{10}$ 36 paa Limfjorden.

Søforhør i København d. $\frac{10}{10}$ 36.

Kl. 18³⁰ afsejlede A. fra Kajen ud for Slotsgade. Det var klart Vejr. Kl. ca. 18⁴⁰ saas forude en Baad, der senere viste sig at være M/B »Bien« af Aalborg, uden Lanterne. A. blev straks drejet Bb. over samtidig med, at der blev afgivet 2 korte Toner med Fløjten. Da der syntes Fare for en Kollision, blev Motoren beordret Fuld Kraft Bak; men i det samme tørnede A. med Stævnen mod B.s Bb.s Side. Ved Kollisionen blev B., i hvilken der befandt sig 3 Mænd, læk og sank. Den ene af Mændene blev bjerget af A.s Jolle, som blev sat i Vandet, hvorimod de 2 andre druknede.

Den reddede Person fra B. har forklaret, at B. førte en tændt Flagermuslampe paa Motorhuset. Iøvrigt kan han intet oplyse vedrørende Kollisionen, idet han opholdt sig i Kahytten.

Anm. 1. De omkomne var Arbejds mændene Rasmus Østergaard af Østersundby og Søren Christian Jensen af Vejgaard.

Anm. 2. Søren har intet udtalt om Aarsagen til Kollisionen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Kollisionen skyldes, dels at de i B. værende Personer ikke var søkyndige, dels at B. ikke førte forskriftsmæssige Lanterner.

24. M/S **Asnæs** af København, 460 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal.

Mistet Ankeret d. $\frac{8}{2}$ 36 ved Englands V.-Kyst.

Indberetning til Board of Trade dat. $\frac{15}{2}$ 36.

Kl. 8, da A., der laa opankret i St. Brides Bay, skulde lette, sprængtes Stb.s Ankerkæde, og Ankeret med ca. 4 Favne Kæde mistedes.

25. Ff. **Astoria** af Hirshals, 28 Reg. T. Br. Bygget 1929 af Eg og Bøg.

Paasejlet d. $\frac{28}{7}$ 36 i Nordsøen.

Søforhør i Hjørring d. $\frac{9}{12}$ 36.

Kl. 2³⁰, da A. laa opankret i klart, stille Vejr 120 Sm. N.t.Ø. af Humber F.S., blev Skibet paasejlet af Trawler »Tartan« af Grimsby. Ved Kollisionen blev A.s Skandæk og en Planke om Stb. beskadiget. Anm. Søforklaring fra T. foreligger ikke.

26. S/S **Astra** af København, 2398 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal.

a) Paa Rejse fra Bureå til London med Papirmasse.

Kollideret d. $\frac{9}{7}$ 36 paa Themsens.

Indberetning til Board of Trade dat. $\frac{16}{9}$ 36.

Kl. 17³⁵, da A., der havde Lods om Bord, skulde fortøjes i Erich Buoys, blev Maskinen beordret Halv Kraft Bak og kort efter Fuld Kraft Bak. Maskinen gik imidlertid Fuld Kraft Frem, hvorfor A. tørnede mod en Damper, engelsk S/S »Cordene«, der laa fortøjet i Bøjerne.

b) Paa Rejse fra Sharpness til Swansea i Ballast.

Tørnet en Lysbøje d. $\frac{4}{10}$ 36 paa Barry Roads.

Indberetning til Board of Trade dat. $\frac{6}{10}$ 36.

Kl. 1¹⁵ kvitteredes Lodsens paa Barry Roads. Det blæste en frisk SØ.-lig Brise med Taagebanker nede over Vandet. Kl. 1²⁰ tørnede A. med Stb.s Side mod en Lysbøje. Maskinen blev straks stoppet. Bøjen gled langs Siden og slog et Blad af Skruen.

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

27. S/S **Atlas** af Pargas, 199 Reg. T. Br. Bygget 1885 af Staal.

1 Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. $\frac{24}{6}$ 36 i København.

Indberetning fra Statens Skibstilsyn dat. $\frac{27}{6}$ 36.

Kl. ca. 14³⁰, medens A. laa i Skudehavnen og lossede Træ, gled under Ophivning af et Slæng Brædder nogle af disse ud af Stroppen og ramte en Havnearbejder, der fik den ene Haand kvæstet. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt Ambulance ført til Hospitalet.

28. S/S **Aune H.** af Bjørneborg, 1797 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Methil til Bjørneborg med Kul.

Grundstødt d. $\frac{17}{12}$ 36 ved Jyllands V.-Kyst.

Strandingsforretning i Nr. Vorupør d. $\frac{18}{12}$ 36 og i Thisted d. $\frac{17}{1}$ 37. Strandingsindberetning dat. $\frac{21}{12}$ 36.

D. $\frac{15}{12}$ Kl. 14 afsejlede A. H. fra Methil. Der styredes en Kurs, som skulde føre Skibet midt imellem Lindesnæs og Hanstholm. D. $\frac{17}{12}$ Kl. 21¹⁵ grundstødte A. H. i taaget Vejr ca. 1,5 Sm. N. for Nr. Vorupør. D. $\frac{17}{1}$ 37 kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper, efter at en Del af Ladningen var dels opløst dels kastet overbord.

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

29. M/S **Axel** af Kåallandsö, 77 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Mariestad til Odense med Hvede.

Grundstødt d. $\frac{27}{9}$ 36 ved Fyns N.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. ²⁷/₉ 36. Søforklaring og Søforhør i Odense d. ¹/₁₀ 36.

Kl. 9³⁰ passerede A. i stiv SØ-lig Kuling med Regnbyger Falske Bolsax Lysbøje i 0,5 Sm.s Afstand. Der styredes SV.t.V.¹/₂V. Da Lysbøjen paa Lillegrund Kl. ca. 10 ikke var kommet i Sigte, stoppedes Motoren: men kort efter grundstødte Skibet paa Lillegrund og blev staaende. Det forsøgtes forgæves at bringe A. flot. Kl. ca. 11 begyndte Skibet at hugge i Grunden, hvorved det sprang læk og fyldtes med Vand. Kl. ca. 13 blev der sat Nødsignal, og Besætningen blev optaget af et andet Skib. Kort efter gled A. af Grunden og sank paa ca. 9 m Vand.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Grundstødningen skyldes Vejrforholdene.

30. M/Gl. **Baldur** af Hamburg, 76 Reg. T. Br. Paa Rejse fra København til Masnedsund med Olie-Kager.

Grundstødt d. ⁸/₁₂ 36 ved Sjællands S.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. ¹²/₁₂ 36.

Kl. 10 grundstødte B. i taaget Vejr paa Kalvehave Red. Skibet er senere kommet flot ved egen Hjælp, efter at en Del af Ladningen var lægtret.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Taage.

31. M/Sk. **Beda** af Hovenäset, 122 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Struer til Nykøbing M. med Kalksalpeter.

Grundstødt d. ⁷/₄ 36 paa Venøs V.-Kyst.

Søforklaring i Nykøbing M. d. ¹⁴/₄ 36.

Kl. ca. 6³⁰, da B. i klart Vejr med flov NV.-lig Brise sejlede langs Venø, tog Skibet Grunden ud for Rønkjær Odde. D. ⁸/₄ Kl. ca. 7 kom B. flot ved egen Hjælp.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Grundstødningen skyldes Ukendskab til Farvandet.

32. S/S **Bes** af København, 542 Reg. T. Br. Bygget 1917 af Staal. Paa Rejse fra Plymouth til London med Erts.

Paasejlet d. ²⁶/₃ og ²⁷/₃ 36 paa Themsen.

Indberetning til Board af Trade dat. ¹⁷/₄ 36.

D. ²⁶/₃ Kl. ca. 23, da B. paa Grund af Taage laa opankret paa Gravesend Red, svingede finsk S/S »Leda« med Agterenden ind paa B.s Ankerkæder. D. ²⁷/₃ Kl. ca. 0³⁰ drev S/S »Tunisia« af Swansea ned paa B.s Ankerkæder, der blev sprængtes. Derefter drev B. ned paa S/S »Thyra« af København, der fik Skanseklædningen beskadiget.

33. S/S **Bien** af Helsingør, 116 Reg. T. Br. Bygget 1917 af Staal.

En Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. ⁵/₇ 36 i København.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. ¹¹/₇ 36.

Kl. ca. 14³⁰, da B., der var fortojet med Korenden til Kaj, ved Hjælp af en 4-skaaret Tallie, hvis Løber var ført til Ankerspillet, skulde hive Vognen paa Nordhavnsværftets Ophaler-Bedding, der var brudt sammen under et Skib, fri, brækkede Krogen i den ene Tallieblok, hvorved Blokken blev slynget forefter og ramte en Matros, der stod ved Ankerspillet. Matrosen, der fik begge Ben brækket, blev i en tilkaldt Ambulance kørt til Hospitalet.

34. M/B **Bien** af Aalborg. Paa Rejse fra Fiskeplads ved Rørdal til Aalborg.

Kollideret d. ⁷/₁₀ 36 paa Limfjorden; 2 Omkomne.

Søforhør i København d. ¹⁰/₁₀ 36.

Se Nr. 23.

35. M/S **Bornholm** af Rønne, 1350 Reg. T. Br. Bygget 1930 af Staal. Paa Rejse fra København til Rønne med Passagerer.

Kollideret d. ¹⁶/₈ 36 i Østersøen.

Søforklaring og Søforhør i Rønne d. ²¹/₈ 36.

Kl. 1⁴⁰ passeredes Falsterbo Rev F.S. Herfra styredes Ø.t.S.¹/₄S Kl. 5 blev Vejret taaget og forskriftsmæssigt Taagesignal blev afgivet. Kl. 6¹⁰, da B. var ca. 8 Sm. V. for Rønne, hørtes et andet Skibs Taagesignal ca. 2 Str. om Bb. Maskineri blev straks stoppet, og umiddelbart efter kom det andet Skib, der viste sig at være M/Gl. »Grethe« af Thisted, i Sigte om Bb., styrende ret paa B. Roret blev lagt haardt Stb., og Maskinen beordret Fuld Kraft Bak. Da der syntes Fare for en Kollision, blev Roret lagt Bb. og Maskinen stoppet, men umiddelbart efter tørnede G. med Bb.s Bov mod B.s Bb.s Side ved de agterste Ladeporte.

G.s Besætning har forklaret, at dette Skib Kl. 5⁰⁰ passerede Rønne Lysbøje. Der styredes V.¹/₄S. Kl. 5⁴⁰ blev det Taage, Farten blev mindsket og forskriftsmæssigt Taagesignal afgivet. Kl. 6⁰⁰ hørtes B.s Taagesignal ret forude, Maskinen blev stoppet, og der blev afgivet Taagesignal med ca. 15 Sekunders Mellemrum. Ca. 5 Minutter senere hørtes atter B.s Taagesignal, og fra G., der nu laa helt stoppet uden at gøre Fart, blev der givet 2 lange Toner. Umiddelbart efter kom B. i Sigte forude, Motoren blev slaaet Fuld Kraft Bak, men umiddelbart efter skete Kollisionen, hvorved G. fik nogen ovenbords Skade.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Kollisionen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Kollisionen skyldes Taage.

36. M/S **Bra-Kar** af Oslo, 3778 Reg. T. Br. Bygget 1928 af Staal.

En Mand kommer til Skade ved Ulykkestilfælde d. ²⁸/₁₀ 36 i København.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. ²⁸/₁₀ 36.

Kl. ca. 7³⁰, da B.-K. laa ved Østkajen i Frihavnen, huggede den ene Part af en Hanefod, der blev benyttet til Ophivning af Skærstokke, ud af Hullet i Skærstokken. Hanefodens Krog ramte en Havnearbejder i Hovedet. Den tilskadede komne blev i en tilkaldt Ambulance kørt til Hospitalet.

37. M/S **Bretagne** af København, 3177 Reg. T. Br. Bygget 1928 af Staal.

Paasejlet d. 2¹/₆ 36 i Montreal Havn.

Indberetning til Board af Trade dat. 2⁴/₆ 36. Søforklaring i Montreal d. 2⁵/₆ 36.

Kl. 7⁵⁰, da B. laa fortøjet langs Kaj, var S/S »Kindersley« af Montreal, som laa fortøjet langs Siden af B., i Færd med at svinge rundt. Under denne Manøvre tørnede K. med Stævnen mod B.s Bb.s Side ud for Nr. 5 Luge, hvorved B. fik 5 Plader i Skibssiden samt en Dæksplade beskadiget.

Anm. Søforklaring fra K. foreligger ikke.

38. Ff. **Brynhild** af Esbjerg, 27 Reg. T. Br. Bygget 1907 af Eg, Bøg og Fyr.

Havareret d. 2⁷/₁₀ 36 i Nordsøen; 1 Mand kommet til Skade.

Søforhør i Esbjerg d. 2¹/₄ 37.

over, som knuste Skanseklædningen og Støtterne i Bb.s Side, Bb.s Side af Styrehuset, Prammen samt Skylightet til Lukafet, der delvis blev fyldt med Vand; endvidere blev Kompasset og forskelligt Stores skyllet over Bord. Kutteren krængede voldsomt over, hvorved en Mand af Besætningen blev slynget omkuld og brækkede sin venstre Fod. D. 2⁸/₁₀, da B. befandt sig ca. 150 Sm. V. af Graadyb Barre opnaedes Forbindelse med en anden Kutter, som overlod B. et Reservekompass.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Havarierne. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Havarierne skyldes haardt Vejr.

39. M/S **Bygholm** af Horsens, 129 Reg. T. Br. Bygget 1900/1911 af Staal. Paa Rejse fra København til Horsens med Stykgods.

Grundstødt d. 2⁴/₅ 36 ved Samsøs N.-Kyst.

Søforklaring i Horsens d. 2⁹/₅ 36.

Kl. ca. 5²⁵ passerede B. i haard NØ.-lig Kuling den hvide 1-Kost paa Moselgrunden. Herfra styredes V. 5/8 S. Kl. ca. 6⁴⁰ saas 2¹/₂ Streg om Bb. en hvid Kost, der blev antaget for den hvide 1-Kost paa Issehoved Flak, og kort efter grundstødte B. paa 1,9 m Pullen paa Issehoved Flak og blev staaende. D. 2⁶/₅ Kl. 14⁴⁰ kom B. flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa, efter det i Sagen oplyste, antage, at Grundstødningen skyldes Forveksling af Farvandets Afmærkning paa Grund af Vejrforholdene.

40. L/Kt. **Børge** af Kolding.

Paasejlet d. 1⁵/₇ 36 i Kolding.

Søforklaring og Køforhør i Kolding 10/8 36.

Kl. ca. 20, medens B. laa fortøjet ud for Pladsen Ø. for Frøkontoret, blev Fartøjet paasejlet af M S »Christiansminde« af Kolding, der bakkede ud fra sin Plads foran for B. Ved Paasejlingen blev Masten brækket, Rigningen ødelagt og Skroget læk.

Af den af C.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at forinden C. skulde afgaa, blev B. anmodet om at forhale. Da der imidlertid ingen var om Bord, som kunde forhale Fartøjet, bakkedes C. ud fra Kajen. Herunder gled C.s Forskib langs B., hvorved Rigningen blev fisket og ovennævnte Skade skete.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Paasejlingen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Paasejlingen skyldes, at der ikke var tilstrækkelig Manøvreplads for C.

41. Ff. **C. Mollerup** af Frederikshavn, 38 Reg. T. Br. Bygget 1899 af Eg. Paa Fiskeri i Nordsøen.

Forlist i Oktober 1936 i Nordsøen; 4 Omkomne.

Søforhør i Esbjerg d. 2¹/₁₂ 36 og d. 1⁸/₂ 37.

D. 2⁶/₁₀ blev C.M.set liggende opankret paa en Fiskeplads ca. 118 Sm. V. 1/2 S. af Graadyb. D. 2⁷/₁₀ blæste det en orkanagtig Storm. Da der senere er indbragt forskelligt Vragods fra Kutteren, maa den antages at være forlist med Mand og Mus.

Anm. Besætningen bestod af Fiskeskipper Aksel Andersen, Fisker Henry Linderod Jensen og Kok Hagbardt Johannes Jensen alle af Esbjerg samt Fisker Jens Andreas Houmark Nielsen af Nordby.

42. M/S **Chr. Sass** af København, 3812 Reg. T. Br. Bygget 1913 af Staal. Paa Rejse fra Kingston til Montreal med Raasukker.

Kollideret d. 1⁵/₇ 36 paa St. Lawrence Floden.

Søforklaring i Montreal d. 2⁰/₇ 36, Indberetning til Board of Trade dat. 2³/₇ 36.

Kl. ca. 0⁴⁵, da C.S., der havde Lods om Bord, passerede tæt om Poulier Laforce Lysbøje, kom en modgaende Damper, der senere viste sig at være S/S »Rose Castle« af Halifax, i Sigte i en Drejning af Farvandet. Roret blev lagt haardt Stb. Da C.S. var ca. 1/2 Skibslængde fra R.C., hørtes fra dette Skib 1 kort Tone, men R.C. syntes at blive sat over mod C.S., og umiddelbart efter — Kl. 0⁴⁷ — tørnede R.C. mod C.S.s Bb.S Bov. Ved Kollisionen blev C.S. sat paa Grund paa Batture au Fer, men kom i Løbet af nogle Minutter flot ved egen Hjælp.

Anm. Søforklaring fra R.C. foreligger ikke.

43. S/S **C. P. A. Koch** af Aalborg, 1052 Reg. T. Br. Bygget 1893 af Staal. Paa Rejse fra Aalborg til København i Ballast.

a) Grundstødt d. 3⁰/₃ 36 paa Limfjorden.

Søforhør i København d. 2¹/₄ 36.

Kl. 21³⁰ afgik C.P.A.K. fra Aalborg. Da Rørdal passeredes, blev det Taage, Engholms grønne Fyr kunde dog ses, og der styredes mod disse for Halv Kraft. Da der var sejlet 6 Minutter i denne Fyrlinje, og Engholms 2 røde Fyr ikke kom i Sigte, blev der givet haardt Stb.s Ror samtidig med, at Maskinen beordredes Langsomt Frem og derefter Fuld Kraft Bak, men kort efter — Kl. 21⁵⁵ — tog Skibet Grunden og blev staaende, som det senere viste sig i Sydskellet af Engholms 2 grønne Fyr. D. ³¹/₃ Kl. 5⁵⁵ kom C.P.A.K. flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Grundstødningen skyldes Taage og Strømsætning.

b) Kollideret d. ³¹/₃ 36 i Københavns Havn.

Søforhør i København d. ²/₄ 36.

Kl. 16²⁵ passeredes Molerne ved Langelinie. Der styredes i Løbets V.-lige Side, og Skibet gik med mindsket Fart. Kl. ca. 16³⁰, da Skibet var omtrent udfor Lynetteløbet, saas en Motorgalease — svensk M/Gl. »Brøderna« — der fra Lynetteløbet styrede tværs paa C.P.A.K.s Kurs over mod Langelinie; samtidig saas forude om Bb. et Dampskib — svensk S/S »Piteå« — og bag dette et Motorskib — M/S »Ruth« af Malmø — der begge var for udgaaende. Endvidere havdes 2 Ankerliggere forude om Stb. Da B. syntes at bibeholde sin Kurs, blev der 2 Gange fra C.P.A.K. givet 1 lang Tone til Advarsel. Da B. stadig syntes at bibeholde sin Kurs, blev der 2 Gange givet 1 kort Tone med Dampfløjten. Det sidste Signal blev fra B. besvaret med 2 korte Toner, og B., der var passeret foran om P., syntes at dreje Bb. over for kort efter at dreje tilbage til den oprindelige Kurs. Da der syntes Fare for en Kollision med B. og med Ankerliggerne, blev Roret lagt haardt Bb. og Maskinen beordret Fuld Kraft Frem, hvorved C.P.A.K. gik klar af B. i en Afstand af faa Meter om Stb. Ved Drejningen Bb. over kom C.P.A.K. over i Løbets Ø.-lige Side, og da der syntes Fare for en Kollision med R., blev Maskinen kastet Fuld Kraft Bak, men kort efter tømmede C.P.A.K. med Stævnen imod R.s Bb.s Side.

Af den af B.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at da der fra C.P.A.K. hørtes 1 kort Tone med Dampfløjten, blev Signalet besvaret med 2 korte Toner, og B. drejedes Bb. over. Da der imidlertid syntes Fare for en Kollision med P., der havdes om Bb., drejedes atter Stb. over

Af den af R.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at da C.P.A.K. passerede agten om B., var Afstanden til R. ca. 400 m. Da C.P.A.K. kom over i Løbets Ø.-lige Side, og der syntes Fare for en Kollision, blev R.s Skruer koblet fra og Roret lagt Stb., men umiddelbart efter skete Kollisionen, hvorved R. fik en større Lækage, saa Vandet trængte ind i Lasten.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Kollisionen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Kollisionen skyldes, at C.P.A.K. maatte dreje Bb. over for at undgaa Kollision med B.

44. M/Sk. **Camilla** af Rønne, 35 Reg. T. Br. Bygget 1891 af Eg. Paa Rejse fra Hasle til Sønderborg med Klinkers og Lervarer.

Grundstødt d. ⁹/₈ 36 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Indberetning fra Konsulatet i Flensborg dat. ¹⁵/₈ 36. Søforhør i Rønne d. ¹⁰/₉ 36.

Kl. ca. 21³⁰ passeredes Falshöft. Der styredes mod et Fyr, som blev antaget for Flensborg F.S. Da Fyret pludselig blev rødt, opdagedes det at være Neukirchen Fyr; Roret blev lagt haardt Stb., men umiddelbart efter — Kl. ca. 22³⁰ — tog Skibet Grunden ca. 1¹/₂ Sm S. af Fyrskibet og blev staaende. D. ¹⁰/₈ kom Skibet flot ved fremmed Hjælp efter at en Del af Ladningen var lægteret.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

45. S/S **Caring** af Göteborg, 881 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Nysted til Malmø i Ballast.

Grundstødt d. ⁹/₁₂ 36 ved Amagers S.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. ⁹/₁₂ 36.

Kl. 0²⁰ blev C., der havde haft Kollision med et andet Skib, sat paa Grund S. for Dragør Fort ca. 3 Sm. fra Land. Kl. 21 kom Skibet flot ved Hjælp af to Bjærgningsdampere.

46. S/S **Carmen** af Esbjerg, 1206 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal. Paa Rejse fra Cartagena til Liverpool.

En Mand forsvundet d. ¹¹/₉ 36 i Atlanterhavet.

Søforklaring i Liverpool d. ¹⁷/₉ 36 og i Kalundborg d. ⁹/₁₀ 36.

Kl. 23, da C. befandt sig ud for Portugals Kyst, skulde Fyrbøder Antoni Rzepka purres ud. Da den paagældende, der sidst var set i sin Køje Kl. 22, ikke kunde findes om Bord, maa det antages, at han er faldet overbord og druknet.

47. Lystk. **Carmen** af Karlix (Sverige), ca. 2 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Nyborg til Aarhus.

Grundstødt d. ²⁶/₉ 36 ved Fyns Ø.-Kyst.

Strandinjrindberetning dat. ²⁶/₉ 36.

Kl. 5³⁰ grundstødte C. i klart Vejr paa Ø.-Kysten af Fyns Hoved.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være, al Ankertovet brækkede.

48. Sk. **Cathrine** af Rønne, 30 Reg. T. Br. Bygget 1848/1891 af Bøg og Eg. Paa Rejse fra Rønne til Odense med Stykgods.

Grundstødt d. ¹/₁₂ 36 i Odense Fjord.

Strandingsindberetning dat. ⁴/₁₂ 36. Søforklaring og Søforhør i Kerteminde d. ¹⁴/₁₂ 36.

Kl. ca. 14, da C. i en NV.-lig Storm laa opankret V. for Gabet, sprængtes Ankerkæden, og Skibet gik i Drift. Det forsøgtes at sætte 2-rebet Skonnertsejl og Klyver, men Klyveren blæste over Bord, og Vejret var for haardt til at føre Skonnertsejl. Da C. kom ned til Kysten, maatte Skonnertsejlet atter sættes for at sejle C. klar af nogle Ankerliggere. Kort efter — Kl. ca. 16³⁰ — tog Skibet Grunden un for Bregør og blev staaende.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Grundstødningen skyldes Vejrforholdene.

49. Ff. **Christa** af Esbjerg, 29 Reg. T. Br. Bygget 1917 af Eg og Fyr. Paa Fiskeri i Nordsøen.

Forlist i Oktober 1936; 4 Omkomne.

Søforhør i Esbjerg d. $\frac{2}{12}$ 36 og d. $\frac{18}{2}$ 37. Forlisanmeldelse dat. Esbjerg d. $\frac{20}{4}$ 37.

D. $\frac{23}{10}$ afsejlede C. fra Esbjerg. D. $\frac{5}{11}$ blev Taget til Kutterens Styrehus opfisket i Nærheden af Vyl F.S. Da der iøvrigt intet er set eller hørt til C., maa det antages, at Kutteren er forlist med Mand og Mus.

Anm. Besætningen bestod af Fiskeskipper Ejner Marius Andersen, Fiskerne Aksel Andersen og Otto Larsen alle af Esbjerg samt Fisker Simon Christensen.

50. M/Gl. **Christian** af Egersund, 88 Reg. T. Br. Bygget 1902 af Staal. Paa Rejse fra Flensborg til Egersund med Koks.

Kollideret d. $\frac{24}{2}$ 36 i Flensborg Fjord.

Søforklaring og Søforhør i Graasten d. $\frac{6}{3}$ 36 og i Flensborg d. $\frac{30}{3}$ 36.

Kl. ca. 11³⁰ da C. i klart Vejr med frisk NØ-lig Brise passerede Lysbøjen ved Schidenkind, saas forude om Stb. en Damper, hvis Kurs skar C.s Kurs. Fra C. blev der afgivet 2 korte Toner med Taagehornet. Da der intet Signal hørtes fra Damperen, der senere viste sig at være S/S »Birgit« af Hamburg, blev der ca. 1 Minut efter atter givet 2 korte Toner. Da B. var ca. 100 m fra C. ret forude, hørtes fra B. 1 kort Tone med Dampfløjten, hvilket Signal blev besvaret med 1 kort Tone med Taagehornet samtidig med, at Roret blev lagt Stb. B. syntes at dreje Bb. over, og umiddelbart efter tørnede C. med Stævnen mod B.s Stb.s Side. Ved Kollisionen blev C. en Del beskadiget.

Af den af B.s Fører udfærdigede Rapport fremgaar det, at dette Skib, der var paa Rejse fra Aarhus til Flensborg, Kl. 11¹⁰ passeredes Lysbøjen ved Holnæs Hage. Kl. 11¹⁵ fik man C. i Sigte. Da C. blev holdt i Farvandets Bb.s Side, blev der givet Opmærksomhedssignal; men da C. syntes at bibeholde sin Kurs, blev Maskinen, der gik Fuld Kraft Frem, beordret Halv Kraft Frem samtidig med, at der blev givet 1 kort Tone med Dampfløjten. Signalet blev kort efter gentaget, og da C. stadig syntes at bibeholde sin Kurs, blev Maskinen stoppet og kort efter kastet Fuld Kraft Bak samtidig med, at der blev afgivet 3 korte Toner med Dampfløjten. Umiddelbart efter indtraf Kollisionen som foran anført.

Anm. 1. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen.

Anm. 2. Af en af Seeamt i Flensborg afsagt Kendelse fremgaar det, at Føreren af C. er erklæret skyldig i Kollisionen, fordi han imod Bestemmelserne i § 30, 1, i Seewasserstrassenanordnung holdt sit Skib i den forkerte Side af Farvandet.

51. S/S **Christiansborg** af København, 3270 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Staal. Paa Rejse fra Chester til Dagenham med Stykgods.

Grundstødt d. $\frac{2}{4}$ 36 paa Scilly Isles.

Indberetning til Board of Trade dat. $\frac{7}{4}$ 36. Søforklaring i Rotterdam d. $\frac{22}{4}$ 36.

Kl. 12 befandt C. sig efter Bestikket, paa 49°32' N. Brd. og 8°15' V. Lgd., Log 2972. Herfra styredes retv. N. 88° Ø. Kl. 16¹⁵ blev det Taage. Kl. 16³⁰ sloges klar paa Maskintelegrafen. Kl. 20³⁰ grundstødte C. ud for Bishop Rock og blev staaende, Log 3055,5. Kl. 21⁵⁷ kom C. flot ved egen Hjælp.

52. M/S **Christiansminde** af Kolding.

Under Udsejling fra Kolding Havn med Passagerer.

Kollideret d. $\frac{15}{7}$ 36 i Kolding.

Søforklaring og Søforhør i Kolding d. $\frac{10}{8}$ 36.

Se Nr. 40.

53. Tysk Tjalk **Cito**, 136 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Holbæk til Hesnæs med Træ.

Grundstødt d. $\frac{23}{3}$ 36 ved Sjællands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{25}{3}$ 36.

Kl. ca. 23 grundstødte C. i en Ø.-lig Storm ud for Bønsvig Skov. Skibet er senere kommet flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Der er intet oplyst om Aarsagen til Grundstødningen.

54. S/S **Dagmar** af Aalborg, 2471 Reg. T. Br. Bygget 1903 af Staal. Paa Rejse fra København til London med Stykgods.

Kollideret d. $\frac{2}{2}$ 36 i Nordsøen.

Søforklaring i Hamburg d. $\frac{4}{2}$ 36. Søforhør i København d. $\frac{15}{2}$ 36.

Kl. 14⁰⁵ passerede D., der havde Lods om Bord, Elbe IV F.S. Vejret var Regndis og Taage, forskriftsmæssigt Taagesignal blev afgivet. Kl. 14²⁶ lærtes et svagt Taagesignal fra en Ankerligger, og Maskinen, der gik Halv Kraft Frem, blev beordret Langsomt Frem. Kl. 14²⁸ saas Omridset af en stor Ankerligger ret forude; Maskinen blev kastet Fuld Kraft Bak, og Roret blev lagt haardt Stb.; da der imidlertid opstod Fare for en Kollision, blev Koret skiftet, men umiddelbart efter — Kl. 14²⁹ — tørnede D.s Stævn imod Stb.s Bov af Ankerliggeren, der viste sig at være S/S »Sembilan« af Amsterdam. Ved Kollisionen fik D. den øverste Del af Stævnen vredet, Stb.s Bov trykket ind over Hoveddækket og Klydset knust, og S. fik et Hul i Boven oven Vandlinien.

Af en af S.s Besætning under $\frac{4}{2}$ 36 i Hamburg afgivne Søforklaring fremgaar, at dette Skib, der var paa Rejse fra Amsterdam til Hamburg, Kl. 10⁰⁶ passerede Elbe III F.S. Kl. 10²⁰ blev det tæt Taage, og S. opankredes for 75 Fv. Kæde paa Stbl.s Anker. Forskriftsmæssigt Taagesignal blev afgivet. Kl. 14¹⁰ hørtes en Dampers Taagesignal om Stb. Da Taagesignalet fra Damperen — S/S »Dagmar« — kort efter

hørtes kraftigere, blev der med korte Mellemrum ringet med Klokkerne. Kort efter saas Omridset af D. i Taagen. Der blev stukket ud paa Ankerkæden, men umiddelbart efter skete Kollisionen.

Anm. 1. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Kollisionen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Kollisionen skyldes Taage.

Anm. 2. Seeamt Hamburg har afsagt en Kendelse, gaaende ud paa, at der ikke har kunnet paavises nogen Skyld hos noget af Skibene.

55. Ff. **Dagmar Madsen** af Frederikshavn, 37 Reg. T. Br. Bygget 1929 af Eg. Paa Rejse fra en Fiskeplads i Nordsøen til Grimsby med Fisk.

Grundstødt d. $\frac{5}{5}$ 36 ved Englands Ø.-Kyst.

Indberetning til Board of Trade dat. $\frac{7}{5}$ 36. Søforklaring i Frederikshavn d. $\frac{2}{11}$ 36.

D. $\frac{4}{5}$ Kl. 14¹⁵ afsejlede D.M. fra en Fiskeplads ca. 98 Sm. NØ. $\frac{1}{2}$ Ø. af Grimsby, Log 0. D. $\frac{5}{5}$ Kl. 1³⁰, da Loggen viste 84, var Vejret diset, og Loddet holdtes gaaende. Da Lodskud Kl. ca. 3⁵⁰ gav ca. 20 m Vand, blev Motoren stoppet, og der lyttedes efter Taagesignalet fra Spurn F.S. Da Taagesignalet ikke blev hørt, startedes Motoren igen, og Kl. ca. 4 tog D.M. Grunden ca. 7 Sm. N. for Humber Flodens Munding. Kl. 17³⁰ kom Kutteren flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Grundstødningen skyldes usigtbart Vejr og Strømsætning.

56. D/F **Dan** af Fredericia, 799 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal. Paa Rejse fra Helsingør til Helsingør med Passagerer.

Kollideret d. $\frac{16}{6}$ 36 i Sundet.

Søforklaring og Søforhør i Helsingør d. $\frac{18}{6}$ 36.

Kl. ca. 15³², da D. var ved Indløbet til Helsingør Havn, blev der givet 1 lang Tone med Dampfløjten. Umiddelbart efter hørtes fra M/F »Kronborg« 1 kort Tone som Signal for, at denne Færge var for udgaaende. I D. blev den agterste Maskine stoppet og den forreste Maskine beordret Fuld Kraft Bak, hvilket blev tilkendegivet ved 3 korte Toner med Dampfløjten. Kl. ca. 15³⁵, da D. laa omtrent stille ca. 2 Skibslængder fra Søndre Havnemole, hørtes 1 kort Tone fra K., der var lige indenfor Havnemolene. Da K. havde passeret Havnemolen, saas Færgen først dreje Stb. over, derefter Bb. over ned mod D. Da der syntes Fare for en Kollision, beordredes D.s agterste Maskine Fuld Kraft Bak, men umiddelbart efter tørnede K. med stor Kraft mod D., der gik agterover, hvorved den forreste Konsol blev stærkt beskadiget.

Af den af K.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at da K. Kl. 15³³ afgik fra Helsingør, saas D. udenfor Havnen. Fra K. blev der først givet 1 lang Tone, derefter 1 kort Tone med Fløjten, hvilket Signal fra D. blev besvaret med 3 korte Toner. K.s Ror blev lagt haardt Stb., men da Skibet ikke lystrede Roret, blev Maskinen beordret Langsomt Bak og umiddelbart efter Fuld Kraft Bak. Kort efter tørnede K.s Konsol mod D.s Konsol, hvorved K.s Konsol, Fenderliste og Bovport blev beskadiget. Ved Kollisionen faldt et Barn om paa Dækket og kom til Skade.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Kollisionen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at K. mistede Styret som Følge af Skruevandet fra en Damper, der laa ved Kajen og rørte Maskinen.

57. Ff. **Dana** af Esbjerg, 33 Reg. T. Br. Bygget 1918 af Eg, Bøg og Fyr. Paa Fiskeri i Nordsøen.

Mistet Ankergrejer d. $\frac{4}{5}$ 36 i Nordsøen.

Søforhør i Esbjerg d. $\frac{18}{6}$ 36.

Kl. 21³⁰ opankredes D. i klart Vejr ca. 135 Sm. NV.t.V. af Vyl F.S., hvorefter der blev sat forskriftsmæssig Ankerlanterne. Kort efter opdagedes det, at en Trawler, som befandt sig i Nærheden, havde faaet Hold i D.s Ankergrejer og slæbte D. med sig. Det forsøgtes forgæves ved Hjælp af Taagehornet at paa-kalde Trawlerens Opmærksomhed. Da D. i ca. $\frac{1}{2}$ Time var slæbt i SØ.-lig Retning, ændrede Trawleren Kurs til NV. Da der syntes Fare for, at D. skulde kollideres med en anden Trawler, blev Ankergrejerne stukket fra.

58. S/S **Dania** af Nyborg, 1099 Reg. T. Br. Bygget 1925 af Staal. Paa Rejse til Vasa med Olie.

Tørnet en undersøisk Hindring d. $\frac{29}{5}$ 36 ved Sveriges S.-Kyst.

Svensk Strandingsindberetning dat. $\frac{3}{6}$ 36.

Kl. ca. 11⁰⁰, da D. var ca. 150 m SØ. af Hildagrundets Prik, tørnede Skibet en undersøisk Hindring.

Anm. En Undersøgelse har vist, at Hildagrundets Prik ved den omhandlede Lejlighed var ude af Plads og stod nærmere Revet. Det maa derfor antages, at D. har tørnet et Vrag paa 58°18'3 N. Brd. 12°47'8 Ø. Lgd.

59. M/S **Danmark** af København, 10517 Reg. T. Br. Bygget 1931 af Staal. Paa Rejse fra Aruba til Hamburg med Benzin og Petroleum.

Kollideret d. $\frac{15}{11}$ 36 paa Elben.

Indberetninger fra Konsulatet i Hamburg dat. $\frac{16}{11}$ og $\frac{27}{11}$ 36, Søforklaring i Hamburg d. $\frac{26}{11}$ 36, Søforhør i København d. $\frac{28}{11}$ 36.

Kl. 1²⁹, da D., der havde Lods om Bord, var ved Brunsbüttel, hvor der skulde skiftes Lods, blev Farten mindsket til Halv Kraft, og Kl. 1³³ blev Maskinerne stoppet. Foruden de foreskrevne Skibsllys førte D. rød Toplanterne som foreskrevet for Skibe med stort Dybgaaende samt grøn Lanterne for at tilkendegive, at Skibet førte Benzinlast. Kort efter kom en Dumpers Toplanterne og grønne Sidelanterne i Sigte 3—4 Str. foran for Tværs om Bb. Fra Damperen, der senere viste sig at være S/S »Oakman« af Lake Charles, hørtes 2 korte Toner, hvilket Signal kort efter blev gentaget. Fra D. blev der givet 2 lange Toner og kort efter — Kl. 1³⁵ — 3 korte Toner samtidig med, at Maskinerne blev beordret Kuld Kraft Bak. Da der syntes Fare for en Kollision, blev der Kl. 1³⁶ slaet Forceret Fuld Kraft Bak til Maskinerne, men kort efter — Kl. ca. 1³⁷ — tørnede D. med Bb.s Bov mod O.s Stb.s Side udfør dens grønne Sidelanterne.

Da Skibene ikke kunde komme klar af hinanden, blev Maskinerne Kl. 1⁴¹ stoppet og Kl. 1⁴² beordredes Stb.s Maskine Langsomt Frem for kort efter at blive stoppet. Begge Skibe drev nu med Strømmen. Kl. 1⁴³ beordredes Maskinerne Fuld Kraft Bak, og Kl. 1⁵⁴ kom Skibene klar af hinanden. En Undersøgelse viste, at Forpeaken var fuld af Vand, Stævnen bøjet og B.s Bov stærkt beskadiget.

Af den af O.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at dette Skib, der var paa Rejse fra Stettin til Bremen i Ballast, Kl. 1²⁰ forlod Slusen ved Brunsbüttel for langsom Fart. Det blæste en frisk SV.-lig Kuling med Byger. Da O. var kommet ud af Slusen, blev Roret lagt haardt Stb. og Maskinen — Kl. 1²⁰ — beordret Fuld Kraft Frem for at give Plads for D. Paa Grund af Vand i Cylinderen kom Maskinen først op paa fuld Omdrejning i Løbet af 3—4 Minutter, og da O. paa Grund af en Byge ikke lystrede Roret, blev dette skiftet til Bb., hvilket blev tilkendegivet ved 2 korte Toner med Dampfløjten; dette Signal blev gentaget. Efter det 2. Signal hørtes fra D. 2 lange Toner og kort efter 3 korte Toner, men umiddelbart efter skete Kollisionen.

Anm. Ifølge en af Seeamt i Hamburg afsagt Kendelse skyldes Kollisionen ugunstige Vejrforhold, Farvandets Indsnævring ved andre Skibes Tilstedeværelse samt en Fejl hos Føreren og Lodsens paa O., idet dette Skib ved en fejl Vigemanøvre var løbet ind foran D.s Bov.

60. M/Jt. **Danneskjold** af Aalborg, 36 Reg. T. Br. Bygget 1899 af Eg. Paa Rejse fra Aalborg til Assens med Cement.

Grundstødt d. ²⁸/₅ 36 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Søforhør i Horsens d. ⁴/₆ 36.

Kl. ca. 5³⁰ passerede D. i en frisk NØ.-lig Brise Ashoved. Føreren gik derefter under Dæk, idet Rorsmanden fik Ordre til at styre en Kurs midt imellem Treldenæs og Klinerne ved Røjle, der var i Sigte. Rorsmanden forvekslede Treldenæs med Røjle Klint, og Kl. ca. 6 grundstødte D. paa Bjørnsknuderevet og blev staaende.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

61. S/S **Dearne** af Goole.

1 Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. ⁴/₃ 36 i København.

Indberetning fra Statens Skibstilsyn dat. ⁷/₃ 36.

Kl. ca. 10¹⁵, da D. laa ved Langebro og lossede Jernrør i Slæng med 8 Rør i hver, gled et Rør ud af Stroppen og ramte en Havnearbejder paa Kajen. Den paagældende fik sin ene Fod beskadiget og blev i en tilkaldt Ambulance ført til Hospitalet.

62. S/S **Delaware** af København, 2280 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Staal. Paa Rejse fra København til Vejle med Korn.

Grundstødt d. ²⁸/₁ 36 ved Fyens N.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. ³/₂ 36.

Kl. 14¹⁵ passeredes Ljushage Lysbøje. Vejret var stærkt diset, og Strømmen haard nordgaaende. Efter at Kosten paa Paludans Flak var passeret om Bb. i en Afstand af ¹/₂ Sm., styredes V.t.S. Da 12¹/₂ Sm. var udsejlet, mindskedes Farten, og der loddedes 21 m. Kort efter loddedes 11 m, og samtidig saas Æbelø ca. 5 Str. om Bb. Roret blev lagt haardt Stb. og Maskinen blev stoppet, men umiddelbart efter tog Skibet Grunden og blev staaende. Efter Grundstødningen pejledes Æbelø Fyr i retv. S. D. ²⁹/₁ Kl. 1⁰⁰ kom D. flot ved egen Hjælp.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Grundstødningen skyldes Taage og Strømsætning.

63. M/Gl. **Delfin** af Mariager, 55 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Eg, Bøg og Fyr. Paa Rejse fra Thisted til Nørresundby i Ballast.

Grundstødt d. ⁸/₁₁ 36 i Limfjorden.

Søforklaring og Søforhør i Nørresundby d. ¹⁰/₁₁ 36.

Kl. 11 grundstødte D. paa Dynen under en svag S.-lig Brise med diset Vejr. Kl. ca. 15 kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Grundstødningen skyldes usigtbart Vejr.

64. M/S **Delhi** af Göteborg.

1 Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. ²⁵/₅ 36 i København.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. ²⁵/₅ 36.

Kl. ca. 9²⁵, da D. laa i Frihavnen og lossede, blev en Skærstok løftet ud af sit Spor af et Slæng under Ophivning. Skærstokken faldt ned i Bunden af Lastrummet og ramte en Havnearbejder, der fik den ene Skulder beskadiget. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt Ambulance kørt til Hospitalet.

65. S/S **Deva** af Barcelona, 2151 Reg. T. Br. Bygget 1907 af Staal. Paa Rejse fra Methil til Aabenraa med Kul.

Grundstødt d. ²⁴/₁₁ 36 paa Lollands V.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Aabenraa d. ³/₁₂ 36.

Kl. 16³⁵ befandt D. sig i taaget Vejr ca. 3,5 Sm. Ø. for Omø, Log 39. Herfra styredes S. 11° V. indtil Kl. 18²⁰, da Loggen viste 50, hvorefter Kursen ændredes til S. 23° V. Kl. 18⁵⁰ tog Grunden paa ca. 54°56' N. Brd. 11°00' Ø. Lgd. og blev staaende. D. ²⁶/₁₁ Kl. 10²⁰ kom D. flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

Anm. Sørettens søkyndige Medlemmer bemærkede, at det Kl. 16³⁵ ved Hjælp af Loddet burde være konstateret, hvordan Dybdeforholdene var.

- 66.** M/Sk. **Doriana** af København, 97 Reg. T. Br. Bygget 1930 af Eg, Fyr og Teak. Paa Rejse fra Krestand til Harwich.
Kollideret d. $\frac{4}{9}$ 36 ved Englands Ø.-Kyst.
Indberetning til Board of Trade dat. $\frac{16}{9}$ 36.
Kl. 14¹⁵, da D. i en haard VNV.-lig Kuling laa opankret for begge Ankere paa Harwich Red, kom Skibet i Drift og drev ned paa en Ankerligger. Ved Kollisionen blev D. lettere beskadiget.
- 67.** M/S **Dorothea** af Hamburg. Paa Rejse fra Stettin til Vejle med Oliekager.
Grundstødt d. $\frac{30}{10}$ 36 ved Fyns N.-Kyst.
Søforklaring og Søforhør i Vejle d. $\frac{5}{11}$ 36.
Kl. 12³⁰ passerede D. Halskov Rev F.S. Herfra sattes Kursen mod Lystønden paa Lille Grund. Kl. ca. 14 blev det Taage, hvorfor Farten blev reduceret, og der blev loddet med ca. 10 Minutters Mellemrum. Kl. ca. 15 gav et Lodskud ca. 20 m Vand, og ca. 10 Minutter senere tog Skibet Grunden paa Lille Grund og blev staaende. Kl. ca. 20 kom D. flot ved egen Hjælp, efter at en Del af Ladningen var kastet over Bord.
Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Grundstødningen skyldes Taage og Strømsætning.
- 68.** S/S **Dorrit** af Esbjerg, 846 Reg. T. Br. Bygget 1918 af Staal. Paa Rejse fra Tolkis (Finland) til Watchet med Cellulose.
Grundstødt d. $\frac{27}{4}$ 36 ved Finlands S.-Kyst.
Søforklaring og Søforhør i Svendborg d. $\frac{28}{8}$ 36.
Kl. 17⁴⁸ fik D. Lods om Bord ved Hogland. Kl. 19⁴² tog Skibet Grunden tværs af Rankø Fyr og blev staaende. D. $\frac{28}{4}$ Kl. 6⁵⁰ kom D. flot ved Hjælp af 2 Bjærgningsdampere.
Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Grundstødningen skyldes den Omstændighed, at Farvandsafmærkningen ikke var i Orden paa Grund af Drivis.
- 69.** S/S **Dorthea** af Marstal, 1293 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal.
En Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. $\frac{12}{9}$ 36 i København.
Indberetning fra Statens Skibstilsyn dat. $\frac{22}{9}$ 36.
Kl. ca. 10³⁰, da D. laa ved Islands Brygge og lossede Træ, gled under Ophivning af et Slæng nogle Brædder ud af Stroppen og faldt ned i Lasten, hvor de ramte en Havnearbejder. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt Ambulance kørt til Hospitalet.
- 70.** **E. M. Dalgas** af København, 2836 Reg. T. Br. Bygget 1930 af Staal. Paa Rejse fra Dakar til Dunkerque med Jordnødder.
Kollideret d. $\frac{23}{9}$ 36 i den engelske Kanal.
Søforklaring i Dunkerque d. $\frac{28}{9}$ 36. Søforklaring og Søforhør i Helsingør d. $\frac{9}{10}$ 36.
Kl. 4⁰⁰ havdes Creach Pt. i misv. S.t.Ø. $\frac{1}{2}$ Ø., gisset Afstand 15 Sm. Der styredes retv. N. 30° Ø. indtil Kl. 4¹⁵, da Kursen ændredes til retv. N. 55° Ø. Vejret var diset med Taagebanker. Kl. 6⁰⁰ blev det Taage, Farten blev mindsket til Halv Kraft og forskriftsmæssigt Taagesignal afgivet. Efter at 2. Taagesignal var afgivet, hørtes en Dampers Taagesignal forude. Maskinen blev straks stoppet og kort efter beordret Fuld Kraft Bak, hvilket blev tilkendegivet ved 3 korte Toner med Dampfløjten. Umiddelbart efter kom det andet Skib, der viste sig at være S/S »Angelina Lauro« af Napoli, i Sigte forude. Der blev atter afgivet 3 korte Toner med Dampfløjten, men kort efter tømmede E.M.D. med Stævnen mod A.L.s Agterskib, hvorved E.M.D. fik Stævnen brækket et Stykke over Vandlinien og Forskibet stærkt beskadiget.
Anm. Søforklaring fra A.L. foreligger ikke.
- 71.** M/S **Eban** af Groningen, 288 Reg. T. Br. Bygget 1931 af Staal. Paa Rejse fra Frederikssund til Grimsby med Østersskaller.
Grundstødt d. $\frac{4}{9}$ 36 ved Jyllands NV.-Kyst.
Strandingsforretning paa Lild Strand d. $\frac{4}{9}$ 36. Strandingsindberetning dat. $\frac{5}{9}$ 36.
Kl. 19¹⁵ grundstødte E. i regntykt Vejr ved Lild Strand.
Anm. Ifølge en under $\frac{4}{9}$ 36 af Raad voor de Scheepvaart i Amsterdam afsagt Dom skyldes Grundstødningen skødesløs Navigering, hvorfor Føreren af E. frakendtes Retten til at føre Skib for et Tidsrum af 14 Dage.
- 72.** M/S **Ebba** af Nykøbing S, 67 Reg. T. Br. Bygget 1898 af Jern. Paa Rejse fra Aalborg til Mosede med Cement.
Grundstødt d. $\frac{10}{1}$ 36 ved Sjællands N.-Kyst.
Søforhør i København d. $\frac{29}{10}$ 36.
D. $\frac{8}{1}$ Kl. ca. 19⁰⁰ passerede E. i let diset Vejr Fornæs. Der styredes SØ.t.S. indtil d. $\frac{10}{1}$ Kl. ca. 0⁵⁵, hvorefter Kursen ændredes til SØ. D. $\frac{10}{1}$ Kl. 1²⁵ tog E. Grunden paa Grønne Revle og blev staaende. Kl. ca. 6⁰⁰ kom Skibet flot ved egen Hjælp, efter at en Del af Ladningen var kastet overbord.
Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Grundstødningen skyldes usigtbart Vejr i Forbindelse med Strømasætning.
- 73.** S/S **Ebba** af Esbjerg, 939 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal. Paa Rejse fra Bristol til Cardiff med Frugt.
Tørnet Kajen d. $\frac{6}{2}$ 36 i Cardiff.
Indberetning til Board of Trade dat. $\frac{10}{2}$ 36.

Kl. ca. 21, da E. blev manøvreret ind i Queens Dock, blev Skibet af Vind og Strøm ført ind mod Kajen først med Bb.s Side og dernæst med Stb.s Side. Ved Kollisionen blev E. let beskadiget.

74. M/Gl. **Edel** af Frederikshavn, 46 Reg. T. Br. Bygget 1887 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Aalborg til Helsingborg.

En Mand faldet overbord og druknet d. $15/3$ 36 i Sundet.

Søforklaring og Søforhør i Frederikshavn d. $23/3$ 36.

Kl. 21, da E. var ud for Lappegrundens Fyrskib, faldt Ungmand Arthur Jensen af Tornby, der var ved at gøre Storsejlet fast, over Bord. E. blev stral paa modsat Kurs og Jollen sat i Vande. Fra Fvrskibet kom en Motorbaad til Stede og deltog i Eftersøgningen. Efter ca. $1/2$ Times forgæves Eftersøgning blev Rejsen fortsat.

Anm. Der er intet oplyst om Aarsagen til Ulykken.

75. M Gl. **Edna** af Løgstør, 119 Reg. T. Br. Bygget 1917 af Staal. Paa Rejse fra Karlshamn til Randers med Soyakager.

Grundstødt d. $10/4$ 36 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Strndingsindberetning dat. $14/4$ 36. Søforklaring i Randers d. $18/4$ 36.

Kl. ca. 19⁰⁰ passerede E. i haard NNV.-lig Kuling den røde 2-Kost paa Kalkgrunden i ca. 100 m.s Afstand om Bb. Der styredes ret paa Fornæs. Kl. 19³⁰ mærkedes et Stød i Skibet, og det viste sig, at Skibet havde taget Grunden paa den Ø.-lige Ende af Kalkgrunden. Kl. 20¹⁰ kom Skibet flot ved fremmed Hjulsp.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Grundstødningen skyldes Vejrforholdene i Forbindelse med Strømsætning.

76. Ff. **Eigil** af Esbjerg, 20 Reg. T. Br. Bygget 1917. Paa Fiskeri i Nordsøen.

Forlist i Oktober 1936 i Nordsøen; 4 Omkomne.

Søforhør i Esbjerg d. $25/11$ d. $15/12$ 36 samt d. $18/2$ 37 og i Frederikshavn d. $4/12$ 36.

D. $15/10$ blev E. set paa en Fiskeplads ca. 150 Sm. V.t.N. af Vyl F.S. Da der senere er fundet en Del Vraggoods fra E., og der iøvrigt intet er set eller hørt til Kutteren, maa den antages at være forlist med Mand og Mus.

Anm. Besætningen bestod af Fiskeskipper Reinhardt Wormstrup, Bedstemand Knud Aage Vilhelm Lund og Fisker Marius Peter Nielsen alle af Esbjerg samt Fisker Theodor Villy France Jespersen af Hirtshals.

77. Ff. **Eja** af Esbjerg, 25 Reg. T. Br. Bygget 1897 af Eg.

Motoren havareret d. $10/6$ 36 i Nordsøen.

Søforhør i Esbjerg d. $24/6$ 36.

Kl. 3³⁰, da E. skulde lette fra en Ankerplads 35 Sm. NNV. af Haaks F.S., kunde Motoren ikke startes. En Undersøgelse viste, at Cylindren var sprængt og Krumtaphuset fuldt af Vand. Efter en midlertidig Reparation lykkedes det at fan Motoren i Gang, hvorefter Kursen sattes imod Ijmuiden. Da Skibet befandt sig ca. 41 Sm. fra Ijmuiden, stoppede Motoren atter, og da det viste sig umuligt paany at starte den, fortsattes Sejladsen for Sejl alene. Kl. ca. 22, da E. befandt sig i Nærheden af Haaks F.S., blev Skibet taget paa Slæb af et hollandsk Fiskefartøj, som bugserede E. ind til Ijmuiden.

78. S/S **Elie** af Esbjerg, 1873 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal. Paa Rejse fra Manchester til Huelva i Ballast.

Tørnet Kajen d. $18/5$ 36 i Manchester.

Indberetning til Board of Trade dat. $20/5$ 36.

Kl. 19, da E., der havde Lods om Bord, befandt sig ved Barton Slusen, mistede Skibet Styret og tørnede mod Kajen med Agterenden, hvorved 2 af Skruens Blade blev brækket af.

79. 3^m M/Sk. **Elin** af Svendborg, 296 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Eg, Bøg og Fyr. Paa Rejse fra København til Sundsvall med tomme Tønder.

En Mand faldet overbord og druknet d. $28/10$ 36 i Østersøen.

Søforklaring og Søforhør i Svendborg d. $22/1$ 37.

Kl. 18²⁵ passerede E. under en frisk V.-lig Kuling Falsterbo Rev F.S. Der styredes Ø. $1/2$. Kl. ca. 19²⁰ var Vinden gaaet om i VNV., hvorfor Storsejlet, der havde staaet i Bb.s Side, maatte bommes over. Herunder tog Skibet nogle svære Overhalinger, og under en af disse mistede Letmatros Jens Christian Jensen af Gørding, der opholdt sig paa Dækslasten, Balancen og faldt overbord. Der blev straks kastet en Redningskrans i Vandet, og Skibet blev lagt paa modsat Kurs:men al Eftersøgning var forgæves, og d. $29/10$ Kl. 0³⁰ fortsattes Rejsen.

80. M/Tj. **Elisabeth** af Svendborg, 83 Reg. T. Br. Bygget 1899 af Jern. Paa Rejse fra Kiel til Ærøskøbing med Kul.

Kollideret d. $24/11$ 36 i Kielerfjorden.

Søforklaring og Søforhør i Svendborg d. $28/12$ 36.

Kl. ca. 9³⁰, da E. var ud for Friedrichsort Fyr, hvor Farvandet var spærret af Tømmerflaader med en Gennemsejlingsaabning paa ca. 100 m, saas en modgaaemle Damper, der senere viste sig at være norsk S/S »Christine I«, og som havdes om Bb., passere gennem Spærringen. Umiddelbart efter drejede C.I. Bb. over og styrede ret mod E. Da der syntes Fare for en Kollision, drejedes E. noget Stb. over. men da E. var ca. 25 m fra Spærringen, tørnede C.I. mod E.s Bb.s Laaring, hvorved der fremkom en stor Bule, og Skibet blev læk. E. blev af 2 tililende tyske Marineskibe slæbt mod Laboe, hvor Skibet blev sat paa Grand tæt S. for Havnen.

Anm. Søforklaring fra C. I. foreligger ikke.

81. L/Kt. **Ellen** af Svendborg, 7 Reg. T. Br. Bygget 1901.

Havareret d. $13/7$ 36 i Østersøen.

Søforklaring i Danzig d. $28/7$ 36.

D. $12/7$ Kl. ca. 23 passeredes Heisternest Fyr. Det blæste en frisk NV.-lig Kuling med svære Byger. Da Hela Fyr var agterude, styredes VSV. for at søge Læ under Hela. D. $13/7$ Kl. ca. 1 blev Slæbejollen fyldt af en Sø og mistedes. Kort efter blev Bb.s Sidelanterne revet bort af Søen. Da Søen stadig brød ind i Cockpit'en, der var ved at fyldes med Vand, og Ruderne i Skylighet til Kahytten blev knust, blev E. drejet til for et Drivanker. Kl. ca. 7 blev E. taget paa Slæb af en Damper og imslæbt til Gdingen.

Anm. Aarsagen til Havarierne var haardt Vejr.

82. M/B **Ellen** af Svendborg. Paa Rejse fra Vindeby til Svendborg med Passagerer.

Kollideret d. $26/8$ 36 i Svendborg Sund.

Søforklaring og Søforhør i Svendborg d. $14/9$ 36.

Kl. ca. 20^{45} afgik E. fra Vindeby Færgeleje. Da E. var ca. 15 m fra den V.-lige Mole ved Færgelejet i Svendborg, hørtes Raab forude, og umiddelbart efter kom en Baad — Ff. »Margit« af Fjellebroen — der ikke førte Lanterner, i Sigte forude om Stb., styrende en Kurs, der skar E.s Kurs. E.s Maskine, der var stoppet, blev kastet Bak, men ca. 15 Sekunder senere tørnede M. mod E.s Stb.s Side, hvorved Lønning, Skanseklædning og Skandæk blev knust.

Af den af M.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at M. var paa Vej ud af Havnen, da E. kom i Sigte 100—150 m fra Vindeby Færgeleje. Skruen blev koblet fra for at lade E. passere, men Kollisionen skete som ovenfor anført, hvorved M. fik Stævnen og Bb.s Bov beskadiget.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Kollisionen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Kollisionen skyldes, at M. ikke førte forskriftsmæssige Lanterner.

83. Ff. **Ellen** af Aarhus, 2 Reg. T. Br. Bygget 1915 af Fyr og Eg.

Strandet og forlist d. $5/11$ 36 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Søforhør i Aarhus d. $26/11$ 36.

Kl. ca. $8^{1/2}$ opankredes E. ud for Risskov, hvorefter Besætningen — 2 Mand — gik i Land. Kl. ca. 11 var Vinden frisket, og E. saas at være i Drift. Der roedes straks ud til Fartøjet, men inden det lykkedes at faa Motoren startet, havde Fartøjet taget Grunden i Strandkanten. Om Aftenen kom E. flot ved fremmed Hjælp, men umiddelbart efter sank Fartøjet.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Strandingen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Strandingen skyldes, at Ankerets ene Flig havde rettet sig ud.

84. Ff. **Elna** af Esbjerg, 36 Reg. T. Br. Bygget 1898 af Eg.

a) Paa Fiskeri i Nordsøen.

1 Mand faldet over Bord og druknet d. $9/3$ 36 i Nordsøen.

Søforhør i Esbjerg d. $6/5$ 36.

Kl. ca. 8, medens E. var i Færd med at sætte Vaad paa en Fiskeplads 140 Sm. V.t.S. af Graadyb Barre, hørtes et Raab fra Bedstemand Robert Gustav Kristian Valdemar Andersen af Esbjerg, der stod Agter for at passe Vodtovet. Da Bedstemanden viste sig at være forsvundet, blev Maskinen kastet Fuld Kraft Bak, og umiddelbart efter saas Bedstemanden i Vandet ca. 140 m agterud. Inden E. var manøvreret hen til den overbordfaldne, var han forsvundet, og da han ikke mere kom til Syne, blev Voddet hevet ind. Da ca. 250 m af Vodtovet var hevet ind, kom den overbordfaldne til Syne i Vandoverfladen, og det viste sig, at hans ene Ben sad fast i 2 Løkker af Vodtovet. Den overbordfaldne, der var afgaaet vel Døden, blev bjærget en Bord, og E. sejlede ind til Esbjerg.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

b) Paa Rejse fra Fiskeplads i Nordsøen til Esbjerg.

Havareret d. $27/10$ 36 i Nordsøen; strandet ved Jyllands V.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $29/10$ 36. Søforhør i Esbjerg d. $3/3$, $23/3$ og $10/4$ 37.

Kl. ca. 18^{45} , da K. i stormende NV.-lig Kuling befandt sig N. for Søren Jessens Sand, slog en Sø Døren til Motorrummet ind og fyldte Motorrummet med Vand, hvorved Motoren gik i Staa; samtidig blev Roret ødelagt. Det forsøgtes at ankre op paa Søren Jessens Sand; men Skibet drev S. over og grundstødte Kl. 22^{45} ved Rindby. Besætningen blev bjerget i Land af Redningsbaaden fra Rindby. Fartøjet er senere kommet flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Havarierne og Strandingen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Havarierne og Strandingen skyldes haardt Vejr.

85. S/S **Elise** af København, 1420 Reg. T. Br. Bygget 1906 af Staal.

a) Paa Rejse fra København til Methil i Ballast.

Rørt Grunden d. $1/2$ 36 ved Skotlands Ø.-Kyst.

Indberetning til Board of Trade dat. $2/3$ 36.

Kl. 2^{30} , da E. paa Firth of Forth i taaget Vejr skulde gaa af Vejen for en Fiskekutter, mærkedes det, at Skibet rørte Grunden uden at blive staaende.

b) 1 Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. $26/3$ 36 i København.

Indberetning fra Statens Skibstilsyn dat. $30/3$ 36.

Kl. ca. 9^{55} mistede en Matros, der stod paa en Stringerplade i Agterlasten og malede Skibssiden, Balancen, hvorved han faldt ned i Lasten. Den tilskadekomne, der forstuede et Haandled og fik Ryggen forslaaet, blev i en tilkaldt Ambulance kørt til Hospitalet.

Anm. Ulykken skyldes den paagældendes egen Uforsigtighed.

86. M/Gl. **Emma** af Kerteminde, 64 Reg. T. Br. Bygget 1863/1902 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra København til Kerteminde med Stykgods.

Grundstødt d. $21/3$ 36 ved Fyns Ø.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Kerteminde d. $23/3$ 36.

Kl. 8^{15} passerede E. i tæt Taage og med haard SSØ-lig Kuling Røsnæs Lystønde. Kursen blev herfra sat Ø. om Romsø. Kl. ca. 10^{15} holdtes Loddet gaaende, og den gissede Plads blev anset for at være ca. 3 Sm. NNV. af Romsø Fyr. Kursen ændredes til S.t.Ø. Skibet gik for Langsom Fart, medens Loddet holdtes gaaende. Kl. ca. 11^{40} kom E. ind i smult Vand, Kursen ændredes til S.t.V. Kort efter hørtes Lys- og Fløjtetønden paa Klæpen ca. 3 Streger om Bb., og Kursen ændredes til S. Der loddedes ca. 5 m Vand; umiddelbart efter saas Braad om Stb. Roret blev straks lagt haardt Bb. over, og Maskinen kastet Fuld Kraft Frem; men desuagtet tog E. Grunden ud for Bøgebjerg og blev staaende. Kl. ca. 14^{45} kom E. flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Grundstødningen skyldes Taage- og Strømsætning.

87. Ff. **Emma** af Esbjerg, 15 Reg. T. Br. Bygget 1916. Paa Rejse fra Esbjerg til Fiskeplads Nordsøen.

Sprunget læk og sunket d. $21/8$ 36 i Nordsøen.

Søforhør i Esbjerg d. $27/8$ 36.

D. $20/8$ Kl. ca. 11^{30} afsejlede E. fra Esbjerg i klart Vejr med en svag S.-lig Brise. Kl. 22 opdagedes det, at Skibet var sprunget læk under Motoren. Det forsøgtes at pumpe læns samtidig med, at der blev signaleret efter Assistance. Ff. »Edith« af Esbjerg, som befandt sig i Nærheden, kom langs Siden af »Emma«, og en Mand af »Edith«s Besætning blev sat om Bord i »Emma« for at hjælpe til med at øse læns med Pøse. Paa Grund af Vand i Motorrummet gik »Emma«s Motor i Staa, hvorfor »Edith« bugserede »Emma« mod Esbjerg. Da Vandet stadig steg i Motorrummet, forsøgtes det at stoppe Lækagen ved at anbringe et Sejl under Bunden. Vandet steg imidlertid stadig, og d. $21/8$ Kl. ca. 3 var Agterskibet sunket under Vand. »Emma«s Besætning blev nu taget om Bord i »Edith«, som stadig bugserede »Emma«. Kl. 6^{40} , da Skibene var 21 Sm. VNV. af Vyl F.S., lagde »Emma« sig om paa Siden og sank kort efter paa 15 Favne Vand.

Anm. Der er intet oplyst om Aarsagen til, at Fartøjet sprang læk.

88. Ff. **Energi** af Sæby. 39 Reg. T. Br. Bygget 1892 af Eg.

a) Grundstødt d. $12/1$ 36 ved Englands Ø.-Kyst.

Indberetning til Board of Trade dat. $29/1$ 36.

Kl. 18, da E. var under Indsejling til Wick, tog Skibet Grunden. E. kom straks flot ved egen Hjælp.

b) Borteblevet i Oktober 1936; 4 Omkomne.

Indberetning til Board of Trade dat. $18/11$ 36. Søforklaring i Sæby d. $27/11$ 36. Forlisanmeldelse dat. Sæby d. $15/4$ 37.

D. $24/10$ blev E. set paa en Fiskeplads ca. 87 Sm. NØ.t.Ø. $1/2$ Ø. af Humberfloden. Da der intet siden er hørt eller set til Skibet og der de følgende Dage blæste en orkanagtig Storm, maa E. formodes at være forlist med Mand og Mus.

Anm. Besætningen bestod af: Fiskeskipper Povl Strøm af Sæby samt Fiskerne Hardy Kjeldsen Christensen og Jakob Gaarden Jensen, begge af Hals og Svend Fynbo Strøm af Sæby.

89. M/Tj. **Engelina** af Harburg, 117 Reg. T. Br. Bygget 1909 af Staal.

En Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. $7/12$ 36 i København.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. $27/1$ 37.

Kl. ca. 11^{30} , da E. laa ved Asiatisk Plads øg lossede Salt i Sække, sprængtes under Ophivning af et Slæng en ved Losningen benyttet Strop, og Sækkene faldt ned paa en Havnearbejder. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt Ambulance kørt til Hospitalet.

90. S/S **England** af København, 2319 Reg. T. Br Bygget 1930 af Staal.

a) Paa Rejse fra Burntisland til Tuborg Havn med Kul.

Gru udstødt d. $19/2$ 36 ved Sjællands Ø.-Kyst.

Søforklaring i København d. $24/2$ 36.

Kl. 10^{35} , da E. under Assistance af Lods og Bugserdamper befandt sig i Løbet til Tuborg Havn, rørte Skibet Grunden flere Gange. Kort eller blev Skibet staaende midt i Løbet. Kl. 20^{00} kom E. 200 m længere frem i Løbet, men blev saa atter staaende. D. $21/2$ Kl. ca. 21^{45} kom Skibet flot ved Hjælp af 2 Bjærgningsdampere.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa, efter det i Sagen oplyste antage, at Grundstødningen skyldes Lavvande.

b) Paa Rejse fra Danzig til Amsterdam med Kul.

Kollideret d. $5/12$ 36 i Danzig Havnekanal.

Søforklaring i Danzig d. $1/2$ 37.

Kl. ca. 2^{15} , da E., der havde Lods om Bord, var ved Indgangen til Havnekanalen, hørtes et svagt Fløjtesignal fra en Damper, der senere viste sig at være svensk S/S »Merkur«, og umiddelbart efter saas M.s Topplanterne øg grønne Sidelanterne forude om Bb. E. blev holdt i Kanalens Stb.s Side. Da M. syntes at bibeholde sin Kurs, blev E.s Maskine, der gik Langsamt Frem, stoppet, og der blev afgivet en Tone med Dampfløjten. M. saas nu at dreje Stb. over, men under Passagen af E. tørnede M.s Hæk mod E.s Bb.s Side, hvorved en Del af Skanseklædningen samt nogle Støtter paa Bakken og Fordækket blev bøjet.

Anm. Søforklaring fra M. foreligger ikke.

91. M/Gl. **Enigheden** af Vang, 75 Reg. T. Br. Bygget 1908 af Eg. Paa Rejse fra Karlshamn til Køge med Soyaskraa.

Grundstødt d. $20/12$ 36 ved Sjællands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $21/12$ 36. Søforklaring i Nexø d. $30/12$ 36.

D. $19/12$ Kl. 23⁴⁵ passeredes Falsterbo Rev F.S. Herfra styredes NV.t.V. Det blæste en haard SV.-lig Kuling med Regnbyger. Ca. $1\frac{1}{2}$ Time senere blev det Regntykning, og d. $20/12$ Kl. 2³⁰ tog Skibet Grunden og blev staaende, som det senere viste sig paa Kalkgrunden udfor Holtug Klint. D. $21/12$ Kl. ca. 5⁴⁰ kom Skibet flot ved fremmed Hjælp efter at en Del af Ladningen var lægteret.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Grundstødningen skyldes usigtbart Vejr i Forbindelse med Strømsætning.

92. S/S **Erik B** af København, 2191 Reg. T. Br. Bygget 1897 af Staal.

a) Brand om Bord d. $10/2$ 36 i New York.

Søforklaring i New York d. $18/2$ 36 og i Aalborg d. $12/5$ 36.

Kl. 10³⁰, medens E.B. laa ved Pieren ved 18. Gade i Brooklyn, opdagedes Ild i Fyrbødernes Messe. Brandslangen blev straks rigget til, og i Løbet af ca. 20 Minutter var Ilden slukket. Ved Branden blev Fyrbøder-Messe og Lukaf ødelagt.

Anm. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Ilden skyldes en overhedet Kakkellovn.

b) Paa Rejse fra Antwerpen til Le Havre med Stykgods.

Kollideret d. $18/3$ 36 i Le Havre.

Søforklaring i Aalborg d. $12/5$ 36.

Kl. 19, medens E.B. under Assistance af Lods og Slæbedamper manøvreredes til Kajen, skulde Slæbedamperen dreje Skibet Bb. over. Herved brækkede Slæberen. En ny Slæber blev stukket ud, men inden Skibet var rettet op, tørnede Bb.s Laaring mod en paa Kajen staaende Kran, hvorved E.B. fik Gelænderet paa Poopen bøjet og nogle Buler i Skibssiden.

Anm. Aarsagen til Kollisionen fremgaar af det ovenfor anførte.

93. M/Evgl. **Erna** af Kerteminde, 54 Reg. T. Br. Bygget 1908 af Staal. Paa Rejse fra Stege til Kerteminde med Træ.

Sunket d. $12/3$ 36 i Store-Bælt.

Søforklaring og Søforhør i Kerteminde d. $16/3$ 36. Forlisanmeldelse dat. Kerteminde d. $12/6$ 36.

Kl. 19⁴⁰ passerede E. Halskov-Rev Fyrskib. Der styredes NNV. Det blæste en frisk NNØ.-lig Brise med stærk sydgaende Strøm. Kl. 20¹⁵ ændredes Kursen til NV. $\frac{1}{2}$.V. Kl. ca. 20³⁰ rejste Søen sig pludselig, 3 Søer slog ind over E.s Fordæk, og det mærkedes, at Skibet lystrede Roret daarligt. Kn Undersøgelse viste, at Dækslasten var begyndt at gaa overbord, samt at Lukafkappen var slaaet ind og Lukafet fyldt med Vand. E. holdtes af for Vinden, og det forsøgtes at kaste Dækslasten overbord samt at læse Skibet for Vand. Da Søerne imidlertid vedblivende slog ind over Forskibet, og dette stadig sank dybere, gik Besætningen — 3 Mand — i Jollen, og ca. $\frac{1}{2}$ Time efter sank E. D. $13/3$ Kl. 1³⁰ blev Besætningen bjerget om Bord i M/Gl. »Gaunø« af Marstal, der laa opankret ved Slipshavn.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Forliset. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Forliset skyldes Vejrforholdene.

94. M/Sk. **Erna** af Maarup S., 68 Reg. T. Br. Bygget 1912 af Eg. Paa Rejse fra København til Sæby med Stykgods.

Kollideret d. $15/4$ 36 i Københavns Havn.

Søforhør i København d. $18/4$ 36.

Kl. 20³⁰ afgik E. fra Nyhavn. Det blæste en frisk ØSØ.-lig Kuling. Da Toldbodbommen var passeret, blev Skonnertsejlet sat. Da E. var i Nærheden af Bølgebryderen, kom en rød Lanterne i Sigte om Stb. i ca. 5 Skibslængders Afstand. Det andet Skib, der viste sig at være M/S »Maagen« af København, trak hurtigt V. over; Roret blev lagt haardt Stb. og Motoren kastet Fuld Kraft Bak, men umiddelbart efter, da E. var ca. 2 Skibslængder Tværs af det S.-lige Fyr, tørnede E. med Stævnen imod M.s Bb.s Side, hvorved Sprydet brækkede og Stævnen blev stærkt beskadiget.

Af den af M.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at M. Kl. ca. 20³⁵ passerede Prøvestenen. Da Kronløbets Ledefyr var overet, drejedes ind i Fyrlinien. Efter at have passeret Molefyrene kom E.s Toplanterne og røde Sidelanterne i Sigte; der drejedes Stb. over, saaledes at E. havdes om Bb. E. saas nu sætte sit Skonnertsejl, der slog ud og skjulte den røde Lanterne. Da Skibene var i Nærheden af hinanden, kom E.s grønne Sidelanterne pludselig i Sigte, Roret blev lagt haardt Stb., og der blev fløjtet med Sirenen, men umiddelbart efter skete Kollisionen, hvorved M. led en Del ovenbords Skade.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Kollisionen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Kollisionen skyldes, at man i E. ikke har holdt behørig Udkig og derfor for sent har set M.

95. M/S **Erna** af København, 8636 Reg. T. Br. Bygget 1931 af Staal.

Kollideret d. $18/10$ 36 i Hamburg Havn.

Søforklaring i Hamburg d. $10/11$ 36. Indberetning fra Konsulatet i Hamburg dat. $11/11$ 36.

Kl. 0³³, medens E. under en SV.-lig Storm under Assistance af Lods og 2 Slæbebaade manøvrerede i Kuhwärderhafen, blev Skibet af Vinden ført mod Dock VI, der blev let beskadiget.

Anm. Ifølge en af Seeamt i Hamburg afsagt Kendelse skyldes Kollisionen Vejrforholdene og del snævre Farvand i Forbindelse med den Omstændighed, at K. sejlede med for ringe Fart.

96. S/S **Estland** af København, 1253 Reg. T. Br. Bygget 1918 af Staal. Paa Rejse Granville til Newcastle-on-Tyne i Ballast.

Grundstødt d. $12/7$ 36 ved Frankrigs N.-Kyst.

Indberetning til Ministère de la Marine Marchande dat. $^{16/7}$ 36. Søforklaring i Aarhus d. $^{18/8}$ 36.

Kl. 1^{15} havdes Chausey Isles tværs om Stb. i 3 Sm.s Afstand, Log 8. Kl. 2^{45} passeredes Lys- og Fløjte-tønden SW. Breakers 0,5 Sm. om Stb., Log 24. Kursen ændredes nu til retv. N. 34° V. Kl. 3^{33} tog E. Grunden paa Minquiers og blev staaende, Log 31. Kl. 10^{34} kom Skibet flot ved egen Hjælp.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Grundstødningen skyldes Forveksling af Lystønderne SW. Breakers og Les Sauvages.

97. M/S **Europa** af København, 10224 Reg. T. Br. Bygget 1931 af Staal.

1 Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. $^{19/4}$ 36 i København.

Indberetning fra Statens Skibstilsyn dat. $^{5/5}$ 36.

Kl. ca. 14^{15} , under Ophivning af en Længe Planker fra Nr. 2-Luge, gled en Planke ud af Længen og ramte en Havnearbejder i Hovedet. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt Ambulance kørt til Hospitalet.

98. M/Jt. **Expres** af Sønderborg, 32 Reg. T. Br. Bygget 1887 af Eg. Paa Rejse fra Thorøhus til Middelfart med Grus.

Sprunget læk, sunket og forlist d. $^{3/8}$ 36 i Lillebælt.

Søforklaring og Søforhør i Sønderborg d. $^{7/8}$ 36. Forlisanmeldelse dat. Sønderborg d. $^{15/8}$ 36.

Kl. 18^{00} passerede E. den røde 1-Kost NØ. for Bogø. Fra denne Plads styredes NV. Det blæste en stiv V.-lig Kuling. Kl. 18^{15} opdagedes det, at Skibet var blevet læk, Pumpen holdtes gaaende, og Kursen ændredes V. over mod Brandsø. Kl. 18^{35} bjergedes Storsejlet, og der gjordes klar til at kaste Lasten over Bord. Motoren gik imidlertid i Staa paa Grund af Vandet i Skibet. E. blev opankret, og da det viste sig umuligt at holde Skibet flydende paa Pumpen, gik Besætningen i Jollen, og kort efter — Kl. ca. 19 — sank E. paa ca. $55^{\circ}22'$ N. Brd. $9^{\circ}44'7''$ Ø.Lgd. paa ca. 20 m Vand.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til, at Skibet sprang læk. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Skibet har arbejdet sig læk i Søen.

99. S/S **Falken** af Svendborg, 369 Reg. T. Br. Bygget 1911 af Staal.

1 Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. $^{30/1}$ 36 i København.

Indberetning fra Statens Skibstilsyn dat. $^{25/3}$ 36.

Kl. 10^{30} fik en Havnearbejder, der var i Færd med at lægge Dækslerne over Lugen paa øverste Dæk, Overbalance og styrtede ned paa Tunnelen og derfra ned i Bunden af Lasten, hvorved han blev lettere kvæstet. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt Ambulance kørt til Hospitalet.

100. 3^m M/Sk. **Fanø** af Marstal, 142 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Eg, Bøg og Fyr. Paa Rejse fra Helsingfors til Karrebæksminde med Træ.

Grundstødt d. $^{10/6}$ 36 ved Masnedø Kalv.

Søforklaring og Søforhør i Næstved d. $^{13/6}$ 36.

Kl. 8^{30} passerede F. i NV.-lig Brise med Regndis 1-Kosten paa Masnedø Kalv i ca. 300 m.s Afstand.

Herfra styredes N.t.V. $^{1/4}$ V. Kl. 8^{35} tog Skibet Grunden paa 1,5 m Pullen paa Kalve Rev og blev staaende. Kl. ca. 15 kom F. flot ved fremmed Hjælp, efter at en Del af Ladningen var lægtret.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Grundstødningen skyldes usigtbart Vejr i Forbindelse med Strømsætning.

101. 3^m M/Sk. **Freja** af Thurø, 142 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Middlesbrough til Odense med Salt.

Borteblevet i Oktober 1936 i Nordsøen; 5 Omkomne.

Søforklaring og Søforhør i Svendborg d. $^{12/12}$ 36. Forlisanmeldelse dat. Svendborg d. $^{22/12}$ 36.

D. $^{16/10}$ afgik F. fra Middlesbrough. Da F.s Lukafkappe d. $^{29/10}$ drev i Land ved Skagen, og der ca. $^{1/4}$ Sm. N. for Skagen blev opfisket en Laaringskrave med F.s Navnebrædt og F.s Jolle blev fundet drivende ud for Kandestederne stærkt beskadiget, maa F. formodes at være forlist med Mand og Mus.

Anm. Besætningen bestod af: Skibsfører Severin Christian Madsen af Vindeby, Styrmand Marius Kromann af København, Kok Ernst Ingemann Nielsen af Vaalse samt Ungmændene Svend Aage Jensen af Viborg og Harry Brenjof Ottesen af København.

102. M/Sk. **Fremad** af Egersund, 53 Reg. T. Br. Bygget 1880 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Kalmar til Odense med Træ.

Grundstødt d. $^{26/8}$ 36 ved Sveriges Ø.-Kyst.

Svensk Strandingsindberetning dat. $^{29/8}$ 36. Søforklaring og Søforhør i Odense d. $^{10/9}$ 36.

Kl. ca. 1^{00} passeredes Utlängen. Paa Grund af Vejrforholdene blev det besluttet at vende og søge Læ under Långörens. Kl. ca. 1^{45} kom 2 klare Fyr i Sigte i NV. $^{1/2}$ V., og der styredes for langsom Maskine ind i Fyrinien. Kort efter tog Skibet Grunden, men kom straks flot. F. blev lagt paa modsat Kurs, men umiddelbart efter — Kl. ca. 2 — tog Skibet atter Grunden og blev staaende. Kl. ca. 10 kom Skibet flot ved fremmed Hjælp efter at en Del af Ladningen var opløst.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Grundstødningen skyldes, at nogle ved militære Øvelser benyttede klare Lanterner blev forvekslet med Indsejlingsfyrene til Långörens Farvand.

103. M/Jtgl. **Fremad** af Odense, 46 Reg. T. Br. Bygget 1899 af Eg og Fyr.

a) Paa Rejse fra Odense til Mariagerfjord.

Mistet Ankeret d. $^{18/11}$ 36 i Kattegat.

Søforklaring og Søforhør i Odense d. $^{27/11}$ 36.

Under en Ø.-lig Kuling lettede F. paa en Ankerplads i Kyholmsund. Under Letningen brækkede Bb.s Ankerkæde, hvorved Ankeret gik tabt.

b) paa Rejse fra Mariagerfjord til Odense med Cement.

Grundstødt og kollideret d. $28/_{11}$ 36 paa Odense Fjord.

Søforklaring og Søforhør i Odense d. $27/_{11}$ 36.

Da F. var ved Feds Middelgrund, blev det tæt Taage. Der søgtes over i Bb.s Side for at ankre udenfor Sejlrenden. Herunder tog F. Grunden med Forskibet, hvorved Agterenden svingede noget ud i Sejlløbet. Umiddelbart efter passerede S/S »Rhone« af Odense agten om F. Under Passagen tørnede R.s Agterende mod F.s agterste Stb.s David, der brækkede.

R.s Lods har forklaret, at F. pludselig kom i Sigte forude om Bb. i en Afstand af ca. 25 m. R., hvis Maskine var stoppet, gled langsomt forbi F., men inden F. var helt passeret, blev R. af Strømmen ført mod F.s David.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen og Kollisionen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Grundstødningen og Kollisionen skyldes Taage i Forbindelse med Strømsætning.

104. S/S **Freya** af København, 1207 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Staal. Paa Rejse fra Danzig til Bordeaux med Kul.

Kollideret d. $27/_{6}$ 36 i den engelske Kanal.

Søforklaring i Bordeaux d. $27/_{7}$ 36, Søforhør i Korsør d. $12/_{8}$ og $13/_{8}$ 36 samt i Hamburg d. $3/_{11}$ 36.

Kl. 3^{42} , da F. paa Grund af tæt Taage sejlede Halv Kraft og afgav forskriftsmæssige Taagesignaler med Dampfløjten, hørtes Taagesignal fra en Damper forude lidt om Stb. Maskinen blev straks stoppet. Kl. 3^{48} beordredes Maskinen Fuld Kraft Bak og umiddelbart efter Stop. F. laa nu fuldstændig stille, og der blev afgivet 2 lange Toner med Dampfløjten, medens der fra det andet Skib, der senere viste sig at være S/S »Holstein« af Bremen, stadig hørtes 1 lang Tone. Kl. 3^{51} hørtes 2 Gange 1 kort og 1 lang Tone fra H. Kl. 3^{54} kom H.s Toplanter og røde Sidelanter i Sigte, og umiddelbart efter tørnede H.s Stævn mod F.s Stb.s Bov, hvor der fremkom et stort Hul. Det forsøgtes med alle Lænsemidler at holde F. flydende; men da Vandet stadig steg i Forskibet, gik Besætningen i Baadene. Kl. 13 ankom en Bjergningsdamper fra Le Havre, hvorefter Besætningen atter gik om Bord i F. Bjergningsdamperen begyndte at bugsere F. mod Southampton; Kl. 21^{30} kom endnu en Bjergningsdamper, og d. $28/_{7}$ Kl. 0^{10} kom yderligere en Bjergningsdamper til Assistance. Kl. 3^{00} ankom F. til Southampton Red, hvor Skibet opankredes.

Ifølge den af H.s Besætning for Seeamt i Hamburg afgivne Forklaring hørtes Kl. 2^{11} forude Taagesignal fra F., Maskinen blev straks stoppet. Derefter hørtes gentagne Gange Taagesignal fra F., H.s Maskine blev et Par Gange i kort Tid beordret Langsomt Frem for at holde Styrefart med Skibet. Kl. 2^{22} saas F.s røde Sidelanterne ca. $1/_{2}$ Streg om Bb. Maskinen beordredes paany Langsomt Frem, samtidig med at der drejedes Stb. over. Pludselig forsvandt F.s røde Sidelanterne, og den grønne Sidelanterne og begge Toplanter kom i Sigte, hvorfor H.s Maskiner Kl. 2^{23} beordredes Fuld Kraft Bak, samtidig med at Roret blev lagt Bb. over; men umiddelbart efter indtraf Kollisionen som foran anført.

Anm. 1. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Kollisionen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Kollisionen skyldes Taage.

Anm. 2. Seeamt i Hamburg har udtalt, at Aarsagen til Kollisionen var Taage.

105. M/Sk. **Fride** af Kalmar, 55 Reg. T. Br. Bygget 1895 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Oskarshamn til Horsens med Træ.

Grundstødt d. $11/_{12}$ 36 ved Møens S.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $15/_{12}$ 36. Søforklaring og Søforhør i Stubbekøbing d. $17/_{12}$ 36.

Kl. 1^{30} passeredes Møens Fyr, Log 1,5. Der styredes VSV. Kl. ca. 2^{00} blev det diset Vejr, hvorfor Motoren, der havde gaet Fuld Kraft Frem, sattes ned til Langsomt Frem. Kl. 2^{45} skulde Loggen aflæses, men paa Grund af Tang, som sad fast i Flynderen, viste den stadig 1,5. Kl. ca. 3 blev det besluttet at lægge Skibet paa modsat Kurs; men inden Skibet var kommet rundt, tog det Grunden paa den Ø.-lige Ende af Ny Tolk og blev staaende. D. $12/_{12}$ Kl. 7 kom F. flot ved Hjælp af en Bjergningsdamper.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Grundstødningen skyldes usigtbart Vejr og Strømsætning.

106. S/S **Frigga** af Esbjerg, 1095 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Staal. Paa Rejse fra London til Esbjerg i Ballast.

Kollideret d. $9/_{12}$ 36 paa Themsens.

Søforklaring og Søforhør i Esbjerg d. $16/_{1}$ 37.

Kl. ca. 22^{30} , da F., der havde Lods om Bord, havde rundet Tripcock Point Fyr for langsom Fart, hørtes Taagesignal fra 2 Dampere forude om Bb. Maskinen blev stoppet. Kort efter kom en Damper i Sigte om Bb.; der drejedes lidt Stb. over, hvilket blev tilkendegivet ved 1 kort Tone med Dampfløjten, og Maskinen blev beordret Langsomt Frem. Da Damperen var passeret, kom en Slæbedampers Toplanter og røde Sidelanterne samt en Dampers Toplanter og grønne Sidelanterne i Sigte 3 Str. om Bb. Roret blev lagt lidt Stb., hvilket blev tilkendegivet ved 1 kort Tone med Dampfløjten. Damperen, der senere viste sig at være S/S »Umtata« af London, besvarede Signalet med samme Signal. Fra U., der stadig syntes at svinge Bb. over, hørtes kort efter 3 korte Toner, hvilket blev besvaret med 1 kort Tone, og der drejedes yderligere Stb. over. Da der fra U. atter hørtes 3 korte Toner, blev Roret lagt haardt Stb. og Maskinen beordret Fuld Kraft Frem, men umiddelbart efter — Kl. 22^{35} — tørnede U. med Stævnen mod F.s Bb.s Side Midtskibs, hvorved den øverste Plade og Dækket blev sprængt og 2 Plader samt Broen og Baaddækket blev beskadiget.

Anm. Søforklaring fra U. foreligger ikke.

107. S/S **Frode** af København, 2140 Reg. T. Br. Bygget 1918 af Staal. Paa Rejse fra København til Gdynia med Stykgods.

Kollideret d. $29/12$ 36 i Sundet.

Søforklaring i Danzig d. $5/1$ 37. Søforhør i København d. $3/4$ 37.

Kl. 18⁰⁰ afgik F. fra København. Kl. 18⁰⁵ passeredes Molerne for langsom Fart. Kl. 18¹⁰ saas forude om Bb. en Ankerliggers Lanterne. Roret blev lagt haardt Stb. og Maskinen beordret Fuld Kraft. F. blev imidlertid af Strømmen ført mod Ankerliggeren, der viste sig at være Bk. »Alastor« af Hangö, og da der syntes Fare for, at F.s Agterskib skulde tørne A., blev Roret lagt haardt Bb., men umiddelbart efter tørnede F. Midtskibs mod A.s Bovspryd, der brækkede. Ved Kollisionen fik F. nogen ovenbords Skade.

Anm. Søforklaring fra A. foreligger ikke.

108. M/Fg. **Gaabense** af Masnedsund, 90 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Staal.

Ekspllosion om Bord d. $27/2$ 36 i Vordingborg.

Søforhør i Vordingborg d. $7/5$ 36.

Kl. ca. 10³⁰ skulde Motoren startes. Da Luften i Startluftbeholderen efter gentagne mislykkede Startforsøg var opbrugt, forsøgte det at starte med Ilt fra en Iltflaske. Herunder indtraf en Ekspllosion, hvorved Startluftbeholderens ene Endeblade blev slaaet ud, Træværket i Motorrummet blev antændt, og Maskinmesteren blev lettere forbrændt. Den opstaaede Ild blev straks slukket, dels af Besætningen og dels af Brandvæsenet fra Land.

Anm. Søren har intet udtalt om Aarsagen til Ekspllosionen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Ekspllosionen skyldes den Omstændighed, at der ved Startning af Motoren blev anvendt ren Ilt.

109. 3^m M/Sk. **Gamma** af Esbjerg, 136 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Esbjerg til Thisted med Foderstoffer.

Maskinen havareret, grundstødt d. $30/10$ 36 ved Fanøs N.-Kyst.

Søforklaring i Esbjerg d. $3/11$ 36.

Kl. 13 afsejlede G. fra Esbjerg. Det blæste en jævn SSV.-lig Brise med Regntykning. Kl. 17 passeredes Graadyb Lystønde. Herfra styredes for Motoren SV.t.V. Kl. ca. 18 brændte Krumtapplejet sammen; samtidig blev det tæt Taage. Rejsen fortsattes nu for Sejl alene, og Kl. ca. 19 saas Lystønden Graadyb SV. Da Vinden nu var løjet af, og Skibet af Strømmen blev fortsat indefter, besluttedes det at sejle tilbage til Esbjerg, og Kl. 20¹⁵ passeredes Graadyb Lystønde paany. Herfra styredes ind over Barren, idet Loddet holdtes gaaende. Kl. ca. 21 passeredes tæt S. om Lystønden Søren Jessens Sand, og kort efter saas forude en Ankerligger. For at undgaa en Kollision, blev G. drejet Stb. over. Efter at Ankerliggeren var passeret, blev der givet Bb.s Ror; men G. lystrede imidlertid ikke Roret og tog umiddelbart efter Grunden med Forskibet og blev staaende. D. $31/10$ kom G. flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

Anm. Søren har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Grundstødningen skyldes Motorhaveriet i Forbindelse med Vejrforholdene.

110. 3^m M/Sk. **Garibaldi** af Svendborg, 233 Reg. T. Br. Bygget 1904 af Eg. Paa Rejse fra Örnsköldsvik til Marieberg i Ballast.

Grundstødt d. $7/11$ 36 ved Sveriges Østkyst.

Svensk Strandingsindberetning dat. $14/11$ 36.

Kl. 17 grundstødte G. i taaget Vejr ved den SØ.-lige Pynt af Lungø.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Taage.

111. M/Gl. **Georg** af Bleket. Bygget 1904 af Eg. Paa Rejse fra Lübeck til Karlstad med Flusspat.

Grundstødt d. $23/10$ 36 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $24/10$ 36. Søforklaring og Søforhør i Grenaa d. $26/10$ 36.

Kl. 4⁰⁰ passeredes Lystønden paa Leveret. Herfra sattes Kursen mod Fornæs. Kl. 4³⁰ blev det Taage, hvorfor Farten blev mindsket til Halv Kraft. Kl. 12⁰⁰ stoppedes Maskinen, og Taagesignalet fra Fornæs hørtes i NV. Kl. 16⁴⁵ pejledes Fornæs i V., og da Taagen lettede lidt, forsøgte det at sejle ind til Grenaa paa Kurs SV. samtidig med, at Loddet holdtes gaaende. Kl. 17¹⁵ kom den røde 2-Kost paa Kalkgrunden i Sigte forude om Bb. i ca. 0,3 Sm.s Afstand; Maskinen blev straks stoppet samtidig med, at Roret blev lagt Stb. over; men umiddelbart efter tog Skibet Grunden og blev staaende. Kl. 21¹⁵ kom G. flot ved fremmed Hjælp, efter at en Del af Lasten var kastet over Bord.

Anm. Søren har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Grundstødningen skyldes usigtbart Vejr og Strømsætning.

112. M/Gl. **Gerda** af Marstal, 55 Reg. T. Br. Bygget 1907 af Eg. Paa Rejse fra København til Svendborg med Jern.

Grundstødt d. $3/2$ 36 ved Sjællands V.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $5/2$ 36. Søforklaring i Kalundborg d. $5/2$ 36.

Kl. 21³⁰ passeredes Sjællands Rev, hvorfra der styredes SV. Det blæste en frisk ØNØ.-lig Kuling med Snetykning. Da Sejro Fyr Kl. 23³⁰ ikke var kommet i Sigte, blev Motoren slaaet fra og Skibet drejet til Vinden. Kl. ca. 23⁵⁰ saas Fyret, hvorefter Sejladsen fortsattes paa Kurs SV.t.S. Kort efter passeredes Leveret Lysbøje om Bb. Loggen blev sat, og Kursen bibeholdt. D. $4/2$ Kl. ca. 1⁴⁵ saas Fyret paa Røsnæs en enkelt Gang. Kl. 2²⁰ saas et Glimt, der blev antaget for at være Lysbøjen paa Røsnæs Rev; men kort eller tog Skibet Grunden paa Røsnæs Rev og blev staaende. Der blev afgivet Nødsignaler, og Kl. ca. 6³⁰ blev besætningen bjerget af Motorbaaden fra Røsnæs Fyr. Skibet, der blev vandfyldt og sank, er senere bjerget af en Bjærgningsdamper.

Anm. Søren har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Grundstødningen skyldes Snetykning.

113. Torpedobaaden **Glenten**. 311 Reg. T. Br.Kollideret d. $^{30}/_7$ 36 i Københavns Havn.Søforhør i København d. $^{19}/_8$ 36.

Kl. ca. 15⁰⁵, da G., der for Langsom Fart var for indgaaende i Havnen, befandt sig V. for den sydligste Bøje ved Larsens Plads, kom et modgaaende Skib — M/S »Sankt Ibb« af København — i Sigte udfor Nyhavns Hoved. Fra G. blev der givet 2 korte Toner med Fløjten, og Roret blev lagt Bb. Kort efter blev Signalet gentaget, og da der fra S.I. hørtes 2 korte Toner, blev Roret lagt haardt Bb., og Bb.s Skrue stoppet. Da G. ikke kunde gaa ind gennem Hønsbroløbet, drejedes mod den S.-lige Duc d'Albe ved nævnte Løb. Da G. var i Nærheden af denne, blev Bb.s Skrue beordret $^{3}/_4$ Kraft Bak. Da G. havde sakket et Par Meter, blev begge Skrue beordret Fuld Kraft Frem, men umiddelbart efter tørnede S.I. med Stb.s Side Agten for Midtskib mod G.s Stb.s Mineskinne, der blev beskadiget. Ved Kollisionen fik G. endvidere en Bule i Vandgangen Agter samt en mindre Læk i Agterrummet.

Af den af S.I.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at S.I. Kl. 15⁰⁰ afgik fra Havnegade. S.I. blev for Langsom Fart holdt i Løbets Stb.s Side. Da S.I. var ud for Aarhusbaadens Plads ved Kvæsthusbroen hørtes fra G., der var i Sigte forude om Stb., 2 korte Toner, og G. saas dreje Bb. over. Fra S.I. blev der givet 2 korte Toner, og Roret blev lagt Bb. samtidig med at Maskinen blev stoppet. S.I.s Bov passerede G. i en Afstand af 12—14 m. Da G. var udfor Agterkanten af Bakken, saas G. bakke, og kort efter skete Kollisionen, hvorved S.I. fik Skanseklædningen bøjet og en Bule i Skibssiden.

Anm. Sørensen har intet udtalt om Aarsagen til Kollisionen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Kollisionen skyldes, at G. sakkede.

114. Ff. **Godthaab** af Trangisvaag, 95 Reg. T. Br. Bygget 1886 af Eg og Bøg.2 Mand skyllet overbord og druknet d. $^{7}/_4$ 36 i Atlanterhavet.Søforklaring og Søforhør paa Suderød d. $^{23}/_5$ 36.

Kl. ca. 23³⁰, da G. i en stiv VNV.-lig Kuling befandt sig i Nærheden af Vestmannøerne, slog en Braadsø Bedstemand Niels M. B. Jacobsen af Sandvig og Fisker Martin Poulsen af Frodebø over Bord. Den sidstnævnte saas umiddelbart efter et Øjeblik i Vandet agten for Skibet. Efter ca. 6 Timers forgæves Eftersøgen sattes Kursen mod Vestmannøerne.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

115. S/S **Grax** af Wesermünde. Paa Rejse fra Kattegat til Wesermünde med Fisk.Grundstødt d. $^{17}/_2$ 36 ved Langelands Ø.-Kyst.Strandingsindberetning dat. $^{20}/_2$ 36.

Kl. 5 grundstødte G. i taaget Vejr ved Tryggelov Østerskov. Skibet kom senere flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Taage.

116. M/Gl. **Grethe** af Tisted, 83 Reg. T. Br. Bygget 1895 af Eg. Paa Rejse fra Rønne til Karrebæksminde med Ler og Kaolin.Kollideret d. $^{16}/_8$ 36 i Østersøen.Søforklaring og Søforhør i Rønne d. $^{21}/_8$ 36.

Se Nr. 35.

117. S/S **Grønland** af København, 1264 Reg. T. Br. Bygget 1923 af Staal. Paa Rejse fra Kovda til Sutton Bridge med Træ.Havareret d. $^{22}/_7$ 36 i Sutton Bridge.Indberetning til Board of Trade dat. $^{29}/_7$ 36, Søforklaring i Aarhus d. $^{12}/_8$ 36.

Kl. 12⁰⁰ ankom G. til Sutton Bridge og blev fortøjet paa anvist Plads. I Løbet af Eftermiddagen faldt Vandstanden, og det viste sig, at G. stod i Bunden, hvorved Skibet fik en Del Bundskade. Endvidere blev Skoddet mellem Maskinen og Fyrplads beskadiget og Ristværket paa begge Sider af Maskinen bøjet langskibs.

Anm. Aarsagen til Havarierne fremgaar af det ovenfor anførte.

118. M/Jt. **Gudrun** af Aalborg, 32 Reg. T. Br. Bygget 1898 af Eg. Paa Rejse fra Løgstør til Drogden med Sten.Grundstødt, sprunget læk og sunket d. $^{16}/_7$ 36 i Limfjorden.Søforklaring i Løgstør d. $^{30}/_7$ 36.

D. $^{15}/_1$ Kl. 17 opankredes G. for 2 Ankre ud for Livøs V.-Kyst. I Løbet af Aftenen gik Vinden fra SØ. om i N. med haarde Byger og Regn. Kl. ca. 24 opdagedes det, at Skibet var i Drift. Motoren blev varmet op, men inden det lykkedes at faa Motoren startet, tørnede G. Grunden med Roret, som blev slaaget af. Da Skibet Stadig huggede i Grunden, blev Ankerkæderne kappede, hvorefter G. ved Hjælp af Fokken blev sejlet fast i Grunden ved Livøs NV.-Kyst. D. $^{16}/_7$ Kl. 4 var Skibet vandfyldt, og Kl. 5³⁰ gik Besætningen i Jollen og roede i Land. Skibet er senere blevet bjerget.

Anm. Sørensen har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Grundstødningen skyldes Vejrforholdene.

119. 2^m M/Kt. **Guide Me** af Fuglefjord, 79 Reg. T. Br. Bygget 1905 af Fyr og Eg. Paa Fiskeri ved Island.Havareret d. $^{1}/_4$ 36 i Atlanterhavet; søgt Nødhavn.Søforklaring i Reykjavik d. $^{3}/_4$ 36.

Kl. ca. 21, da G.M. under en Ø.-lig Kuling laa Bak for Bb.s Halse paa Selvogsbanken, skulde Skibet gaa af Vejen for et andet Skib. Da Mesanen kom Bak, brakkede det forreste Røstjern samt Stoptallien,

hvorved Sejlet slog over. Der kom nogen Sø i Sejlet, og umiddelbart efter brækkede Masten og gik over Bord. Det lykkedes at bjærge Mast og Sejl om Bord igen, hvorefter der søgtes ind til Reykjavik for Reparation.

120. 3^m M/Sk. **Gustaf** af Mariehamn, 399 Reg. T. Br. Bygget 1877 af Jern. Paa Rejse fra Beckton til Karrebæksminde med Koks.

Grundstødt d. ¹⁴/₁₂ 36 ved Omø's SV.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. ¹³/₁₂ 36. Søforklaring og Søforhør i Næstved d. ¹⁸/₁₂ 36.

D. ¹³/₁₂ Kl. 20 befandt G. sig i diset Vejr 3 Sm. misv. S.t.Ø.¹/₄ Ø. af Kjelsnor Fyr. Herfra styredes NØ.t.N.¹/₂N. Kl. 23 kom Tranekjær Fyr i Sigte i misv. SV.t.V.¹/₂V. i ca. 3 Sm.s Afstand. D. ¹⁴/₁₂ Kl. 0¹⁰ saas om Bb. et fast hvidt Fyr, som blev antaget for Hou Fyr; Kursen blev straks ændret til NØ.; men kort efter, Kl. 0²⁵, tog Skibet Grunden S. for Omø Fyr. Kl. 9³⁰ kom G. flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Grundstødningen skyldes usigtbart Vejr og Strømsætning.

121. M/S **H. C. Andersen** af Nakskov, 96 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra København til Nakskov med Stykgods.

a) Grundstødt d. ²³/₇ 36 ved Møens S.-Kyst.

Søforhør i København d. ²⁰/₇ 36.

Kl. 3 kom H.C.A. ind i den gravede Rende ved Tolken. Det blæste en S.-lig Brise, og der stod Dis over Land. Da Skibet var kommet ind i Grønsund, styredes VNV.; men umiddelbart efter tog H.C.A. Grunden i Løbets N.-lige Side og blev staaende. D. ²⁴/₇ Kl. ca. 7 kom Skibet flot ved fremmed Hjælp, efter at en Del af Ladningen var opløst.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Grundstødningen skyldes Strømsætning i Forbindelse med unøjagtig Styling.

b) Paasejlet Kajen d. ²⁴/₇ 36 i Nakskov.

Søforhør i København d. ²⁹/₇ 36.

Kl. ca. 21 under Manøvrering i Nakskov Havn kunde Maskinen ikke bakke, hvorfor Skibet tømmede Kajen med Stævnen. Ved Paasejlingen blev Kajen noget beskadiget.

c) Paa Rejse fra Nakskov til København med Stykgods.

Motoren havareret d. ²⁶/₇ 36 i Smaalandsfarvandet.

Søforhør i København d. ²⁹/₇ 36.

Kl. 1 passerede H.C.A. Orehoved. Lidt senere opdagedes det, at Motorens Krumtaphus blev varmt. Der styredes mod Bogø for at søge Ankerplads; men Kl. ca. 3³⁰ stoppede Motoren. H.C.A. opankredes, og et Reserve-Krumtappleje blev sat paa, hvorefter Rejsen blev fortsat. Da H.C.A. befandt sig i Nærheden af Haarbølle Bro, blev Krumtapplejerne paany varme, hvorfor Skibet Kl. 13 blev fortøjet ved Broen.

d) Paa Rejse fra København til Nakskov med Stykgods.

Kollideret d. ²⁰/₈ 36 i Smaalandsfarvandet.

Søforklaring og Søforhør i Nakskov d. ²¹/₈ 36; Søforhør i København d. ²²/₈ 36.

Kl. ca. 1³⁰, da H.C.A. var 3—4 Skibslængder fra den røde 3-Kost ved den gravede Rende over Tolken, styrende misv. VSV., kom et modgaaende Skibs Toplanterne og røde Sidelanterne i Sigte om Stb. Da H.C.A. var ved den røde 3-Kost, tømmede Skibet med Stævnen mod Bb.s Side af det andet Skib, der viste sig at være M/S »Pioneer« af Bandholm.

Af den af P.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at da dette Skib, der var paa Rejse fra Bandholm til København, befandt sig i den gravede Rende over Tolken, sejlen i Ledefyrinien, kom H.C.A.s Toplanterne og grønne Sidelanterne i Sigte om Bb. Da H.C.A.s Kurs syntes bibeholdt, og der syntes Fare for en Kollision, blev Maskinen stoppet og derefter beordret Fuld Kraft Bak samtidig med, at Roret blev lagt haardt Stb.; men ca. 1 Minut senere skete Kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Kollisionen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Kollisionen skyldes, at H.C.A. i Modstrid med Bestemmelserne i Søvejsreglernes Art. 19, jfr. Art. 23, bibeholdt sin Kurs og sin Fart.

122. S/S **H. H. Petersen** af Marstal, 975 Reg. T. Br. Bygget 1927 af Staal.

a) Paa Rejse fra Stettin til Kolding med Kul.

Grundstødt d. ²⁶/₁ 36 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Kolding d. ³/₂ 36.

Kl. ca. 16³⁰ passeredes Fænø Kalv tæt om Stb. Vejret var stærkt diset og taaget, og der fortsattes for langsom Fart op langs Jylland, der kunde skimtes, medens Loddet holdtes gaende. Kl. 16⁴⁵ tog Skibet Gunden ved Løverodde og blev staaende. D. ¹/₂ Kl. 7³⁰ kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper, efter at en Del af Ladningen var lægteret.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Grundstødningen skyldes usigtbart Vejr i Forbindelse med Strømsætning.

b) Paa Rejse fra Rudkøbing til Goole i Ballast.

Mistet Ankeret, grundstødt og kollideret d. ²⁴/₁₂ 36 paa Goole Red.

Indberetning til Board of Trade dat. ²⁸/₁₂ 36. Søforklaring og Søforhør i Aarhus d. ¹⁸/₁ 37.

Kl. 0²⁰ ankom H.H.P., der havde Lods om Bord, til Goole Red, og Stb.s Anker blev stukket i Bund for at svaje Skibet med Strømmen, der løb ca. 4 Knob. Manøvreren blev tilkendegivet ved Signal med Dampfløjten. En Damper, der var for udgaaende, og som senere viste sig at være S/S »Sjofna« af Oslo, søgte at gaa foran om H.H.P. S. tog imidlertid Grunden og blev staaende, og da der nu syntes Fare for en Kollision, holdtes i H.H.P. an i Kæden samtidig med, at Maskinen kastedes Fuld Kraft Bak. Herved brækkede Kæden, og Ankeret med 7 Fv. Kæde gik tabt. Bb.s Anker blev stukket i Bund, men inden dette fik Hold, tog Skibet Grunden om Stb. S. var imidlertid kommet flot og drev ned mod H.H.P.s Agterskib,

hvorved der skete nogen ovenbords Skade, bl. a. blev 3 Hækplader bøjet og brækket. Kort efter kom H.H.P. flot ved egen Hjælp.

Anm. Søforklaring fra S. foreligger ikke.

123. M/S **Hafnia** af Aarhus, 91 Reg. T. Br. Bygget 1914 af Staal.

a) Grundstødt d. $\frac{7}{1}$ 36 i Malmø Havn.

Svensk Strandingsindberetning dat. $\frac{8}{1}$ 36. Søforhør i Aarhus d. $\frac{18}{5}$ 36.

Kl. ca. 15⁰⁰ forsejlede H. ved egen Maskine fra Frihavnen til Skeppsbroen i Ydre Havn. Da Skibet kom ud af Forhavnen fra Frihavnen, saas en Damper samt en Fiskebaad for indgaende i Indløbet til Yderhavnen. H. drejede inden om den røde 2-Kost ved Grunden mellem Udløbet fra Frihavnen og Indløbet til Yderhavnen, og umiddelbart efter tog Skibet Grunden og blev staaende. Kl. ca. 17 kom H. flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Grundstødningen skyldes, at Vandstanden den omhandlede Dag var ca. 1 m under dagligt Vande.

b) Paa Rejse fra Aalborg til København i Ballast.

Grundstødt d. $\frac{8}{12}$ 36 ved Sveriges V.-Kyst.

Svensk Strandingsindberetning dat. $\frac{11}{12}$ 36.

Kl. 7³⁰ grundstødte H. i taaget Vejr ud for Domsten Havn. Kl. 12³⁰ kom Skibet flot.

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

124. S/S **Hafnia** af København, 2031 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Staal. Paa Rejse fra Burntisland til Esbjerg.

Grundstødt d. $\frac{8}{3}$ 36 ved Jyllands V.-Kyst.

Søforklaring i Esbjerg d. $\frac{11}{3}$ og $\frac{30}{3}$ 36.

Kl. 19⁴² fik H. Lods om Bord paa Barren ud for Esbjerg. Da H. passerede Mejlsand Fyr viste Vandstandsignalet ved Havnen 3 hvide Lanterner ($\frac{3}{4}$ m under daglig Vandstand). Kort efter vistes 1 rød Lanterne (1 m under daglig Vandstand) og lidt senere, da H. havde passeret Sandodden Lysbøje, vistes 1 rød og 1 hvid Lanterne ($\frac{1}{4}$ m under daglig Vandstand). Farten blev nu mindsket; men umiddelbart efter tog Skibet Grunden og blev staaende. D. $\frac{9}{3}$ Kl. ca. 2³⁰ kom H. flot ved egen Hjælp.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa, efter det i Sagen oplyste antage, at Grundstødningen skyldes, at man i H. ikke har set, at Vandstandsignalet viste 2 røde og 1 hvid Lanterne ($\frac{2}{4}$ m under daglig Vandstand).

125. 2^m M/Kt. **Hamranes** af Trangisvaag, 151 Reg. T. Br. Bygget 1893 af Eg. Paa Fiskeri under Island.

Kollideret d. $\frac{6}{4}$ 36 i Atlanterhavet.

Søforklaring og Søforhør i Tveraa d. $\frac{23}{5}$ 36.

Kl. 3³⁰, da H. under en svag V.-lig Brise befandt sig paa en Fiskeplads, styrende N. over for Sejlene alene, kom Trawler »Catoama« af Grimsby op agter fra paa Stb.s Side. Da der syntes Fare for en Kollision, blev H. drejet Bb. over, men umiddelbart citer tørnede C. mod H.s Stb.s Bov, hvorved Bovsprydet brækkede og Forstævnen samt en Planke i Stb.s Bov blev beskadiget.

Anm. Søforklaring fra C. foreligger ikke.

126. M/Gl. **Hans** af Hamburg, 77 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Hamburg til København med Olie-Kager

Grundstødt d. $\frac{3}{2}$ 36 ved Lollands V.-Kyst,

Strandingsindberetning dat. $\frac{4}{2}$ 36.

Kl. ca. 7³⁰ grundstødte H. ved Ravnholt. Kl. ca. 11 kom Skibet flot ved egen Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være haardt Vejr.

127. S/S **Hansa** af Wismar, 831 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Boston til Bogense med Kul.

Grundstødt d. $\frac{7}{9}$ 36 ved Fyns N.-Kyst.

Søforklaring i Bogense d. $\frac{10}{9}$ 36. Strandingsindberetning dat. $\frac{14}{9}$ 36.

Kl. 4 fik H. Lods om Bord ud for Bogense Havn og sejlede ind mod Havnen. Da Skibet befandt sig ca. 60 m fra Molen, tog det Grunden og blev staaende. Kl. 15 kom Skibet flot ved egen Hjælp, efter at en Del af Ladningen var lægtret.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Grundstødningen skyldes forkert Bedømmelse af Vind- og Strømforholdene.

128. M/Sejlsk. **Hans Alfred** af Hamburg, 108 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Hamburg til Frederikssund med Majs.

Grundstødt d. $\frac{4}{12}$ 36 ved Hesselø's SØ.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{6}{12}$ 36.

Kl. 18⁰⁰, da H.A. befandt sig i Nærheden af Hesselø, slog en Sø over Skibet og fyldte Motorrummet, hvorefter Motoren stoppede, og Skibet drev paa Grund paa Hesselø SØ. Rev. Skibet blev Vrag.

129. M/Sk. **Harald** af Hobro, 98 Reg. T. Br. Bygget 1918 af Eg. Paa Rejse fra København til Aalborg i Ballast.

Paasejlet d. $\frac{8}{8}$ 36 i Kattogat.

Søforhør i København d. $\frac{8}{8}$ 36, Søforklaring og Søforhør i Aalborg d. $\frac{12}{8}$ 36.

Se Nr. 2.

130. M/B **Havfruen** af Kalvehave, 4 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Fiskeplads i Østersøen til København.

Grundstødt d. $21/11$ 36 ved Sveriges V.-Kyst.

Svensk Strandingsindberetning dat. $23/11$ 36. Søforhør i Vordingborg d. $19/4$ 37.

Kl. 3^{00} grundstødte H. i en frisk V.-lig Brise ved Västra Haken N. for Skanör. Baaden kom senere flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Grundstødningen skyldes, at ingen af de i Baaden værende 2 Personer var søkyndige.

131. M/Jt. **Havørnen** af Kolding, 18 Reg. T. Br. Bygget 1871. Paa Rejse fra Egersund til Odense med Mursten.

Havareret i Isen d. $14/12$ 36 i Odense Fjord; kastet Last over Bord.

Søforklaring og Søforhør i Odense $18/2$ 36.

Kl. ca. 19 passerede H. Enebærødde. Kort efter kom Skibet ind i en Isskruning, der tog Styret fra Skibet, hvorfor der opankredes. Kl. ca. 22^{30} ophørte Skruningen, og H. arbejdedes fri af Isen. Umiddelbart efter opdagedes det, at Skibet var læk i begge Sider, og da det viste sitr umuligt at holde Skibet paa Pumperne, kastedes Last over Bord. Da ca. 2000 Sten var kastet over Bord, var Lækagerne over Vandlinien.

Anm. Aarsagen til Havariet fremgaar af det ovenfor anførte.

132. S/S **Helen Clausen** af Odense, 355 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal. Paa Rejse fra Bremen til Aarhus med Stykgods.

Kollideret d. $23/8$ 36 i Kielerkanalen.

Søforhør i Aarhus d. $25/8$ 36.

Kl. ca. 13^{12} , da H.C., der havde Lods om Bord, var ved Km 11, blev Skibet af en modgaaende Dampers presset saa langt over i Kanalens Stb.s Side, at Grunden blev rørt. Herved mistede H.C. Styret, og da der Kl. 13^{13} syntes Fare for en Kollision med et modgaaemle Skib — svensk M/S »Marieehen«, der sejlede for Sejl og Motor — blev Stb.s Anker stukket i Bund og Maskinen kastet Fuld Kraft Hak, hvilket blev tilkendegivet ved 3 korte Toner med Dampfløjten. Kort efter — Kl. 13^{15} — tørnede M.s Bb.s Laaring imod H.C.s Bb.s Bov, hvorved der fremkom en Bule.

Anm. Søforklaring fra M. foreligger ikke.

133. M/S **Helene** af København, 44 Reg. T. Br. Bygget 1900.

Strandet og forlist d. $22/5$ 36 ved Sjællands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $23/5$ 36. Søforhør i København d. $25/1$ 37.

Kl. $7^{1/2}$ drev H., der under en frisk NØ.-lig Kuling uden Mandskab laa opankret lidt N. for Skovshoved Havn ca. 150 m fra Kysten, paa Land. Fartøjet blev Vrag.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Forliset. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Forliset skyldes Vejrforholdene.

134. M/Gl. **Helene** af Nakskov, 59 Reg. T. Br. Bygget 1908 af Eg. Paa Rejse fra Egersund til København med Mursten.

Brændt og forlist d. $17/7$ 36 i Østersøen.

Søforklaring og Søforhør i Nakskov d. $23/7$ 36. Forlisanmeldelse dat. Nakskov d. $6/8$ 36.

Kl. ca. 14, da H. befandt sig SØ. for Kegnæs. skulde Motoren varmes op ved Hjalp af 2 Blæselamper. Kort efter hørtes en hvæsende Lyd, og det viste sig, at den ene Blæselampe var blevet læk. Den udstrømmende Petroleum kom straks i Brand og antændte Motorrummet. Det forsøgtes at slukke Ilden ved Hjælp af en Vædske-Ildslukker og Vand; men da Slukningsarbejdet viste sig at være forgæves, gik Besætningen Kl. 16 i Jollen og roede over til et i Nærheden værende Skib. Det forsøgtes at slæbe det brændende Skib mod Land; men Kl. 18^{45} sank H. paa $54^{\circ}48' 5$ N. Brd. $10 14'$ Ø. Lgd. paa ca. 28 m Vand.

Anm. Aarsagen til Branden fremgaar af det ovenfor anførte.

135. M/S **Helene** af Hamburg, 68 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Svendbore til Kiel i Ballast.

Grundstødt d. $11/8$ 36 ved Langelands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $13/8$ 36.

Kl. t grundstødte H. i klart Vejr 2 Sm. N. for Kjelds Nor Fyr. Kl. 12 kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Strømsætning.

136. M/Gl. **Helene** af Egersund, 41 Reg. T. Br. Bygget 1908 af Staal. Paa Rejse fra Fakse til Hejlsminde med Gødningskalk.

Grundstødt Nov. 1936 ved Møens V.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Graasten d. $14/4$ og $20/4$ 37.

Kl. ca. 15 grundstødte H. i usigtbart Vejr i Bøgestrømmen. Den næste Dag Kl. ca. 11 kom Skibet flot ved fremmed Hjælp.

137. S/S **Hemland** af Gøteborg.

1 Mand **kommet** til skade ved Ulykkestilfælde d. $20/5$ 36 i Københavns Havn.

Indberetning fra Statens Sjkibstilsyn dat. $27/5$ 36.

Kl. ca. 17^{45} . medens H. laa ved Søndre Toldbod Og lossede tomme Tønder, faldt en Tønde fra Dækket ned i Lasten, hvor den ramte en Havnearbejder, der fik en lettere Hjernerystelse. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt Ambulance kørt til Hospitalet.

138. Ff. **Henny** af Strandby, 30 Reg. T. Br. Bygget 1930 af Eg.

Kollideret d. $\frac{8}{7}$ 36 i Thyborøn Havn.

Forhør i Frederikshavn d. $\frac{18}{7}$ 36. Søforhør i Lemvig d. $\frac{7}{8}$ 36.

Kl. ca. 9¹⁵ afsejlede H. fra Midterkajen i Thyborøn Havn. Det blæste en frisk SØ.-lig Brise. Da H. befandt sig ud for Enden af Kajen drejedes Stb. over. En Pram bemanded med 3 Mand kom i Sigte forude i ca. $1\frac{1}{2}$ Skibslængdes Afstand. Motoren, der gik langsomt, blev sat Fuld Kraft Frem samtidig med, at Roret blev lagt haardt Stb. Kort efter kastedes Motoren Fuld Kraft Bak; men umiddelbart efter tørnede H. med Stævnen mod Prammens Bb.s Side, hvorved Prammen sank, og den ene af de ombordværende — Arbejdsmand Stinus Henriksen af Harboøre — druknede.

Af den af Prammens Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at Prammen var paa Vej fra Havnens Sydbassin til det N.-lige Bassin. Forinden Midterkajen passeredes kom H.s Mast i Sigte, og der ophørtes med at ro for at give Plads til H. ind mod Kajen. Umiddelbart efter saas H. dreje Stb. over, og Kollisionen indtraf som ovenfor anført.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Kollisionen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Kollisionen skyldes et Sammentræf af uheldige Omstændigheder, derunder at man om Bord i H. for sent var i Stand til at se Prammen.

139. S/S **Henry Tegner** af København, 1457 Reg. T. Br. Bygget 1914 af Staal. Paa Rejse fra Gdynia til Gent med Træ.

Kollideret d. $\frac{10}{10}$ 36 i Gdynia Havn.

Søforklaring i Gent d. $\frac{24}{10}$ 36. Søforhør i København d. $\frac{10}{11}$ 36.

Kl. ca. 20⁴⁵ afgik H.T. fra Paget's Plads. Da Skibet var kommet i Fyrinien, saas forude om Bb. et Skib, der senere viste sig at være M/S »Stureholm« af Göteborg, assisteret af Slæbebaad for indgaende, begge visende grønt Lys. Maskinen blev stoppet en kort Tid, og der blev afgivet en lang Tone med Dampfløjten. Ca. 5 Minutter senere, da S. havde passeret Lysbøjen ved Svajebassinet, kom begge Skibes røde Sidelanterne i Sigte; H.T.s Maskine blev beordret Langsomt Frem, og Skibet holdtes i Farvandets Stb.s Side, hvilket blev tilkendegivet ved 1 kort Tone med Dampfløjten. Da Skibene var ca. 2 Skibslængder fra hinanden hørtes fra S. 2 korte Toner, hvilket blev besvaret med 1 kort Tone samtidig med, at Maskinen blev stoppet. Slæbebaaden og S. saas nu at dreje Stb. over, og de grønne Sidelanter kom i Sigte. Fra H.T. blev der atter givet 1 kort Tone med Dampfløjten, hvilket Signal blev besvaret med 3 korte Toner. Da en Kollision syntes undgaelig, og H.T. paa Grund af Havnekajen ikke kunde vendes, blev Roret lagt haardt Bb. og Maskinen beordret Fuld Kraft Frem, men umiddelbart efter — Kl. ca. 21³⁰ — tørnede S. med Stævnen mod H.T.s Bb.s Side ud for Maskinrummet, hvorved flere Plader og Spanter blev trykket ind.

Anm. Søforklaring fra S. foreligger ikke.

140. 3^m M/Sk. **Hertha** af Marstal, 198 Reg. T. Br. Bygget 1901 af Eg. Paa Rejse fra Umeå til Quimper med Træ.

Grundstødt d. $\frac{1}{12}$ 36 ved Sveriges V.-Kyst.

Søforklaring i Göteborg d. $\frac{8}{12}$ 36. Strandsindsberetning dat. $\frac{15}{12}$ 36.

D. $\frac{29}{11}$ opdagedes det, at H. var læk; Skibet blev drejet til Vinden, og det lykkedes derpaa at faa det pumpet læns. D. $\frac{30}{11}$ pejledes 18' Vand i Lasten, og da Vandet trods Pumpning stadig steg, blev det besluttet at søge Læ under Jyllands Ø.-Kyst. Motoren blev startet, og der styredes ØSØ. D. $\frac{1}{12}$ Kl. ca. 2 kom Vinkel Fyr i Sigte, hvorefter det besluttedes at søge en Ankerplads mellem Skærene. Under en Stagvending mistede Skibet, der var halvt fuld af Vand, Styret, og inden det lykkedes at faa en Trosse om Bord fra Redningsbaaden fra Vinga, som var gaaet ud for at bugsere H. klar af Skærene, tog Skibet Grunden ved Långholmen og blev staaende. D. $\frac{4}{12}$ Kl. 7²⁰ kom Skibet flot ved fremmed Hjælp.

141. M/S **Hindanger** af Bergen, 4885 Reg. T. Br. Bygget 1929 af Staal.

Paasejlet Knippelsbro d. $\frac{14}{1}$ 36 i København.

Søforklaring i København d. $\frac{27}{1}$ 36.

Kl. 11²⁰, da H., der var under Forhaling ved Hjælp af Lods og 2 Bugserbaade fra Burmeister & Wains Værft paa Refshaleøen, skulde gennem Knippelsbro, blev Skibet af et kraftigt Vindstød ført over mod Broen, der blev tørnet med Bb.s Side af Bakken. Ved Paasejlingen blev Broklappen og Bakken let beskadiget.

Anm. Aarsagen til Paasejlingen fremgaar af det ovenfor anførte.

142. S/S **Horsia** af København, 811 Reg. T. Br. Bygget 1918 af Staal. Paa Rejse fra København til Nykøbing P. i Ballast.

Grundstødt d. $\frac{5}{3}$ 36 ved Falsters N.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Nykøbing F. d. $\frac{12}{3}$ 36.

Kl. 7²⁰ passerede H. i diset Vejr Stubbekøbing Havn i en gisset Afstand af 0,7 Sm. Herfra styredes V.t.N. $\frac{1}{2}$ N. Kl. 7⁴⁰ blev det tæt Taage, og Maskine blev stoppet. Kl. 7⁴⁵ loddedes 12 m. Kl. 7⁵⁰ ændredes Kursen til NV.t.N.; men umiddelbart efter tog Skibet Grunden i Porrebugten Og blev staaende. D. $\frac{10}{3}$ Kl. 15¹⁵ kom H. flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det i Sagen

Oplyste, antage, at Grundstødningen skyldes Taage- og Strømsætning.

143. S/S **I. P. Petersen** af Aarhus, 187 Reg. T. Br. Bygget 1914 af Staal Paa Rejse fra Tunø til Selvig med Stykgods.

Grundstødt d. $\frac{27}{10}$ 36 ved Samsøs V.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Svendborg d. $\frac{4}{11}$ 36.

Kl. 11¹⁰, da I.P.P. i en SV.-lig Storm befandt sig ca. 30 m fra Havneindløbet ved Selvig, huggede Skibet haardt i Grunden, hvorefter det mistede Styret, faldt tværs i Søen og drev paa Grund N. for Havnen. D. ²⁸/₁₀ Kl. ca. 10 kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjergningsdamper.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Grundstødningen skyldes Vejrforholdene.

144. Ff. **Ida Eriksen** af Frederikshavn, 14 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Fiskeplads i Kattegat til Frederikshavn.

En Mand faldet overbord og druknet d. ¹⁵/₁₀ 36 i Kattegat.

Søforhør i Frederikshavn d. ³/₁₁ 36.

Kl. ca. 11, da I.E. under en stiv V.-lig Kuling befandt sig omtrent midt imellem Frederikshavn og Sæby ca. ³/₄ Sm. fra Land, tog Fartøjet en kraftig Overhaling. Kort efter savnedes Fisker Niels Christian Nielsen af Frederikshavn, der havde været beskæftiget med Opklaring paa Dækket, og umiddelbart efter saas den paagældende drivende i Vandet ca. 20 Favne agten for I.E. Kutteren blev hurtigst muligt sejlet ned til den overbordfaldne, der laa stille i Vandoverfladen, tilsyneladende baaret oppe af Olietøjet. Det forsøgte at faa fat i den overbordfaldne med et Dræg; men inden dette lykkedes, sank han. D. ⁴/₁₁ blev den forulykkede opfisket paa Stedet, hvor Ulykken fandt Sted.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Ulykken. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at den forulykkede har faaet Overbalance under Skibets Bevægelser i Søen.

145. Ff. **Ida 2** af Løkken, ca. 3 Reg. T. Br. Bygget 1918. Paa Rejse fra Fiskeplads i Nordsøen til Løkken.

Sunket d. ³/₁ 36 i Nordsøen; 1 Omkommet.

Forhør i Hjørring d. ²⁵/₁ 36.

Kl. ca. 19, da 1.2 under en haard NNØ.-lig Kuling var ca. 12 Sm NV. af Løkken, brød en svær Braadsø over Fartøjet, hvorved Styrehuset og Masten blev slaaet over Bord, og Lugen blev knust. Endvidere blev 2 Mand af Kartøjets Besætning, der bestod af 3 Mand, skyllet over Bord. Et i Nærheden værende Fartøj, Ff. »Stjernen« af Løkken, havde bemærket Ulykken, og det lykkedes at bjærge den ene af de overbord-skyllede Fiskere samt den paa 1.2 vædende Mand, medens Fisker Christian Madsen at Løkken druknede. 1.2 sank kort efter, at den var blevet forladt.

Anm. Aarsagen til Ulykken var haardt Vejr.

146. Gal. **Immanuel** af Aarhus, 16 Reg. T. Br. Bygget 1863 af Eg.

Grundstødt d. ⁶/₁ 36 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Strandingsforretning ved Fløjstrup Strand d. ⁶/₁ 36. Søforhør i Aarhus d. ⁹/₆ 36.

Kl. ca. 19³⁰ opankredes I. i stille Vejr ved Moesgaard ved Fløjstrup Strand. Kl. ca. 9 blæste det pludselig op fra Ø, og da der rejste sig en kraftig Sø, saaledes at der var Fare for, at Ankeret ikke kunde holde, forsøgte det at sejle I. klar af Kysten. Det viste sig imidlertid umuligt at faa I. til at gaa over Stag, hvorfor Skibet drev paa Land. D. ⁷/₁ Kl. ca. 1 sprang Skibet læk, og Besætningen — 2 Mand — gik i Jollen og roede i Land. D. ¹⁰/₁ kom I. flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Grundstødningen skyldes Vejrforholdene.

147. M/S **India** af København. 9549 Reg. T. Br. Bygget 1930 af Staal. Paa Rejse fra San Francisco med Stykgods.

Grundstødt d. ¹³/₁₂ 36 ved Indsejlingen til San Francisco.

Indberetning til Board of Trade dat. ¹⁷/₁₂ 36.

Kl. 7¹⁵, da I., der havde Lods om Bord, under Assistance af 2 Slæbebaade befandt sig ved Hebbe Sands, tog Skibet Grunden i Farvandets N.-lige Side og blev Staaende. Kl. ca. 7³⁵ kom Skibet flot ved Hjælp af Slæbedamperne. Ved Grundstødningen led I. ingen Skade.

148. Ff. **Ingrid** af Frederikshavn, 29 Reg. T. Br. Bygget 1930 af Kg. Paa Fiskeri i Nordsøen.

Borteblevet i Januar/Februar 1936; 4 Omkomne.

Søforklaring i Frederikshavn d. ³⁰/₅ 36.

D. ²⁸/₁ forlod I. Frederikshavn for at gaa paa Fiskeri i Nordsøen. Da der ikke siden er hørt eller set noget til Fartøjet, maa det antages at være forlist med Mand og Mus.

Anm. Besætningen bestod af Fiskeskipper Knud Arne Poulsen af Lille Frydenstrand samt Fiskerne Anton Christian Rasmussen af Esbjerg, Niemand Laulmd Christensen af Frederikshavn og Henry Rasmussen af Flade.

149. M/Sk. **Irma** af Aalborg, 28 Reg. T. Br. Bygget 1879 af Eg. Paa Rejse fra København til Vejle med Foderstoffer.

Borteblevet i Januar 1936; 2 Omkomne.

Forlisanmeldelse dat. Nørresundby d. ²²/₄ 36.

D. ¹⁷/₁ eller ¹⁸/₁ afgik I. fra København. Da der intet siden er set eller hørt til Skibet, maa det antages at være forlist med Mand og Mus.

Anm. Besætningen bestod al Køreren Sætteskipper Marius Kristian Karl Nielsen af Nørreuttrup og Ungmand Robert Bøge Nielsen af Byllerup.

150. S/S **Island** af København, 1774 Reg. T. Br. Bygget 1915 af Staal.

1 Mund kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. ³/₂ 36 i København.

Indberetning fra Statens Skibstilsyn dat. ²⁷/₂ 36.

Kl. ca. 11³⁰, medens I. laa fortøjet ved Bodenhoffs Plads, var nogle Havnearbejdere beskæftiget med at stille et Stillads op paa den forreste Sektion af Nr. 2 Lugen paa Hoveddækket. Under dette Arbejde gled en Havnearbejder paa Luggedækslerne, der var glatte efter Regn, og styrtede ned i Bunden af Last-rummet. Den tilskadekomne, der havde faaet Kraniebrud, blev i en tilkaldt Ambulance kørt til Hospitalet.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

151. S/S **Jan** af København, 1739 Reg. T. Br. Bygget 1918 af Staal. Paa Rejse fra Trångsund til Hull med Træ.

Grundstødt d. $\frac{1}{1}$ 36 ved Finlands S.Kyst.

Søforklaring i København d. $\frac{3}{2}$ 36.

Kl. 3³⁰ lettede J., der havde Lods om Bord, fra en Ankerplads paa 60°35' 5 N. Brd., 28°31' Ø. Lgd. Der styredes efter Tuporansari, først i dette Fyrs hvide Vinkel og senere i den røde Vinkel. Kl. ca. 3⁴⁵ blev det Snetykning; Maskinen blev stoppet og Kursen ændredes til V. Kort efter klarede Vejret, og en Dampers røde Sidelanterne kom i Sigte om Stb. Maskinen beordredes Langsomt Frem, og Kursen ændredes til VNV., hvorefter Maskinen atter blev stoppet. Kunin-Kaansaari kom nu svagt i Sigte, visende 2 Blink, og umiddelbart efter bemærkedes det, at J. havde taget Grunden paa Serki Matala paa 60°34' 19" N. Brd. 28°28' 46" Ø. Lgd. Kl. 6⁴⁵ kom Skibet, der tilsyneladende ikke havde taget nævneværdig Skade, flot ved egen Hjælp.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa, efter det i Sagen oplyste antage, at Grundstødningen skyldes Vejrforholdene.

152. M/Tj. **Jan** af Aarhus, 100 Reg. T. Br. Bygget 1914 af Staal.

a) paa Rejse fra Aarhus til Karlshamn med tomme Tønder.

Grundstødt d. $\frac{16}{3}$ 36 ved Sveriges S.-Kyst.

Svensk Strandingsindberetning dat. $\frac{17}{3}$ 36. Søforklaring og Søforhør i Aalborg d. $\frac{21}{3}$ 36.

D. $\frac{15}{3}$ Kl. 21⁵⁰ passerede J. Smygehuk i 4 Sm.s Afstand. Der styredes misv. Ø. $\frac{1}{4}$ S. Det blev nu Taage, hvorfor Farten blev mindsket. D. $\frac{16}{3}$ Kl. 1¹⁵ blev Motoren stoppet, og der blev loddet; men i det samme tog Skibet Grunden ca. 1 $\frac{1}{2}$ Sm. NV. af Kåsehufvud og blev staaende. Kl. 10⁴⁰ kom J. flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa, efter det i Sagen oplyste antage, at Grundstødningen skyldes Taage og Strømsætning.

b) 1 Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. $\frac{13}{5}$ 36 i København.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. $\frac{13}{5}$ 36.

Kl. 8, medens J. laa ved Foersoms Plads i Kalkbrænderihavnen og lossede Jernbaneskiner, brækkede under Ophivning af et Slæng med 3 Skinner et Led i den Kæde, der benyttedes som Strop. Skinnerne faldt ned i Lasten, hvor en af dem ramte en Mand over Benene. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt Ambulance kørt til Hospitalet.

153. Evert **Johanna** af Hamburg, 82 Reg. T. Br. Raa Rejse fra Aarhus til Harburg med Olie-kager.

Grundstødt d. $\frac{23}{3}$ 36 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Strandingsforretning i Hou d. $\frac{23}{3}$ 36.

Kl. 6 lettede J. i taaget Vejr fra en Ankerplads ved Hou Røn. Der styredes S. $\frac{3}{4}$ V. Kl. ca. 6⁴⁵ saas det, at Vandet blev grundet, og Kursen ændredes til Ø.; men umiddelbart efter rørte J. Grunden uden at blive staaende. Da Skibet var blevet læk, blev det slæbt ind til Hou af tysk »Ernst Heinrich«, som befandt sig i Nærheden.

154. M/S **Johanne** af Stege, 10 Reg. T. Br. Paa Rejse fra København til Stege med Stykgods.

Sunket d. $\frac{28}{4}$ 36 i Kalvebod Strand.

Søforhør i København d. $\frac{25}{6}$ 36.

D. $\frac{27}{4}$ Kl. 12 afgik J. fra en Ankerplads ved Slusen i Kalvebod Strand. Da J. var tværs af Kalkgrunden, var Vinden, der var SØ., frisket, og det blev besluttet at søge tilbage til Slusen. Efter at have passeret Sorte Rende opankredes J. i Nærheden af 1-Kosten. D. $\frac{28}{4}$ Kl. 5⁰⁰ vaagnede Besætningen — 2 Mand — ved, at J. krængede haardt over, og det viste sig, at Skibet havde taget Grunden Agter, og at det næsten var fuldt af Vand. Kort efter krængede Skibet helt over, saa Stb.s Side kom under Vand. Kl. ca. 6³⁰ blev Besætningen bjærget af Baade fra Land.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til at J. er sunket. Ministeriet maa efter det i Sagen oplvste antage, at Skibet har arbejdet sig læk i Søen.

155. M/Jt. **Johanne** af Fredericia, 20 Reg. T. Br. Bygget 1867.

Kollideret med en Bro, sunket og forlist d. $\frac{16}{7}$ 36 ved Æbelø.

Strandingsindberetning dat. $\frac{17}{7}$ 36. Forlisanmeldelse dat. Fredericia d. v $\frac{20}{7}$ 36. Søforklaring i Fredericia d. $\frac{4}{9}$ 36.

Kl. ca. 4, da J. i en V.-lig Storm laa fortøjet med 3 Græstrosser til en Duc d'Albe og med Ankeret og 20 Favne Kæde ude ved Ralbroen paa Æbelø V.-Kyst, sprængtes baade Trosser og Ankerkæde. Motoren blev fyret op, og det forsøgtes forgæves at sejle J. klar at Broen, der blev ødelagt. Ved Paasejlingen blev J. slaaet læk og sank øjeblikkelig.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Forliset. Ministeriet maa, efter det i Sagen oplyste, antage, at Forliset skyldes Vejrforholdene.

156. S/S **Johanne** af Esbjerg, 2257 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Staal. Paa Hejse fra Mctt.il til Kirkkoniemi med Kul.

En Mand faldet overbord d. $\frac{5}{10}$ 36 i Østersøen.

Søforklaring i Kotka d. $\frac{16}{10}$ 36 og i København d. $\frac{26}{4}$ 37.

Kl. ca. 17³⁵, da J. laa underdrejet tor en N.-lig Storm V. for Gotland, skuldr 2. Styrmand Vilhelm Serritzlew af København skalke Lugen til Kædekassen, hvis Presenning var slaaet i Stykker. Under dette Arbejde blev den paagældende slaaet overbord af en Sø; der blev straks kastet en Line ud til den overbordfaldne, som fik Tag i Linien; men inden det lykkedes at faa ham hjulpet om Bord. slap han sit Tag og drev forefter. Der blev nu kastet en Redningskrans ud til den overbordfaldne, som fik fat i den; men samtidig begyndte J. at drive, og inden det lykkedes at faa Skibet manøvreret tilbage, var den overbordfaldne forsvundet. Kl. ca. 19⁰⁰ fortsattes Rejsen.

Anm. Aarsagen til Ulykken var haardt Vejr.

157. 3^m M/Sk. **John** af Rønne, 97 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Hudiksvall til Karrebæksminde med Træ.

Grundstødt d. $\frac{12}{6}$ 36 ved Sveriges Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{16}{6}$ 36. Søforklaring og Søforhør i Næstved d. $\frac{24}{6}$ 36.

Kl. 16³⁰, da J., der sejlede for Motor alene, i klart Vejr befandt sig i Stockholms Skærgaard, løb Skibet op paa et Undervandsskær ved Østra Stendörren og blev staaende. D. $\frac{14}{6}$ Kl. 3⁴⁵ kom J. flot ved Hjælp af en Bjergningsdamper, efter at en Del af Ladningen var opløst.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Grundstødningen skyldes, at Fyret paa Östra Stendörren Skæret i det ved Navigeringen benyttede Søkort fejlagtig var angivet paa Øen Stendörren.

158. S/S **Jolantha** af København, 714 Reg. T. Br. Bygget 1884 af Jern.

1 Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. $\frac{10}{1}$ 36 i København.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. $\frac{10}{1}$ 36.

Kl. ca. 13, da J. laa fortøjet ved Skur Nr. 4 i Forthavnen og lossede Rørmuffer i Kurve, ramte et Slæng under Ophivning fra Forkant af Agterlugen en Arbejder, der blev kastet over mod Skibssiden og fik Hovedet kvæstet. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt Ambulance kørt til Hospitalet.

159. M/S **Jylland** af Esbjergs, 2762 Reg. T. Br. Bygget 1926 af Staal.

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

Kollideret d. $\frac{15}{2}$ 36 i Harwich Havn.

Indberetning til Board of Trade dat. $\frac{17}{2}$ 36.

Kl. 16¹⁰, da J., der havde Lods om Bord, i tæt Taage skulde passere et til Ankers liggende Skib — Dampyacht »Patricia« — blev J. af Strømmen ført ned mod P, og fiskede med Rigningen P.s Bovspryd, der blev en Del beskadiget.

Anm. Aarsagen til Kollisionen angives at være Taage.

b) paa Rejse fra Harwich til Esbjerg med Passagerer og Stykgods.

Ekspllosion om Bord d. $\frac{20}{10}$ 36 i Nordsøen.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. $\frac{21-22}{10}$ 36.

Medens J. befandt sig paa Rejse fra Harwich til Esbjerg, indtraf der en Ekspllosion i et af Krumtap-husene til den Stb.s Motor. Ved Ekspllosionen blev Lemmene ud mod Manøvrepladsen slaaet af, og en Maskinassistent, der stod i Nærheden, blev en Del forbrændt af Eksplussionsflammen.

Anm. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at en Bolt, der tjente til at fastholde Topstykket over Nr. 5 Stempel, er knækkert og ved sin Arbejden op og ned mod en Plade, som var anbragt for at hindre Møtrikken paa Bolten i at opgaa sig, har brækket smaa Stykker af denne Plade, og at disse ved at falde ned mellem Stempel og Cylindervæg er blevet opvarmede ved Friktionen og har fremkaldt Ekspllosionen.

160. 3^m M/Sk. **Jylland** af Aalborg, 100 Reg. T. Br. Bygget 1914 af Eg. Paa Rejse fra Rønne til Lemvig med Sten og Fajance.

Kollideret og sunket d. $\frac{26}{4}$ 36 i Kattegat.

Søforklaring og Søforhør i Aalborg d. $\frac{2}{5}$ 36.

Kl. ca. 7⁴⁰, da J., der gik tor Sejl alene med Vinden agter ind, i tæt Taage var ca. 3 Sm. NNV. af Tangen Lysboje, hørtes en Dampers Taagesignal forude. Fra J. blev Signalet besvaret med 3 Toner. Kort efter hørtes 2 lange Toner fra Damperen, der senere viste sig at være S/S »Erika« af Stettin, og straks efter kom E. i Sigte i 250—300 m.s Afstand, styrende ret paa J. Umiddelbart efter tørnede E.s Stævn mod J.s Stb.s Side Midtskib, hvorved der fremkom et ca. 2' dybt Hul. Da E. bakkede bort, lykkedes det Føreren at springe op paa dens Anker, medens Resten af Besætningen — 3 Mand — søgte at komme i Jollen. Medens denne blev sat paa Vandet, sank J., og Besætningen blev veddet af E, der havde sat en Baad paa Vandet.

Anm. Søforklaring fra E. foreligger ikke.

161. S/S **Jytte** af København. 1877 Reg. T. Br. Bygget 1884 af Jern. Paa Rejsen fra Newcastle on Tyne til København med Koks.

Grundstødt d. $\frac{27}{2}$ 36 i Sundet.

Svensk Standingsindberetning dat. $\frac{28}{2}$ 36.

Kl. 2 grundstødte J. i klart Vejr ca. 500 m NNV. af Hveens Fyr. Kl. 9³⁰ kom skibet flot.

162. S/S **Jægersborg** af København, 1254. Reg. T. Br. Bygget 1918 af Staal.

a) Paa Rejse fra London til Goole i Ballast

Kollideret d. $\frac{22}{2}$ 36 paa Themsen.

Indberetning til Board of Trad« dat. $\frac{28}{2}$ 36. Søforklaring og Søforhør i Nykøbing F. d. $\frac{18}{3}$ 36.

Kl. 2¹⁰, da J., der havde Lods om Bord, i taaget Vejr var ud for Gravs, hørtes forude om Stb. 3 korte Toner fra en Damper. J. blev holdt over i Farvandets Bb.s Side. Kl. 2¹⁵ kom 3 Ankerliggere i Sigte forude. Roret blev lagt haardt Stb.; men Skibet blev af Strømmen ført ned mod den ene Ankerligger— S/S »Haytor« af London — og tørnede med dette Skibs Ankerkæde og Stævn. Ved Kollisionen blev J. en Del beskadiget.

Anm. Søforklaring fra H. foreligger ikke.

b) Paa Rejse fra Bristol til Goole i Ballast.

Kollideret d. 30/9 36 i Bristol Kanalen.

Indberetning til Board of Trade dat. 11/11 36.

Kl. 6³⁰, da J., der havde Lods om Bord, var paa Vej ud fra Havnen, knækkede en Wire om Bord i i S/S »Pebble« af Glasgow, som var ved at fortøje, hvorved P. svingede ud mod J.s Stævn, der blev en Del beskadiget.

Anm. Søforklaring fra P. foreligger ikke.

163. M/Sk. **Kaj** af Nyborg, 60 Reg. T. Br. Bygget 1904 af Eg, Bøg og Fyr. Paa Rejse fra Rønne til Horsens med Sten.

Strandet og forlist d. 27/2 36 ved Endelaves S.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. 5/3 36. Søforklaring og Søforhør i Horsens d. 5/3 36. Forlisansmeldelse dat. Nyborg d. 11/3 36.

Kl. ca. 20³⁰ passerede K. under en frisk SØ.-lig Brise, Ljushage Lys og Fløjtetønde. Kl. 21³⁵, da Vesborg Fyr havdes ret agterude, overlod Føreren Vagten til Bedstemanden efter at have givet denne Ordre til at varsko, hvis der skete noget, dog senest i Løbet af 1 Time. Der styredes V.t.S. Noget senere blev Vejret diset, og Vesborg Fyr tabtes af Sigte. Bedstemanden varskoede ikke Føreren, og Kl. 22²⁰ tog K. Grunden paa Endelaves SØ.-Pynt og blev staaende. Skibet er senere blevet Vrag.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Strandingen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplvste antage, at Strandingen skyldes skødesløs Navigering i Forbindelse med den Omstændighed, at Føreren ikke blev varskoet, da Vejret blev usigtbart.

164. S/S **Kaieva** af Pitkäranta. Paa Rejse fra Koivisto til Vejle med Træ.

Grundstødt d. 1/6 36 ved Omø.

Strandingsindberetning dat. 2/6 36.

Søforklaring og Søforhør i Vejle 3/6 36.

Kl. 1⁴⁰ passeredes Helleholm Fyr. Da Skibet kom ind i Fyrets hvide Vinkel, drejedes haardt Bb. over. Kort efter kom K. atter ind i Fyrets grønne Vinkel: Roret blev lagt haardt Stb. og Maskinen kastet Fuld Kraft Bak, men umiddelbart efter tog Skibet Granden og blev staaende. Kl. ca. 9 kom K. flot ved Hjælp af en Bjergningsdamper

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Grundstødningen skyldes, at K. er drejet for haardt Bb. over.

165. Ff. **Kamtua** af Esbjerg. 40 Reg. T. Br. Bygget 1902 af Eg og Fyr.

Mistet Ankergrejer d. 28/5 36 i Nordsøen.

Søforhør i Esbjerg d. 17/7 36.

Kl. ca. 2³⁰, da K. i en stiv NNV.-lig Kuling laa opankret 48 Sm. SV.^{1/2}S. af Graadyb Barre, hørte Vagtsmanden, der opholdt sig i Lukafet, at det rovsede i Ankergrejerne. Da Besætningen kom paa Dækket viste det sig, at en tysk Trawler havde faaet Hold i Ankergrejerne med sit Trawl, som hang helt oppe ved K.s Stævn. Kort Tid efter sprængtes Ankertovet.

Anm. Søforklaring fra Trawleren foreligger ikke.

166. M/Tj. **Karen** af Marstal, 65 Reg. T. Br. Bygget 1902 af Staal. Paa Rejse fra Lübeck til Næstved med Glassand.

Grundstødt d. 22/4 36 i Smaalandsfarvandet.

Søforklaring og Søforhør i Næstved d. 24/4 36.

Kl. 7³⁰ passerede K. den røde l-Kost NV. for Vejrø. Bedstemanden overtog nu Vagten og fik Ordre til at styre NØ.t.Ø., idet Føreren samtidig paalagde ham at passe paa at holde Skibet i god Afstand fra Kostene, hvorefter Føreren gik ned i Motorrummet for at tilse Motoren. Lidt senere tog Skibet Gunden ca. 0,7 Sm. fra 3-Kosten paa Venegrund og blev staaende. Skibet er senere kommet flot ved fremmed Hjælp, efter at en Del af Ladningen var lægtret.

Anm. 1. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa, efter det i Sagen oplyste, antage, at Grundstødningen skyldes, at Føreren ikke har ført tilstrækkelig Tilsyn med Navigeringen.

Anm. 2. Ved en af Søretten i Næstved under 3/4 37 afsagt Dom er K.s Fører, mod hvem det i Henhold til Sølovens § 293 var rejst Tiltale for ikke at have ført tilstrækkeligt Tilsyn med Navigeringen, idømt en Statskassen tilfaldende Bøde paa 100 Kr.

167. Ff. **Karen Marie** af Hirtshals, 19 Reg. T. Br. Bygget 1935 af Bg og Fyr. Paa Rejse fra Fiskeplads i Nordsøen til Hirtshals med Fisk.

Grundstødt d. 27/4 36 ved Jyllands NV. Kyst.

Strandingsindberetning dat. 27/4 36. Strandingsforretning i Hirtshals d. 27/4 36. Søforhør i Lemvig d. 31/8 36.

D.^{26/4} Kl. ca. 19 lettede K. M. i Taage fra en Fiskeplads ca. Kl Sm. V. af Hirtshals. Der sivredes Ø.^{1/2} S. og Loddet holdtes gaaende. D. 27/4 Kl. ca. 1 grundstødte Kutteren ud for Nr. Tornby. Kl. 17⁰⁰ kom K. M. flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa, efter det i Sagen oplyste, antage, at Grundstødningen skyldes Taage og Strømsætning.

168. Karin af Göteborg, 881 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Nysted til Malmø.
Grundstødt d. $\frac{9}{12}$ 36 ved Amagers Ø.-Kyst.
Strandingsindberetning dat. $\frac{9}{12}$ 36.
Kl. O²⁰ blev K., der efter en Kollision med et andet Skib var blevet læk, sat paa Grund ca. 3 Sm. S. for Dragør Fort.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

169. Ff. Käte af Altona, 22 Reg. T. Br. Bygget 1926 af Eg.
Grundstødt d. $\frac{20}{5}$ 36 ved Jyllands Ø.-Kyst.
Strandingsindberetning dat. $\frac{21}{5}$ 36. Strandingsforretning i Grenaa $\frac{22}{5}$ 36. Søforklaring og Søforhør i Grenaa d. $\frac{27}{5}$ 36.

Kl. 2³⁰ medens K. var i Færd med at forsøge at bringe et paa Kalkgrunden grundstøede Skib flot, brækkede Slæberen, hvorved K. af Stormen blev ført ind paa Grundens Ø.-lige Side. Der forsøgtes forgæves at faa Skibet flot ved fremmed Hjælp. Kl. 6 var Vandet steget, og K kom flot ved egen Hjælp.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Grundstødningen skyldes Strømsætning.

170. S/S Katholm af Aalborg, 1510 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal. Paa Rejse fra København til Manchester med Stykgods.

Tørnet Kajen d. $\frac{13}{7}$ 36 i Eastham.

Indberetning til Board of Trade dat. $\frac{16}{7}$ 36.

Kl. 7³⁰, da K., der havde Lods om Bord, befandt sig ved Indsejlingen til 50 ft, Loek, førte Strømmen Skibet ind paa et Molehovede. Ved Kollisionen blev K. lettere beskadiget.

Anm. Aarsagen til Kollisionen fremgaar af det ovenfor anførte.

171. 2^m M/Kt. King Arthur af Norddeble, 93 Reg. T. Br. Bygget 1883 af Eg. Paa Fiskeri under Island.

Havareret, sprunget læk d. $\frac{7}{4}$ 36 i Atlanterhavet; søgt Nødhavn.

Søforklaring i Reykjavik d. $\frac{15}{4}$ 36.

Kl. ca. 20, medens K. A. laa underdrejet i Faxebugten underen V.-lig Storm, brød en svær Braadsø over Skibet, hvorved det Opstaaende blev stærkt havareret og Skibet slaaet læk. K. A. søgte straks til Reykjavik for Reparation.

172. S/S Kirsten Mærsk af Aalborg, 2410 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal. Paa Rejse fra Yavaros til Rotterdam med Ærter.

Grundstødt d. $\frac{9}{11}$ 36 ved Mexicos Ø.-Kyst.

Søforklaring i Rotterdam d. $\frac{5}{1}$ 37.

Kl. 6³⁰ fik K. M. Lods om Bord og afsejlede efter dennes Anvisning fra Yavaros. Det blæste en svag NV.-lig Brise. Kl. 7⁴⁰ passeredes Fyrbaakerne Nr. 1 og Nr. 2, hvorefter der styredes imod Bøjen paa Barren. Loddet holdtes gaaende. Kl. 7⁵⁵ tog K. M. Grunden paa en Sandpulle og blev staaende. D. $\frac{10}{11}$ Kl. 7⁴⁵ kom Skibet flot ved egen Hjælp.

173. Ff. Kis af Esbjerg, 37 Reg. T. Br. Bygget 1903 af Eg.

Havareret d. $\frac{1}{12}$ 36 i Nordsøen; en Mand kommet til Skade.

Søforhør i Esbjerg d. $\frac{4}{1}$ 37.

Kl. 14, da K. i stormende V.-lig Kuling laa opankret 130 Sm. V.t.S. af Graadyb Bane, knuste en Sø begge Sider af Styrehuset og slog Hakkebrættet bort. Bestemanden, som opholdt sig i Styrehuset blev med voldsom Kraft ramt af Styrehusdøren og fik sin ene Skulder kvæstet. D. $\frac{2}{12}$ Kl. 2 blev Ankermejerne kappet, og Skibet drev for Vinden indtil det i Løbet af Morgenens fiovede, hvorefter der sattes Sejl og styredes mod Esbjerg. Kl. 10³⁰ kom en Hamper i Sigte, og det forsøgtes forgæves at henlede Opmærksomheden paa K. Kl. ca. 14 ankredes op med Reserve-Ankergrejerne ca. 75 Sm. SV.t.V. $\frac{1}{2}$ V. af Graadyb Barre. D. $\frac{3}{12}$ var Bestemandens Tilstand foruroligende, hvorfor Ankergrejerne Kl. ca. 12 blev kappet, og der sattes Sejl og styredes imod Esbjerg. Kl. ca. 24 kom M/S »Jylland«, af Esbjerg i Sigte forude; der blev tændt Nødblus, og fra J. blev der sendt en Baad over til K. Da Bestemandens Tilstand havde bedret sig, blev det aftalt, at J. skulde rapportere K. og anmode om Assistance af Redningsdamperen »Vesterhavet«. K. drev nu for Vinden, som i Løbet af Natten friskede til Storm af VNV. D. $\frac{4}{12}$ Kl. 17 kom Trawler »Burgmeister Munckenberg« af Cuxhaven i Sigte; der blev tændt Nødblus, og B. M. kom straks op i Nærheden af K. D. $\frac{5}{12}$ Kl. 9 fik B. M. Forbindelse med K. og slæbte Kutteren til Cuxhaven, hvortil Skibene ankom d. $\frac{6}{12}$ Kl. ca. 3³⁰.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Havarierne. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Havarierne skyldes haardt Vejr.

174. S/S Kjøbenhavn af Købeuhavn, 1670 Reg. T. Br. Bygget 1918 af Staal.

1 Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. $\frac{3}{8}$ 1936 i København.

Indberetning fra Statens Skibstilsyn dat. $\frac{12}{8}$ 36.

Kl. 16⁴⁵, da K. laa ved Kvæsthusbroen og lastede, var en Havnearbejder beskæftiget paa Mellem-dækket med at tage imod Godset, der gled ned ad en Slidsk. Under dette Arbejde gled den paagældende paa Dækket, der var vaadt af Regnvand, og faldt ned i Lastrummet, hvor han paadrog sig et Saar i Hovedet. Den tilskadede kom i en tilkaldt Ambulance fort til Hospitalet.

Anm. Aarsagen til ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

175. S/S **Klinterkongen** af København, 88 Reg. T. Br. Bygget 1898 af Staal. Paa Rejse fra København til Rødvig med Passagerer.

1 Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. $\frac{30}{8}$ 36 i Københavns Havn.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. $\frac{8}{9}$ 36.

Om Formiddagen, umiddelbart efter at K. var afsejlet fra Kajen i Kristiansgade, væltede den agterste Mast agterover og ramte i Faldet en Passager i Hovedet.

Anm. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Aarsagen til, at Masten væltede, var, at Staget mellem Skibets Master var brændt over paa det Sted, hvor det førte hen over Skorstenen.

176. Ff. **Knud** af Esbjerg, 28 Reg. T. Br. Bygget 1907 af Eg, Bøg og Fyr.

a) Paa Rejse fra Fiskeplads i Nordsøen til Esbjerg.

Kollideret d. $\frac{15}{3}$ 36 i Nordsøen.

Søforhør i Esbjerg d. $\frac{21}{3}$ 36.

Kl. ca. 1⁴⁵, da K., der paa Grund af Motorhavari sejlede for Sejl alene, i klart Vejr og med en NNV-lig Brise befandt sig ca. 3 Sm. NV. af Graadyb F.S., styrende Ø.t.N. kom en Ankerliggeres Ankerlanterne i Sigte ca. 3 Streger om Stb. Rorsmanden, der var alene paa Dækket, lagde straks Roret haardt Bb. K. gik foran om Ankerliggeren, der viste sig at være Ff. »Yrsland« af Grenaa. Herunder tørnede K. med Agterenden mod Y.s Ankergrejer og derefter med Stb.s Side mod Y.s Stævn. Først da Y.s Ankergrejer blev kappede, kom Fartøjerne klar af hinanden. Ved Kollisionen blev begge Fartøjer en Del beskadigede.

Ifølge den af Y.s Besætning afgivne Forklaring opankredes dette Fartøj d. $\frac{14}{3}$ Kl. 17³⁰ ca. 3 Sm. NV. af Graadyb Fyrskib, hvorefter forskriftsmæssig Ankerlanterne blev sat. D. $\frac{15}{3}$ Kl. ca. 1⁴⁵ hørte Vagtsmanden, der opholdt sig i Lukafet, men kort forinden havde været paa Dækket, at noget rørte Ankertovet, og umiddelbart efter indtraf Kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Sørensen har intet udtalt om Aarsagen til Kollisionen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Kollisionen skyldes, at der om Bord i K. ikke blev holdt behørigt Udkig.

b) Paa Fiskeri i Nordsøen.

Forlist i Oktober 1936 i Nordsøen; 4 Omkomne.

Søforhør i Esbjerg d. $\frac{2}{12}$ 36 og d. $\frac{18}{2}$ 37.

D. $\frac{26}{10}$ blev K. set opankret paa en Fiskeplads ca. 70 Sm. V.t.N. af Vyl F. S. D. $\frac{27}{10}$ blæste det en orkanagtig Storm. Da der senere er drevet forskelligt Vragods fra K. i Land paa Fanø, og der iøvrigt intet er set eller hørt til Skibet, maa det antages at være forlist med Mand og Mus.

Anm. Besætningen bestod af Fiskeskipper Marius Smedegaard Jensen, Fiskerne Ole Smedegaard Jensen og Jens Kristian Nielsen alle af Esbjerg samt Fisker Ejner Christensen af Guldager.

177. S/S **Knud** af København, 1274 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Staal. Paa Rejse fra Gefle til Faro (Portugal) med Træ.

Grundstødt d. $\frac{13}{10}$ 36 ved Amagers S.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{13}{10}$ 36.

Kl. 3 grundstødte K. i klart Vejr ca. 1 Sm. V. for Aflandshage.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Forveksling af Fyrene i Forbindelse med Strømsætning.

178. S/S **Kong Haakon** af København, 1775 Reg. T. Br. Bygget 1906 af Staal. Paa Rejse fra København til Aarhus med Passagerer og Stykgods.

Grundstødt d. $\frac{17}{4}$ 36 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Søforklaring i Aarhus d. $\frac{18}{4}$ 36.

Kl. 6¹³ passerede K. H. i tæt Taage Sletterhage Lysbøje om Stb., Log 72. Kl. 6⁴⁶, da Loggen viste 82, stoppedes Maskinen, og der blev loddet 9 m Vand. Loddet holdtes gaaende, og da der loddedes 8 og derpaa 7 m Vand. blev Roret lagt haardt Bb. og Maskinen beordret Langsomt Frem. Kl. 7⁰², da Skibet havde drejet $\frac{1}{2}$ Streg Bb. over, tog det Grunden og blev staaende ca. $\frac{1}{2}$ Sm. misv. NØ.t.N. $\frac{1}{2}$ N. af Lysbøjen ved Havneindløbet. Skibet kom senere flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

Anm. Sørensen har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa, efter det i Sagen oplyste, antage, at Grundstødningen skyldes Taage og Strømsætning.

179. S/S **Koster** af Stockholm, 973 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Granton til Nakskov med Koks.

Grundstødt d. $\frac{7}{8}$ 36 ved Skagen.

Strandingsindberetning da. $\frac{7}{8}$ 36.

Kl. 8 grundstødte K. ca. 1 Sm. Ø. for Højens Fyr. Kl. 16⁴⁵ kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

Anm. Der er intet oplyst om Aarsagen til Grundstødningen.

180. Gl. **Kristine Jensen** af Hasle, 92 Reg. T. Br. Bygget 1896 af Eg.

a) Paa Rejse fra Hasle til Odense med Kaolin.

Grundstødt d. $\frac{4}{5}$ 36 i Smaalandsfarvandet.

Strandingsindberetning dat. $\frac{5}{5}$ 36. Søforhør i Odense d. $\frac{11}{9}$ 36 og i Rønne d. $\frac{23}{9}$ 36.

Kl. 4 grundstødte K. J. i diset Vejr paa Omø Staalgrunde. Kl. ca. 9 kom Skibet flot ved egen Hjælp, efter at en Del af Ladningen var kastet over Bord. Ved Grundstødningen blev Skibet læk.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Dis.

b) Paa Rejse fra Hernösand til Odense med Splitved.

Grundstødt d. $\frac{4}{9}$ 36 i Odense Fjord.

Søforklaring og Søforhør i Odense d. $\frac{11}{9}$ 36.

Kl. 9¹⁵ passerede K. J. Gabet. Det blæste en SØ-lig Kuling med Byger. Kort efter passeredes den

hvide 1-Kost ved Nørreholm, og lidt senere grundstødte Skibet Øst for Løbet, uden at den hvide 2-Kost paa Nørreholm havde været i Sigte. D. $\frac{6}{9}$ Kl. O³⁰ kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Grundstødningen skyldes usigtbart Vejr.

181. M/F **Kronborg** af Helsingør; 481 Reg. T. Br. Bygget 1935 af Staal. Paa Rejse fra Helsingør til Helsingborg med Passagerer.

Kollideret d. $\frac{16}{6}$ 36 i Sundet, 1 Passager kommet til Skade.

Søforklaring og Søforhør i Helsingør d. $\frac{18}{6}$ 36.

Se Nr. 56.

182. M/Gl. **Laura** af Rønne, 62 Reg. T. Br. Bygget 1848/1869/1911 af Eg.

Brand om Bord d. $\frac{26}{2}$ 36 i Rønne Havn.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. $\frac{6}{3}$ 36.

Kl. ca. 14³⁰ opdagedes Ild i Folkelukafet. Branden blev straks slukket af Brandvæsen fra Land.

Anm. En Undersøgelse viste, at Ilden var opstaaet som Følge af, at et Petroleumsapparat, der stod i Nærheden af en varm Kakkellovn, eksploderede.

183. M/Sk. **Laura** af Assens, 55 Reg. T. Br. Bygget 1913 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra København til Vejle med Foderstoffer.

Mistet et Anker d. $\frac{27}{10}$ 36 paa Københavns Red.

Søforklaring i Vejle d. $\frac{31}{10}$ 36.

Kl. ca. 18, da L. paa Grund af haardt Vejr laa opankret paa Københavns Red, brækkede Stb.s Ankerkæde, og Stb.s Anker med ca. 15 Favne Kæde gik tabt.

184. M/Gl. **Leif** af Aarhus, 155 Reg. T. Br. Bygget 1909 af Staal.

a) Paa Rejse fra Karlshamn til Middelfart med Kokus- og Soyaolie.

Grundstødt d. $\frac{29}{2}$ 36 paa Sjællands Rev.

Søforklaring og Søforhør i Aarhus d. $\frac{3}{3}$ 36.

Kl. 4¹⁵ passerede L. i haard Ø.-lig Kuling og Snetykning Hesselø i 3 Sm.s Afstand. Herfra styredes misv. V. $\frac{1}{2}$ N. Føreren overlod nu Vagten til Bestemanden, der fik Ordre til at varsko for saa vidt Schultz Grund F. S. eller Sjællands Rev Fyr ikke var kommet i Sigte i Løbet af $\frac{1}{2}$ Time. Kl. ca. 5⁴⁵ kom et Fyr i Sigte om Stb. Bestemanden var ikke klar over, hvad det var for et Fyr, og Kl. 5⁵⁵ varskoede han Føreren, at Fyrskibet var i Sigte. Umiddelbart efter tog Skibet Grunden ca. 250 m S. for Fyret paa Sjællands Rev og blev staaende. D. $\frac{1}{3}$ Kl. 17 kom L. flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Grundstødningen skyldes, dels at Bestemanden forvekslede Fyret paa Sjællands Rev med Schultz Grund F. S., dels at han ikke straks varskoede Føreren da Fyret kom i Sigte.

b) Brand om Bord d. $\frac{4}{6}$ 36 i Aalborg.

Søforklaring og Søforhør i Aalborg d. $\frac{10}{6}$ 36.

Kl. 13²⁰, da L. laa ved Skibsværftet for Reparation, opdagedes Brand i Motorrummet, hvor Motoren var taget ud. I Løbet af ca. $\frac{1}{2}$ Time var Ilden slukket af Værftets Folk og Brandvæsenet. Ved Branden blev alt Træværk i Motorrum, Kahyt og Bestiklukaf ødelagt.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Ildens Opkomst. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Branden er opstaaet ved, at en Skæreflamme, der benyttedes til Udbrænding af Nagler, har antændt Træværket i Motorrummet.

c) Paa Rejse fra Aalborg til Karlshamn.

Kollideret d. $\frac{6}{9}$ 36 i Sundet.

Søforklaring og Søforhør i København d. $\frac{10}{9}$ 36.

Kl. c. 20³⁰ passeredes Nordre Røse. Umiddelbart efter saas Sejlene og Skroget af et Skib, der senere viste sig at være Bk. »Pesfalozzi« af Mariehamn, ret forude. Roret blev lagt haardt Stb., men da L. var drejet ca. $\frac{1}{2}$ Str. tønnede P. mod L.s Bb.s Side. Ved Kollisionen blev Skibenes Forgrejter indfiltrede i hinanden og Skibene drev med Strømmen N. over. P.s Anker blev stukket i Bund. og Skibene svajede op, hvorved L.s Mast og P.s Klyverbom brækkede. I Løbet af et Par Timer kom Skibene klar af hinanden.

Af den af P.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at dette Skib, der var paa Rejse fra Kemi til Aalborg med Træ, Kl. 19 passerede Drogden F. S. Kl. 20³⁰, da P. var i Nærheden af Nordre Røse, kom L.s Topplanterne og grønne Sidelanterne i Sigte ca. 1 Str. om Bb. Da L. havdes lidt om Stb., kom den røde Sidelanterne pludselig i Sigte, og umiddelbart eller skele Kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Søretten har intet udtalt sig om Aarsagen til Kollisionen. Ministeriel maa efter det i Sagen oplyste antage, at Kollisionen skyldes, at man i L. ikke har kunnet se P.s Lanterner.

185. M/S. **Leise Mærsk** af Aarhus, 3136 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal. Paa Rejse fra Boston, Mass., U. S. A. til Montrel i Ballast.

Kollideret d. $\frac{20}{6}$ 36 paa St. Lawrence Floden.

Indberetning til Board of Trade dat. $\frac{21}{6}$ 36. Søforklaring i Kalundborg d. $\frac{17}{11}$ 36.

Kl. 5⁰⁶ passerede L. M., den havde Lods om Bord, Red Island F. S. Det var Taage, og forskriftsmæssigt Taagesignal blev afgivet. Kl. 5¹⁵ hørtes Taagesignalet fra Red Island tværs om Stb. Kl. 5¹⁸ beordredes Maskinen Langsomt Frem, hvorefter der blev taget Lodskud. Der hørtes nu Taagesignal fra en Damper forude om Bb. Ca. 4 Minutter senere hørtes Taagesignalet igen, denne Gang tæt foran for tværs om Bb., og samtidig kom det andet Skib, der senere viste sig at være S/S »Airthria« af Glasgow, i Sigte, styrende tværs paa L.M.s Kurs. Da der syntes Fare for en Kollision, blev Maskinen beordre Fuld Kraft Frem og Roret lagt Bb. over;

men umiddelbart efter — Kl. 5³⁰ — tørnede A. med Stævnen mod L. M.s Bb.s Laaring, hvorved Skanseklædningen blev revet op fra agterste Lænseport til Halekæben Agter.

Anm. Søforklaring fra A. foreligger ikke.

186. Ff. »Liljen« af København, ca. 12 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Fiskeplads i Kattegat til Gilleleje.

En Mand faldet overbord og druknet d. 16/9 36 i Kattegat.

Søforhør i Gilleleje d. 30/9 36.

Kl. ca. 22, da L. befandt sig ca. 8 Sm. NNV. af Gilleleje, savnedes Medhjælper Søren Roldskov Christensen af København. Baaden blev lagt paa modsat Kurs, og der blev søgt efter den paagældende, der maatte antages at være faldet over Bord. Efter ca. 5 Timers forgæves Eftersøgning fortsattes Rejsen.

187. Ff. Lis af Udbyhøj, ca. 8 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Frederikshavn til Fiskeplads.

Kollideret og sunket d. 15/6 36 i Frederikshavns Havn.

Søforklaring og Søforhør i Frederikshavn 19/6 og 30/6 36.

Kl. ca. 16 afgik L. fra Broen ved Fiskeriauktionshallen. Paa Grund af en modgaaende Kutter holdtes L. tæt mod det S.-lige Brohoved mellem Inder- og Yderhavnen. Da L. var kommet ca. 100 m ind i Yderhavnen, styrende SØ. hørtes et Fløjtesignal fra en Damper — S/S »Najaden« af Göteborg — der samtidig saas ca. 12 m agten for Tværs om Stb. Roret blev lagt Bb., men da en Kollision syntes uundgaaelig, sprang Føreren, der stod i Styrehuset, over Bord. Umiddelbart efter tørnede N. med Stævnen mod Agterkant af L.s Stb.s Side, hvorved L. sank. Besætningen blev bjærget af en tililende Motorbaad.

Af den af N.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at dette Skib Kl. 15³⁰ afgik fra Frederikshavn til Göteborg. Da N. var gaaet ca. 50 m frem, saas L. for udgaaende og en indgaaende Fiskekutter i Yderhavnen. Roret blev lagt haardt Stb., hvilket blev tilkendegivet ved 1 kort Tone med Dampfløjten. Da N. var paa Højde med det S.-lige Molehoved, blev der som Advarselssignal til L., hvis Kurs skar N.s Kurs, givet 1 lang Tone med Dampfløjten. Da L. bibeholdt sin Kurs og en Kollision syntes uundgaaelig, blev N.s Maskine, der gik Fuld Kraft Frem, kastet Fuld Kraft Bak, men umiddelbart efter skete Kollisionen som ovenfor anført.

Anm. 1. Sørenstens søkvndige Medlemmer udtalte, at de havde haft Lejlighed til at se L. efter at Fartøjet var bjærget, og de forefundne Spor af Kollisionen syntes at vise, at Paasejlingen er sket agterfra og ikke vinkelret paa Skibet.

Anm. 2. Sørenstent har intet udtalt om Aarsagen til Kollisionen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Kollisionen skyldes, at der fra begge Skibes Side ikke er udvist tilstrækkelig Agtpaagivenhed under Udsejlingen af Havnen.

188. S/S London af København, 1260 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Staal.

1 Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. 27/6 36 i København.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. 27/6 36.

Kl. 16⁶⁵, da L. skulde Forhale langs Kajen i Gasværkshavnen, fik en Letmatros, som passede Varpespillet, begge Arme i Klemme mellem Forhalingswiren og Spiltromlen, hvorved Armene brækkede. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt Ambulance kørt til Hospitalet.

189. M/S Louisiana af København, 6513 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Staal. Paa Rejse fra Buenos Aires til København med Stykgods.

Grundstødt d. 14/1 36 paa La Plata Floden.

Søforhør i København d. 29/2 36.

Kl. 15⁰⁰ lettede L., der havde Lods om Bord, fra en Ankerplads paa La Plata Floden og sejlede ud i Midten af Løbet. Kort efter mistede Skibet Styret; begge Ankre blev stukket i Bund, men umiddelbart efter tog L. Grunden og blev staaende. D. 23/1 Kl. ca. 11³⁰ kom L. flot ved Hjælp af en Bjærngningsdamper.

Anm. Sørenstent har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Skibet mistede Styret paa Grund af Strømmen.

190. Ff. M. Frekjær af Esbjerg, 40 Reg. T. Br. Bygget 1934 af Eg og Fyr. Paa Fiskeri i Nordsøen.

Mistet Ankergrejer d. 7/4 36 i Nordsøen.

Søforhør i Esbjerg d. 2/5 og d. 11/5 36.

Kl. ca. 8, da M. F. var i Færd med at sætte Vaad paa en Fiskeplads 105 Sm. NV. af Horns Rev F. S., oversejlede en hollandsk Trawler mærket »I. J. M. 196« Kutterens Ankergrejer, der gik tabt.

191. M/S Maagen af København, 163 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal. Paa Rejse fra Strøby til København med Singels.

Kollideret d. 15/4 36 i Københavns Havn.

Søforhør i København d. 18/4 36.

Se Nr. 94.

192. S/S Måkefjell af Oslo, 1567 Reg. T. Br. Bygget 1932 af Staal. Paa Rejse fra Tallinn til Montreal med Papirmasse.

Grundstødt d. 29/9 36 ved Amager.

Strandingsindberetning dat. 29/9 36.

Kl. 22 grundstødte M. i diset Vejr paa Søndre Røse 1,5 Sm. fra Dragør Fort. Skibet kom senere flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Dis.

193. M/S **Malaya** af København, 8654 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal. Paa Rejse fra Shanghai til Yokohama.

Kollideret d. $10/11$ 36 paa Jangtsekiang.

Søforhør i København d. $11/2$ 37.

Kl. 17^{24} passerede M., der havde Lods om Bord, Middelgrundens Lysbøje. Der styrede 130° . Kl. ca. 17^{35} kom en modgaende Dampers Toplanterner og grønne Sidelanterne i Sigte om Stb. Kl. 17^{43} passeredes den grønne Vragbøje, og Kl. 17^{53} ændredes Kursen til 125° . Kl. ca. 17^{59} , da Kiutoan F. S. havdes en god Str. om Bb. i ca. $1/2$ Sm. Afstand, havdes det andet Skib, der senere viste sig at være S/S »Huashan Maru« af Tokyo, ca. 2 Str. om Stb. i godt $1\frac{1}{2}$ Skibslængdes Afstand. H. M. saas nu pludselig at dreje haardt Stb. over. Da en Kollision syntes uundgaelig, blev Maskinen kastet Fuld Kraft Bak og Roret lagt haardt Bb., hvilket blev tilkendegivet ved 2 korte Toner med Fløjten. Fra H. M. hørtes 2 korte Toner, men umiddelbart efter — Kl. 18^{00} — tørnede H. M. med Bb.s Side af Bakken mod M.s Stb.s Side ved 2 Lugen. Maskinerne blev stoppet og Roret skiftet, og H. M. tørnede nu M. ved 5 Lugen. Ved Kollisionen fik M. ca. 40 Plader i Skibssiden beskadiget.

Anm. Søforklaring fra H. M. foreligger ikke.

194. Ff. **Margit** af Fjellebroen, ca. 10 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Svendborg til Fjellebroen.

Kollideret d. $26/8$ 36 i Svendborg Sund.

Søforklaring og Søforhør i Svendborg d. $14/9$ 36.

Se Nr. 82.

195. 3^m M/Sk. **Maria II** af Stralsund, 92 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Mariager til Reval med Kridt.

Grundstødt d. $20/5$ 36 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $21/5$ 36. Søforklaring og Søforhør i Grenaa d. $26/5$ 36.

Kl. ca. 21 afgik M. II fra Grenaa, hvor der var søet ind paa Grund af Vejrforholdene. Da Skibet var kommet ud af Havnen, styredes langs Kalkgrunden, men Kl. ca. 21^{30} tog M. II Grunden og blev staaende. D. $21/6$ Kl. 3^{30} kom Skibet flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Grundstødningen skyldes Ukendskab til Farvandet.

196. Stf. **Mariane** af Rødvig.

Kollideret d. $1/12$ 36 i Københavns Havn.

Søforhør i København d. $14/12$ 36.

Kl. 16^{30} afsejlede M. fra Nyhavn for at sejle hen langs Havnegadekajen. Kort for M. var ud for Trappen paa Nyhavns S.-lige Side. blev der afgivet 1 kort Tone med Fløjten; samtidig kom en Damper — finsk S/S »Poseidon« — i Sigte kommende S.-fra. Fra P. hørtes nu 1 kort Tone, hvorefter M.s Motor blev kastet Fuld Kraft Bak; men umiddelbart efter tørnede P.s Bb.s Bov mod M.s Klyverbom. Ved Kollisionen blev M.s Klyverbom og Ankerspil beskadiget.

Anm. Søforklaring fra P. foreligger ikke.

197. M/Gl. **Marie** af Egernsund, 97 Reg. T. Br. Bygget 1915 af Staal.

Grundstødt d. $15/12$ 36 ved Vejnrø's NØ.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $15/12$ 36.

Kl. ca. 5^{00} grundstødte M. i klart Vejr ca. 450 m NNØ. af Vejnrø Fyr. Kl. 12^{25} kom Skibet flot ved egen Hjælp.

198. S/S **Martin Carl** af København, 1412 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Staal. Paa Rejse fra Sevilla til Bordeaux med Erts.

Grundstødt d. $31/12$ 36 paa Gironde Floden.

Indberetning fra Konsulatet i Bordeaux dat. $8/1$ 37.

Kl. 19^{30} grundstødte M. C., der havde Lods om Bord, i den S.-lige Side af Farvandet. D. $1/1$ 37 Kl. 7^{45} kom Skibet flot ved Hjælp af 2 Slæbedampere.

199. S/S **Maryland** af København, 4896 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal.

a) Paa Rejse fra New London til Baltimore.

Grundstødt d. $23/1$ 36 paa Baltimore Red.

Søforklaring i Baltimore d. $29/1$ 36. Søforhør i København d. $14/5$ 36.

Kl. 0^{45} , medens M., der havde Lods om Bord, laa til Ankers paa Baltimore Red, faldt Skibet i en svær Byge tværs i Vinden og kom i Drift. M. drev ind paa et Kajhjørne og tørnede dette med Stævnen. Ved Maskinens Hjælp lykkedes at faa Skibet klar af Kajen, men umiddelbart efter tog det Grunden og blev staaende. D. $24/1$ Kl. 6^{30} kom M. flot ved Hjælp af 2 Bjærgningsdampere.

Anm. Aarsagen til grundstødningen fremgaar af det oven for anførte.

b) Paa Rejse fra Lissabon til København.

Kollideret d. $10/5$ i Københavns Havn.

Søforhør i Købenliavn d. $14/6$ 36.

Kl. a. 7. da M., der havde Lods om Bord, under Assistance af 2 Slæbebaade manøvrerede langs Kaj i Frihavnen, sprængtes Fortøjningerne fra et mindre Fartøj »Promise«, hvorefter dette Fartøj og et andet mindre Fartøj »Viking«, der var fortøjet uden paa P., svingede ud fra Kajen med Forenden og gled agterover. Baade P. og V. kom i Klemme imellem M. og Kajen og blev en Del beskadiget.

c) En Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. $24/11$ 36 i København.

Indberetning fra Statens Skibstilsyn dat. $9/12$ 36.

Kl. ca. 18³⁰, da M. laa ved Vestkajen i Frihavnen og lossede Solsikkekager i Sække, gled under Op-hivning af et Slæng en Sæk ud af Stroppen og ramte en Havnearbejder, som arbejdede i Lasten. Den til-skadekomne blev i en tilkaldt Ambulance kørt til Hospitalet.

200. Ff. **Merci** af Skagen, 20 Reg. T. Br. Bygget 1930. Paa Fiskeri i Skagerak.

Mistet Ankergrejerne d. ²²/₁ 36 i Skagerak.

Søforklaring i Frederikshavn d. ³/₂ 36.

Kl. 15¹⁵ medens M. var beskæftiget med Fiskeri paa en Fiskeplads NNV. af Kandestederne, ca. 5 Sm. af Land, passerede S/S »Bifrost« af Gøteborg tæt foran om M. Umiddelbart efter opdagedes det, at M.s Ankergrejer, der var afmærket med en 3—4 m høj Vager, var forsvundet, og det maa formodes, at B. har paasejlet Ankergrejerne.

Anm. Søforklaring fra B. foreligger ikke.

201. Ff. **Milly** af Vaag, 97 Reg. T. Br. Bygget 1885 af Eg. Paa Rejse fra Vaag til Fiskeplads ved Grønland.

Havareret d. ¹¹/₆ 36 i Atlanterhavet.

Søforklaring i Reykjavik d. ¹⁴/₆ 36.

Da M. befandt sig ca. 160 Sm. dev. S. for Vestmannøerne mærkedes det, at Roret arbejdede haardt i Søen. Det besluttedes at sejle til Reykjavik for Reparation.

Anm. Aarsagen til Havariet var, at Rørløkkerne var slidte, samt at Nitningsboltene i Hængslerne var kassable.

202. M/Gl. **Minna** af Thisted, 30 Reg. T. Br. Bygget 1874/1920 af Eg. Paa Rejse fra Svendborg til Struer med Mel.

Strandet d. ¹⁸/₁₀ 36 paa Romsø's V.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. ²⁴/₁₀ 36. Søforklaring og Søforhør i Korsør d. ²⁷/₁₀ 36.

D. ¹⁷/₁₀ Kl. ca. 16 opankredes M. for et Anker S. for Bøgebjerg Skov. I Løbet af Aftenen friskede Vinden, der var VNV.-lig, til orkanagtig Storm, og Kl. 24 blev der lagt endnu et Anker ud. D. ¹⁸/₁₀ Kl. ca. 14³⁰ brækkede begge Ankerkæder. Det forsøtes med halv Stagfok at sejle M. klar af Romsø, men da det viste sig umuligt, blev Kursen sat ret mod Land og Kl. ca. 15³⁰ tog Skibet Grunden paa Romsø's V.-Kyst, hvorefter Besætningen — 2 Mand — gik i Land i Jollen. D. ²³/₁₀ Kl. ca. 17 kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper efter at Lasten var opløst.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Strandingen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Strandingen skyldes haardt Vejr.

203. Ff. **Nanny** af Aalborg, 9 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Grenaa til Aalborg med Fisk.

Grundstødt d. ⁸/₁₂ 36 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. ¹⁰/₁₂ 36. Søforhør i Aalborg d. ²⁸/₄ 37.

Kl. 10 afsejlede N. fra Grenaa. Om Eftermiddagen blev det Taage. Kl. ca. 17, da Distancen til Pladen Ø. for Egense Skydevold skulde være udløbet, blev der loddet 7 m Vand; Kursen ændredes da til NV.t.N. Ca. 5 Minutter senere loddedes 5 m Vand, hvorfor Kursen blev ændret til N. Kort Tid efter tørnede N. mod en Kost paa Pladen og tog samtidig Grunden og blev staaende. D. ²³/₁₂ kom Fartøjet flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste, antage at Grundstødningen skyldes Taage.

204. S/S **Neptun** af Esbjerg, 941 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Staal. Paa Rejse fra Goole til Kiel med Kul.

Strandet og forlist d. ²⁷/₆ 36 paa Humber.

Indberetning fra Konsulatet i Hull dat. ²⁹/₆ og ¹/₇ 36. Søforklaring i Hull d. ³⁰/₆ 36. Søforhør i København d. ⁷/₇ 36. Forlisansmeldelse dat. København d. ⁸/₄ 37.

Kl. ca. 14¹⁵, da N., der havde Lods om Bord, befandt sig mellem Middle Whitton F. S. og Lower Whitton F. S. ca. 100 m misv. Ø. ¹/₂ S. fra førstnævnte F. S., tog Skibet Grunden midt i Farvandet. Det forsøgtes forgæves at faa N. flot. Kl. ca. 18¹⁵ begyndte Skibet at give sig foran for Midtskib og i Løbet af ca. 20 Minutter brækkede det fuldstændig over. Kl. ca. 21³⁰, da N. havde 20° Srb.s Slagside, gik Besætningen fra Borde. N. blev Vrag.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Strandingen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Strandingen skyldes, at Farvandets Dybde ændrer sig fra Dag til Dag.

205. 3^m M/Sk. **Neptun** af Marstal, 148 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Eg, Bøg og Fyr. Paa Rejse fra Salmon Bight til Exeter med Kliptisk.

Strandet og forlist d. ³⁰/₉ 36 ved Canadas Ø.-Kyst.

Søforklaring i St. Johns, Newfoundland, d. ⁹/₁₀ 36, Indberetning til Board of Trade dat. ¹⁰/₁₀ 36, Forlisansmeldelse dat. Marstal d. ²³/₁₀ 36, Søforklaring i Ærøskøbing d. ²⁷/₁₀ 36.

Kl. 10³⁰, da N. i en N.-lig Storm med svære Snebyger laa opankret for begge Ankere i Salmon Bight, knækkede Bb.s Ankerkæde. Motoren blev startet og arbejdede Fuld Kraft Frem. Da Skibet stadig drev imod Land og der syntes Fare for en Grundstødning, blev der afholdt Skibsraad. Kl. 15 blev Stb.s Ankerkæde kappet, og det forsøgtes at sejle Skiltet klar af Kysten, men Kl. ca. 16 strandede N. i Nærhedes af Black Tickle. Besætningen blev ved Hjælp af en Line bjærget af Fiskere fra Land. Skibet er senere sunket.

Anm. Aarsagen til Forliset fremgaar af det ovenfor anførte.

206. S/S **Nevada** af København, 3766 Reg. T. Br. Bygget 1917 af Staal.

1 Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. $31/7$ 36 i København.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. $31/7$ 36.

Kl. 7^{00} , medens N. laa fortojet ved Vestkajen i Frihavnen, skulde nogle Havnearbejdere fjerne nogle Sektions-Skærstokke fra Nr. 5 Luge. Da en Havnearbejder løftede en Skærstok i en Manillaende, der med en Stopknob sad fast paa Skærstokken, løsnede Knoben sig, hvorved Skærstokken faldt ned over hans ene Fod, der blev kvæstet. Den tilskadedekomne blev i en tilkaldt Ambulance kørt til Hospitalet.

207. M/S **Nicoline Mærsk** af Odense, 4194 Reg. T. Br. Bygget 1925 af Staal. Paa Rejse fra Three Rivers, Que. til Port Alfred, Que. med Papirballer.

Skruen havareret d. $15/6$ 36 paa St. Lawrence Floden.

Indberetning til Board of Trade dat. $16/6$ 36.

Kl. 23^{15} , da N. M., der havde Lods om Bord, ca. 0,5 Sm. ovenfor Pointe Citrouille Signalstation skulde passere en modgaaende Dampner, kom Skibet forlangt over i Løbets Stb.s Side og tørnede en Bøje, hvorved den Stb.s Skrue blev beskadiget.

Anm. Aarsagen til Havariet fremgaar af det ovenfor anførte.

208. M/S **Niel Mærsk** af Svendborg, 5086 Reg. T. Br. Bygget 1930 af Staal. Paa Rejse fra Hongkong til Manilla.

Grundstødt d. $8/4$ 36 ved Philippinerne.

Søforklaring i Hongkong d. $17/4$ 36.

Kl. 3^{00} pejledes Palauig Fyr i retv. $S.68^\circ\text{Ø}$. og Kursen, der havde været retv. $S.35^\circ\text{Ø}$., ændredes til retv. $S.17^\circ\text{Ø}$. Kl. 3^{10} tog N. M. Grunden paa Nordsiden af Palauig Rev og blev staaende. Kl. 8^{22} kom Skibet flot ved egen Hjælp.

209. B^m M/Sk. **Noah** af Svendborg, 196 Reg. T. Br. Bygget 1903 af Eg.

En Mand afgaaet ved Døden d. $28/5$ 36 i Wiborg.

Søforklaring i Wiborg d. $27/5$ 36.

D. $21/5$, da N. laa i Wiborg og lastede Ferrosilicium, blev hele Dæksbesætningen — 4 Mand — i Løbet af Natten syg. En Læge, som blev tilkaldt, konstaterede, at de alle havde faaet Maveforgiftning. D. $22/5$ befandt alle 4 Mænd sig bedre. Ved Udpurgingen d. $23/5$ Kl. 6^{30} var de paany svire, og Læsten, der atter blev tilkaldt, beordrede dem indlagt paa Hospitalet, hvor Ungmand Kaj Holst Wegeberg Kl. ca. 12 afgik ved Døden som Følge af Forgiftningen.

Anm. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Forgiftningen skyldes, at Ladningen er blevet fugtig, hvorved der er udviklet en giftig Luftart (Arsenvandstof), der er trængt ind i Lukafet.

210. S/S **Nora** af Karlskrona, 1250 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Gdynia til Korsør med Kul.

Grundstødt d. $17/2$ 36 ved Langelands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $20/2$ 36. Søforklaring og Søforhør i Korsør d. $21/2$ 36.

Da Fehmernbælt F. S. passeredes viste Loggen 67. Herfra styredes retv. $N.50^\circ\text{V}$. indtil Loggen viste 78, hvorefter Kursen ændredes til retv. $N. 55^\circ \text{V}$. Vejret var taaget. Kl. 5^{15} , da Loggen viste 81,5, loddedes 7 m. Kl. 5^{20} opankredes N. for 30 Fv. Kæde paa Bb.s Anker. Kl. 5^{40} opdagedes det, at Skibet havde taget Grunden udfor Østerskov paa Langeland. D. $18/2$ Kl. 8^{40} kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdampner.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Grundstødningen skyldes Taage og Strømsætning.

211. M/Jt. **Nora** af Rønne, 66 Reg. T. Br. Bygget 1903/1917 af Eg. Paa Rejse fra København til Præstø i Ballast.

Kollideret d. $30/7$ 36 i Sundet.

Strandingsindberetning dat. $30/7$ 36. Søforhør i København d. $3/8$ 36.

Kl. ca. 0^{10} , da N. befandt sig ud for Svælget Lystønde styrende mod Kastrup Knæ, saas forude en rød og en grøn Sidelanterne. Der drejedes lidt Stb. over. Da det modgaaende Skb, som senere viste sig at være S/S »Poul Møller« af København, syntes at bibeholde sin Kurs, drejedes yderligere Stb. over, men Kl. ca. 0^{30} , da N. befandt sig ved den røde 3-Kost ved Renden til Kastrup Havn, tørnede P. M. med Stævnen mod N.s Bb.s Side agten for Rigningen. 1 Mand af N.s Besætning sprang om Bord i P. M. Efter at Skibene var kommet klar af hinanden, blev Kursen sat mod Land. Kl. ca. 0^{45} sank N. mellem Kastrup Havn og Kastrup Ladebro. De 2 ombordværende Personer bjærgede sig op i Masten og blev Kl. ca. 3^{30} reddet af et Fiskefartøj.

Af den af P. M.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar det, at dette Skib, der var paa Rejse fra Hammerhavnen til København, Kl. 0^{05} passerede Nordre Røse i ca. $1/4$ Sm.s Afstand. Derfra styredes N.t.V. $1/4$ V. Kl. 0^{10} havdes Svælget Lystønde ca. $1/2$ Str. paa Stb.s Bov, og samtidig saas forude ca. $1/2$ Streg om Stb. N.s Toplanterne og begge Sidelanterne. Kort Tid efter forsvandt den røde Sidelanterne. Føreren, som havde Vagt. overbeviste sig nu om, at P. M.s Lanterner brændte klart. Pludselig saas N. dreje Stb. over; P. M.s Maskine blev kastet Fuld Kraft Bak, hvilket blev tilkendegivet ved 3 korte Toner med Dampfløjten; men umiddelbart efter skete Kollisionen som foran anført.

212. M/S **Nora Mærsk** af København, 6271 Reg. T. Br. Bygget 1984 af Staal.

a) Paa Rejse fra Savannah til Los Angelos.

En Mand omkommet ved Ulykkestilfælde d. $8/6$ 36 i Stillehavet.

Søforklaring i Hongkong d. $3/9$ 36.

Kl. 11^{59} , da Letmatros Gothard Lyng af København, som i en Baadsmadsstol havde malet Fokke-

masten, skulde fires ned, knækkede Topjollen, og den paagældende faldt ned paa Dækket fra ca. 15 m.s Højde og dræbtes øjeblikkelig.

b) Brand om Bord ^{19/7—26/7} 36 i Zamboanga; kondemneret.

Søforklaring i Hongkong ^{7/9} 36. Søforhør i København d. ^{29/10} 36. Forlisanmeldelse dat. København d. ^{16/12} 36.

D. ^{19/7} Kl. ca. 14⁴⁰, medens N. M. laa opankret paa Zamboanga Red, stoppede Hjælpemotor Nr. 2, og umiddelbart efter slog Fyret ud fra Donkeykedlen. Hjælpemotoren blev startet, men umiddelbart efter slog Fyret paa Donkeykedlen ud igen, hvorved 2. Maskinmester blve en Del forbrændt og der udbrød Brand i Maskinrummet. Efter forgæves at have forsøgt at slukke Ilden med de ombordværende Hjælpe-midler, blev Maskinskylightet og Ventilatorer dækket til med Presenninger. Ved Hjælp af 60 Mand fra Land hældtes med Pøse Vand i Maskinrummet og paa Presenningerne samt hvor der i øvrigt viste sig Ild. Kl. 16³⁰ var Presenningerne over Maskinskylightet brændt igennem og høje Flammer slog op fra Maskinrummet. Kl. 18³⁰ kom U. S. »Geary« langs Siden, og Ilden, der havde fat flere Steder blev bekæmpet med 2 Slinger samt Pøse. D. ^{20/7} Kl. 11 forlod G. N. M. for at fylde Vand, og paa Grund af Eksplosionsfaren fra Maskinrummet fik den Ordre til ikke atter at fortøje langs Siden af N. M. Det forsøgtes stadig at bekæmpe Ilden ved at pøse Vand paa de ikke antændte Steder i Skibet. Det lykkedes at opnaa telegrafisk Forbindelse med T/S »Soli« af Oslo, der anmodedes om Assistance, og d. ^{21/7} Kl. ca. 9⁰⁰ fortøjedes S. langs Siden af N. M., hvorefter Ilden atter bekæmpedes med Slinger. I Løbet af Dagen mentes Ilden at være under Kontrol; men Kl. ca. 20³⁰ slog mægtige Flammer op fra Maskinskylightet, hvorfor S. manøvreredes bort fra N. M., hvis Besætning forlod Skibet. D. ^{22/7} Kl. ca. 2⁴⁵ skete en Eksplosion Midtskibs, og Salonhuset samt Broerne omspændtes af Flammer. D. ^{23/7} Kl. ca. 9³⁰ afsejlede S. da M/B »Trabajador« af Iloilo vilde ankomme i Løbet af Natten. D. ^{24/7} kunde Besætningen være paa Agterdækket, hvorfra der kastedes Dunnage over Bord. Kl. 12³⁰ kom T. langs Siden, men dens Pumpemateriel var meget daarligt. D. ^{25/7} blev det besluttet at sætte Skibet, der flere Steder var rødguldende, paa Land i Caldera Bay, for der at fylde Lasterne med Vand. D. ^{26/7} Kl. 7 sjæklede Ankerkæderne ud, og Kl. 9⁴⁴ blev Skibet sat paa Grund i Caldera Bay. D. ^{29/7} Kl. 15¹⁵ var Ilden slukket. N. M. blev derefter lænset og bugseret til Hongkong, hvor det blev kondemneret.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Brandens Opkomst. Ministeriet maa efter det i Sagen oplvste antage, at Branden er opstaaet som Følge af, at Fyret paa Donkeykedlen slog ud fordi Hjælpemotoren gik i Staa, hvorved Blæseren til Kedelens Oliefyrr stoppede, medens Brændseloliepumpen vedblev at gaa.

213. S/S **Nordby** af København, 1675 Reg. T. Br. Bygget 1901 af Staal.

1 Mand faldet overbord og druknet d. ^{3/7} 36 i Riga.

Søforklaring i Riga d. ^{6/7} 36.

Kl. 19³⁰ mistede Fyrbøder Erik Egron Leontin Johansson af Guesta, Sverrige, der sad paa Lønningen paa Stb.s Side af Bakken, Balancen og faldt i Vandet mellem Skibssiden og en langs Siden liggende Pram. Den overbordfaldne forsvandt straks, og al Eftersøgning var forgæves.

214. S/S **Nordlys** af København, 2529 Reg. T. Br. Bygget 1909 af Staal. Paa Rejse fra Hamburg til New York med Stykgods.

Tørnet en undersøisk Hindring d. ^{19/3} 36 i Atlanterhavet; søgt Nødhavn.

Indberetning fra Konsulatet i Lissabon dat. ^{8/4} 36. Indberetning til Board of Trade dat. ^{8/4} 36.

Kl. ca. 10¹⁰, da N. under en NV.-lig Storm laa underdrejet paa ca. 46° N. Brd. 39° V. Lgd., mærkedes nogle svære Stød i Skibet, D. ^{20/3} Kl. 6⁰⁰ opdagedes det, at Roret, Rorstammen, en Del af Skoen og 2^{1/2} Blad af Skruen var mistet. N. blev indbugseret til Azorerne.

215. Ff. **Nordlyset** af Frederikshavn, 35 Reg. T. Br. Bygget 1888 af Eg. Paa Fiskeri i Nordsøen.

Paasejlet og sunket d. ^{12/10} 36 i Nordsøen.

Indberetning til Board of Tråde dat. ^{13/10} 36. Indberetning fra Konsulatet i Hull dat. ^{14/10} 36. Søforklaring i Grimsby d. ^{16/10} 36. Forlisanmeldelse dat. Frederikshavn d. ^{10/11} 36.

D. ^{11/10} om Aftenen opankredes N. paa en Fiskeplads ca. 130 Sm. Ø. ^{1/2}N. af Humber F. S. Det blæste en VNV.-lig Brise; Vejret var klart. En Del Fiskefartøjer var i Sigte tæt om Stb. D. ^{12/10} Kl. 3³⁰ gik Vagtsmanden i Kabvssen for at holde Fyret vedlige. Kort efter mærkedes et kraftigt Stød i Skibet, der krængede stærkt over, og det viste sig, at N. var blevet paasejlet af Trawler »Venus« af Wesermünde, hvorved N. havde faaet et stort Hul i Stb.s Side. N. sank hurtigt, hvorfor der kastedes Redningskranse i Vandet, hvorefter Besætningen — 3 Mand — sprang over Bord. I Løbet af ca. 10 Minutter blev Besætningen bjærget om Bord i V.

Anm. Søforklaring fra V. foreligger ikke.

216. Ff. **Nordstjernen** af Skagen, 31 Reg. T. Br. Bygget 1930 af Eg, Bøg og Fyr.

En Mand faldet overbord og druknet d. ^{27/10} 36 i Nordsøen; havareret og søgt Nødhavn.

Søforhør i Esbjerg d. ^{15/12} 36.

Kl. ca. 9, da N. under en VSV.-lig Storm laa til Ankers ca. 90 Sm. V.t.S. af Vyl F. S., fyldte en Braadsø Lukafet og Motorrummet. Det opdagedes, at Bedstemand Viggo Emil Poulsen af Esbjerg, der opholdt sig paa Dækket, var slaaet overbord og laa i Vandet ca. 150 m agten for Kutteren. Da Ankerkæden var sprængt, drev N. bort fra den overbordfaldne, der kort efter forsvandt. Da Motorrummet var lænset for Vand, lykkedes det at faa Motoren startet, men Kl. ca. 11 brændte Krumtapplejet sammen. N. drev nu for Vinden, indtil der d. ^{29/10} Kl. ca. 14 sattes Nødsignal. Del lykkedes at opnaa Forbindelse med M/S »Parkeston« af Esbjerg, som tilkaldte Redningsdampren »Vesterhavet«, der derefter hjalp N. ind til Esbjerg.

Anm. Aarsagen til Ulykken var haardt Vejr.

- 217.** 3^m M/Sk. **Nordstjernen** af Marstal. 241 Reg. T. Br. Bygget 1913 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Sundswall til Portmadoc med Træ.
Grundstødt d. ²⁹/₁₁ 36 paa Glaslyn Floden.
Indberetning til Board of Trade dat. ¹/₁₂ 36.
Kl. 7⁴⁵ grundstødte N., der havde Lods om Bord, paa Portmadoc Bar. Kl. ca. 8¹⁵ kom Skibet flot ved egen Hjælp.
- 218.** M/Jt. **Nordstjernen** af Nykøbing M., ca. 20 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Helligsø til Lemvig med Tagsten.
Grundstødt d. ¹⁴/₁₂ 36 i Limfjorden.
Strandingsforretning i Kobberrød d. ¹⁴/₁₂ 36. Strandingsindberetning dat. ¹⁷/₁₂ 36. Søforklaring og Søforhør i Lemvig d. ²⁵/₁ 37.
D. ¹²/₁₂ Kl. 16 afgik N. paa Grund af Vejrforholdene fra Lasteplads ved Helligsø Teglværk for at søge Læ ved Krik Bro. Om Aftenen d. ¹³/₁₂ gik Vinden om i S. og friskede til Storm, og da der ikke var muligt at ligge ved Broen, blev det d. ¹⁴/₁₂ Kl. 8 besluttet at søge Læ ved Kabebroen. Da den hvide Halmpræk i Stb.-Side af Krikløbet var passeret, holdtes op mod den røde 2 Kost, hvorefter der drejedes V. over i Løbets luv Side. Da N. var ca. 15 m fra den røde Præk, huggede Skibet i Grunden, hvorved det mistede Styret og drev paa Grund i Løbets N.-Side udfor Kobberrød Strand, ca. 500 m fra Land. D. ²⁷/₁₂ Kl. 19³⁰ kom Skibet flot ved fremmed Hjælp, efter at en Del af Lasten var lægteret.
Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Grundstødningen skyldes Vejrforholdene.
- 219.** Ff. **Nordvest** af Skagen, 19 Reg. T. Br. Bygget 1913. Paa Fiskeri i Kattegat.
Mistet Ankergrejer d. ³/₁₂ 36 i Kattegat.
Søforklaring i Frederikshavn d. ²⁸/₁ 37.
Kl. ca. 8³⁰, da N. var i Færd med at sætte Vod ca. 0,5 Sm. S. af 3-Kosten ud for Skagen, blev Kutterens Ankergrejer oversejlede af S/S »Harald Haarfager« af Kristianssand, hvorved Ankergrejerne gik tabt.
Anm. Søforklaring fra H. H. foreligger ikke.
- 220.** M/S **Norseman** af Panama City, 4950 Reg. T. Br. Bygget 1912 af Staal.
Brand om Bord d. ¹⁹/₁₁ 36 i København; 1 Mand kommet til Skade.
Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. ¹⁹/₁₁ 36.
Kl. ca. 8, da N. var beliggende ved A/S Burmeister og Wains Skibsværft paa Refshaleøen, sprængtes et Olierør til Varmekedlens Brænder. Den udstrømmende Olie blev antændt; men ved Hjælp af en Skumslukker lykkedes det hurtigt at slukke Ilden. Under Slukningsarbejdet blev 2. Maskinmester røgforgiftet, hvorfor han i en tilkaldt Ambulance blev kørt til Hospitalet.
- 221.** Ff. **Nyholmstrand** af Frederikshavn, 27 Reg. T. Br. Bygget 1893 af Eg.
En Mand faldet over Bord og druknet d. ²⁷/₁₀ 36; havareret den ²⁸/₁₀ 36 i 36 i Nordsøen.
Søforklaring i Frederikshavn d. ¹⁰/₁₁ 36.
Kl. ca. 10 da N. i en VNV.-lig Storm laa underdrejet ca. 85 Sm. NØ.t.Ø.¹/₂Ø. af Humber Floden, tog Kutteren en Overhaling, hvorved 2 Mand af Besætningen blev kastet over Bord. Den ene blev af Søen slaaet om Bord igen, men den anden, Kok Svend Børge Christensen af Flade, saas kort efter i Vandet ca. 400 m til Luvart. Skruen blev straks slaaet til, men da der var kommet et Tov i Skruen, kunde den ikke fungere, hvorfor Bjergningsforsøg maatte opgives. D. ²⁸/₁₀ Kl. ca. 19 knuste en Braadsø Prammen og Kabysen, og slog N. læk agter. D. ²⁹/₁₀ da Vejret bedredes, holdtes af for Thyborøn.
Anm. Aarsagen til Ulykken og Havarierne var haardt Vejr.
- 222.** S/S **Olaf** af København, 1920 Reg. T. Br. Bygget 1897 af Staal.
a) Paa Rejse fra Liverpool til Odense med Stykgods.
Kollideret d. ²⁷/₂ 36 i Odense.
Søforklaring og Søforhør i Odense d. ²⁹/₂ 36.
Kl. ca. 13, da O. manøvrerede i Havnen, der var fuld af Grødis, for at komme langs Kaj, tørnede Skibet med Agterenden mod Poopen af finsk S/S »Myllikoski«, der laa fortøjet langs Kajen. Ved Kollisionen fik M. 2 Buler i Stb.s Side af Poopen samt Prammen knust.
Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Kollisionen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Kollisionen skyldes Isforholdene.
b) Paa Rejse fra Danzig til Manchester med Stykgods.
Kollideret d. ⁷/₁₂ 36 paa Mersey Floden.
Indberetning til Board of Trade dat. ¹⁶/₁₂ 36. Søforhør i København d. ⁵/₁ 37.
Kl. 3²⁰, da O., der havde Lods om Bord, etter at have passeret Brighton Pier skulde passere mellem 2 Ankerligger, blev Skibet af Strømmen ført mod den ene Ankerligger — S/S »Greypoint«. Da der syntes Fare for en Kollision, beordredes Maskinen Kuld Kraft Bak, men ca. 2 Minutter senere tørnede O. med Bb.s Bov mod G. Bb.s Side først ved Fokkerigningen, derefter ud for Agterlugen. Under Kollisionen holdtes der Korkfinder mellem Skibene.
Anm. Søforklaring fra G. foreligger ikke.
c) Paa Rejse fra Manchester til Liverpool med Stykgods.
Grundstødt og kollideret d. ¹²/₁₂ 36 i Manchester Kanal.
Søforhør i København d. ⁵/₁ 37.
Kl. 14⁰⁰, da O., der havde Lods og Kanalstyrer om Bord, befandt sig mellem Irlan og Latchford Sluser, mistede Skibet Styret efter at have passeret en stor modgaaende Damper. Stb.s Anker blev stukket

i Bund, men umiddelbart efter tog Skibet Grunden paa Bb.s Side af Kanalen. Efter ca. $\frac{1}{2}$ Times Forløb kom O. flot ved egen Hjælp.

Kl. ca. 15⁰⁰, da O. var ved Pumpestation Nr. 1 i Nærheden af Latchford, mistede Skibet atter Styret og drejede Stb. over. Maskinen, der gik langsomt, beordredes Fuld Kraft Frem. Da en Kollision med 2 ved Pumpestationen liggende Pramme syntes uundgaaelig, blev Maskinen kastet Fuld Kraft Bak, men umiddelbart efter tørnede O. mod Prammene, der blev beskadiget og hvis Fortøjninger sprængtes, hvorefter O. tørnede mod Pumpestationen, der led betydelig Skade. Ved Kollisionen fik O. nogle Buler.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til, at O. mistede Styret. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Skibet Kl. 14⁰⁰ mistede Styret som Følge af Sugning fra det modgaaende Skib. Om Aarsagen til at Skibet Kl. 15⁰⁰ mistede Styret er intet oplyst.

223. S/S **Olga S.** af København, 1752 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal.

a) Paa Rejse fra Dakar til Nonane i Ballast.

Grundstødt d. $\frac{14}{3}$ 36 paa Floden Sine.

Søprotest i Marseille d. $\frac{4}{4}$ 36.

Kl. 12³⁵ ankom O. S., der havde Lods om Bord, udfor Nonane. Under Manøvrering med at svinge Skibet for Bb.s Anker med Kæden paa Tamp, tog Skibet Grunden med Agterskibet. Maskinen blev stoppet, og det forsøgtes at bringe Skibet flot ved at lænse Ballast og hive ind paa Kæden. Herunder brækkede en Del Tænder paa et af Ankerspilletts Kamhjul. Kl. 15 var Skibet flot, hvorefter det manøvreredes til Kaj.

b) 1 Mand afgaaet ved Døden som Følge af Ulykkestilfælde d. $\frac{17}{4}$ 36 i Kaolach.

Søforklaring i Marseille den $\frac{5}{5}$ 36.

Kl. ca. 8 faldt Fyrbøder Christian Frederik Emil Jørgensen af Roskilde, der vilde gaa i Land, ned mellem Skibet og Kajen. Den overbordfaldende blev straks reddet og hans Lunger tømte for Vand, hvorefter han, der tilsyneladende havde det godt, blev lagt til Køjs. Ca. $\frac{1}{2}$ Time senere blev hans Tilstand daarligere, og der sendtes Baad efter Læge, medens der blev givet ham kunstigt Aandedræt. Da Tilstanden syntes at forværres, blev han i en tilkaldt Bil kørt til Hospitalet, men ved Ankomsten hertil var han afgaaet ved Døden.

224. S/S **Panis** af Ceplonia, ca. 2000 Reg. T. Br.

Grundstødt d. $\frac{23}{3}$ 36 ved Jyllands V.-Kyst.

Strandingsforrening i Thisted d. $\frac{23}{3}$ 36. Strandingsindberetning dat. $\frac{24}{3}$ 36.

Kl. 14³⁰ grundstødte P. i tæt Taage ved Hansted nordre Strand. Kl. 15³⁰ kom Skibet flot ved egen

Hjælp.

Anm. Der er intet oplyst om Aarsagen til Grundstødningen.

225. 3^m M/Sk. **Patricia** af Svendborg, 299 Reg. Br. T. Bygget 1921 af Eg, Bøg og Fyr. Paa Rejse fra Aalborg til Vaag med Stykgods.

En Mand faldet overbord og druknet d. $\frac{28}{4}$ 36 i Nordsøen.

Søforhør i Thorshavn d. $\frac{4}{5}$ 36.

Kl. ca. 4³⁰, da P. befandt sig paa 58°59' N. Brd. 1°34' Ø. Lgd., skulde Ungmand Jørgen Kok bjerge Sidelanterne. Da han stod i Storstødet om Bb. og havde langet den røde Sidelanteren ned paa Dækket, mistede han Fodfæstet og faldt overbord. Der blev straks slaaet Fuld Kraft Bak paa Maskintelegrafan, og en Redningskrans blev kastet ud til den overbordfaldne, der havde faaet Tag i Loglinien. Jollen blev sat paa Vandet, men inden den naaede hen til den overbordfaldne, slap han sit Tag i Loglinen og forsvandt og kom ikke mere til Syne. Efter ca. $1\frac{1}{2}$ Times forgæves Eftersøgning fortsattes Rejsen.

226. S/S **Petrolea** af Nyborg, 480 Reg. T. Br. Bygget 1904 af Staal. Paa Rejse fra Avernakke til Lautrup Havn med Petroleum.

Grundstødt d. $\frac{18}{3}$ 36 ved Sjællands V.-Kyst.

Søforklaring i Nyborg d. $\frac{3}{4}$ 36.

Kl. 16¹² passeredes Knudshoved Bro tæt om Bb., Log 3,5; herfra styredes misv. N. $\frac{1}{2}$ Ø. Vejret var taaget. Kl. 16⁴⁶, da Loggen viste 7,9, ændredes Kursen til misv. N. $\frac{1}{4}$ Ø. Kl. 17⁴⁰ hørtes Romsø Taagesignal i misv. NV., Log 16, og Kursen ændredes til misv. N. $\frac{1}{2}$ Ø. Kl. 17⁵⁵ havdes Romsø Taagesignal tværs i en Afstand af 1 Sm., Log 17,9, Kl. 19²⁵ loddedes 17 m Vand, Log 30,1. Kl. 19³³ loddedes atter 17 m Vand, Log 31,4, og Kl. 19⁴⁰ loddedes 19 m Vand, Log 32,4. Kl. 19⁴⁴ grundstødte P. ca. 0,5 Sm. misv. V. $\frac{3}{4}$ N. af Røsnæs Fyr. D. $\frac{19}{3}$ Kl. 8⁴⁰ kom P. flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper, efter at 80 Tons af Ladingen var lægteret.

Anm. Søretten har udtalt, at Grundstødningen maa betragtes som en hændelig Tildragelse.

227. M/S **Pioneer** af Bandholm, 95 Reg. T. Br. Bygget 1908 af Staal. Paa Rejse fra Bandholm til København med Stykgods.

Kollideret d. $\frac{20}{8}$ 36 i Smaalandsfarvandet.

Søforklaring og Søforhør i Nakskov $\frac{21}{8}$ 36; Søforhør i København d. $\frac{22}{8}$ 36.

Se Nr. 121 d.

228. S/S **Polly** af København, 798 Reg. T. Br. Bygget 1911 af Staal. Paa Rejse fra Cartagena til London med Stykgods.

Kollideret d. $\frac{13}{2}$ 36 paa Themsen.

Søforklaring i London d. $\frac{13}{2}$ 36. Søforklaring og Søforhør i Svendborg d. $\frac{24}{4}$ 36.

Kl. 0⁰² fik P. Lods og Rorgænger om Bord ved Gravesend. Kl. 0³⁷ kom Skibet ind i en Taagebanke; Maskinen blev stoppet og fortkriftsmæssigt Taagesignal afgivet. Kl. ca. 0⁴⁰ saas forude om Stb. en Anker-Liggers Ankerlanterne. Maskinen blev kastet Fuld Kraft Bak samtidig med, at der blev givet 3 korte Toner

med Dampfløjten, og Roret blev lagt haardt Bb.; men umiddelbart efter tørnede P. med Stb.s Side mod Stævnen og Stb.s Bov af Ankerliggeren, der viste sig at være engelsk S/S »Fireglow«. Da P. var kommet klar af F. og laa agten for dette Skib, blev Bb.s Anker stukket i Bund, og medens P. svajede rundt for Ankeret, blev Skibet paasejlet af Motorlægtter »Lady Day«, der blev hængende i P.s Skrue og Ror, indtil P. laa strømret, hvorefter L. D. sank. Ved Kollisionen blev P. en Del læk.

Anm. Søforklaring fra F. og L. D. foreligger ikke.

229. Ff. **Poul Breinholdt** af Esbjerg, 47 Reg. T. Br. Bygget 1898 af Eg og Bøg. Paa Fiskeri i Nordsøen.

Forlist i Oktober 1936 i Nordsøen; 4 Omkomne.

Søforhør i Esbjerg d. $2/_{12}$ 36 og d. $18/_{2}$ 37.

D. $27/_{10}$ laa Ff. »Fix« af Esbjerg i Nærheden af P. B. ca. 60 Sm. VNV. af Graadyb Barre. Det blæste en orkanagtig Storm. Kl. ca. 16 saas P. B. at tage en voldsom Braadsø over, uden tilsyneladende at lide Havari. P. B. blev imidlertid lagt paa den anden Bov. Umiddelbart efter tabtes P. B. af Syne i en voldsom Byge, og da det i Løbet af ca. 1 Kvarter atter klarede af, var P. B. forsvundet. Da der senere er indbragt forskelligt Vraggods fra P. B., maa Kutteren antages at være forlist med Mand og Mus.

Anm. Besætningen bestod af Fiskeskipper Valdemar Hans Henrik Gommesen, Fisker Marinus Jensen og Fisker Carl Adolf Emanuel Jantzen alle af Esbjerg samt Fisker Carl Peter Oluf Jacobsen af Lervig, Færøerne.

230. S/S **Poul Møller** af København, 298 Reg. T. Br. Bygget 1917 af Staal. Paa Rejse fra Hammerhavnen til København med Skærver.

Kollideret d. $30/_{7}$ 36 i Sundet.

Søforhør i København d. $3/_{8}$ 36.

Se Nr. 211.

231. S/S **Prins Knud** af København, 1340 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Staal. Paa Rejse til Leningrad i Ballast.

Kollideret d. $21/_{7}$ 36 i Leningrad Havn.

Søforklaring i Leningrad d. $23/_{7}$ 36. Søforhør i København d. $21/_{9}$ 36.

Kl. ca. 2^{30} passerede P. K., der havde Lods om Bord, Signalstationen ved den inddæmmede Del af Norshøj Kanal. Der bestiltes Slæbebaad til at assistere P. K. i Havnen. Ved Ankomsten til Havnen saas B/B »Nord Ost« af Leningrad forude om Bb. P. K. holdtes for Langsom Fart midt i Kanalen. Da Skibene var ca. 800 m fra hinanden saas N. O. bakke tværs over Løbet, saaledes at den havdes om Stb. Da Skibene var ca. 120 m fra hinanden, saas N. O. gaa frem. Maskinen blev kastet Kuld Kraft Bak, men ca. 1 Minut senere — Kl. ca. 2^{52} — tørnede P. K. mod N. O.s Bb.s Side. Ved Kollisionen blev N. O. ført ind paa grundet Vand, hvor den sank. P. K. fik et Par Buler i Boven.

Anm. Søforklaring fra N. O. foreligger ikke.

232. M/S **Progres** af Groningen. Paa Rejse fra Groningen til Limfjorden med Rug.

Grundstødt d. $24/_{10}$ 36 ved Sjællands V.-Kyst.

Søforklaring i Kalundborg d. $27/_{10}$ 36.

Kl. 1^{30} passerede P. Halskovrev F. S. styrende N.t.V. Det blæste en SV.-lig Kuling med Regndis. Kl. 4 tog P. Grunden paa Asnæs Rev og blev staaende. Kl. 17^{30} kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper, efter at en Del af Ladningen var lægtret.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Grundstødningen skyldes Vejrforholdene.

233. M/Jt. **Provider** af Rødvig, 47 Reg. T. Br. Bygget 1885 af Eg og Alm. Paa Rejse fra Faxe Ladeplads til Vejle med Kalk.

Grundstødt d. $10/_{12}$ 36 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $11/_{12}$ 36. Søforklaring og Søforhør i Vejle d. $14/_{12}$ 36.

Kl. 20 var P. ca. $3/_{4}$ Sm. N. for Æbelø Fyr. Herfra styredes V. $1/_{2}$ N.; Skibets Fart var ca. 4 Knob; Vejret var diset. Kl. ca. 21 kom Trelde Næs Fyr i Sigte ca. $1^{1/2}$ Str. om Bb. Kl. ca. 21^{30} blev Vejret mere diset, og Fyrene forsvandt. Der loddedes 14 m Vand. Kl. 22 blev Maskinen stoppet for at der kunde tages Lodskud. Umiddelbart efter kom Trelde Næs Fyr i Sigte forude, visende klart Lys. Roret blev lagt haardt Stb., men i det samme tog Skibet Grunden paa Trelde Næs og blev staaende. D. $12/_{12}$ Kl. 23 kom P. flot efter at ca. 10 Tons af Lasten var kastet over Bord.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Grundstødningen skyldes usigtbart Vejr i Forbindelse med Strømsætning.

234. M/Sk. **Prøven** af Rønne, 53 Reg. T. Br. Bygget 1878 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Allinge til Helsingør med Granit.

Kollideret d. $13/_{6}$ 36 i Østersøen; søgt Nødhavn.

Søforklaring og Søforhør i Rønne d. $17/_{6}$ 36.

D. $12/_{6}$ Kl. 22^{30} passeredes Hammerodde Fyr. Herfra styredes misv. V. $1/_{2}$ N. D. $13/_{6}$ Kl. 4 blev det tæt Taage, Farten blev mindsket og forskriftsmæssigt Taagesignal blev afgivet. Kl. 4^{30} hørtes et Motorskibs Taagesignal ret forude, og Skruen blev koblet fra. Ca. 5 Minutter senere saas et Skib, hvorfra der iøvrigt intet Taagesignal var hørt, forude om Bb., og P. drejedes Stb. over. Det andet Skib syntes først at dreje Stb. over, derefter Bb. over, og umiddelbart efter tørnede det mod P.s Bb.s Bov. Ved Kollisionen brækkede begge P.s Master. Det andet Skib forsvandt uden at opgive Navn og Hjemsted. Efter Kollisionen blev det besluttet at søge ind til Rønne.

Anm. Søforklaring fra det andet Skib, hvis Navn og Hjemsted ikke er oplyst, foreligger ikke.

235. M/Gl. **Pugeborg** af Skärhamn, 82 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Lübeck til Göteborg med Salt. Strandet og forlist d. $18\frac{1}{2}$ 36 ved Langelands Ø.-Kyst. Strandingsindberetning dat. $21\frac{1}{2}$ 36.

Kl. 1 strandede P. under tæt Taage ved Bukkemose. Skibet blev Vrag.
Anm. Aarsagen til Strandingen angives at være Taage og Strømsætning.

236. Ff. **R. Jørgensen** af Kerteminde, 58 Reg. T. Br. Bygget 1929 af Eg. Paa Rejse fra Aakrog til Fredericia.

Grundstødt d. $5\frac{1}{5}$ 36 ved Tunøs Ø.-Kyst.

Søforklaring i Fredericia d. $7\frac{1}{5}$ 36.

Kl. 19³⁰ afsejlede R. J. fra Aakrog. Vinden var Ø.-lig og Vejret sigtbart. Der styredes S.t.Ø. indtil Kl. 20³⁰, hvorefter der styredes SSØ. Kl. ca. 21 kom Tunø Røn Fyr i Sigte, og der styredes efter dette. Kl. 21³⁰ grundstødte R. J. ca. 100 m fra Fyret og blev staaende. D. $6\frac{1}{5}$ Kl. ca. 10 kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa, efter det i Sagen oplyste, antage, at Grundstødningen skyldes, at Afstanden til Tunø Røn Fyr er gisset forkert.

237. Ff. **Randi** af Esbjerg, ca. 6 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Fiskeplads i Nordsøen til Esbjerg.

Sat paa Land d. $8\frac{1}{7}$ 36 ved Jyllands V.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $9\frac{1}{7}$ 36. Søforhør i Esbjerg d. $5\frac{1}{8}$ 36.

Kl. ca. 13, blev R. opankret ca. 1,5 Sm. N. for den gravede Rende til Esbjerg, paa ca. 6 m Vand. Det blæste en frisk SØ.-lig Brise. Vinden friskede imidlertid, og Kl. ca. 14 brækkede Ankertovet, hvorefter et Reserveanker med dobbelt Vaadtov som Ankertov blev stukket ud. Kort Tid efter brækkede Anker-tovet til Reserveankeret; Storsejlet blev sat, og det søgtes at sejle R. klar af Landet; men da Fartøjet kom for nær den yderste Revle, besluttedes det at sejle det paa Land, og Kl. ca. 15 tog R. Grunden ca. 1 Sm. N. for Høfderne paa Skallingens V.-Kyst. D. $1\frac{1}{8}$ kom Fartøjet flot ved fremmed Hjælp.

238. 3^m M/Sk. **Randi** af Aalborg, 81 Reg. T. Br. Bygget 1914 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Gilleleje til Horsens med Foderstoffer.

Grundstødt og sunket d. $12\frac{1}{11}$ 36 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Odde d. $30\frac{1}{11}$ og $2\frac{1}{12}$ 36.

Kl. 15¹⁵ havdes Tunøs Ø.-lige Pynt tværs. Det blæste en frisk SSØ.-lig Brise med Regntykning. Fra denne Plads styredes SV.t.V. mod den hvide 1-Kost paa Svanegrund; kort efter ændredes Kursen til SV. $\frac{1}{2}$ V. Da den røde 1-Kost paa Søgrunden ikke var kommet i Sigte Kl. 16²⁰, ændredes Kursen til SV., og Loddet holdtes gaaende. De første 8 Lodskud viste $3\frac{1}{2}$ Favne Vand; det næste viste $2\frac{1}{2}$ Favne Vand, og Motoren, der havde gaaet Fuld Kraft Frem, blev sat paa Langsomt Frem; men umiddelbart efter rørte R. Grunden uden at blive staaende. Skibet blev straks lagt paa modsat Kurs, men tørnede umiddelbart efter atter Grunden uden at blive staaende. Ved den sidste Grundstødning blev Skibet læk, hvorfor der blev givet Nødsignal, og R. opankredes paa $2\frac{1}{2}$ Fv. Vand ca. 4 Sm. S. for Hou. Det forsøgte ved Hjælp af Pumpe at holde Skibet flydende; men Kl. ca. 18, da Vandet stod ind over Dækket, gik Besætningen — 3 Mand — i Jollen. Ca. 10 Minutter senere sank R., hvorefter Besætningen roede ind til Hou. D. $16\frac{1}{11}$ Kl. ca. 18 blev R. hævet af 3 Bjærgningsdampere og bugseret ind til Hou.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningerne. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Grundstødningerne skyldes usigtbart Vejr og Strømsætning.

239. S/S **Reval** af København, 1340 Reg. T. Br. Bygget 1918 af Staal.

En Mand faldet over Bord og druknet d. $7\frac{1}{10}$ 36 i Danzig.

Søforklaring i Reval d. $7\frac{1}{10}$ og $8\frac{1}{10}$ 36. Søforhør i Faaborg $29\frac{1}{10}$ 36.

Kl. ca. 7 faldt Letmatros Gotfred Meier af Tønder, der var beskæftiget ved det midtskibs Hus Agter over Bord. Den overbordfaldne gik straks til Bunds og blev efter ca. 20 Minutters Forløb fundet ved Hjælp af et Dræg. Der blev straks foretaget Oplivningsforsøg, men Kl. 8⁴⁵ konstaterede en tilkaldt Læge, at Døden var indtraadt.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Ulykken. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at den forulykkede har stillet sig udenfor Gelænderet for at male en Plade udenbords og under dette Arbejde har faaet Overbalance.

240. S/S **Rhône** af Odense, 1064 Reg. T. Br. Bygget 1915 af Staal.

Kollideret d. $24\frac{1}{11}$ 36 paa Odense Fjord.

Søforklaring og Søforhør i Odense d. $27\frac{1}{11}$ 36.

Se Nr. 103 b.

241. 2^m M/Kt. **Riddarin** af Trangisvaag, 89 Reg. T. Br. Bygget 1883 af Eg. Paa Fiskeri ved Island.

Sprunget læk d. $24\frac{1}{3}$ 36 i Atlanterhavet; søgt Nødhavn.

Søforklaring i Reykjavik d. $27\frac{1}{3}$ 36.

Kl. 7. da R. under en Ø.-lig Kuling fiskede paa Selvogsbanken, opdagedes det, at Skibet var læk, og det viste sig, at Skibet havde en Lækage paa Bb.s Laaring. Da Vandet i Løbet af 2 Timer steg ca. 12" ved Pumpen og Lækagen syntes at tiltage, blev det efter afholdt Skibsraad besluttet at søge ind til Reykjavik for Reparation.

242. Ff. **Robert** af Esbjerg, 33 Reg. T. Br. Bygget 1890 af Eg. Paa Rejse fra Grenaa til Esbjerg.

Sprunget læk, sunket og forlist d. $12\frac{1}{2}$ 36 i Skagerak.

Søforhør i Esbjerg d. $23\frac{1}{3}$ 36.

Kl. ca. 22, da R. under en NV.-lig Storm befandt sig ca. 10 Sm. ØNØ. af Hanstholm, opdagedes det at Skibet var sprunget læk. Det forsøgtes ved Pumpning at holde R. flydende; men da Vandet stadig steg blussedes efter Hjælp, og kort efter blev Besætningen bjerget af Ff. »Emanuel« af Esbjerg. Under Redningsarbejdet tørnede de 2 Kuttere sammen, hvorved E. blev en Del beskadiget.

Anm. Sørensen har intet udtalt om Aarsagen til Forliset. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Skibet har arbejdet sig læk i Søen.

243. Sandpm. **Rolf** af København, 241 Reg. T. Br. Bygget 1898 af Staal.

1 Mand dræbt ved Ulykkestilfælde d. $11/1$ 36 i Sundet.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. $11/1$ 36.

Kl. ca. 9, efter endt Losning af Sand ved Prøvestens Fortet, skulde Stb.s Losserør skylles igennem med Vand. Losserøret hang i Spillet, hvis Haandbremse var skruet til. Da der blev sat Vand igennem Røret, kunde Haandbremsen ikke holde, og Røret faldt ned og ramte Matros Ole Valdemar Christian Stegmann, der trods givet Forbud netop befandt sig under Røret paa Vej agterover. Den paagældende fik Hovedet kvæstet og blev dræbt paa Stedet.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

244. S/S **Rona** af Haugesund, 1367 Reg. T. Br. Bygget 1894 af Staal.

Grundstødt d. $25/10$ 36 ved Lollands S.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $27/10$ 36.

Kl. 19³⁵ grundstødte R. i klart Vejr ved Hyllekrog. D. $26/10$ Kl. 10¹⁵ kom Skibet flot ved egen Hjælp.

245. 3^m Sk. **Saga** af Hven.

En Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. $1/9$ 36 i København.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. $1/9$ 36.

Kl. ca. 8, da S. laa i Jernhavnen og lossede Træ, gled under Ophivning et Slæng Brædder ud af Stropen og faldt ned og ramte en Mand af Besætningen. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt Ambulance kørt til Hospitalet.

246. M/S **Sankt Ibb** af København, 627 Reg. T. Br. Bygget 1935 af Staal.

Kollideret d. $30/7$ 36 i Københavns Havn.

Søforhør i København d. $15/8$ 36.

Se Nr. 113.

247. S/S **Scotia** af København, 2381 Reg. T. Br. Bygget 1923 af Staal.

Paasejlet d. $1/12$ 36 paa Elben.

Søforklaring i Rouen d. $7/12$ 36. Søforhør i København d. $6/4$ 37.

Kl. ca. 7³⁰, da S. under en haard NV.-lig Storm laa opankret paa Elben, drev S/S »Carsten Russ«, som havde ligget til Ankers i Nærheden, for sine Ankre ned paa S. og tørnede med Stævnen mod S.s Stb.s Side, hvorved Lonning, Skanseklædning og 6 Lønningsstøtter blev bøjet og Dæksvinklen, Dækspladen og Skibssiden ved Dækket blev bulet.

Anm. Søforklaring fra C. R. foreligger ikke.

248. Ff. **Sidde** af Esbjerg, 29 Reg. T. Br. Bygget 1917 af Eg og Bøg. Paa Fiskeri i Nordsøen.

Sprunget læk d. $6/2$ 36 i Nordsøen; søgt Nødhavn.

Søforhør i Esbjerg d. $3/3$ og $20/4$ 36.

Kl. 14³⁰, medens S. i fint Vejr var beskæftiget med Fiskeri 32 Sm. NV. af Helgoland, opdagedes Vand i Motorrummet. Haandpumpen blev straks sat i Gang, men umiddelbart efter gik Motoren i Staa. Skønt Haandpumpen holdtes gaaende, steg Vandet stadig, og da der viste sig umuligt at finde Lækagen, blev der sat Nødssignal. 2 i Nærheden af S. værende Kuttere kom straks til Hjælp, og ved Brug af Pøse og Haandpumpen lykkedes det at faa Vandet til at synke i Motorrummet, hvorefter S. blev indslæbt til Helgoland. Det viste sig senere, at Vandet strømmede ind gennem en Nod i Skoddet mellem Dammen og Motorrummet, hvor Kalfatringen havde arbejdet sig ud i en Længde af ca. 30 cm.

Anm. Aarsagen til Lækagen fremgaar af det ovenfor anførte.

249. S/S **Sigrid** af Kasma, 1809 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Sunderland til Nr. Sundby med Kul.

Grundstødt d. $26/4$ 36 ved Skagen.

Strandingsindberetning dat. $26/4$ 36.

Kl. 14 grundstødte S. i taaget Vejr ud for Gl. Skagen. Kl. 19 kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

Anm. Der er intet oplyst om Aarsagen til Grundstødningen.

250. S/S **Sigrid** af København, 1207 Reg. T. Br. Bygget 1917 af Staal. Paa Rejse fra Malmø til Trang-sund i Ballast.

Grundstødt d. $14/12$ 36 ved Finlands S.-Kyst.

Søforklaring i Helsingfors d. $4/1$ 37.

Kl. 23⁰⁵ passeredes Narvi i 4 Sm.s Afstand. Der styredes NØ.t.N. indtil den hvide Vinkel i Stora Fiskaren kom i Sigte, hvorefter der styredes N.t.V., idet Stora Fiskaren holdtes ca. $1\frac{1}{2}$ Str. paa Bb.s Bov. Der blussedes efter Lods. Kl. 23⁴⁹, da Afstanden til Stora Fiskaren gissedes til ca. 1 Sm., besvarede Lodsbaaden S.s Signal, og Maskinen blev stoppet. Kl. 23⁵⁵ kom Lodsens om Bord, Maskinen beordredes Fuld Kraft Bak, men umiddelbart efter tog Skibet Grunden og blev staaende.

251. M/Gl. **Sirene** af Hamburg, 86 Reg. T. Br. Bygget 1912 af Staal. Paa Rejse fra Bremen til Fredericia med Jern.

Grundstødt d. $14/12$ 36 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Søforklaring i Fredericia d. $16/12$ 36.

D. $13/12$ Kl. 23⁴⁵ befandt S. sig i frisk SSV.-lig Kuling med diset Vejr i Fyrlinien Tvingsbjerg Ledefyr.

Der styredes i Fyrliniens Retning, indtil de 2 røde Fyr ved Assens Havn saas overet, hvorefter Kursen ændredes til misv. N.t.V. Da Tvingsbjerg Fyrs hvide Vinkel var ret agterude, ændredes Kursen til misv. NV. $1/2$ V. og efter ca. 40 Minutters Forløb til misv. N. $3/4$ V. Vejret blev nu usigtbart, hvorfor Loddet holdtes gaaende. D. $14/12$ Kl. 2⁴⁵ tog S. Grunden paa Stenderuphage og blev staaende. D. $16/12$ Kl. 12³⁰ kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Grundstødningen skyldes usigtbart Vejr og Strømsætning.

252. S/S **Sjofna** af Oslo, 619 Reg. T. Br. Bygget 1918 af Staal. Paa Rejse fra Herøya til Lemvig med Norgesalpeter.

Grundstødt d. $27/9$ 36 i Limfjorden.

Søforhør i Lemvig d. $30/9$ 36.

Kl. ca. 13⁰⁰ passerede S., der havde Lods om Bord, 3-Kosten ved Lemvig Rønner. Det blæste en stormende NØ.-lig Kuling, hvorfor Skibet blev holdt lidt N. for Søgaard-Fyrlinien med Maskinen gaaende Halv Kraft Frem. Da S. befandt sig ca. 30 m Ø. for de 2 første Vagere i Renden, tog Skibet Grunden i den N.-lige Side af Renden. Maskinen blev straks beordret Fuld Kraft Frem og lidt efter Fuld Kraft Bak, men Skibet blev staaende. D. $28/9$ Kl. 15⁰⁰ kom Skibet flot ved egen Hjælp, efter at en Del af Ladningen var lægteret.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Grundstødningen skyldes, at S. blev holdt for N.-lig i Renden.

253. S/S **Skagerak** af København, 1283 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal. Paa Rejse fra Gdynia til Kings Lyn med Træ.

Grundstødt d. $27/12$ 36 ved Englands Ø.-Kyst.

Indberetning til Board of Trade dat. $29/12$ 36.

Kl. 9 grundstødte S. i let Taage paa Roaring Middle Sand i Wash Bugten. Kl. 15 kom Skibet flot ved egen Hjælp.

254. S/S **Skjold** af Middelfart, 1345 Reg. T. Br. Bygget 1904 af Staal. Paa Rejse fra Tallinn til Riga med Stykgods.

Kollideret d. $28/4$ 36 i Rigabugten.

Søforhør i København d. $5/5$ 36.

Kl. 14⁴⁵, da S. for langsom Maskine holdtes gaaende i Baakelinien ud for Barren ved Bolderaa afventende Lods, kom estisk S/S »Kadri« for indgaaende og forsøgte at passere S. paa dette Skibs Stb.s Side. Da K.s Stævn var Tværs af S. syntes K., der sejlede med stærk Fart, at miste Styret og skar med Stævnen ind mod S. under en Vinkel paa ca. 30°. S.s Ror blev lagt haardt Bb.; men umiddelbart efter tørnede K. med Bb.s Side mod S.s Stb.s Side ud for Nr. 1 Luge. Ved Kollisionen fik S. en mindre Bule i Skibssiden under Vandlinien.

Anm. Søforklaring fra K. foreligger ikke.

255. 3^m M/Sk. **Skjoldborg** af Frederikshavn, 195 Reg. T. Br. Bygget 1901 af Eg.

a) Paa Rejse fra Danzig til Nakskov med Træ.

Grundstødt d. $17/1$ 36 i Nakskov Fjord.

Søforklaring og Søforhør i Nakskov d. $23/1$ 36.

Kl. 9⁰⁰ passeredes Indsejlingen til Nakskov Fjord. Vejret var diset, og S. sejlede for langsom Fart. Da Skibet nærmede sig den gravede Rende og Dueholm Baake var i Sigte, saas forude en Kost, der blev antaget for at være en Midtfarvandskost. Kosten holdtes klods om Stb. Da Kosten omtrent var passeret, tog Skibet Grunden og blev staaende. Kl. 18¹⁵ kom S. flot ved fremmed Hjælp efter at en Del af Ladningen var lægtret.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Grundstødningen skyldes usigtbart Vejr i Forbindelse med Førerens Ukendskab til Farvandet.

b) Paa Rejse fra Seaham Harbour til Tønsberg med Kul.

Havareret d. $27/10$ og kollideret d. $30/10$ 36 i Nordsøen.

Søforklaring i Tønsberg d. $3/11$ 36, Søforklaring og Søforhør i Aalborg d. $26/11$ 36.

D. $27/10$ Kl. 4⁰⁰ havdes Souter P. Fyr i misv. V., Afstand 20 Sm. Det blæste en orkanagtig V.-lig Storm.

Kl. 2³⁰ brød flere Braadsøer over Skibet, hvorved det meste af Opbygningen knustes, og Dækslasten blev i Løbet af de følgende Timer skyllet over Bord. Kl. 12⁰⁰ befandt Skibet sig paa 55°10' N. Brd. 0° 44' V. Lgd. Kl. 1⁴⁰ mistede S. Styret, og det viste sig, at Rorstammen var brækket mellem den øverste og næstøverste Rorløkke, samt at Roret var flækket flere Steder baade langskibs og tværskibs. For al støtte Roret fyldtes Græstrosser i Rorbrønden. D. $28/10$ var Middagspladsen 55°32' N. Brd. 0°17' V. Lgd. D. $29/10$ Kl. 6⁰⁰ havde Vejret bedret sig; Prammen blev sat paa Vandet, og en Wire blev anbragt paa Rorbladet og ført forefter gennem de agterste Lænseporte til Spilkop. Kl. 12⁰⁰ var Skibet paa 56°03' N. Brd. 2°00' Ø. Lgd. Kl. 17⁰⁰ satte 2 røde Signallanterner under Fokkestaget og en Ankerlanterne blev anbragt paa Mesanbommen til Belysning af Arbejdet med Styretrosserne. D. $30/10$ Kl. 0⁴⁵ kom en Dampers Lanterne i Sigte lidt agten for Tværs om Stb. Damperen, der senere viste sig at være Trawler »Karpfanger« af Cuxhaven, styrede ret paa S., og da Afstanden mellem Skibene var ca. 1 Sm., blev der givet 1 lang Tone efterfulgt af 1 kort Tone med Fløjten som Advarsel, samtidig med at der blev bakket saa Skibet laa stille. Da Afstanden mellem Skibene

var ca. 2 Skibslængder, saas K. at dreje Stb. over, men umiddelbart efter — Kl. ca. 1⁰⁰ tørnede K. mod S.s Bov agten for Kranbjælken, hvorved Lønningen blev knust og nogle Støtter knækkede. Derefter gled K. langs Bovspryd og Klyverbom, hvorved Stb.s Barduner og Agterhalere knækkede og Bovsprydet blev brækket af i Forkant af Bakken.

Under en i Hamborg d. 11/12 36 afgivet Søforklaring har K.s Besætning forklaret, at man om Bord i K. fik en klar Lanterne og derunder en rød Lanterne i Sigte 2—2½ Str. om Bb. Lanterne blev antaget for at være en Dampers Top- og Sidelanterne, og der drejedes lidt Stb. over. Ca. 5 Minutter senere kom yderligere en rød Lanterne i Sigte, og umiddelbart efter saas S.s Agterende. Roret blev lagt haardt Stb., men ca. 1 Minut senere skete Kollisionen som ovenfor anført.

Anm. 1. Ifølge en af Hamburg Seeamt afsagt Kendelse skyldes Kollisionen, at S. ikke havde forskriftsmæssig Lanterneføring.

Anm. 2. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Kollisionen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste være enig med den af Hamburg Seeamt afsagte Kendelse.

256. Ff. **Solea** af Esbjerg, 40 Eeg. T. Br. Bygget 1934 af Eg, Bøg og Fyr. Paa Fiskeplads i Nordsøen.

Mistet Ankergrejer d. 23/1 36 i Nordsøen.

Søforhør i Esbjerg d. 13/2 36.

Kl. ca. 2¹⁵, medens S. i fint Vejr laa opankret paa en Fiskeplads 65 Sm. VSV. af Gra<?>dyb Barre, mærkede Føreren, der havde Vagt, men nu et Øjeblik opholdt sig under Dæk for at aflytte Vejrmeldingen, noget skure mod Ankergrejerne, og der viste sig, at en Trawler — »Gratia-Gods« af Ostende — havde fisket Ss. Ankergrejer. For at undgaa en Kollision med G.-G., blev Ankergrejerne stukket fra.

Anm. Søforklaring fra G.-G. foreligger ikke.

257. M/S **Solvej** af Oslo, 4402 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Gefle til New York med Træmasse og Papir.

Grundstødt d. 18/3 36 ved Amagers S.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. 20/3 36.

Kl. 1⁰⁰ grundstødte S. i taaget Vejr mellem Aflandshage Kosten og SV.-Kosten ud for Aflandshage.

D. 19/3 Kl. 3⁰⁰ kom Skibet flot ved fremmed Hjælp.

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

258. S/S **Sonja** af Esbjerg, 2061 Reg. T. Br. Bygget 1930 af Staal. Paa Rejse fra Bremen til U. S. A. med Kali.

Mistet Skrueblad d. 16/11 36 i Nordsøen.

Indberetning til Board of Trade dat. 25/11 36.

Kl. 2⁵⁰, da S. befandt sig S. for Dogger Bank, mærkedes et Stød i Skibet. En Undersøgelse viste, at 3 Blade var slaaet af Skruen.

259. S/S **Springwave** af London, 1178 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Newcastle til Trangsund med Kul.

Grundstødt d. 16/11 36 ved Amagers Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. 17/11 36.

Kl. 20³⁰ grundstødte S. i diset Vejr ud for Dragør Havn. Skibet kom senere flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være diset Vejr og Strømsætning.

260. Ff. **Strandby** af Esbjerg, 19 Reg. T. Br. Bygget 1913 af Eg, Bøg og Fyr. Paa Fiskeri i Nordsøen.

Borteblevet i Oktober 1936; 4 Omkomne.

Søforhør i Esbjerg d. 2/12 36 og d. 18/2 37. Forlisansmeldelse dat. Esbjerg d. 22/1 37.

D. 23/10 afsejlede S. fra Esbjerg. Da der siden intet er hørt eller set til Kutteren, maa den antages at være forlist med Mand og Mus.

Anm. Besætningen bestod af Fiskeskipper Laurids Vase Jespersen samt Fiskerne Carl Johan Nygaard Rønn, Eilif Enevoldsen, og Johannes Hansen alle af Esbjerg.

261. M/Sk. **Stubbekøbing** af Stubbekøbing, 51 Reg. T. Br. Bygget 1903 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Haarbølle til København med Stykgods.

Grundstødt d. 30/12 36 ved Amagers SØ.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. 31/12 36.

Kl. ca. 1, da S. i taaget Vejr efter Bestikket skulde være ca. 3 Sm. af Drogden F. S., viste Lodskud 9 m Vand. Farten blev reduceret saaledes, at der holdtes Styrefart, og Føreren gik ned for at undersøge Kortet. Da Føreren ikke var klar over, hvor Skibet befandt sig, kobledes Motoren fra, men umiddelbart efter tog Skibet Grunden paa Æblestenen og blev staaende. Kl. 17 kom S. flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Taage.

262. S/S **Sturmsee** af Bremerhaven, 1192 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Antwerpen til København med Jordnødder.

Grundstødt d. 21/12 36 i Sundet.

Strandingsindberetning dat. 22/12 36.

Kl. 22 grundstødte S. i taaget Vejr paa Nordre Røse. Skibet er senere kommet flot ved Hjalp af 2 Bjærgningsdamper, efter at en Del af Ladningen var lægtret.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Taage.

263. S/S **Susan Mærsk** af Aalborg, 2355 Reg. T. Br. Bygget 1923 af Staal. Paa Rejse fra Rouen til Gdynia med Erts.

Grundstødt d. $13/8$ 36 ved Frankrigs N.-Kyst.

Søprotest i Gdynia d. $18/8$ 36.

Kl. 4^{23} fik S. M. Lods om Bord ved Villequir. Kl. 4^{28} blev Maskinen stoppet og der ankredes op omtrent midt i Farvandet for Stb.s Anker og 30 Favne Kæde. Da Skibet svingede rundt for Ankeret, tog det Grunden med Agterskibet og blev staaende. Kl. 5^{36} kom S. M. flot ved egen Hjælp.

264. M/Sk. **Svalen** af Aarø, 71 Reg. T. Br. Bygget 1913 af Eg. Paa Rejse fra Ørbyhage til Göteborg med Sand.

Grundstødt d. $9/12$ 36 ved Samsøs V.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Kolding d. $16/12$ 36.

D. $8/12$ Kl. ca. 22^{30} passerede S. i en frisk SV.-lig Kuling med Snebyger Vesborg Fyr i ca. 4 Sm.s Afstand.

Herfra styredes N. t. V. Kl. ca. 24^{00} passeredes Tunø Røn Fyr i ca. 1 Sm.s Afstand, hvorefter Kursen blev ændret til NNV. D. $9/12$ Kl. ca. 0^{30} var Tunø Fyrs hvide Vinkel ret agterude, og Kursen ændredes til NØ. Kort efter forsvandt Fyret af Sigte. Loddet holdtes gaaende. Kl. ca. 1^{00} loddedes 3 Favne Vand, og umiddelbart efter tog Skibet Grunden og blev staaende. Skibet arbejdede haardt i Grunden, og Kl. ca. 6, da det viste sig umuligt at faa S., der var begyndt at fyldes med Vand, flot ved egen Hjælp, gik Besætningen — 3 Mand — i Jollen og roede hen til et i Nærheden værende Skib. D. $12/12$ kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Grundstødningen skyldes usigtbart Vejr og Strømsætning.

265. M/Jt. **Sventine** af Egersund, 55 Reg. T. Br. Bygget 1876 af Eg.

Paasejlet d. $23/12$ 36 i Egersund.

Søforklaring i Graasten d. $6/1$ 37.

Kl. ca. 13^{15} , da S. laa fortøjet langs Kaj, blev Skibet paasejlet af S/S »Gudrun« af Karlskrona, som manøvrerede ud af Havnen. Ved Paasejlingen blev S.s Forskib en Del beskadiget.

Anm. Søforklaring fra G. foreligger ikke.

266. M/Ff. **Søren** af Grenaa.

Brand om Bord d. $19/5$ 36 i Kattegat; sunket og forlist ved Jyllands Østkyst.

Strandingsindberetning dat. $22/5$ 36. Søforhør i Grenaa d. $22/5$ 36.

Kl. ca. 11, da S. befandt sig ca. $1\frac{1}{2}$ Sm. S. for Gatved, gik Motoren i Staa. En Blæselampe blev tændt og anbragt under Motorens Glødhoved. Kort efter hørtes en Hvæsen og samtidig saas Flammer og Røg slaa op fra Motorrummet. Efter forgæves at have forsøgt at slukke Ilden med Vand blev Besætningen — 1 Mand — Kl. 11^{45} bjerget om Bord i et i Nærliden værende Skib. Det forsøgtes at slæbe S. ind til Grenaa, men da Skibene var ud for Havneindløbet til Grenaa, sank S.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Brandens Opstaaen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Branden er opstaaet som Følge af, at Blæselampen er blevet læk.

267. M/Jt. **Søstjernen** af Køge, 35 Reg. T. Br. Bygget 1888 af Eg og Fyr.

Paasejlet d. $31/1$ 36 i Karrebæksminde.

Søforklaring og Søforhør i Næstved d. $3/2$ 36.

Kl. ca. 11, medens S. laa fortøjet paa anvist Plads i Karrebæksminde, blev Skibet paasejlet af M/Gl. »Käte« af Hamburg. Ved Paasejlingen fik Skroget en Del Skade, Motoren blev forskubbet, Rigningen sprængtes og Masten brækkede.

Af den af K.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at K., der var paa Rejse fra Næstved til Hamburg, Kl. ca. 11 passerede gennem Broen ved Karrebæksminde. Efter at Broen var passeret, tørnede K. med Bb.s Bov mod nogle Hytefade, der laa fortøjet langs Kanalens Side; K. mistede derved Styret og skar Stb. over, hvorved Skibet med Stb.s Bov tørnede mod S.

Anm. Aarsagen til Paasejlingen fremgaar af det ovenfor anførte.

268. S/S **Tekla** af København, 1469 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal. Paa Rejse fra Trangsund til London med Træ.

Havareret, mistet Dækslast d. $27/10$ 36 i Nordsøen; søgt Nødhavn.

Indberetning til Board of Trade dat. $4/11$ 36, Søforklaring og Søforhør i Helsingør d. $23/11$ 36.

Kl. 7^{30} tog T. under en VSV.-lig Storm en svær Braadsø over Bak og Dækslast, hvorved 2 Dækslastsurringer sprængtes og nogle Dækslaststøtter om Stb. brækkede, saaledes at noget af Dækslasten gik over Bord. Vinden friskede til Orkan, og Kl. 9^{30} brød atter en Braadsø over Skibet, alle Surringer paa Dækslasten For sprængtes, og alle Bb.s Dækslaststøtter samt Bb.s Fokkerigning brækkede og store Dele af Dækslasten skylledes over Bord. Umiddelbart efter brød en ny Braadsø over, hvorved alle Dækslaststøtter om Stb. og Stb.s Fokkerigning brækkede; Fokkemasten bøjedes og brækkede delvis, hvorved den faldt ud over Siden hvilende paa Bb.s Lønning. Endvidere blev store Dele af Dækslasten skyllet over Bord. Kort efter blev Stb.s Redningsbaad knust al Søen. Under Skibets Arbejden i Søen, sattes Poopen under Vand, hvorved Døren til Storesrummet blev trykket ind og Hætten til Ventiloklen blev revet af, saaledes at Storesrum og Proviastrum blev fyldt med Vand. Det blev besluttet, at søge Nødhavn, naar Vejret bedredes.

D. $28/10$ var Vinden aftaget noget, og Besætningen gik i Gang med at kaste Dækslast over Bord. Kl. 10^{30} blev Kursen sat mod Horns Rev, og d. $29/10$ Kl. 2^{00} ankom T. til Esbjerg.

Anm. Havarieerne skyldes haardt Vejr.

269. S/S **Tempo** af København, 269 Reg. T. Br. Bygget 1906 af Staal. Paa Rejst fra Odense til Ørhage i Ballast.

Kollideret d. $26/11$ 36 i Kattegat.
Søforhør i København d. $1/12$ 36.
Se Nr. 12.

270. Ff. **Termine** af Esbjerg, 26 Reg. T. Br. Bygget 1896 af Eg. Paa Fiskeplads i Nordsøen.
Mistet Ankergrejer d. $20/1$ 36 i Nordsøen.
Søforhør i Esbjerg d. $13/2$ 36.

Kl. ca. 24, medens T. laa opankret paa en Fiskeplads ca. 65 Sm. V.t.S. af Graadyb Barre, kom en Trawler langs Bb.s Side, styrende en SSØ.-lig Kurs. Da Trawleren var ca. 70 m fra T., ændredes Kursen til en VSV.-lig Kurs Tværs for Stævnen af T. Da der syntes Fare for, at T.s Ankergrejer skulde blive fisket, blev alle Mand purret ud; umiddelbart efter fiskede Trawleren T.s Ankergrejer. En Ende blev stukket paa Ankergrejerne og ca. 200 m blev stukket ud. Kort efter opdagedes det, at Enden var kappet fra Trawleren, der forsvandt uden at opgive Navn og Hjemsted.

271. Ff. **Ternen** af Frederikshavn, 27 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Eg og Bøg.
En Mand forsvundet d. $15/7$ 36 i Nordsøen.
Søforhør i Esbjerg d. $20/7$ 36.

Kl. ca. 4, da T. i stille Vejr laa opankret 187 Sm. V. t. S. af Graadyb Barre, gik Bedstemand Karl Munch af Aalbæk op af Lukafet for at gaa agterud og starte Motoren. Ca 5 Minutter senere opdagedes det, at Bedstemanden var forsvundet. Ankergrejerne blev straks gjort los, og den forsvundne blev forgæves eftersøgt i ca. 1 Time.

272. Ff. **Thit** af Esbjerg, 38 Reg. T. Br. Bygget 1906 af Eg. Paa Fiskeplads i Nordsøen.
Forlist i Oktober 1936 i Nordsøen; 4 Omkomne.
Søforhør i Esbjerg d. $2/12$ 36 og d. $18/2$ 37.

D. $26/10$ blev T. ser opankret paa en Fiskeplads ca. 80 Sm. NV. af Hornsrev. D. $27/10$ blæste det en orkanagtig Storm. Da der senere er drevet forskelligt Vraggoods fra T. i Land ved Thorsminde og Hvide Sande og der ivoirigt intet er set eller hørt til Skibet, maa det antages at være forlist med Mand og Mus.

Anm. Besætningen bestod af Fiskeskipper Anders Larsen Frick, Fiskerne Rasmus Starbæk Christensen og Laurits Anton Lauersen samt Kok Verner Veje Andersen alle af Esbjerg.

273. S/S **Thyra** af København, 836 Reg. T. Br. Bygget 1912 af Staal. Paa Rejse fra Cartagena til London med Frugt og Stykgods.

Paasejlet d. $24/3$ 36 paa Themsens.
Indberetning til Board of Trade dat. $30/3$ 36.

Kl. ca. 0³⁰, da T. under Taage laa opankret ved Gravesend, tørnede S/S »Tunisia« og S/S »Bes«, med Stb.s Side T.s Bb.s Side. Ved Paasejlingen blev T. kun lettere beskadiget.

274. S/S **Thyra** af Odense, 1088 Reg. T. Br. Bygget 1923 af Saal. Paa Rejse fra Aalborg til Leith med Stykgods.

Tørnet Kajen d. $30/8$ 36 i Leith.
Indberetning til Board of Trade dat. $31/8$ 36.

Kl. ca. 12, da T., der havde Lods om Bord, skulde manøvrere ind i Albert Dock, tørnede Skibet mod Kajen med Boven, der blev let beskadiget.

275. S/S **Tomsk** af København, 1229 Reg. T. Br. Bygget 1911 af Staal.
En Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. $12/9$ 36 i København.
Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. $12/9$ 36.

Kl. ca. 14 traadte en Havnearbejder, der vilde gaa ned ad Lejderen til Nr. 2 Last, forkert, hvorved han faldt ned i Lasten. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt Ambulance kørt til Hospitalet.

276. M/S **Tonking** af København, 6645 Reg. T. Br. Bygget 1914 af Staal.
Ku Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. $18/12$ 36.
Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. $18/12$ 36.

Kl. ca. 19³⁰, da T. laa ved Islands Brygge og lossede Koprakager i Sække, gled under Ophivning af et Slæng en Sæk ud af Stroppen og faldt i Lasten, hvor den ramte en Havnearbejder. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt Ambulance kørt til Hospitalet.

277. S/S **Torny Lagman** af Stockholm. Paa Rejse fra Burntisland til Kolding med Kul.
Grundstødt d. $18/3$ 36 ved Æbleø.
Strandingsindberetning dat. $18/3$ 36.

Kl. 10³⁰ grundstødte T. L. i tæt Taage ca. $1/2$ Sm. N. for Æbelø Fyr. D. $19/3$ Kl. ca. 12 kom Skibet flot.
Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Taage.

278. 3^m M/Sk. **Tvey Systkin** af Skaale, 236 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Eg og Elm.
Mistet 1 Skrueblad d. $21/4$ 36 i Atlanterhavet.
Søforklaring i Reykjavik d. $29/4$ 36.

Kl. 16, da T. S. befandt sig paa en Fiskeplads paa Selvogsbanken, opdagedes det, at det ene af Skruens Blade var brækket af.

279. S/S **Tyr** af Stockholm, 881 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Oskarshamn til Tyne-Floden med Træ.
Grundstødt d. $6/2$ 36 ved Læsø.

Strandingsindberetning dat. $7/2$ 36.

Kl. 23⁵³ grundstødte T. i klart Vejr paa Læsø Trindel. D. $8/2$ kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

Anm. Der er intet oplyst om Aarsagen til Grundstødningen.

280. S/S **Tyr** af København, 119 Reg. T. Br. Bygget 1908 af Staal.

En Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. $8/12$ 36 i København.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. $9/12$ 36.

Kl. ca. 21, da T. var i Færd med at bugsere norsk M/T »Binta« ud af Havnen ved Prøvestenen, hvortil benyttedes en Trosse fra B., sprængtes Slæbetrossen, og en Sjakkel, der var anbragt omkring Trossen og holdt denne i Stilling, faldt ned i Hovedet paa Styrmanden, der blev slaet bevidstløs. Den tilskadekomne blev bragt i Land og blev i en tilkaldt Ambulance kørt til Hospitalet.

281. S/S **Ulla** af Esbjerg, 1575 Reg. T. Br. Bygget 1931 af Staal.

1 Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. $23/11$ 36 i Le Havre.

Søforklaring i Le Havre d. $24/11$ 36.

Kl. ca. 17 brækkede en Lossewire under Ophivning af et Slæng Kasser med Appelsiner. Slænget faldt ned, hvorved en Havnearbejder kom lettere til Skade.

Anm. Der er intet oplyst om Aarsagen til at Lossewiren, der senest var vægtprøvet d. $25/6$ 36, brækkede.

282. S/S **Ulrik Holm** af København, 1502 Reg. T. Br. Bygget 1905 af Staal. Paa Rejse fra Agulhus til London med Espartogræs.

Kollideret d. $13/1$ 36 paa Themsens.

Indberetning til Board of Trade dat. $20/1$ 36.

Kl. 1, da U. H., der havde Lods om Bord, paa Grund af Taage skulde ankres op, sprængtes Ankerkæden, efter at ca. 100 Favne Kæde var løbet ud, hvorefter Skibet drev ned paa S/S »Auk« af London.

Ved Kollisionen fik U. H. Bb.s Laaring beskadiget.

283. S/S **Uranienborg** af København, 3300 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Staal. Paa Rejse fra Luleå til Manchester med Erts.

Rørt Grunden d. $9/9$ 36 i Manchester Kanalen.

Indberetning til Board of Trade dat. $10/9$ 36.

Kl. 7^{30} , da U., der havde Lods om Bord, befandt sig ved Indsejlingen til Datchford Docks, rørte Skibet Grunden uden at blive staaende.

284. 3^m M/Sk. **Urda** af Svendborg, 100 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Wiborg Distrikt til Esbjerg med Træ.

Borteblevet i Oktober 1936; 5 Omkomne.

Søforklaring og Søforhør i Svendborg d. $12/12$ 36. Forlisanmeldelse dat. Svendborg d. $22/12$ 36.

D. $3/10$ blev U. rapporteret fra Skagen. Da der intet siden er set eller hørt til Skibet, maa det antages at være forlist med Mand og Mus.

Anm. Besætningen bestod af: Skibsfører Rasmus Petersen af Svendborg, Matros Erik Richard Wellendorph af Snekkersten, Ungmændene Poul Petersen af Aalborg og Knud Klarskov Christensen af Birkerød samt Kok Niels Chr. Busted af Aars.

285. 3^m M/Sk. **Vega** af Svendborg, 224 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Eg, Bøg og Fyr.

a) Paa Rejse fra Courseulles til Hernösand i Ballast.

En Mand fal<?>det overbord og druknet d. $14/8$ 36 i Nordsøen.

Søforklaring i Frederikshavn d. $17/8$ 36.

D. $13/8$ Kl. 23⁵⁵ da V. under en frisk N.-lig Brise befandt sig paa ca. $55^{\circ}22'$ N. Brd. $5^{\circ}42'$ Ø. Lgd., styrende $N.42^{\circ}\text{Ø.}$, gik Føreren, der havde Vagt, forud. Kl. 24⁰⁰ overtog Styrmanden Vagten, og da Føreren ikke var til Stede, antog Styrmanden, at han var gaaet til Køjs. D. $14/8$ Kl. 3⁴⁵, opdagedes det, at Føreren var forsvundet, og det maa antages, at han var faldet over Bord og druknet. Efter et afholdt Skibsraad blev det besluttet at fortsætte Rejsen til København.

b) Paa Rejse fra Hargshamn til Courseulles med Træ.

Havareret d. $27/30$ 36 i Nordsøen, søgt Nødhavn.

Søforklaring i Frederikshavn d. $31/10$ 36.

Da V. i en S.-lig Storm befandt sig i Nordsøen med Hanstholm Fyr i Sigte i ØSØ. forskubbede Dækslasten sig, Komfuret i Kabyssen blev revet løs, Skylightet til Kahytten og et Vindue i Styrehuset blev knust, en Del af Skanseklædningen blev slaet bort og Lossebommen blev brækket. D. $28/10$ Kl. 0³⁰ blev Kursen sat mod Frederikshavn for Omstuvning af Dækslasten og Reparation.

Anm. Sørretten har intet udtalt om Aarsagen til Havarierne. Ministeriet maa, efter det i Sagen oplyste, antage, at Havarierne skyldes haardt Vejr.

286. M/S **Vera** af Grenaa, 162 Reg. T. Br. Bygget 1921/25 af Staal.

En Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. $22/4$ 36 i København.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. $22/4$ 36.

Kl. ca. 10³⁰, vilde Styrmanden, efter at have startet Motoren til Dæksspillet, med skærmen til Svinghjulet skubbe Starthaandtaget paa Plads. Herved blev Skærmen grebet af Svinghjulet og slynget op i Hovedet paa Styrmanden, der fik en lettere Hjernerystelse. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt Ambulance kørt til Hospitalet.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

- 287.** S/S **Vesta** af Bergen, 1310 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Danzig til Stavanger med Stykgods. Grundstødt d. $^{11}/_{10}$ 36 ved Amager. Strandingsindberetning dat. $^{12}/_{10}$ 36. Kl. 2³⁰ grundstødte V. i diset Vejr paa Søndre Røse. Skibet er senere kommet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper. Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Forveksling af Fyrene.
- 288.** S/S **Vibeke Mærsk** af Aarhus, 953 Reg. T. Br. Bygget 1925 af Staal. Paa Rejse fra Frederiksstad til København. 1 Mand afgaaet ved Døden som Følge af Ulykkestilfælde d. $^{30}/_{3}$ 36 i Oslofjord. Indberetning fra Gesandtskabet i Oslo dat. $^{31}/_{3}$ 30. Søforhør i København d. $^{3}/_{4}$ 36. Kl. 16⁰⁰ afgik V. M. fra Frederiksstad. Kl. 17¹⁵ opdagedes det, at Matros Louis Marius Andersen af Olsker, der var beskæftiget med at gøre søklar paa Fordækket, var faldet ned i Nr. 2 Last, hvor han laa bevidstløs. Der sejledes straks tilbage mod Frederiksstad, og den tilskadekomne blev bragt op af Lasten. Ved Ankomsten til Frederiksstad blev en Læge tilkaldt, og den tilskadekomne blev indlagt paa Hospitalet, hvor han kort efter afgik ved Døden som Følge af sine Kvæstelser. Anm. Sørensen har intet udtalt om Aarsagen til Ulykken. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at den paagældende har mistet Balancen under Arbejdet med at surre Nr. 2 Lossebom.
- 289.** S/S **Victoria** af København, 2030 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Staal. Paa Rejse fra Danzig til Rotterdam. Kollideret d. $^{17}/_{11}$ 36 i Kielerkanalen. Søforklaring i Esbjerg d. $^{25}/_{11}$ 36. Kl. 0⁰⁰ passerede V., der havde Lods om Bord, Svingbioen ved Rendsburg. Kort efter hørtes et Signal fra en Dampfløjte, og Kl. 0¹⁰ saas forude en Dampers Toplanterner og grønne Sidelanterne. Maskinen, som havde gaaet Fuld Kraft Frem, blev beordret Langsomt Frem, og Skibet blev holdt i Stb.s Side af Kanalen. Det andet Skib, der senere viste sig at være S/S »Finn« af Stockholm, passerede med sin Bb.s Side mod V.s Bb.s Side; men da F.s Hæk var ud for V.s Bro, tørnede F.s Laaring mod V.s Bb.s Side. Ved Kollisionen blev V.s Lønning, Skanseklædning og Dækstøtter beskadiget. Anm. Søforklaring fra F.s Besætning foreligger ikke.
- 290.** M/B **Vigsø** af Nykøbing F., 4 Reg. T. Br. Bygget 1900 af Eg og Fyr. Tørnet Undervandshindring d. $^{18}/_{9}$ 36 i Aarhus Bugt; sat paa Grund. Søforhør i Aarhus d. $^{28}/_{10}$ 36. Kl. ca. 10 afsejlede V. i en stiv SØ.-lig Kuling fra Aarhus for at fiske i Farvandet S. for Bugten. Da Baaden befandt sig ud for Marselisborg ca. 200 m fra Land, tørnede den en undersøisk Hindring og blev læk, hvorfor V. blev sat paa Grund i Nærheden af Marselisborg Slots Baadebro. Baaden er senere bragt flot. Anm. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Baaden har tørnet en knækket Bundgarnspæl.
- 291.** M/Jt. **Viking** af Svendborg, 44 Reg. T. Br. Bygget 1909 af Eg og Fyr. Paa Hejse fra Sønderborg til Lübeck. Grundstødt d. $^{17}/_{3}$, 36 ved Lanselands V.-Kyst. Strandingsindberetning dal. $^{18}/_{3}$ 36. Søforklaring og Søforhør i Marstal d. $^{20}/_{3}$ 36. Kl. 17³⁰ afsejlede V. fra Sønderborg. Da Fyrskibet N. for Kalkgrunden var passeret styredes SØ. $^{1}/_{2}$ S. Det blæste en svag SV.-lig Brise. Kl. ca. 20 blev det Taage. Kl. ca. 22 saas Land forude, og inden det lykkedes at faa Skibet drejet rundt, tog det Grunden ca. 1 Sm. N. for Bagenkop og blev staaende. D. $^{20}/_{3}$ Kl. 3 kom V. flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper. Anm. Sørensen har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Grundstødningen skyldes Strømsætning i Forbindelse med den Omstændighed, at Loddet ikke blev benyttet som Kontrol for Bestikket.
- 292.** Ff. **Vikingbank** af Esbjerg, 50 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Eg. Borteblevet i Nordsøen i Februar 1936; 4 Omkomne Søforhør i Esbjerg d. $^{4}/_{5}$ 36. Forlisansmeldelse dat. risbjerg d. $^{6}/_{11}$ 36. D. $^{13}/_{2}$ afsejlede V. fra Esbjerg paa Fiskeri i Nordsoen. Da der siden intet er hørt eller set til Fartøjet, maa dette antages at være forlist med Mand og Mus. Anm. Besætningen bestod af Fiskeskipper August Niels Frederik Kragh og Fisker Peter Zebitz begge af Esbjerg samt Fiskerne Anders Christensen Pedersen af Holmsland og Peter Christian Nielsen af Gl. Sogn.
- 293.** M/ Gl. **Villig** af Nexø. Paa Hejse fra Svaneke til Limhamu med Træ. En Mand faldet overbord og druknet d. $^{19}/_{3}$ 36 i Østersøen. Søforhør i København d. $^{24}/_{3}$ 36. Kl. ca. 20. da Ungmand Bernhard Sigfred Iversen af Stege var paa Vej agterover for at løse af ved Roret, slog Storsejlet, der havde staaet 0111 Stb., over i Bb.s Side. Da Ungmanden, trods givet Forbud, gik paa Dækslasten, blev han ramt af Bommen og slaet over Bord. Motoren blev kastet Fuld Kraft Bak; og der blev straks kastet en Rednirskrans i Vandet. Efter ca. en Times forgæves Eftersøgning af den overbordfaldne blev Rejsen fortsat. Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.
- 294.** K/S **Vistula** af København, 1337 Reg. T. Br. Bygget 1930 af aa Rejse fra Svendborg til København med Passagerer. Grundstødt d. $^{1}/_{9}$ 36 i Grønsund.

Søforhør i København d. $\frac{3}{9}$ 36.

Kl. 12¹⁸ passeredes 2-Kosten ved Stenpladerne. Da 3-Kosten paa Flæskegrunden ikke var kommet i Sigte Kl. 12²⁰, og Distancen var udløbet, blev Maskinen stoppet og Kursen ændret til misv. SØ.t.Ø. $\frac{1}{2}$ Ø. Kl. 12²⁰ saas 1-Kosten paa Flæskegrunden liggende fladt med Vandet ca. 4 Str. om Bb. Roret blev lagt haardt Bb. og Maskinen beordret Langsomt Frem, men umiddelbart efter — Kl. 12²² — tog Skibet Grunden paa NV.-Siden af Gamle Tolk. D. $\frac{2}{9}$ Kl. 3¹⁵ kom Skibet flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Grundstødningen skyldes Strømsætning i Forbindelse med den Omstændighed, at 3-Kosten paa Flæskegrunden var trukket under Vandet af Strømmen.

295. Ff. **Vulgaris** af Esbjerg, 27 Reg. T. Br. Bygget 1917 af Eg, Bøg og Fyr. Paa Rejse fra Fiskerplads i Nordsøen til Esbjerg.

Forlist i December 1936 i Nordsøen; 4 Omkomne.

Søforhør i Esbjerg d. $\frac{6}{1}$, $\frac{7}{1}$ $\frac{18}{2}$ 37.

D. $\frac{30}{12}$ Kl. 24, da V. var i Nærheden af Vyl F. S., havde Ff. »Clara« af Esbjerg Forbindelse med V.

Det blæste en orkanagtig Storm af NV. Kutterne fulgtes ad med Kurs mod Graadyb F.S. Efter ca. 2 Timers Sejlads brød 2 svære Braadsøer over C., og umiddelbart efter var V. forsvundet af Sigte. C.s Maskine blev slækket op, men paa Grund af Vejret, kunde C. ikke lægges paa modsat Kurs. Da der senere er drevet forskelligt Vraggoods fra V. i Land, deriblandt næsten hele Stb.s Side, maa det antages, at Kutteren er forlist med Mand og Mus.

Anm. Besætningen bestod af Fiskeskipper Anders Christian Jensen Skelmose, Fiskerne Oscar Christian Jensen Skelmose og Niels Clemmensen Poulsen alle af Esbjerg samt Fisker Thorvald Christian Frederik Anthonson af Boldesager.

296. S/S **Væring** af Aabenraa, 1270 Reg. T. Br. Bygget 1893 af Staal. Paa Rejse fra Gdynia til West Hartlepool med Træ.

Grundstødt d. $\frac{31}{10}$ 36 ved Sveriges S.-Kyst.

Svensk Strandingsindberetning dat. $\frac{2}{11}$ 36. Søforhør i København d. $\frac{12}{11}$ 36.

Kl. 13⁴⁰ befandt V. sig i diset Vejr 1,5 Sm. retv. S.3°Ø. af Hammerodde. Fra denne Plads styredes retv. N.87°V. Kl. 20¹⁰ tog Skibet Grunden ca. 1 Sm. retv. N.81°Ø. af Smygehuk Fyr og blev staaende.

D. $\frac{2}{11}$ Kl. 16¹⁵ kom V. flot ved fremmed Hjælp efter at en Del af Ladningen var lægtret.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Grundstødningen skyldes usigtbart Vejr og Strømsætning.

297. S/S **Wm. Th. Malling** af København, 1934 Reg. T. Br. Bygget 1913 af Staal.

En Mand dræbt ved Ulykkestilfælde d. $\frac{3}{11}$ 36 i Nantes.

Søforklaring i Nantes d. $\frac{3}{11}$ 36. Søforhør i Mariager d. $\frac{30}{11}$ 36.

Kl. ca. 13 skulde Mandskabet overdække 2-Lugen, i hvilken Skærstokkene var anbragt. Under dette Arbejde mistede Ungmand Morten Ulrich Buchardt af Snogebæk, som stod paa Luggedækslerne paa Lugens agterste Sektion, Balancen og styrtede ned i Lasten. En tilkaldt Læge konstaterede, at Ungmanden var afgaaet ved Døden som Følge af sine Kvæstelser.

298. S/S **Ydun** af Horsens, 645 Reg. T. Br. Bygget 1910 af Staal. Paa Rejse fra Horsens til København med Stykgods.

Kollideret d. $\frac{20}{9}$ 36 i Sundet.

Søforhør i København d. $\frac{29}{9}$ 36.

Kl. 3⁴¹ passeredes Kronborg, og Kursen ændredes til retv. S. 6°V. Vejret var taaget og forskriftsmæssigt Taagesignal blev afgivet. Kl. 4²¹ hørtes Taagesignalet fra Hven Fyr Tværs i en gisset Afstand af 1,4 Sm., og Kursen ændredes til retv. S. 5° Ø. Kl. 4⁴³ hørtes en Ankerliggers Taagesignal ret forude; Maskinen blev stoppet og Roret lagt haardt Stb. Umiddelbart efter kom en klar Lanterne i Sigte lidt om Stb.; Maskinen blev kastet Fuld Kraft Bak, men en Kollision var uundgaelig, og Kl. ca. 4⁴⁵ tørnede Y. med Stb.s Bov mod Ankerliggerens Stb.s Bov. Roret blev lagt Bb. og Y. gled langs Siden af det andet Skib, der viste sig at være S/S »Øresund« af Helsingborg. Ved Kollisionen fik Ø. en Bule i den opstaaende Plade paa Bakken og Y. fik en Bule i den øverste Plade paa Bakken, hvorved Rendestenen blev trykket ind.

Anm. Søforklaring fra Ø. foreligger ikke.

299. M/Sk. **Yngve** af Gravarne, 165 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Nyborg til Fleggefjord med Træ.

Grundstødt d. $\frac{9}{4}$ 36 ved Læsø.

Strandingsindberetning dat. $\frac{10}{4}$ 36.

Kl. 24 grundstødte Y. i klart Vejr paa Mellemlakket S. for Læsø. D. $\frac{11}{4}$ Kl. 5 kom Y. flot ved egen Hjælp.

Anm. Der er intet oplyst om Aarsagen til Grundstødningen.

300. Ff. **Yrsland** af Grenaa, 24 Reg. T. Br. Bygget 1915 af Eg og Bøg.

Paasejlet d. $\frac{15}{3}$ 36 i Nordsøen.

Søforhør i Esbjerg d. $\frac{21}{3}$ 36.

Se Nr. 176a.

301. 3^m M/Sk. **Yvonna** af Vaag, 179 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Træ.

Brand om Bord d. $\frac{28}{12}$ 36 i Vaag.

Politirapport dat. $\frac{28}{12}$ 36, $\frac{20}{1}$ og $\frac{26}{4}$ 37.

Kl. ca. 16, medens man i Maskinrummet paa V., der laa fortøjet paa Fjorden, var i Færd med at svejse en Olietank, opdagedes det, at det brændte paa Dørken under Tanken. Der udvikledes straks en

kvælende Røg, og Ilden bredte sig hastigt; de 3 ombordværende Personer, hvoraf den ene blev noget forbrændt, maatte flygte op paa Dækket. Kort efter eksploderede en Olietank med ca. 40 l Raaoilie. Der kom hurtigt Baade fra Land med Pøse til Hjælp. Da det viste sig umuligt at slukke Ilden med Pøse, blev Skibet slæbt til Kajen, hvor der blev hugget Hul i Dækket; Ilden blev derefter bekæmpet med Slinger fra Land. Kl. ca. 17⁴⁵ var Ilden slukket. Ved Branden blev Skibet stærkt beskadiget.

Anm. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Branden er opstaaet ved, at Gnister og glødende Jernpartikler er faldet ned i Skibets Bund.

302. Sk. Zenitha af Hellevikstrand.

1 Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. 15/1 36 i København.

Indberetning fra Statens Skibstilsyn dat. 15/1 36.

Kl. ca. 9¹⁵, medens Z. laa ved Tegholmen og lossede Træ, firedes et Slæng Brædder, der hang i Losse-løberen, ned paa Kajen. Da Slænget var 4—5 m over Lønningen, blev der bremset op, hvorved Stroppen, der var slaet om Brædderne, brækkede. Brædderne faldt ned og ramte en Havnearbejder, der blev kvæstet. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt Ambulance ført til Hospitalet.

303. M/S Zuid Beyerland af Rotterdam.

En Mand afgaaet ved Døden som Følge af Ulykkestilfælde d. 22/9 36 i Hirtshals.

Indberetning fra Statens Skibstilsyn dat. 3/10 36.

Kl. ca. 11³⁰, da Z. B. laa i Hirtshals Havn og lossede Gødningskalk, blev en Skærstok i Agterlugen, hvor en Del af Luggedækslerne var paa Plads, af Løseløberens Hanefod løftet ud af sit Spor og faldt tillige med nogle Luger ned i Lastrummet og ramte 3 af de i Lasten værende Havnearbejdere, hvorved den ene brækkede et Ribben, den anden fik Huden skrabet af den ene Arm, medens den tredie, Havnearbejder Anders Kristen Kristensen af Hirtshals, fik Hovedet kvæstet. Sidstnævnte blev i en tilkaldt Ambulance kørt til Hospitalet, hvor han d. 24/9 afgang ved Døden som Følge af et Kraniebrud.

Anm. Aarsagen til Ulykken var, at Skærstokken ikke var sikret mod Ophivning.

304. S/S Ørneborg af København, 1775 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Staal. Paa Rejse fra Saffi til Nørresundby med Fosfat.

Kollideret d. 27/10 36 paa Limfjorden.

Søforklaring og Søforhør i Nønesundby d. 28/10 36 og i Aalborg d. 3/11 36.

Kl. ca. 11⁰⁵, da Ø., der havde Lods om Bord, befandt sig i Langerakken, blev Skibet overhalet af S/S »Gauja« af Riga. Herunder mistede Skibet Styret: Roret blev lagt haardt Stb. og Maskinen stoppet og derefter kastet Fuld Kraft Bak, men desuagtet tømmede Ø. imod G.s Stb.s Laaring, hvorved begge Skibe led en Del Skade.

Af den af G.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at da G., der havde Lods om Bord, søgte at overhale Ø., var Afstanden mellem Skibene ca. 100 m. Ca. 5 Minutter senere saas Ø. dreje Bb. over, Roret blev lagt haardt Bb., men umiddelbart efter skete Kollisionen.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Kollisionen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Ø. har mistet Styret paa Grund af Sugning mellem Skibene.

305. Uddybningsfartøj Nr. 2.

2 Mand omkommet d. 25/6 36 i Højer Kanal.

Forhør i Tønder d. 6/7 36.

Kl. ca. 6¹⁰ medens Fartøjet laa forankret mellem Højer Sluse og Øen Sild, ca. 3 Sim. fra Slusen, gik en Baad, bemannet med 5 Mand, ud til et af Fartøjets Sideankre, der skulde løftes. Da Bøjerebet var forsvundet, forsøgte det fra Baadens Agterende at løfte Ankeret i Ankertrossen. Under dette Arbejde blev Ankerspillet sat i Gang, hvorved Banden blev trukket under Vandet og kændrede. Ulykken blev straks bemærket i Fartøjet, hvorfra der blev sat Baad i Vandet, men inden denne naaede frem til de overbord-faldne var en af disse — Matros Christian Bossen Snitgaard af Sønderho, Fanø — forsvundet. Matros Jens Sønniksen Pedersen af Højer blev bjærget i bevidstløs Tilstand og afgang ved Døden uden at være kommet til Bevidsthed.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

306. Flydedok Nr. 2 Paa Rejse fra Frederikshavn til Egersund.

Sprunget læk og sunket d. 26/9 36 i Kattegat.

Søforhør i København d. 29/9 36.

D. 25/9 Kl. 18¹⁰ passerede F. Nr. 2 bugseret af S/S »Pluto« af København, Læsø Rende F. S. Kursen blev sat mod Østre Flak F. S. Det blæste en frisk NV.-lig Brise, der i Løbet af Altenen friskede til lutard Kuling, og Kl. 21⁵⁰ drejedes under. Kl. 23³⁰ pejlede Østre Flak F. S. imisv. Ø.t.N. Ved Daggry d. 26/9 konstateredes, at Dokken laa dybere i Vandet med den Ende, hvori Slæberen var gjort fast, og det viste sig, at de to Slæbepullerte var brækket og et Stykke af Dækket revnet. Kl. 10³⁰ havde Vejret bedret sig, og Slæberen blev skiftet til Dokkens anden Ende, hvorefter Slæbningen fortsattes. Kl. 14⁰⁰ begyndte Dokkens vandfyldte Ende at synke hurtigt, hvorfor Dokkens Besætning — 3 Mand — blev taget om Bord i P., og Kursen blev sat mod Land. Kl. 15¹⁵ tog den sunkne Ende af Dokken Grunden paa 15 m Vand 5 Sm. N.t.Ø. af Formæs Fyr, Kl. 15⁴⁰ sank Dokken.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Forliset. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Forliset skyldes Vejrforholdene.

Tabel A.

Art og Antal af de for Aaret 1936 opførte Søulykker eller Søskader.

Søulykkens Art	Danske		Norske		Svenske		Finske		Tyske		Hollandske		Engelske		Andre		Ialt	
	Sejl	Damp	Sejl	Damp	Sejl	Damp	Sejl	Damp	Sejl	Damp	Sejl	Damp	Sejl	Damp	Sejl	Damp	Sejl	Damp
Stranding med Forlis	5	2	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	2
Grundstødning	43	39	—	5	7	7	—	3	9	6	—	2	—	1	—	3	59	66
Kæntring	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—
Sprunget læk i Søen	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—
Forladt synkefærdig	6	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	1
Forskellig Søskade	27	17	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	27	18
Kollision	26	54	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	26	54
Brand	5	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	5	4
Borteblevet	13	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	13	—
Overbordfald m. m.	15	28	—	1	1	2	1	1	1	—	—	1	—	1	—	—	18	34
I alt...	143	144	—	7	9	9	1	4	10	6	—	3	—	2	—	4	163	179

342

Tabel B.

Art og Antal af de i Aaret 1936 indtrufne Forlis af danske Skibe.

Forlisets Art	Sejlskibe		Dampskibe		Tilsammen	
	Antal Skibe	Brutto Register Tonnage	Antal Skibe	Brutto Register Tonnage	Antal Skibe	Brutto Keglster Tonnage
Stranding, Grundstødning m. m.	5	369	2	985	7	1354
Kæntring	1	47	—	—	1	47
Forladt synkefærdig	5	137	1	10	6	147
Kollision	4	163	1	127	5	290
Brand	2	59	1	6271	3	6330
Borteblevet	13	587	—	—	13	587
I alt...	30	1362	5	7393	35	8755

Tabel C.

Tab af Menneskeliv ved de for danske Skibe for Aaret 1936 opførte Søulykker og Søskader.

Ulykkestilfældets Art	Antal omkomne		
	Sejlskibe	Dampskibe	Ialt
Stranding, Forlis eller anden Søskade	57	2	59
Overbordfald	13	4	17
Andre Ulykkestilfælde	1	7	8
I alt...	71	13	84

Tabel D.

Danske og fremmede Skibes Strandinger m. m. i Aaret 1936 paa danske Kyststrækninger og i Inderfarvande.

Kyststrækninger og Inderfarvande	Danske Skibe					Fremmede Skibe					Ialt	Tab af Menneskeliv		
	Strandinger m. m.				Til- sam- men	Strandinger m. m.				Til- Sam- men		Danske	Fremmede	Ialt
	uden Forlis		med Forlis			uden Forlis		med Forlis						
	Sejl	Dp.	Sejl	Dp.		Sejl	Dp.	Sejl	Dp.					
Jyllands Vestkyst (til Hanstholm)	3	1	—	—	4	—	3	—	—	3	7	—	—	—
Jyllands Nordvestkyst (Skagen indbefattet)	2	—	—	—	2	—	3	—	—	3	5	—	—	—
Jyllands Østkyst.....	9	2	2	—	13	6	—	—	—	6	19	—	—	—
Limfjorden.....	2	1	1	—	4	1	1	—	—	2	6	—	—	—
Læsø.....	—	—	—	—	—	1	1	—	—	2	2	—	—	—
Anholt.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Fyns Nordkyst (med Samsø). Fyns Vest- og Sydkyst (med Ærø).....	4	3	1	—	8	—	4	—	—	4	12	—	—	—
Fyns Østkyst (med Langeland) Sjællands Nordkyst (med Hesselø).....	4	—	—	—	4	1	3	1	—	5	9	—	—	—
Sjællands Vestkyst (m. Sprogø) Smaalandsfarvandet (Grønsund og Ulvsund indbefattet)	1	1	—	—	—	1	2	—	—	3	5	—	—	—
Lollands og Falsters Syd- og Vestkyst.....	5	2	1	—	8	2	—	—	—	2	10	—	—	—
Møens Øst- og Sydkyst	1	—	—	—	1	1	2	—	—	3	4	—	—	—
Sjællands Østkyst (Syd fra til Amager).....	—	1	—	—	1	1	—	—	—	1	2	—	—	—
Amager.....	1	1	—	—	2	1	6	—	—	7	9	—	—	—
Saltholm	1	1	—	—	2	1	6	—	—	7	9	—	—	—
Middelgrund.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Øresundskysten (fra Kjøbenhavns Frihavn).....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bornholms Vestkyst	—	1	—	1	2	—	1	—	—	1	3	—	—	—
Bornholms Østkyst.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
I alt...	34	15	5	1	55	17	27	1	—	45	100	—	—	—

Anmærkninger til Tabellerne.

De i Tabellerne under »Sejl« (Sejlskibe) opførte Skibe omfatter tillige Sejlskibe med Hjælpemaskinkraft. De under »Damp« (Dampskibe) opførte Skibe omfatter tillige Motorskibe.

Ifølge Tabel A er Antallet af de opførte Søulykker — 342 — større end i Aarene 1935 og 1934, hvor Antallet var henholdsvis 316 og 304, ligesom ifølge Tabel D Antallet af Søulykker i danske Farvande i 1936 — 100 — er større end i 1935 og 1934, hvor Antallet var henholdsvis 61 og 88.

Forlis af danske Skibe.

Af danske Damp- og Motorskibe er i 1936 gaaet tabt 5 Skibe med en samlet Tonnage af 7393 Reg. Tons Brutto. I 1935 og 1934 var Tabet henholdsvis 4 Skibe med 2286 Reg. Tons Brutto og 3 Skibe med 5445 Reg. Tons Brutto. Det for 1936 opførte Tab af Sejlskibe og Sejlskibe med Hjælpemaskinkraft — 30 Skibe med 1362 Reg. Tons Brutto — er større end i 1935 og 1934, hvor Tabet udgjorde henholdsvis 17 Skibe med 860 Reg. Tons Brutto og 19 Skibe med 1183 Reg. Tons Brutto.

Af de i Tabel B opførte 30 Sejlskibe og Sejlskibe med Hjælpemaskinkraft var 1 Skib paa 325 Reg. Tons Brutto og 2 Skibe paa henholdsvis 142 og 148 Reg. Tons Brutto; af de øvrige 27 Skibe var intet Skib over 100 Reg. Tons Brutto.

Brand.

I Aaret 1936 har der været i alt 8 Tilfælde af Brand i danske Skibe, nemlig 1 Tilfælde i Dampskibe, 2 Tilfælde i Motorskibe og 5 Tilfælde i Sejlskibe med Hjælpemotor. Aarsagen til Branden i Dampskibet var en ophedet Kakkellovn i Mandskabets Opholdsrum. I det ene Motorskib opstod Branden som Følge af en Eksplosion i Motorrummet foranlediget ved at der benyttedes komprimeret ren Ilt til Motorens Startning; i det andet Motorskib var Aarsagen, at Donkeykedlens Fyr slog ud, fordi Hjælpemotoren gik i Staa, hvorved Blæseren til Kedlens Oliefyrt stoppede medens Brændselsoliepumpen vedblev at gaa. Aarsagen til Branden i Sejlskibene med Hjælpemotor var i 2 Tilfælde at en Blæselampe, der anvendtes til Motorens Opvarmning, lækkede; i de 3 øvrige Tilfælde var Aarsagen henholdsvis Eksplosion af et Petroleumsskæp, uforsigtig Benyttelse af en Skæreflamme og Uforsigtighed under Svejsning af en Olietank.

Tab af Menneskeliv.

Ifølge Tabel C er Tab af Menneskeliv ved Overbordfald indtruffet i 17 Tilfælde i 1936 mod 21 Tilfælde i 1935 og 13 Tilfælde i 1934.

Af de ifølge Tabel C omkomne 84 Personer var 82 Søfolk.

Danske Søretters Domme eller Udtalelser om Søulykker, overgaaet danske Skibe i 1936, er afgivet i 4 Tilfælde.