

DANSK
SØULYKKE-STATISTIK

1937

UDGIVET AF

MINISTERIET FOR HANDEL, INDUSTRI OG SØFART

JULI 1938

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 1937.....	5
Tabeller indeholdende statistiske Oplysninger vedrørende Søulykker i 1937.....	59

1937.

1. S/S A. P. Bernstorff af Esbjerg, 2339 Reg. T. Br. Bygget 1913 af Staal. Paa Rejse fra Dunkerque til Esbjerg med Passagerer og Stykgods.

Kollideret d. $\frac{7}{2}$ 37 i Nordsøen.

Søforhør i Esbjerg d. $\frac{6}{2}$ 37. Strandingsindberetning dat. $\frac{7}{8}$ 37.

Kl. 11²⁶ passerede A. P. B. i tæt Taage Graadyb F.S. tæt om Stb. Kl. 12³⁰ blev Skibet opankret i Nærheden af Graadyb SV. Lysbøje. Kl. 13¹⁵ var Taagen lettet noget, hvorfor der lettedes, og Rejsen fortsattes med mindsket Fart, idet der blev afgivet forskriftsmæssigt Taagesignal. Kl. 13³⁵ passeredes Graadyb S.V. Lysbøje tæt om Bb. Kl. 13⁴⁸ kom en modgaaende Damper i Sigte ret forude. Maskinen blev straks beordret Fuld Kraft Bak, samtidig med at der blev afgivet 3 korte Toner med Dampfløjten. Fra det andet Skib, der senere viste sig at være S/S »Lysaker II« af Oslo, hørtes 2 korte Toner, og samtidig saas L. II. dreje Bb. over. Under Bakningen drejede A. P. B.s Stævne Stb. over, og Kl. 13⁵⁰ tørnede A. P. B. med Stævnen mod L. II.s Bb.s Side, hvorved L. II. blev stærkt beskadiget. L. II. blev sejlet ind paa lavt Vand, hvor det sank. D. $\frac{7}{8}$ blev Skibet bjærget af en Bjærgningsdamper.

Af den af L. II.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at dette Skib Kl. 13⁴⁵ kvitterede Lodsen ca. 300 m NØ. af Graadyb Bøje Nr. 0. Maskinen blev derefter beordret Langsomt Frem og Roret lagt Bb. over, for at Skibet kunde komme paa misv. Kurs SV.t.V. $\frac{1}{2}$ V. Da Skibet omtrent var kommet paa denne Kurs, hørtes Taagesignal fra A. P. B. ca. 1 Streg om Stb. Maskinen blev straks stoppet, og da L. II. antoges at ligge stille, blev der afgivet 2 lange Toner med Dampfløjten. Signalet blev kort efter gentaget, og omtrent samtidig kom A. P. B. i Sigte, hvorfor Maskinen blev beordret Fuld Kraft Bak, samtidig med at der blev afgivet 3 korte Toner med Dampfløjten; men umiddelbart efter skete Kollisionen som foran anført.

Anm. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes Taage.

2. S/S Aalborg af København, 1256 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal. Paa Rejse fra Gdynia til London med Træ.

Tørnet en Bro d. $\frac{21}{3}$ 37 paa Themsens.

Indberetning til Board of Trade dat. $\frac{22}{3}$ 37.

Kl. 6³⁰, da A., der havde Lods om Bord, skulde passere gennem en Bro mellem Canada Dock og Greenland Dock, begyndte Broen at lukke, før A. havde passeret den, hvorfor Skibet tørnede med Stb.s Bov mod Broen. Ved Kollisionen fik A. nogle Plader i Boven beskadiget.

3. M/S Aalborghus af Aalborg, 2079 Reg. T. Br. Bygget 1935 af Staal.

En Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. $\frac{24}{2}$ 37.

Indberetning fra Statens Skibstilsyn dat. $\frac{5}{3}$ 37.

Kl. ca. 18³⁰, da A. laa ved Kvæsthusbroen, skulde nogle Havnearbejdere ved Hjælp af Skibets Spil tage nogle Planker, som laa fra Skibet ind paa Kajen, i Land. Da Plankerne var løftet, gled de ud af Strop-pen, og faldt ned fra ca. $1\frac{1}{2}$ m.s Højde og ramte en Havnearbejder, der faldt og brækkede sit ene Ben. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt Ambulance kørt til Hospitalet.

4. S/S Aarø af Haderslev, 1909 Reg. T. Br. Bygget 1906 af Staal. Paa Rejse fra København til Danzig.

Grundstødt d. $\frac{3}{2}$ 37 ved Bornholms V.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{5}{2}$ 37. Søforhør i Rønne d. $\frac{11}{2}$ 37.

Kl. 8²⁵ passeredes Drogdens F.S. Kl. 8³⁰ blev Loggen sat, og der styredes retv. S. 9⁰ V. Kl. 10⁴⁰ hørtes Stevns Taagesignal tværs, Log. 10. Kl. 11⁰⁰, da Loggen viste 12, ændredes Kursen til retv. S. 50⁰ Ø., Vejret var nu let diset. Kl. 12⁰⁰, da Loggen viste 19, ændredes Kursen til retv. N. 88⁰ Ø. Kl. 17⁰⁰, da Loggen viste 58, stoppedes Maskinen, og der loddedes 38 m Vand. Det blev efterhaanden tæt Taage, og Kl. 19¹⁰, da Loggen viste 75, stoppedes Maskinen paany, og der loddedes 40 m Vand. Kursen ændredes nu til retv. N. 53⁰ Ø. Kl. 19¹⁵ beordredes Maskinen Langsomt Frem og Kl. 20 Meget Langsomt Frem. Kl. ca. 20³⁵ hørtes Brænding forude. Roret blev lagt haardt Bb. og Maskinen kastet Fuld Kraft Bak; men umiddelbart efter tog Skibet Grunden ca. 800 m S. for Hammerhavn og blev staaende. Den $\frac{8}{2}$ Kl. 15¹⁵ kom Skibet, der havde faaet en Del Bundskade, flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Taage og Strømsætning i Forbindelse med den Omstændighed, at Loddet ikke i tilstrækkelig Grad blev benyttet som Kontrol for Bestikket.

5. S/S Aase af København, 1206 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Staal. Paa Rejse fra Trangsund til London med Træ.

Mistet Anker d. $\frac{28}{11}$ 37 i London.

Indberetning til Board of Trade dat. $\frac{2}{12}$ 37.

Da A., der havde Lods om Bord, skulde lette fra en Ankerplads ud for Surrey Commercial Dock, knækkede Ankerkæden, og Ankeret mistedes.

6. M/S **Afrika** af København, 8597 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal. Paa Rejse fra Aden til Singapore med Stykgods.

En Mand forsvundet d. $29/6$ 37 i det indiske Ocean.

Søforklaring i Hongkong d. $21/7$ 37. Søforhør i København d. $18/10$ 37.

Kl. 1^{35} savnedes Maskinassistent Gunnar Larsen af København, der sidst var set Kl. O^{40} paa Vej op fra Maskinen. Det blæste en frisk SSØ.-lig Kuling. Skibet blev straks lagt paa modsat Kurs, og der sejledes ca. 15 Sm. tilbage. Kl. 4^{30} efter ca. 3 Timers forgæves Eftersøgning, blev Rejsen fortsat.

Anm. Ministeriet maa antage, at den forsvundne er faldet overbord og druknet.

7. M/Jt. **Agnes** af Kragenæs, 18 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Flensburg til Assens med Briketter.

Sprunget læk, sunket og forlist d. $18/3$ 37 i Lillebælt.

Søforklaring og Søforhør i Nakskov d. $31/3$ 37.

Kl. ca. 8 lettede A. fra en Ankerplads ved Sottrupskov. Der var en Del Drivis i Farvandet, og A., der havde Motorhavari, blev bugseret af en Fiskekutter. Kl. ca. 12 opdagedes det, at der stod 2 Fod Vand i Lukafet forude, og en Undersøgelse viste, at en Planke under Vandlinien var mor. Da Skibet ikke kunde holdes flydende, blev Besætningen bjerget om Bord i Fiskekutteren og Kl. 12^{30} sank A. paa $55^{\circ}06'$ N. Brd. $9^{\circ}38'$ Ø. Lgd.

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

8. M/Gl. **Agneth**e af Langøre, 47 Reg. T. Br. Bygget 1896 af Eg. Paa Rejse fra Lybæk til Aarhus med Salt.

Grundstødt d. $28/4$ 37 ved Lollands S.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $29/4$ 37.

Kl. 3^{00} grundstødte A. i taaget Vejr paa Albu Triller. Kl. 15^{00} kom Skibet flot ved egen Hjælp.

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

9. M/B **Aladdin** III af København.

En Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. $10/12$ 37 i København.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. $10/12$ 37.

Kl. ca. 5^{30} , da A. III laa ved Bodenhoffs Plads, forsøgte en Billettør fra M/B »Aladdin II«, som laa i Nærheden, trods givet Forbud at starte Motoren. Herunder slog Motoren bak, og Startsvinget ramte den paagældendes højre Arm, der brækkede. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt Ambulance kørt til Hospitalet.

10. M/Gl. **Albatros** af Hobro, 122 Reg. T. Br. Bygget 1899 af Staal. Paa Rejse fra Hobro til Nakskov med tomme Tønder.

Grundstødt d. $22/2$ 37 i Nakskov Fjord.

Søforhør i Hobro d. $19/11$ 37.

Kl. ca. 12 passerede A. Munkholm. Kort efter løb Skibet ind i en Isflage midt i Sejllobet, og da Isflagen var i Drift, blev Motoren kastet Bak for at bringe A. ud i aabent Vand. Da Skibet svingede Bb. over, tog det Grunden i Bb.s Side af Løbet og blev staaende. Kl. ca. 17 kom A. flot ved Hjælp af en Bjergningsdamper.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

11. 3^m M/Sk. **Albert** af Marstal, 153 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Eg. Paa Rejse fra Exeter til Methil i Ballast.

Tørnet Kaj d. $12/11$ 37 i Methil.

Indberetning til Board of Trade dat. $18/11$ 37.

Kl. 11, da A., der havde Lods om Bord, under en SØ.-lig Storm var under Indsejling til Dock Nr. 3, blev Skibet under en Byge af Vinden ført ind mod Kajen og fik Stb.s Side lettere beskadiget.

12. S/S **Alfa** af Esbjerg, 844 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Staal. Paa Rejse fra Malta til Valencia i Ballast.

Maskinskade d. $15/2$ 37 i Middelhavet; søgt Nødhavn.

Søforklaring i Algier d. $22/2$ 37.

Kl. ca. 11^{20} , medens A. befandt sig i Middelhavet paa Vej til Valencia, mærkedes et stasrkt Stød i Maskinen. En Undersøgelse viste, at Kilen til Lavtrykskrumtappens forreste Arm var skaaret over og Akselen drejet ca. 60° . Lavtryks cylinderen blev koblet fra, og efter et afholdt Skibsraad blev det besluttet at søge ind til Algier for Reparation.

13. M/Sk. **Alf hild** af Sølvesborg, 92 Reg. T. Br. Bygget 1883 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Haderslev til Lübeck i Ballast.

Grundstødt d. $9/12$ 37 ved Ærø Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $10/12$ 37.

Kl. 21 grundstødte A. under en ØSØ.-lig Snestorm paa Drejet. Skibet er senere kommet Hot ved fremmed Hjælp.

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

14. M/Gl. **Allan** af Aalborg, 66 Keg. T. Br. Bygget 1901 af Eg. Paa Rejse fra København til Gdynia med Stykgods.

Sprunget læk og sunket d. $12/12$ 37 ved Sveriges S.-Kyst.

Svensk Strandingsindberetning dat. $13/12$ 37. Forlis anmeldelse dat. Aalborg d. $8/12$ 37. Søforklaring og Søforhør i Aalborg d. $21/12$ 37 og $27/10$ 38, i Lemvig d. $10/1$ 38 og i Vejle d. $22/1$ 38.

Kl. 10⁰⁰, da A. under en SSØ.-lig Kuling med svar Sø befandt sig ca. 1 Sm. ØSØ. af Blenheim Grund, tog Skibet 3 svære Søer over, og umiddelbart efter begyndte Skibet at synke med Forskibet. Der blev straks sat Nødssignal og Besætningen — 3 Mand — gik i Jollen. Da Jollen var kommet nogle faa Baadslængder fra Skibet, sank dette.

15. S/S **Anana** af Thorshavn, 2978 Reg. T. Br. Bygget 1905 af Staal. Paa Rejse fra Trangisvaag til Vestmanhavn med Salt.

Grundstødt d. $12/2$ 37 i Trangisvaag.

Søforklaring og Søforhør i Suderø d. $13/2$ 37. Indberetning til Board of Trade dat. $13/3$ 37.

Kl. ca. 18, da A. under en SØ.-lig Storm var under Letning fra en Ankerplads i Trangisvaag Havn, blev Skibet af Vinden ført paa Grund ud for Gudmund Mortensens Pakhus og blev staaende D. $13/2$ Kl. 7³⁰ kom Skibet flot ved fremmed Hjælp. Ved Grundstødningen blev Skibshunden en Del beskadiget.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

16. Ff. **Andrea** af Thyborøn, 30 Reg. T. Br. Bygget 1936 af Eg.

Paasejlet d. $11/8$ 37 i Nordsøen.

Søforklaring og Søforhør i Lemvig d. $11/8$ og $13/8$ 37.

Kl. 2³⁰ da A. i klart Vejr laa opankret 50 Sm. NV.t.V. af Thyborøn Kanal mærkedes et stærkt Stød i Skibet. Besætningen, der var under Dæk, kom straks op, og det viste sig, at A. var blevet paasejlet af 4-mastet Bark »Archibald Russell« af Mariehamn. Da det befrygtedes, at A., der ved Paasejlingen var blevet stærkt beskadiget, skulde synke, blev Besætningen bjerget om Bord i A. R, Kl. ca. 9 blev A. af Ff. »Karen Marie« af Hirtshals fundet drivende 40 Sm. NV.t.V. $1/2$ V. af Thyborøn Kanal og bjerget ind til Thyborøn.

Anm. 1. Søforklaring fra A. R. foreligger ikke.

Anm. 2. A.s Fører har under $28/2$ 38 inden Lemvig Købstads Ret vedtaget en Statskassen tilfaldende Bøde paa 150 Kr. for at have undladt at foranledige, at der om Bord i Kutteren blev holdt effektiv Vagt, skønt den laa opankret i frit Farvand.

17. S/S **Andromeda**.

En Mand kommet til S kade ved Ulykkestilfælde d. $26/6$ 37 i København.

Indberetning fra Statens Skibstilsyn dat. $7/7$ 37.

Kl. ca. 8, medens A. laa i Frihavnen og lossede, fik en Havnearbejder Foden beskadiget. Den paagældende, der var paa Vej ned i Skibets Lastrum, fik sin venstre Fod i Klemme mellem Lugekarmen og en Jernbjælke, der laa paa Dækket tæt op til Dampspillet, som Følge af at Jernbjælken, da Spillet blev sat i Gang, blev ramt af dettes ene Gliderstang. I en tilkaldt Ambulance blev den tilskadekomne kørt paa Hospitalet.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

18. Ff. **Ane Langer** af Harboøre, ca. 15 Reg. T. Br. Bygget 1935 af Eg. Paa Rejse fra Fiskeplads i Nordsøen til Thyborøn med Fisk.

Grundstødt d. $10/4$ 37 ved Jyllands V.-Kyst.

Søforhør i Lemvig d. $17/4$ 37.

D. $9/4$ Kl. 17⁴⁵ afsejlede A. L. i tæt Taage fra en Fiskeplads ca. 68 Sm. VSV. af Thyborøn. Der styredes ØNØ. D. $10/4$ Kl. 2⁴⁵, da der var udsejlet $58\frac{1}{2}$ Sm., tog Fartøjet Grunden lidt N. for Ny Lilleøre og blev staaende. Kl. ca. 12 kom A. L. flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Taage og Strømsætning i Forbindelse med den Omstændighed, at Loddet ikke blev benyttet som Kontrol for Bestikket.

19. Ff. **Ane Marie** af Esbjerg, 43 Reg. T. Br. Bygget 1908 af Eg, Bøg og Fvr.

Paasejlet d. $2/5$ 37 i Nordsøen.

Søforhør i Esbjerg d. $29/6$ 37.

Kl. O³⁵, da A. M. i diset Vejr laa opankret 7 Sm. SV. $1/2$ V. af Helgoland afgivende forskriftsmæssigt Taagesignal, kom et stort Motorskibs Toplanterner og grønne Sidelanterne i Sigte i V.-lig Retning. I A. M. blev der ringet kraftigt med Klokkerne. Motorskibet syntes at bibeholde sin Kurs, og da der Kl. ca. O⁴⁰ syntes Fare for en Kollision, blev Besætningen purret ud. Umiddelbart efter tørnede Motorskibet med Bb.s Side mod A. M.s Bb.s Side, hvorefter det gled langs Siden af A. M. og forsvandt, uden at det lykkedes at konstatere dets Navn og Hjemsted.

20. M/GI. **Anna** af Vang, 79 Reg. T. Br. Bygget 1913 af Eg.

a) Paa Rejse fra Aalborg til Nakskov med Salpeter.

Grundstødt d. $18/3$ 37 ved Romsus N.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $20/3$ 37. Søforklaring i Nakskov d. $20/3$ 37.

Kl. 1⁰⁰ passerede A. Lysbøjen paa Sejerø Puller. Da det var tæt Taage, blev Skibet paa Loddet sejlet forbi Røsnæs, uden at Fyret kom i Sigte. Derefter blev Kursen sat mod Halskovrev F.S., idet Loddet stadig holdtes gaaende. Kl. 5 tog A. Grunden paa Romsøs N.-Kyst og blev staaende. Kl. 17³⁰ kom Skibet flot, efter at en Del af Ladningen var lægtret.

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

b) Paa Rejse fra Rønne til Lemvig med Sten.

Grundstødt d. $30/3$ 37 i Limfjorden.

Strandingsindberetning dat. $30/3$ 37.

Kl. 12⁰⁰ grundstødte A. paa Ø.-Siden af Dynen; Skibet er senere kommet af Grunden ved egen Hjælp.
Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være mangelfuld Afmærkning.

21. Ff. Anna Margrethe af Esbjerg, 35 Reg. T. Br. Bygget 1917 af Eg og Fyr.

a) Paa Fiskeri i Nordsøen.

1 Mand faldet over Bord og druknet d. 15/11 37 i Nordsøen.

Søforhør i Esbjerg d. 4/12 37.

Kl. 23, da A. M. under en N.-lig Kuling befandt sig 50 Sm. NV.t.V. af Vyl F.S., faldt Fisker Robert Villiam Hohm af Esbjerg over Bord fra Lønningen. Motoren blev straks stoppet og en Redningskrans blev kastet ud, men den overbordfaldne forsvandt i Søen 4—5 Fv. agter for A. M. og kom ikke mere til Syne. Efter ca. 3 Timers forgæves Eftersøgning sejlede A. M. til Esbjerg.

Anm. Det maa antages, at den forulykkede har mistet Balancen ved at Skibet tog en Overhaling og er derefter faldet over mod Lønningen og derfra over Bord.

b) Paa Fiskeri i Nordsøen.

Kollideret d. 18/12 37 i Nordsøen.

Søforhør i Esbjerg d. 18/1 38.

Kl. ca. 8¹⁵, medens A. M. laa opankret paa en Fiskeplads 63 Sm. VNV. af Vyl F. S., opdagedes det, at en Trawler — Nr. I. J. M. 83 — havde faaet Hold i Kutterens Ankergrejer. Da Skibene nærmede sig hinanden og der syntes Fare for en Kollision, forsøgtes det at starte Motoren, men inden dette lykkedes, tørnede Skibene flere Gange haardt mod hinanden, hvorved A. M. fik Stb.s Lønning, Skandæk, 1 Planke under Skandæk, Lanterne og Lanternebrædt stærkt beskadiget. I. J. M. 83 bakkede nu, hvorved Skibene kom klar af hinanden.

Anm. Søforklaring fra I. J. M. 83 foreligger ikke.

22. M/Gl. Argus af Marstal, 50 Reg. T. Br. Bygget 1905 af Eg. Paa Rejse fra Mariager til Assens med Cement.

Grundstødt d. 20/9 37 ved Fyens V.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Svendborg d. 28/9 37.

Kl. 1³⁰, da A., der sejlede for baade Sejl og Motor, under en NV.-lig Brise med Regntykning skulde runde Pynten ved St rib Fyr, mistede Skibet Styret og blev af Strømmen ført ind paa Grunden, hvor det blev staaende. D. 21/9 kom A. flot ved fremmed Hjælp, efter at en Del af Ladningen var lægtret.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes at A. er holdt for tæt til Grunden under Passagen af Strib Fyr.

23. S/S Aslaug af København, 1509 Reg. T. Br. Bygget 1927 af Staal. Paa Rejse fra Gaza til London med Stykgods.

Kollideret d. 22/9 37 i Middelhavet.

Søforhør i København d. 14/10 37.

Kl. ca. 11³⁰ manøvreredes A. under en VNV.-lig frisk Brise til Luvart for S/S »Canopus« af Helsingfors, der laa i Nærheden af en Havarist, Da Afstanden mellem Skibene var en god Skibslængde, blev Roret lagt haardt Bb. Herved brækkede Rorkæden, og da der syntes Fare for en Kollision, blev Maskinen kastet Fuld Kraft Bak, og Roret lagt haardt Stb., men umiddelbart efter tørnede A. med Bb.s Bov mod C.s Stb.s Laaring. Ved Kollisionen fik A. Bb.s Side af Bakken sprængt og en Plade og 3 Spanter bøjet, medens C. fik nogle Buler i den øverste Hækplade.

Anm. Søforklaring fra C. foreligger ikke.

24. M/S Asnæs af København, 460 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal. Paa Rejse fra Bal ina til Dublin i Ballast.

Strandet d. 11/3 37 ved Irlands Ø.-Kyst.

Indberetning til Board of Trade dat. 13/3 37. Søforhør i København d. 7/10 37.

D. 10/3 Kl. 20⁰⁵ passerede A. under en SØ.-lig Kuling South Rock F.S. i 1 Sm.s Afst. Herfra styredes dev. S.t.Ø., Afdrift 1 Str. Vejret blev nu diset, og da Chicken Rock Fyr ikke kom i Sigte, blev Loggen d. 3/11 Kl. 0³⁰, da Skibet efter Bestikket var tværs af Chicken Rock Fyr, sat paa O, samtidig med at Kursen ændredes til dev. SSV., Afdrift 2 Str. Følgende Udskud blev taget: Kl. 4⁰⁰ 50 Fv., Log 17, Kl. 6⁰⁰ 39 Fv., Log 29, Kl. 7⁰⁰ 43 Fv., Log 35. Vinden var nu tiltaget til Storm med Snebyger, og da Dublin ikke kunde anløbes paa Grund af Vejrforholdene, blev Skibet lagt paa en NNØ.-lig Kurs, Afdrift 4 Str. Roret laa i Borde. Følgende Lodskud blev taget: Kl. 8⁰⁰ 30 Fv., Log 40, Kl. 9³⁰ 25 Fv., Log 46, Kl. 9⁵⁰ 24 Fv. og Kl. 10²⁰ 21 Fv. Skibet laa nu tværs i Vinden og drev hurtigt ind mod Land. Kl. 10³⁰ blev det efter et afholdt Skibsraad besluttet at sejle A. paa Land, og Kl. 11⁴⁰ tog Skibet Grunden ca. 1 Sm. N. for Indsejlingen til Drogheda og blev staaende. D. 24/9 Kl. 2 kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjergningsdamper.

Anm. Ministeriet maa antage, at Strandingen skyldes Vejrforholdene.

25. S/S Atheltarn af Liverpool, 1179 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Duzig til Stege i Ballast.

Grundstødt d. 22/11 37 ved Falsters N.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. 25/11 37.

Kl. 20⁰⁴ grundstødte A. ud for Sortsø. Skibet er senere kommet flot ved egen Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være, at Stubbekøbing Ledefyr ikke var tændt.

26. M/S Australien af København, 6652 Reg. T. Br. Bygget 1956 af Staal. Paa Rejse fra, Yawata til Seattle med Stykgods.

En Msnd kommet til Skade og en Mand omkommet ved Ulykkestilgælde d. 18/9 37. i Stillehavet.

Søforklaring i Tacoma d. $27/9$ 37.

Kl. ca. 10^{30} medens 2 Smørere stod paa en Planke, der var surret til Gelænderet paa øverste Ristværk, og skræbede Maling paa Projektørens Platform i Agterkant af Maskincasingen, brækkede Planken. Den ene Smører faldt ned paa Gelænderet paa midterste Ristværk og blev hængende med Overkroppen ind mod Cylinderdækslerne. Den paagældende, der havde forslaaet Hofte og Bækkenpartiet, kunde selv gaa op fra Maskinen. Den anden Smører — Christian Edvard Bæhr af København — faldt ned paa Manøvredørken, hvor han blev liggende livløs. Den paagældende, der havde kvæstet højre Side af Hovedet, højre Side af Ryg og Skulderblad og højre Hofteparti, afgik d. $20/9$ ved Døden som Følge af sine Kvæstelser.

Anm. En Undersøgelse viste, at den benyttede Planke var svækket af en aflang Knast.

27. S/S Balder af Sønderborg, 157 Reg. T. Br. Bygget 1896 af Staal. Paa Rejse fra Hamburg til Sønderborg med Stykgods.

Kollideret d. $7/11$ 37 i Kielerkanalen.

Søforklaring i Sønderborg d. $10/11$ 37. Søforklaring og Søforhør i Hamburg d. $28/12$ 37.

Kl. 20^{05} , da B., der havde Lods om Bord, med stoppet Maskine befandt sig paa Brunsbüttelkoog-Red mellem Mole 2 og 3, blev der givet Signal om, at Slusen var fri. Maskinen blev beordret Langsomt Frem og Roret lagt haardt Bb., hvilket blev tilkendegivet ved 2 korte Toner med Dampfløjten. En 3^m Motorskonert — »Ingeborg« af Crant — havdes ca. 4 Str. agten for Tværs i ca. 150 m.s Afstand. Da B. var drejet op paa en N.-lig Kurs og havde Mole 3 forude om Bb., saas I. dreje Bb. over. Da der syntes Fare for en Kollision, blev Maskinen beordret Fuld Kraft Frem og Roret lagt haardt Stb., hvilket blev tilkendegivet ved 1 kort Tone med Dampfløjten. Fra I., der befandt sig i en Afstand af 20—30 m fra B., hørtes 3 korte Toner. I. syntes nu at dreje Stb. over, hvorfor B.s Ror blev skiftet, men umiddelbart efter tørnede I.s Klyverbom mod B.s Bb.s Side, der blev beskadiget.

Af den af I.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at dette Skib, der ikke havde Lods om Bord, laa ca. 150 m fra Mole 3, da der fra Slusen blev givet Signal om, at Skibe uden Lods om Bord kunde gaa ind. Drejningen mod Indsejlingen var endnu ikke paabegyndt, da B. saas om Stb. i kort Afstand. Motoren blev straks sat Fuld Kraft Bak, men umiddelbart efter skete Kollisionen som ovenfor anført. Ved Kollisionen brækkede I.s Klyverbom.

Anm. Ifølge en af Seeamt Hamburg afsagt Kendelse maa Aarsagen til Kollisionen føres tilbage til den Omstændighed, at B. ikke straks afbrød sin Indsejlingsmanøvre, da der blev givet Signal om, at Skibe uden Lods om Bord kunde sejle ind i Slusen. Den Skyld, der falder paa B.s Lods og Fører er dog undskyldelig under Hensyn til, at Signalerne fra Slusen vekslede hurtigt.

28. Bulgarsk S/S Balkan, 7000 Reg. T. Br.

Grundstødt d. $6/6$ 37 ved Læsø.

Strandingsindberetning dat. $7/6$ 37.

Kl. 14 grundstødte B. i Taage paa Læsø NV.-Rev. Kl. 16 kom Skibet flot ved egen Hjælp.

29. Ff. Bent af Sæby. 10 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Sæby til Fiskeplads.

Sprunget læk og sunket d. $8/2$ 37 i Kattegat.

Søforklaring i Sæby d. $1/3$ 37.

Kl. ca. 7^{00} , da B. befandt sig ca. 500 m udenfor Sæby Havn, løb Baaden mod en Isflae. Umiddelbart efter opdagedes Vand i Lukafet og B. blev omgaaende lagt paa modsat Kurs, men i Løbet af ca. 5 Minutter sank Fartøjet. Mandskabet reddede sig i Land ved at springe fra Isflage til Isflage.

Anm. Sjøretten har intet udtalt om Aarsagen til Forliset. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at B. er blevet læk ved at tørne mod en Isflage.

30. S/S Bergenhus af København, 1398 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Staal. Paa Rejse fra Stettin til København med Stykgods.

Grundstødt d. $4/2$ 37 ved Amager.

Søforhør i København d. $24/2$ 37.

Kl. 8^{20} observeredes Skibets Sted ved Radiopejling af Middelgrunden i 357° og Stevns i 224° . Der styredes retv. N. 2° V. Vejret var diset. Da 3 Sømil var udløbet, kom Skibet ind i svær Is. Kl. 9^{15} tog Skibet Grunden. Roret blev lagt haardt Stb., og B. kom straks flot ved egen Hjælp. Umiddelbart efter saas 3-Kosten S. for Tungen i kort Afstand om Stb., og Rejsen blev fortsat. Kl. 10^{40} passeredes Nordre Røse i ca. $1/4$ Sm. Afstand. Faa Minutter efter passeredes ca. $1/4$ Sm. om Bb. en Kost uden Tophetegnelser, hvilken blev antaget for 3-Kosten ved Kastrup Knæ. Ca. 12 Minutter senere kom en Kost uden Tophetegnelser i Sigte om Bb., Kosten blev antaget for at være den nordlige (1-Kosten) ved Sundby Hage, og da B. blev antaget for at være klar af Sundby Hage, ændredes Kursen op gennem Kongedybet; men kort efter tog B. Grunden lidt N. for 2-Kosten ved Sundby Hage. Skibet kom straks flot ved egen Hjælp.

31. M/S Bernina af Rotterdam. 329 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Königsberg til Nordenham med Træ.

Grundstødt d. $3/2$ 37 ved Bornholms Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $4/2$ 37.

Kl. 9^{00} grundstødte B. ved Salthammerrev i Regntykning. Samme Dag Kl. 13^{00} kom Skibet flot ved fremmed Hjælp efter at en Del af Dækslasten var kastet over Bord.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Regntykning.

32. S/S Betty Mærsk af Aalborg, 2357 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Staal.

a) Paa Rejse fra Safi til Fredericia med Fosfat.

Kollideret d. $22/11$ 37 paa Elben.

Søforklaring i Fredericia d. $26/11$ 37 og i Hamburg d. $10/12$ 37.

Kl. 11⁵⁰ opankredes B. M., der havde Lods om Bord, ved Elbe 2 F.S. paa Grund af Taage. Kl. 13 klarede det op, og Rejsen blev fortsat. Kl. 13²⁰ blev det atter Taage, Farten blev mindsket og forskriftsmæssigt Taagesignal afgivet. Roret blev lagt haardt Bb. for at søge Ankerplads. Maskinen blev stoppet, men umiddelbart efter hørtes en Ankerliggers Taagesignal forude om Stb., og Maskinen beordredes Fuld Kraft Frem. Kort efter — Kl. 13²³ — kom Ankerliggeren, der senere viste sig at være S/S »Hildegard« af Lübeck, i Sigte om Stb. i en Afstand af ca. 35 m. Da der syntes Fare for en Kollision med B. M.s Agterskib, blev Roret lagt haardt Stb. og Maskinen kastet Fuld Kraft Bak, men B. M. blev af Strømmen ført ned mod H.s Stb.s Bov, som blev tørnet med Stb.s Side, hvorved Skanseklædningen blev trykket ind, Støtterne brækket, Davidderne bøjet, Davidsporene i Dækket sprængt, Vinkelstøtter til Baaddæk paa forreste og agterste Dækshus krøllet sammen og Plankerne i Baaddækket løsnet.

Af den af H.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at dette Skib, der havde Lods om Bord, laa opankret da B. M. kom i Sigte. Da der syntes Fare for en Kollision, blev der stukket ud paa Ankerkæden og Maskinen beordret Fuld Kraft Bak, men umiddelbart efter skete Kollisionen.

Anm. Ifølge en af Hamburg Seeamt afsagt Kendelse skyldes Kollisionen den tætte Taage.

b) Paa Rejse fra Leningrad til Antwerpen.

En Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. 18/12 37 i Kattegat, Politirapport dat. 17/2 38.

Kl. ca. O⁴⁵, da B. M. befandt sig i Nærheden af Læsø Trindel F.S., eksploderede en Blæselampe i Maskinrummet og den udstrømmende Petroleum, der antændtes, ramte Skibets 3. Maskinmester, som blev stærkt forbrændt. Den tilskadekomne blev bragt op fra Maskinrummet og blev forbundet samt fik en Morfinindsprøjtning, og Kursen blev straks ændret imod Frederikshavn, hvor den tilskadekomne Kl. 4¹⁵ i en tilkaldt Ambulance blev kørt til Hospitalet. Den 16/2 38 afgang den tilskadekomne ved Døden som Følge af Forbrændingerne og Blodforgiftning.

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

Kollideret d. 28/4 37 i Østersøen.

Søforklaring og Søforhør i Helsingør d. 31/5 37.

Kl. 11³⁰, da B., der var beskæftiget med Bjergningsarbejde i Fehmernbælt, for langsom Maskine var i Færd med at udlægge et Varp, kom en Damper i Sigte agterude om Stb., styrende ret mod B. Fra B. blev der givet Opmærksomhedssignal med Dampfløjten. Da Damperen, som viste sig at være S/S »Glückauf« af Kiel, syntes at bibeholde sin Kurs, blev der afgivet 2 korte Toner med Dampfløjten, samtidig med at Roret blev lagt Bb. B. lystrede imidlertid paa Grund af Skibets ringe Fart ikke Roret, og umiddelbart efter tørnede G. med Boven mod B.s Stb.s Side. Efter Kollisionen fortsatte G. Sejladsen uden at stoppe.

Anm. Søforklaring fra G. foreligger ikke.

34. M/Gl. Birgit af København, 149 Reg. T. Br. Bygget 1902. Paa Rejse fra København til Gdynia med Jernspaaner.

Forlist i Februar 1937 i Østersøen; 5 Omkomne.

Forlisanmeldelse dat. København d. 27/2 37. Søforhør i København d. 10/3 37.

D. 6/2 Kl. ca. 10 afgang B. fra København. D. 7/2 drev Skibets ene Redningsbaad samt 2 Redningsbælter og forskelligt Vraggodt i Land ved Hammeren. D. 11/2 blev B.s anden Baad fundet ca. 12 Sm. V. for Hammeren, og da der iøvrigt intet er hørt eller set til Skibet, maa det antages at være forlist med Mand og Mus.

Anm. Besætningen bestod af Skibsfører Volmer Hansen af Lyngby, Matros Hans Jørgensen af Egersund, Ungmand Diedrich Jensen af Vibøge. Smører Willy Laurits Wasmann Karlsen af Svendborg og Kok Paco Emanuel Prehn Jensen af Lyngby.

35. S/S Blumenau af Odense, 296 Reg. T. Br. Bygget 1906 af Staal. Paa Rejse fra Hamburg til Odense.

Paasejlet d. 15/12 37 paa Elben.

Søforklaring og Søforhør i Odense d. 18/12 37.

Kl. 17³⁵, da B., der havde Lods om Bord, paa Grund af Taage laa opankret ud for Pagensand Mitte afgivende forskriftsmæssige Taagesignaler med Klokkeren, saas forude et klart Lys i kort Afstand. Fra B. blev der givet en Række korte Toner med Dampfløjten, men umiddelbart efter tørnede det andet Skib, der viste sig at være 3^m M/Sk. »Zita« af Brantwik, mod B.s Forskib, der blev en Del beskadiget.

Anm. Søforklaring fra Z. foreligger ikke.

36. S/S Bodil af Esbjerg, 844 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Staal.

a) Tørnet Kajen d. 20/2, 37 i Liverpool.

Indberetning til Board of Trade dat. 25/2 37.

Kl. 10, da B., der havde Lods om Bord, under en V.-lig Storm forhalede fra Canning Dock til en anden Dok, blev Skibet af Vinden ført ind mod Kajen ved Queens Bridge og fik nogle Plader i Bb.s Side beskadiget.

Anm. Aarsagen til Havariet fremgaar af det ovenfor anførte.

b) Paa Rejse fra Antwerpen til Riga.

Mistet Ankeret og grundtødt d. 21/11 37 paa Schelde.

Søforklaring i Riga d. 1/12 37.

Kl. 11⁴⁵, da B., der havde Lods om Bord, befandt sig mellem den røde og sorte Bøje Nr. 33, blev del pludselig tæt Taage, hvorfor B. opankredes umiddelbart S. for den sorte Bøje Nr. 33. Kl. ca. 17¹⁵ opdagedes det, at Skibet havde taget Grunden, og det viste sig, at Ankerkæden var brækket ca. 7 Fv. fra Ankeret. D. 22/11 Kl. 16⁵⁵ kom B. flot ved Hjælp af 2 Slæbedampere.

37. S/S Bordsee af Bremerhaven, 959 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Nordenham til Skive med Koks.

Grundtødt d. 17/1 37 i Limfjorden.

Strandingsindberetning dat. $27/1$ 37.

D. $17/1$ 37 grundstødte B. under en haard SØ.-lig Kuling ved Lysbøje Nr. 3 i Sælhundeholmsløbet. D. $4/2$ kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjergningsdamper.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Lavvande.

38. S/S **Bretland** af København, 2023 Reg. T. Br. Bygget 1902 af Staal. Paa Rejse fra Gdynia til Caen med Kul.

Kollideret d. $30/1$ 37 i Holtenuau.

Søforhør i København d. $22/2$ 37.

Kl. 11^{16} , da B., hvis Maskintelegraf var i Uorden, skulde stoppe i Slusen, blev der gennem Talerøret givet Ordre til Fuld Kraft Bak til Maskinen. Ordren blev misforstaaet, og Maskinen, der var stoppet, blev sat Fuld Kraft Frem. Fejlen blev straks rettet; men umiddelbart efter, Kl. 11^{17} , tørnede B. med Stævnen mod Agterenden af en i Slusen værende Damper, S/S »Travemünde« af Lübeck. Ved Kollisionen blev begge Skibe en Del beskadigede.

Anm. Aarsagen til Kollisionen fremgaar af det ovenfor anførte.

39. S/S **Broholm** af København, 1399 Reg. T. Br. Bygget 1925 af Staal.

Grundstødt d. $12/4$ 37 i Leixøes Havn.

Søforklaring i Oporto d. $14/4$ 37. Søforklaring og Søforhør i Frederikshavn d. $27/5$ 37.

Kl. 8^{20} , da B., der havde Lods om Bord, under en stormende NV.lig Kuling laa opankret for begge Ankre i Leixøes Havn, mærkedes et Stød i Agterskibet. Da der loddedes 7 m Vand, blev det besluttet at skifte til en anden Ankerplads. Under Manøvrerne blev Skibet Kl. 8^{30} i en Byge ført paa Grund med Agterenden. Skibet faldt tværs i Vinden og drev for begge Ankre og med Maskinen gaaende Fuld Kraft Frem, ned mod Grunden. Kl. 8^{45} tog B. Grunden midtskibs, hvorefter Skibet drev ind paa en Pulle med $3\frac{1}{2}$ m Vand og blev staaende. Det forsøgtes forgæves ved Hjælp af en Slæbebaad at bringe B., der huggede haardt i Grunden, flot. D. $20/4$ Kl. 10^{50} kom B., der havde faaet en Del Bundskade, flot ved Hjælp af en Bjergningsdamper, efter at en Del af Ladningen var losset.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningerne skyldes Vejrforholdene.

40. S/S **Brosund** af Frederikshavn, 2939 Reg. T. Br. Bygget 1916 af Staal. Paa Rejse fra Albany til Gdynia med gammelt Jern.

En Mand afgaaet ved Døden som Følge af Ulykkestilfælde d. $14/6$ 37 i Atlanterhavet.

Søforklaring i Danzig d. $6/7$ 37. Søforklaring og Søforhør i Frederikshavn d. $20/10$ 37.

Kl. ca. 17^{45} blev Donkeymand Kresten Lorensen af Tønder, der var beskæftiget med at blæse Kedelrør ud, fundet i bevidstløs Tilstand paa Fyrpladsdørken med to blødende Saar i Hovedet. Den tilskadekomne blev bragt op fra Fyrpladsen og kom under midlertidig Behandling. Da Kvæstelserne syntes alvorlige, blev Skibets Kurs ændret mod Halifax, hvortil Skibet ankom d. $15/6$ Kl. ca. 9. Kl. 9^{10} kom Karantænelægen om Bord og Kl. 9^{30} afgik den tilskadekomne ved Døden som Følge af sine Kvæstelser.

Anm. Ministeriet maa antage, at Donkeymanden under Arbejdet, der foregik fra en Stilling, har mistet Fodfæstet og er styrtet ned paa Fyrpladsdørken.

41. M/S **C. F. Tietgen** af Aarhus, 1850 Reg. T. Br. Bygget 1928 af Staal. Paa Rejse fra København til Aarhus med Passagerer og Stykgods.

Kollideret d. $15/5$ 37 i Sundet.

Søforklaring og Søforhør i Aarhus d. $20/5$ 37. Søforhør i København d. $7/6$ 37.

Kl. 0^{25} , da C. F. T. i tæt Taage befandt sig ca. 1,5 Sm. VSV. af Hvens Fyr afgivende forskriftsmæssigt Taagesignal, kom pludselig en modgaaende Skibs Toplanterne og røde Sidelanterne i Sigte tæt om Stb. Maskinen, der havde gaaet Langsomt Frem, blev straks kastet Fuld Kraft Bak; men umiddelbart efter tørnede C. F. T. med Stævnen mod Bb.s Side af det modgaaende Skib, der senere viste sig at være M/Gl. »Leda« af Rønne. Der blev straks kastet 2 Redningskranse i Vandet, ligesom en Jolle blev sat paa Vandet; men der fandtes kun nogle Vragrester, hvorfor det maa antages, at L. er sunket umiddelbart efter Kollisionen og hele Besætningen — 3 Mand — omkommet. Ved en den $22/5$ foretagen Dykkerundersøgelse blev L.s Fører — Hjalmar Christian Mathias Holm af Rønne — fundet i Skibets Motorrum.

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

En Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. $10/7$ 37 i København.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. $10/7$ 37.

Kl. ca. 10, medens C. laa ved Vestkajen i Frihavnen og lossede Hørfrø, gled en af Sækkene i et Slæng, der var under Ophivning, ud og faldt ned i Lasten, hvor den ramte en Havnearbejder, der fik den højre Skulder beskadiget. I en tilkaldt Ambulance blev den tilskadekomne kørt paa Hospitalet.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

43. M/S **Canada** af København, 11108 Reg. T. Br. Bygget 1935 af Staal. Paa Rejse fra St. Thomas til London med Passagerer og Stykgods.

Kollideret d. $5/4$ 37 i den engelske Kanal.

Indberetning til Board of Trade dat. $8/4$ 37. Søforhør i København d. $17/4$ 38.

Kl. 4^{40} , da C. under tæt Taage befandt sig ca. 10 Sm. S. for Beachy Head, hørtes Taagesignal fra et Skib ca. 2 Str. om Bb. Maskinen, der gik Halv Kraft Frem, blev straks stoppet. Kl. 4^{44} hørtes 2 lange Toner ca. 2 Str. om Bb. og Maskinen blev beordret Halv Kraft Frem indtil den Kl. 4^{45} blev stoppet. Fra et andet Skib, der senere viste sig at være norsk S/S »Hoegh Hood«, hørtes atter 2 lange Toner ca. 2 Str. om Bb.

Kl. 4⁴⁸ blev Maskinen beordret Halv Kraft Frem; Kl. 4⁴⁹ blev Maskinen atter stoppet. Kl. 4⁵² saas Skæret af H. H.s ene Topplanterne lidt om Bb. Roret blev lagt haardt Stb., hvilket blev tilkendegivet ved 1 kort Tone med Dampfløjten. Da C. havde drejet et Par Streger Stb. over, og der syntes Fare for en Kollision, blev Maskinen kastet Fuld Kraft Bak, men umiddelbart efter tørnede C.s Stævn mod H. H.s Stb.s Bov, hvorved C.s Stb.s Anker pressede Klydset agterefters og det opstaaende paa Forkant af Bakken blev bøjet og brækket.

Anm. Søforklaring fra H. H. foreligger ikke.

44. S/S **Carl** af Haderslev, 295 Reg. T. Br. Bygget 1907 af Staal. Paa Rejse fra Kiel til Korsør i Ballast.

Kollideret d. 20/5 37 i Kielerfjorden.

Søforklaring og Søforhør i Horsens d. 28/5 37.

Kl. 8⁰⁵ afsejlede C. fra Kiel. Det var Taage, hvorfor der blev sejlet med mindsket Fart og afgivet Taage-signal. Da C. befandt sig tværs af Kleverberg Lystønde, kom et Skib — Motorsejler »Hertha« af Hamburg — i Sigte forude. Samtidig hørtes Klokkeringning fra H., der senere viste sig at være let. Maskinen blev straks beordret Fuld Kraft Bak, og Roret blev lagt haardt Stb., samtidig med at der blev afgivet 3 korte Toner med Dampfløjten; men umiddelbart efter tørnede C. med Stævnen mod H.s Stb.s Side, der blev stærkt beskadiget.

Anm. Søforklaring fra H. foreligger ikke.

45. M/Jtsk. **Carla** af Nyborg, 51 Reg. T. Br. Bygget 1900 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Aalbækbugten til Krik med Sten.

Sprunget læk d. 5/9 37 i Kattegat.

Søforklaring i Frederikshavn d. 4/10 37.

Da C. laa i Aalbækbugten og fiskede Sten, gled en Sten, der vejede ca. 2¹/₂ Tons, ud af Stentangen og faldt ud i Siden af Lastrummet. Efter yderligere 3 Timers Stenfiskning, afsejlede C. Da Skibet befandt sig tværs af Frederikshavn, opdagedes det, at Skibet var læk. Da Vandet stadig steg skønt Pumpen holdtes gaaende, sejledes ind til Frederikshavn, hvor Lækagen blev tætnet efter at 20 Tons af Lasten var opløst. En senere Undersøgelse viste, at en Planke i Bb.s Side var knækket.

Anm. Ministeriet maa antage, at Skibet er slaaet læk af Stenen, der faldt ned i Lasten.

46. M/Sk. **Carl Fridolf** af Hamburg, 111 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Præstø til Bremen med Sten.

Grundstødt d. 1/10 37 ved Sjællands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. 4/10 37.

Kl. 22 under Opankring ved den N.-lige Indsejling til Bøgestrømmen, tog C. F. Grunden ca. 2 Sm. fra Land og blev staaende. D. 9/10 kom Skibet flot efter at en Del af Ladningen var lægtret.

47. Ff. **Castor** af Esbjerg, 40 Reg. T. Br. Bygget 1937.

Kollideret d. 28/7 37 i Nordsøen.

Søforhør i Esbjerg d. 9/8 37.

Kl. 22 lettede C. under en frisk NV.-lig Brise med klart Vejr fra en Ankerplads 105 Sm. V.¹/₂ S. af Graa-dyb Barre. Der styredes NØ.¹/₂ N. Kl. ca. 22⁴⁵ kom en Trawlers Lanterne i Sigte om Stb. Noget senere faldt Rorsmanden, der var alene paa Dækket, i Søvn og vaagnede først Kl. 22⁵⁵ ved Lyden af et kraftigt Fløjte-signal fra Dampfløjten om Bord i Trawleren, der senere viste sig at være S/S »Drika« af Ymuiden, og som nu befandt sig forude i 4—5 Favnes Afstand. Skruen blev straks koblet fra og Roret lagt haardt Stb; men umiddelbart efter, Kl. 22⁵⁸, tørnede C. med Stævnen mod D.s Bb.s Side. Ved Kollisionen fik C. Stævnen knust og nogle Planker i Stb.s Bov forskubbet.

Anm. 1. Søforklaring fra D. foreligger ikke.

Anm. 2. Skibets Rorsmand har i Henhold til Sømandslovens § 84 vedtaget en Statskassen til-faldende Bøde paa 100 Kr. for Pligtforsømmelse.

48. M/S **Chr. Sass** af København, 3812 Reg. T. Br. Bygget 1913 af Staal. Paa Rejse fra Montevideo til Boston med Majs og Uld.

1 Mand dræbt ved Ulykkestilfælde, Skibet havareret d. 6/2 37 i Atlanterhavet.

Søforklaring i New York d. 18/2 37.

Kl. ca. 6³⁰ da C. S. under en VNV.-lig Orkan laa underdrejet paa ca. 32°37' N. Brd. 68°07' V. Lgd., brød en svær Braadsø over Skibet. Matros Verner Pedersen af Gørlev, som var paa Udkig paa Broen, blev af Søen slaaet ind mod Brogelænderet, hvorved han fik Baghovedet knust og blev dræbt. Endvidere blev Stb.s Side af Broen slaaet ind, Jollen knust, Redningsbaadene beskadiget, Faldrebstrappen skyllet over Bord og forskellig anden Skade foraarsaget.

Anm. Aarsagen til Ulykkestilfældet og Havarierne fremgaar af det ovenfor anførte.

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

En Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. 19/5 37 i København.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. 19/5 37.

Kl. ca. 10, medens C. laa ved Enghave Brygge og lossede Kul, fik en Havnearbejder sit venstre Ben beskadiget derved, at det blev klemt mellem en nedfired Kulgrabbe og Skibssiden. I en tilkaldt Ambulance blev den tilskadekomne kørt paa Hospitalet.

Anm. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Ulykken skyldes, at Kulgrabben under Nedfiringen var kommet i Sving ved at støde mod Lugekarmen.

50. M/Sk. **Cito** af Marstal, 53 Reg. T. Br. Bygget 1897 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Lübeck til Nyborg med Ammoniak.

Grundstødt d. $17/9$ 37 ved Lollands V.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $18/9$ 37. Søforklaring i Nyborg d. $21/9$ 37.

Kl. ca. 4 grundstødte C. i diset Vejr paa Albu Triller. Kl. ca. 11^{30} kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjergningsdamper.

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

51. M/Gl. **Clara** af Hasle, 47 Reg. T. Br. Bygget 1893 af Eg. Paa Rejse fra Rønne til Helsingør med Lervarer.

Grundstødt d. $3/7$ 37 ved Sjællands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $3/7$ 37. Søforhør i Rønne d. $20/9$ 37.

Kl. 2^{50} , da C. var tværs af Taarbæk Lys- og Fløjtetønde, blev det Taage. Herfra sattes Kursen mod Helsingør. Kl. 3^{30} og Kl. 4 loddedes 15 Fv. ingen Bund. Derefter loddedes med korte Mellemrum uden at Lodskuddene gav Bund. Kl. 6^{15} loddedes 16 Fv., og umiddelbart efter tog Skibet Grunden ved Trykkerdammen og blev staaende. Kl. ca. 15^{00} kom C. flot ved fremmed Hjælp.

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

52. M/Gl. **Clara** af Vejle, 37 Reg. T. Br. Bygget 1889 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Aarhus til Masned-sund med Foderstoffer.

Grundstødt d. $27/11$ 37 ved Agersø.

Strandingsindberetning dat. $29/11$ 37.

Kl. 4, da C. under en haard N.-lig Kuling laa opankret ud for Agersø Havn, knækkede Ankerkæden, hvorefter Skibet drev paa Land S. for Havnen og blev staaende. Kl. 19 kom C. flot ved Hjælp af en Bjergningsdamper.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

53. L/Kt. **Clyde** af Aalborg. Bygget 1919 af Eg og Ask.

Kollideret d. $2/9$ 37 i Aalborg.

Politirapport dat. $2/9$, $10/9$, $13/9$, $17/9$, $28/10$ og $3/11$ 37.

Kl. 19^{30} vendte C. ved Jernbanebroen, og der styredes efter Indsejlingen til Vestre Baadehavn. Der blæste en frisk SV.-lig Brise. Da C. var udfør det V.-lige Molehoved, vendtes der samtidig med, at Fokken blev bjærget, og der styredes Bidevind for Stb.s Halse mod Indsejlingen til Havnen. Da C. befandt sig mellem Molerne, blev Skibet paasejlet af M/Gl. »Rigmor« af Skive, der for Motor var for Indsejling i Havnen, og som havde været agten for C. Ved Kollisionen fik C. Storsejlet flænget og Rignigen samt Bb.s Side beskadiget.

Af den af R.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at der fra R, blev afgivet 2 korte Toner, da Skibet var i Nærheden af Indsejlingen til Havnen, og Skibets Fart blev mindsket til Halv Krait. Ca. 1 Skibs-længde forude om Stb. saas C. styrende en Kurs parallel med R.s. Umiddelbart før R. var ved den Ø.-lige Havnemole, drejede C. pludselig Bb. over. Da der syntes Fare for en Kollision, blev Motoren kastet Fuld Kraft Bak, men umiddelbart efter skete Kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Kollisionen skyldes, dels at Farten gik af C. og dels at R. ikke har holdt tilstrækkeligt tilbage.

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

Kollideret d. $12/6$ 37 i Københavns Havn.

Søforhør i København d. $9/8$ og $19/8$ 37.

Kl. 16^{24} , da D. befandt sig ved Kvæsthusbroen, blev Skibet overhalet af S/S »Kronborg« af Aarhus, der forsøgte at passere D. om Bb. Samtidig kom en Bugserbaad med 2 Pramme (»Nr. 4« og »K.F.A. II«) rundt Kvæsthusbroens Hoved. Under Passagen tørnede K. den ene Pram (K.F.A. II), hvorved K. mistede Styret og tørnede med Stb.s Side mod D.s Bb.s Bov.

Af den af K.F.A. II.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at Kl. ca. 16^{30} , da K.F.A. II, der var under Bugsering fra Larsens Plads til Baltic Cotton, befandt sig ved Kvæsthusbroen, kom en Dampner — S/S »Kronborg« af Aarhus — der forsøgte at overhale D. paa dennes Bb.s Side, i Sigte forude. Da Bugserbaaden var omtrent ud for D.s Forende, og K. syntes at være omtrent ud for Agterenden, hørtes fra K. en kort Tone med Dampfløjten, hvilket Signal Bugserbaaden besvarede med 1 kort Tone, idet der samtidig drejedes Stb. over. K.F.A. II. der var agterste Pram i et Slæbetog paa 2 Pramme, og hvis Slæber var smuttet ud af Kæben i Boven, kunde ikke følge med i Svinget Stb. over, og umiddelbart efter tørnede K. med Bb.s Bov mod K.F.A. II.s Bb.s Bov, hvorved Fenderliste og Skandæk blev beskadiget, 2 Dæksplader bulet og Slæbetrossen brækkede.

Af den af K.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at da dette Skib Kl. ca. 16^{40} ud for Kvæsthusbroen var ved at overhale D., der havdes ca. 10 m om Stb., kom en Bugserbaad i Sigte N. for Kvæsthusbroen, styrende Ø. over Tværs paa Løbet. Fra K. blev der givet 1 kort Tone med Dampfløjten, hvilket Signal Bugserbaaden besvarede med samme Signal, idet den samtidig saas dreje Stb. over. K. holdtes saa tæt til D. som muligt. Agten for Bugserbaaden kom nu 2 Lægtene til Syne, den forreste fulgte Drejningen Stb. over, medens den agterste — K.F.A. II. — skar Bb. ud og tørnede K.s Bb.s Bov. Ved Kollisionen mistede K. Styret og drejede Stb. over og tørnede med Stb. Side mod D.s Bb.s Side. Ved Kollisionen fik K. en større og en mindre Bule paa Bb.s Bov, samt Stb.s Skanseklædning agten for Rigningen en Del beskadiget.

Anm. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes, at K. søgte at fuldføre Overhalingen af D. efter at Bugserbaaden var kommet i Sigte.

55. M/Gl. **Dan** af Aalborg, 54 Reg. T. Br. Bygget 1898 af Eg. Paa Rejse fra Nykøbing M. til Aalborg i Ballast.

Grundstødt d. $19/1$ 37 i Limfjorden.

Strandingsindberetning dat. $28/1$ 37. Søforhør i Store-Heddinge d. $16/9$ 37.

Kl. 3, da D. under en haard SØ.-lig Storm laa opankret for 2 Ankre ved Gjøl, gik Skibet i Drift og grundstødte paa Grunden N. for Draget. D. $30/1$ kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjergningsdamper.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

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

Kollideret d. $29/1$ 37 i Københavns Havn.

Søforhør i København d. $1/2$ 37.

Kl. ca. 16, medens D. assisterede S/S »Jægersborg« af København under Forhaling fra Enghave Brygge til Sydhavnen, løb D. fast i en Isflage. Der blev straks afgivet korte Toner med Dampfløjten; men umiddelbart efter tørnede J. med Stævnen D.s Agterende. Ved Kollisionen blev D. stærkt beskadiget.

Af den af J.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at J. blev bugseret af D. med ca. 4—5 Knobs Fart, da der hørtes Opmærksomhedssignal fra D. Maskinen blev straks kastet Fuld Kraft Bak; men umiddel-

Anm. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes, at D. løb fast i Isen.

57. M/Gl. **Dan** af Odense, 52 Reg. T. Br. Bygget 1906 af Staal. Paa Rejse fra Petersværft til Odense med Egekævler.

En Mand faldet overbord og druknet d. $25/9$ 37 i Odense Fjord.

Søforhør i Odense d. $4/10$ 37.

Kl. ca. 14, da D. i stille, diset Vejr befandt sig omtrent midt imellem Klintebjerg og Stige, faldt Kok Anders Martin Pedersen af Agedrup, der var paa Vej agterover paa Dækslasten med en Fortøjningswire, over Bord. Motoren blev straks kastet Fuld Kraft Bak, og der blev kastet en Redningskrans ud. Da den overbordfaldne ikke kunde naa Redningskransen, sprang Føreren ud efter den overbordfaldne; men inden Føreren naaede hen til ham, var han forsvundet og kom ikke mere til Syne.

Anm. Ministeriet maa antage, at den forulykkede er snublet paa Dækslasten og derved faldet over Bord.

58. M/Sk. **Danebrog** af Aalborg, 95 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Malmø til Rønne med Foderstoffer.

Grundstødt d. $29/10$ 37 ved Bornholms V.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $2/11$ 37. Søforklaring og Søforhør i Rønne d. $2/11$ 37.

D. $28/10$ Kl. 18 passeredes Falsterbo-Rev F.S.; Vejret var let diset. D. $29/10$ Kl. 3 blev det tæt Taage. Farten blev mindsket, og forskriftsmæssigt Taagesignal afgivet. Kl. 5, da D. efter Bestikket skulde være ud for Rønne, blev Motoren stoppet, og der blev taget Lodskud uden at faa Bund. Da Taagesignal fra Rønne ikke hørtes, fortsattes Rejsen i ca. 20 Minutter, hvorefter der Kl. 5^{45} atter blev stoppet. Der loddedes nu 38 m Vand, og da det mentes, at Taagesignalet fra Rønne hørtes i ØSØ., sejledes i 15 Minutter med Kurs ØSØ., hvorefter der blev loddet 13 m Vand. Umiddelbart efter saas Land, og Kursen ændredes til SSV. samtidig med at Loddet holdtes gaaende. Kl. 7 hørtes Taagesignal fra Rønne om Bb., men inden Retningen nærmere kunde bestemmes, tog Skibet Grunden paa Hvide Odde og blev staaende. Kl. 14^{15} kom D. flot efter at en Del af Ladningen var lægtret.

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

59. Dæksbaad **Darling** af Bogense, 17 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Nykøbing F. til Sønderborg med Foderstoffer.

Motoren havareret; Skibet strandet og forlist d. $29/10$ 37 paa Als Ø.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Sønderborg d. $1/11$ 37. Strandingsindberetning dat. $3/11$ 37.

Kl. ca. 12 lettede D. fra en Ankerplads ved Albuen. Kl. ca. 13 blev det Taage, og Kl. ca. 14^{30} ændredes Kursen fra SV.t.V. til NV.t.V. Der blæste en frisk SSØ.-lig Kuling. Kl. ca. 6 brækkede Armen til Tryk-smøreapparatet, og Føreren gik under Dæk for at søge at reparere Motoren. Kort efter kom Kegnæs Fyr i Sigte, Føreren kom nu paa Dækket og overtog Roret. Da der syntes Fare for at Skibet skulde drive paa Land, blev det besluttet, at sætte Stagfokken, men Faldet bekneb sig i Blokken, saa Sejlet ikke kunde sættes. Kl. ca. 6^{30} tog Skibet Grunden paa Pøls Rev ca. 100 m fra Land og blev staaende. Besætningen — 3 Mand — blev reddet af en Baad fra Land. Skibet blev Vrag.

Anm. Aarsagen til Strandingen maa antages at være Motorhavari Forbindels med Vejrforholdene.

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

En Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. $29/9$ 37 i København.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. $29/9$ 37.

Kl. ca. 15^{15} , da D. laa ved Østmølen i Frihavnen og lossede Bomuldsballer, tørnede et Slæng bestaaende af 3 Baller under Ophivning mod en Skærstok i Mellemdækslugen. Derved gled Ballerne ud af Stroppen og faldt ned i Bunden af Lastrummet, hvor en af Ballerne ramte en Havnearbejder, der fik Hoftepartiet beskadiget. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt Ambulance kørt til Hospitalet.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

61. S/S **Dettifoss** af Reykjavik.

En Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. $25/1$ 37 i København.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. $^{26}/_1$ 37.

Kl. ca. 18, medens D. laa ved Burmeister & Wains Skibsværft for Overhaling, kom en af Skibets Matroser til Skade ved at falde ned i Lasten. Den paagældende, der var beskæftiget paa Mellemdækket med at opsamle Optændingsbrænde, er i Mørket traadt ud paa noget Sejldug paa Mellemdækslugen og styrtet ned i Underlasten, hvor han faldt ovenpaa nogle Malerbøtter og forsløg Ryggen. I en tilkaldt Ambulance blev den tilskadekomne kørt paa Hospitalet.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

62. Ff. **Diana** af Esbjerg, 29 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Eg, Bøg og Fyr.

Paasejlet og forlist d. $^{6}/_4$ 37 i Nordsøen.

Søforhør i Bremerhaven d. $^{8}/_4$ 37 og i Esbjerg d. $^{19}/_7$ 37. Forlisansmeldelse dat. Esbjerg d. $^{19}/_7$ 37.

Kl. 12^{10} opankredes D. i taaget Vejr ca. 6 Sm. SV. $^{1}/_2$ V. af Helgoland. Forskriftsmæssigt Taagesignal blev afgivet. Kl. ca. 12^{30} hørtes en Dampers Taagesignal. Kort efter hørtes Signalet paany, og umiddelbart efter kom Damperen — Damptrawler »Helmi Söhle« af Wesermünde — i Sigte om Bb. i ca. 150 m.s Afstand, styrende ret mod D. H. S. syntes at bibeholde sin Kurs, og umiddelbart efter tørnede H. S. med Boven mod D.s Bb.s Side, der blev stærkt beskadiget. Fra D. blev der givet Nødsignal med Taagehornet, og H. S. opankredes i ca. 100 m.s Afstand. D.s Ankergrejer blev kappet, hvorefter D. løb langs Siden af H. S., der fik en Trosse om Bord. D.s Besætning blev taget om Bord i H. S., hvorefter det forsøgte at bugsere D. til Wesermünde. Efter ca. $^{1}/_2$ Times Bugsering maatte Bugseringen opgives, og kort efter sank D. ca. 6 Sm. N. $^{1}/_2$ V. af Weser F.S.

H. S.s Besætning har forklaret, at da dette Skib Kl. 12^{25} i tæt Taage var ca. 6 Sm. SV. af Helgoland hørtes D.s Taagesignal. D. kom samtidig i Sigte, og H. S.s Maskine blev kastet Fuld Kraft Bak samtidig med, at Roret blev lagt haardt Bb., men umiddelbart efter skete Kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Seeamt i Bremerhaven har under $^{8}/_4$ 37 afsagt en Kendelse, hvorefter H. S. bærer hele Skylden for Kollisionen, idet dette Skib til Trods for den tætte Taage ikke paa behørig Maade gik med mindsket Fart.

63. S/S **Dicido** af Helsingborg, ca. 2500 Reg. T. Br..

Grundstødt den $^{3}/_2$ 37 ved Jyllands NV.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $^{3}/_2$ 37.

Kl. 9^{30} grundstødte D. i tæt Taage ved Skiveren. Skibet kom af Grunden samme Dag ved egen Hjælp. Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være tæt Taage.

64. S/S **Dorthea** af Marstal, 1923 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal. Paa Rejse fra Methil til København med Kul.

Kollideret og sunket d. $^{19}/_3$ 37 i Kattegat.

Søforklaring og Søforhør i Frederikshavn d. $^{31}/_3$ 37. Forlisansmeldelse dat. Marstal d. $^{16}/_7$ 37.

Kl. 17^{50} passerede D. Skagensrev F.S. Det var tæt Taage; men umiddelbart efter lettede Taagen. Fra Fyrskibet styredes retv. S. 42° Ø. Kl. ca. 19^{30} blev det atter Taage, hvorfor der blev afgivet forskriftsmæssigt Taagesignal med Dampfløjten. Kl. ca. 19^{36} hørtes forude Taagesignal fra en Damper. Maskinen, der havde gaaet Fuld Kraft Frem, blev straks beordret Halv Kraft Frem og Kl. ca. 19^{38} , da Taagesignalet paany hørtes forude, Langsomt Frem. Kort efter kom en Toplanterne i Sigte forude; der blev afgivet 1 kort Tone med Dampfløjten, samtidig med at Roret blev lagt Stb., og Maskinen blev stoppet. Fra den modgaaende Damper, der senere viste sig at være S/S »Kirsta« af Nystad, hørtes nu 2 korte Toner, hvilket Signal besvaredes med 1 kort Tone. Da der fra K. atter hørtes 2 korte Toner, blev Maskinen beordret Fuld Kraft Bak, samtidig med at der blev afgivet 3 korte Toner. Fra K. blev Signalet besvaret med samme Signal, men umiddelbart efter — Kl. 19^{42} — tørnede K. med Stævnen mod D.s Bb.s Side ud for Forkant af Nr. 3 Luge. Ved Kollisionen blev D. stærkt beskadiget, og da der syntes Fare for, at Skibet skulde synke, forsøgte det at sejle mod Land for at sætte Skibet paa Grund. I Løbet af kort Tid stod der imidlertid 3 Fod Vand over Agterdækket, og da D. stadig sank, gik Besætningen Kl. 20^{30} i Bandene og blev bjergtet om Bord i K. Kl. ca. 23 sank D. paa $57^\circ 36' N.$ Brd., $11^{00} 3' \text{Ø.}$ Lgd.

Af den af K.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at dette Skib, der var paa Rejse fra Åbo til Antwerpen, Kl. 18^{01} passerede Læsø Trindel F.S. om Bb. i 0,5 Sm.s Afstand. Det var Taage, og der blev afgivet Taagesignal med Dampfløjten. Fra Fyrskibet styredes retv. N. 48° V. Kl. ca. 19^{30} hørtes D.s Taagesignal om Stb. Kl. 19^{37} syntes Taagen tættere, hvorfor Maskinen, der havde gaaet Halv Kraft Frem, blev beordret Langsomt Frem. Da D. syntes at nærme sig hurtigt, og Taagesignalet Kl. 19^{40} hørtes ca. 15° om Stb., blev Maskinen stoppet. Umiddelbart efter kom D.s Toplanterne i Sigte 20° om Stb. D. syntes at nærme sig med temmelig stærk Fart, og syntes at dreje Stb. over. Da K. laa stille, blev der afgivet 2 lange Toner med Dampfløjten, hvilket Signal besvaredes med 1 kort Tone. Fra K. blev der atter afgivet 2 lange Toner, hvilket Signal fra D. paany blev besvaret med 1 kort Tone. Kl. 19^{46} blev Maskinen beordret Fuld Kraft Bak, samtidig med at der blev afgivet 3 korte Toner, hvilket Signal fra D. blev besvaret med samme Signal; men umiddelbart efter skete Kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes dels at begge Skibe har undladt at stoppe Maskinen straks da det andet Skibs Taagesignal hørtes forude, dels at D.s Fart først blev reduceret da K.s Taagesignal hørtes og dels at K.s Signal 2 lange Toner om Bord i D. blev opfattet som 2 korte Toner.

65. S/S **Duchesse de Brabant** af Ostende. Bygget 1915 af Staal. Paa Rejse fra Fiskeplads ved Island til Ostende.

Grundstødt og sunket d. $^{16}/_4$ 37 ved Færøerne.

Indberetning fra Færøernes Politikreds dat. $^{26}/_4$ 37.

D. $^{14}/_4$ afsejlede D. d. B. fra Ingolfs Høvdii med Kurs mod Sule Skerry. D. $^{16}/_4$ Kl. ca. 3 da D. d. B. i usigtbart Vejr efter Bestikket skulde være ca. 65 Sm. SV. af Sumbø Fyr, huggede Skibet 3 Gange i Grunden

ved Sumbø Holm ved Suderø. Der styredes nu V. over og ca. 5 Minutter efter kom Sumbø Fyr i Sigte. Da Skibet ikke kunde holdes flydende paa Pumperne, og Nødsignaler, som blev afgivet, ikke blev besvaret, blev Bundventilerne aabnet, hvorefter Besætningen — 14 Mand — gik i Baaden og roede i Land.

66. M/Sk. **Duen** af Marstal, 44 Reg. T. Br. Bygget 1908 af Eg. Paa Rejse fra Lübeck til Odense med Ammoniak.

Kollideret d. $19/10$ 37 i Lübeck.

Søforklaring i Lübeck d. $21/10$ 37 og i Marstal d. $5/11$ 37.

Kl. ca. 10, da D. befandt sig i Burgter-Hafen i Farvandets Stb.s Side, saas forude en Damper — S/S »Radbod« af Emden — for indgaaende, assisteret af Slæbebaad For og Agter. Da Afstanden til R. var ca. 70 m, hørtes fra dette Skib samt fra den forreste Slæbedamper 2 korte Toner. D.s Ror blev straks lagt haardt Bb. Umiddelbart efter saas Slæbedamperen trække R. Stb. over; Maskinen blev straks kastet Fuld Kraft Bak, men kort efter tønnede R. med Bb.s Bov mod D.s Klyverbom, der brækkede. Endvidere fik D. Stævnen beskadiget og Dækket sprængt.

Af den af R.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at dette Skib var for indgaaende, assisteret af Lods og Slæbebaad For og Agter, da D. kom i Sigte forude. Da R. var kommet for langt over i Farvandets Stb.s Side, blev der med Dampfløjten givet 2 korte Toner som Signal til den forreste Slæbedamper, der besvarede Signalet, om at trække lidt Bb. over. D. saas nu at dreje Bb. over, og da der syntes Fare for en Kollision, drejede den forreste Slæbedamper Stb. over, men umiddelbart efter skete Kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Lübeck Seeamt har afsagt en Kendelse hvorefter Kollisionen skyldes, at det af R. afgivne Signal, der var bestemt for Slæbedamperen, blev misforstaaet om Bord i D. Hverken R.s Fører, D.s Fører eller Lods kan tillægges nogen Skyld.

67. Ff. **Ebba** af Frederikshavn, 27 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Eg.

Grundstødt d. $17/3$ 37 i Buckie Havn.

Indberetning til Board of Trade dat. $18/3$ 37.

Kl. ca. 4, da E. under en SØ.-lig Kuling blev varpet ind i Havnen, blev Skibet af Vinden ført langs Kajen, hvor det tog Grunden paa en undersøisk Hindring. Ved Grundstødningen fik Skibet, der kom flot ved egen Hjælp, ingen Skade.

68. Ff. **Ebenezer** af Esbjerg, 20 Reg. T. Br. Bygget 1915.

Borteblevet i Januar 1937 i Nordsøen; 4 Omkomne.

Søforhør i Esbjerg d. $19/4$ 37. Forlisansmeldelse dat. Esbjerg d. $20/5$ 37.

D. $27/1$ om Morgenen saas E. under en Ø.-lig Snestorm ca. 230 Sm. V. af Graadyb Barre. Da der siden intet er hørt eller set til Skibet, maa det antages at være forlist med Mand og Mus.

Anm. Besætningen bestod af Fiskeskipper Harald Kristian Pedersen Kloster af Esbjerg, Bedstemand Ejner Villiam Laugesen af Gammelby pr. Esbjerg samt Fiskerne Bøjle Andersen og Hans Christian Nielsen begge af Hjerting.

69. S/S **Edith** af Esbjerg, 1566 Reg. T. Br. Bygget 1931 af Staal. Paa Rejse fra Marseille til Valencia med Fødevarer.

Bombarderet af Flyvere og sunket d. $12/8$ 37 i Middelhavet. 1 Mand dræbt.

Søforklaring i Marseille d. $21/8$ og $22/8$ 37. Søforhør i Esbjerg d. $28/8$ 37. Forlisansmeldelse dat. København den $20/8$ 37.

Kl. ca. 12, da E., der i Henhold til Bestemmelserne om Kontrol med Skibe i Anledning af Borgerkrigen i Spanien, havde Kontrol-Officer om Bord, befandt sig paa $41^{\circ}16'$ N. Brd. $2^{\circ}51'$ Ø. Lgd. med Kurs mod Valencia, fløj et SØ-Luftfartøj, der bar de spanske Nationalisters Kendingsmærke, hen over Skibet. Ikke-Intervention-Standarden blev hejst paa Fortoppen, og da Luftfartøjet havde kredset rundt om E., forsvandt det i Retning mod Mallorca, uden at have afgivet noget Signal. Kl. ca. 16^{15} , da E. befandt sig paa ca. $40^{\circ}55'$ N. Brd. $1^{\circ}55'$ Ø. Lgd., kom et SØ-Luftfartøj paany i Sigte. Det var mærket Nr. 522 og bar iøvrigt de spanske Nationalisters Kendingsmærker. Fra Luftfartøjet blev der afgivet Blinksignaler, som det dog paa Grund af stærkt Sollys Og Luftfartøjets store Fart var umuligt at forstaa, hvorfor Svarstanderen blev sat. Maskinen blev derpaa stoppet og Roret lagt Bb. for at bringe Skibet op mod Vinden, der var Ø.-lig, og samtidig blev Signalet: »Jeg ligger stille« vist med de internationale Signalflag. Da det befrygtedes, at E. vilde blive beskudt, blev Baadene gjort klar; men inden der var givet Ordre til at forlade Skibet, nedkastede Luftfartøjet, der havde kredset rundt om E., 3 Bomber mod Skibet. Bomberne faldt tæt om Bb. uden at ramme Skibet, hvorimod en østrigsk Messedreng Alfred Kugel blev ramt i Ryggen af en Splint. Besætningen, med Undtagelse af Kontrol-Officeren, gik derpaa i Baadene, hvorefter Luftfartøjet nedkastede yderligere 12—13 Bomber, hvoraf 5 ramte Bakken og antændte denne. Efter at Flyvemaskinen var forsvundet, gik Besætningen atter om Bord i E. og slukkede Ilden paa Bakken samt standsede Frysemaskinen. Efter at Baadene var blevet forsynet med Proviant, forlod alle Mand Skibet. Kort Tid efter kom et andet SØ-Luftfartøj med Nationalisternes Kendingsmærker i Sigte. Det nedkastede 6—8 Bomber mod E. og beskød fra lav Højde Skibssiderne med et Maskingevær. Baadene blev liggende i Nærheden af E., men da der stadig kredsede Luftfartøjer rundt om Skibet, og E. var begyndt at synke, sattes Kursen Kl. ca. 23 mod Land. D. $13/8$ Kl. 7 blev Baadene taget paa Slæb af et Fiskefartøj, og Kl. 9 ankom Baadene til Villanueva. Den saarede Messedreng blev i en tilkaldt Ambulance kørt til Hospitalet, hvor han den $15/8$ afgik ved Døden.

Anm. Aarsagen til Forliset fremgaar af det ovenfor anførte.

70. M/Gl. **Edwards** af Rødvig, 29 Reg. T. Br. Bygget 1885 af Kg. Paa Rejse fra Flensburg til Horsens med Briketter.

Sprunget læk d. $14/6$ 37 i Kattegat; søgt Nødhavn.

Søforklaring i Horsens d. ¹⁸/₆ 37.

Kl. 17⁴⁵, da E., der arbejdede haardt i Søen, befandt sig ud for Bjørnsknude, opdagedes det, at Skibet var læk. Da Vandet stadig steg i Skibet skønt Pumpen holdtes gaaende, blev Kursen sat mod Land. samtidig med at der blev lempet over Bord af Dækslasten. Kl. ca. 20 ankom E. til Snaptun Havn.

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

71. M/S Egyptian Reefer af Esbjerg, 3159 Reg. T. Br. Bygget 1936 af Staal. Paa Rejse fra Conakry til Marseille.

En Mand forsvundet d. ²⁷/₁₀ 37 i Atlanterhavet.

Søforklaring i Marseille d. ³/₁₁ 37.

Kl. 7⁰⁶, da E. R. under en SØ.-lig Kuling befandt sig paa ca. 28° N. Brd. 14° V. Lgd., savnedes Hovmester Ole Jensen Olesen af Randers, der sidst var set d. ²⁶/₁₀ Kl. 21. Da det maatte formodes, at Hovmesteren, der havde været utilpas, var faldet over Bord, blev Skibet lagt paa modsat Kurs. Kl. 10¹⁵, da al Efterøgning viste sig forgæves, blev det efter et afholdt Skibsraad besluttet at fortsætte Rejsen.

72. M/S Elin af Svendborg, 310 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Eg.

En Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. ²⁵/₅ 37 i Plymouth.

Indberetning fra Statens Skibstilsyn dat. ¹⁷/₆ 37.

Medens E. laa i Plymouth og lossede Granplanker, gled under Ophivningen af en Længe en Planke ned paa Dækket og derfra ned i Skibets Lastrum, hvor den ramte en af Skibets Matroser, der fik den ene Fod beskadiget. Den paagældende blev midlertidig behandlet i Plymouth, men d. ⁹/₆ ved Skibets Ankomst til København blev han i en tilkaldt Ambulance kørt paa Hospitalet.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

73. Ff. Elinor af Hou, ca. 7 Reg. T. Br.

Kollideret d. ³¹/₁₂ 37 i Skagens Havn.

Søforklaring og Søforhør i Skagen d. ¹⁷/₁ 38.

Kl. 8³⁰ afsejlede E., der ikke førte Lanterner, fra vestre Baadebro. Der sejledes imellem de 2 Ø.-lige Fortøjningspæle med Kurs imod Havneindløbet i Tværmolen. Da E. befandt sig omtrent ud for Enden af den gamle Mole, saas Ff. »N. A. Ottesen« af Skagen kommende fra Auktionskajen styrende mod vestre Mole. Da der syntes Fare for en Kollision, blev Roret lagt Stb., samtidig med at Skruen blev koblet fra. N. A. O. saas nu dreje Bb. over, hvorfor Motoren blev kastet Fuld Kraft Bak; men umiddelbart efter tørnede E. med Stævnen mod N. A. O.s Stb.s Bov. Ved Kollisionen blev E.s Stævne knust.

Af den af N. A. O.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at dette Fartøj, der ikke førte Lanterner, Kl. 8³⁰ sejlede fra Kajen ved Auktionshallen for at sejle til vestre Mole. Der sejledes rundt det Ø.-lige Hjørne af den gamle Mole, og da N. A. O. var klar af denne, saas E. kommende med Kurs mod Havneindløbet i Tværmolen. Motoren blev straks kastet Fuld Kraft Bak, hvorved Stævnen drejede lidt Bb. over, og umiddelbart efter skete Kollisionen som foran anført.

Anm. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes, at der ikke fra de to Fartøjers Side er udvist fornøden Forsigtighed under Sejladsen i Havnen.

74. Ff. Elisabeth af Sandevaag, 86 Reg. T. Br. Bygget 1882 af Eg. Paa Fiskeri i Atlanterhavet.

Kollideret d. ¹⁹/₄ 37 i Atlanterhavet.

Søforklaring i Thorshavn d. ¹¹/₅ 37.

Kl. ca. 1, medens E. under en SØ.-lig Storm manøvrerede ved et ukendt Skib, der havde blusset efter Hjælp, tørnede E. med Boven let imod det andet Skib.

Anm. Søforklaring fra det andet Skib foreligger ikke.

75. M/Tj. Elise Marie af Egersund, 88 Reg. T. Br. Bygget 1895 af Staal.

En Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. ¹/₇ 37 i København.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. ¹/₇ 37.

Kl. ca. 13⁴⁵, da E. M. laa fortøjet langs Kaj i Frihavnen agten for norsk M/S »Geisha« og lastede Bomuldsfrøkager i Sække fra dette Skib, brækkede under Nedfiring af et Slæng Stroppen, som var slaaet om Sækkene, hvoraf nogle faldt ned i E. M.s Lastrum og ramte en Havnearbejder, der tik Benene kvæstet, Den tilskadede komne blev i en tilkaldt Ambulance kørt til Hospitalet.

76. Lystk. Elka II af Kiel. Paa Rejse fra Kiel til Faaborg.

Strandingsindberetning dat. ⁸/₈ 37.

Kl. 14³⁰ grundstødte E. II under en Ø.-lig Kuling ved Skalle-Klinte. Fartøjet blev Vrag.

Anm. Ministeriet maa antage at Aarsagen til Strandingen har været Ukendskab til Farvandet.

77. M/Gl. Ella af Køge, 99 Reg. T. Br. Bygget 1905 af Staal. Paa Rejse fra Saxkøbing til København med Sukker.

Grundstødt d. ²³/₁₀ 37 ved Lollands N.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. ²³/₁₀ 37.

Kl. 2²⁰ grundstødte E. i taaget Vejr i Porrebugten ca. 2¹/₂ Sm. V. for Stubbekøbing og blev staaende. Skibet er senere kommet flot ved fremmed Hjælp, efter at en Del af Ladningen var lægtiet.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Taage.

78. M/Gl Ella af Odense, 96 Ret T. Br. Bygget 1915 af Staal. Paa Rejse fra Aarhus til Stettin med Papiraffald, Jern og Klude.

Brand om Bord d. $31/10$ 37 i Østersøen.

Søforhør i Aarhus d. $12/11$ 37.

Kl. 18 opdagedes Ild i nogle Baller Papiraffald, som førtes paa Dækket op ad Maskinskoddet. Ved Hjælp af Spuleslangen blev Ilden holdt under Kontrol, medens de brændende Baller blev kastet over Bord, og Kl. 19, da ca. 10 Tons af Dækslasten var kastet over Bord, var Ilden slukket.

Anm. Der er intet oplyst om Aarsagen til Ildens Opkomst.

79. Ff. **Ella Viola** af Frederikshavn, 10 Reg. T. Br. Paa Fiskeri i Kattegat.

En Mand faldet over Bord og druknet d. $23/2$ 37 i Kattegat.

Politirapport dat. $23/2, 24/2$ og $1/3$ 37.

Kl. ca. 15 medens E. V. i roligt Vejr befandt sig paa en Fiskeplads ca. $1/4$ Sømil SSØ for Hirtsholmene, faldt Kok Nimann Christensen af Gærum over Bord. Kutteren blev omgaaende drejet rundt og kom op til den overbordfaldne, som imidlertid sank, inden man kunde faa ham bjerget.

Anm. Der er intet oplyst om Aarsagen til Ulykken.

80. Ff. **Ellen Margrethe** af Esbjerg, 35 Reg. T. Br. Bygget 1909 af Eg. Paa Fiskeri i Nordsøen.

En Mand faldet over Bord og druknet d. $13/4$ 37 i Nordsøen.

Søforhør i Esbjerg d. $12/6$ 37.

Kl. 16^{30} , da E. M. var i Færd med at løbe en Line ud paa en Fiskeplads 110 Sm. NV.t.V. af Vyl F.S., fik Kok Evald Niemann Christensen af Frederikshavn, der opholdt sig paa Dækket, under en Overhaling Overbalance og faldt over Bord. E. M. blev straks lagt paa modsat Kurs; men den overbordfaldne kom ikke mere til Syne, og efter ca. 3 Timers forgæves Eftersøgning sejledes ind til Esbjerg.

81. S/S **Ellensborg** af København, 1259 Reg. T. Br. Bygget 1918 af Staal. Paa Rejse fra Danzig til Goole med Træ.

Kollideret d. $5/12$ 37 paa Humber Floden.

Indberetning til Board of Trade dat. $7/12$ 37. Søforhør i Aarhus d. $20/12$ 37.

Kl. ca. 16^{00} , da E., der havde Lods om Bord, i taaget Vejr skulde søge Ankerplads udenfor Peerhead i Nærheden af Alexandra Dock, saas forude Lanterner fra en Damper. Da dette Skib var passeret kom Ankerlanterneren fra et andet Skib, der senere viste sig at være Damptrawler »Bunsen« af Hull, i Sigte ret forude i en Afstand af 4—5 Skibslængder. E.s Maskine, der gik langsomt frem, blev beordret Fuld Kraft Frem samtidig med, at Roret blev lagt haardt Stb. E. blev imidlertid af Strømmen ført ned mod B., og tørnede haardt med Bb.s Side mod B.s Stævn. Maskinen blev beordret Fuld Kraft Bak, men da det viste sig, at Skruen havde fisket B.s Ankerkæde, blev Maskinen straks stoppet og Stb. Anker kastet. Da Skibene ikke kunde komme fri af hinanden, lod B. Ankerkæden gaa, og E. blev af 2 Bugserbaade bugseret til Kaj ved Alexandra Dock. Ved Kollisionen fik E. en dvb Bule i Skibssiden udfor Nr. 4 Luge.

Anm. Søforklaring fra B. foreligger ikke.

82. Ff. **Elna** af Esbjerg. 41 Reg. T. Br. Bygget 1899 af Eg. Paa Fiskeri i Nordsøen.

Mistet Ankergrejer d. $29/10$ 37 i Nordsøen.

Søforhør i Esbjerg d. $29/11$ 37.

Kl. ca. 7^{30} , da E. i tæt Taage var i Færd med at sætte Vod 5 Sm. NV.t.V. af Horns Rev F.S., passerede en Damper forbi Kutteren i ca. 50 m.s Afstand. Da Voddet var sat, og E. kom tilbage til Ankergrejerne, som var afmærket med en Flagbøje, viste det sig at Ankergrejerne var sprængt.

83. M/Sk. **Elsbeth** af Vejle, 69 Reg. T. Br. Bygget 1912 af Eg. Paa Rejse fra Herrenwyk til Vejle med Raajern.

Paasejlet d. $17/8$ 37 i Travemünde.

Søforklaring og Søforhør i Vejle d. $21/8$ 37.

Kl. 2, medens E. laa fortøjet paa anvist Plads i Travemünde, blev Skibet paasejlet af S/S »Gunløg« af Stockholm, hvorved E. fik nogen ovenbords Skade.

Anm. Søforklaring fra G. foreligger ikke.

84. 3^m M/Sk. **Else** af Hamburg, 141 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Lybeck til Libau med Sten.

Grundstødt d. $13/3$ 37 ved Bornholms V.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $13/3$ 37.

Kl. 12° , grundstødte E. i taaget Vejr paa Blok Grund, 4 Sm. S. for Amager. Kl. 23^{30} kom Skibet flot ved fremmed Hjælp.

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

85. M/Gl. **Else** af Thisted, 79 Reg. T. Br. Bygget 1937. Paa Rejse fra Rønne til Rudkøbing med Lervarer.

Grundstødt d. $16/10$ 37 ved Møens V.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $19/10$ 37.

Kl. 12 grundstødte E. i taaget Vejr paa Tolken. Skibet er senere kommet flot ved egen Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Taage

86. **Else Hugo Stinnes 15** af Hamburg, 3291 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Zeebrügge til Stockholm med Koks.

Grundstødt d. $4/2$ 37 i Sundet.

Strandingsindberetning dat. $6/2$ 37.

Kl. 16¹¹ grundstødte E. H. S. 15 i taaget Vejr paa Knollen. D. $\frac{7}{2}$ Kl. 15 kom Skibet flot ved Hjælp af 3 Bjergningsdampere, efter at en Del af Ladningen var dels kastet over Bord, dels lægtret.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Taage og Strømsætning samt den Omstændighed, at Farvandsafmærkningen var inddraget paa Grund af Is.

87. S/S **Emanuel** af Marstal, 1290 Reg. T. Br. Bygget 1907 af Staal. Paa Rejse fra Kemi til Wisbech med Træ. Grundstødt d. $\frac{21}{6}$ 37 paa Nene Floden.

Indberetning til Board of Trade dat. $\frac{22}{6}$ 37.

Kl. ca. 6, da E., der havde Lods om Bord, i en Drejning i Floden skulde gaa af Vejen for en Grave-maskine, mistede Skibet Styret og tog Grunden. Ved første Højvande kom Skibet flot ved egen Hjælp.

88. S/S **Emily** af Mariahavn. Paa Rejse fra Rotterdam til Gefle med Koks.

Rørt Grunden d. $\frac{21}{4}$ 37 ved Jyllands V.-Kyst.

Søforklaring i Esbjerg d. $\frac{24}{4}$ 37.

D. $\frac{20}{4}$ Kl. 20 pejledes Terschelling Bank F.S. i SV. $\frac{1}{2}$ S. og Tersehilling Fyr i SØ.t.S. $\frac{1}{4}$ S., Log. 143. Herfra styredes NØ. $\frac{1}{2}$ N. Det blæste en haard NV.-lig Kuling med Regndis. D. $\frac{21}{4}$ Kl. 17¹⁰, da Loggen viste 285, og E. efter Bestikket skulde være paa 55°34' 4 N. Brd. 6°55' 3 Ø.Lgd., saas Brænding Forude. Roret blev straks lagt haardt Bb.; men umiddelbart efter rørte Skibet Grunden flere Gange, hvorefter det svingede rundt paa modsat Kurs og kom ud paa dybt Vand. En Undersøgelse viste, at Roret var beskadiget, samt at Agterstævnen var brækket. E. blev indbugseret til Esbjerg.

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

89. Trawler **Emma** af Finkenwärder.

Grundstødt d. $\frac{1}{12}$ 37 ved Sjællands V.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{2}{12}$ 37.

Kl. 20⁴⁰ grundstødte E. i diset Vejr paa Sprogø Østrev og blev staaende. D. $\frac{2}{12}$ Kl. 9³⁰ kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjergningsdamper.

90. M/Sk. **Emmy** af Rønne, 54 Reg. T. Br. Bygget 1907 af Eg, Bøg og Fyr. Paa Rejse fra København til Malmø med Raajern.

Kollideret d. $\frac{12}{12}$ 37 i Malmø.

Søforhør i København d. $\frac{21}{12}$ 37.

Kl. 15⁴⁰ passeredes Lysbøjen ved Malmø Rende. Da E. var i Nærheden af Renden til Centralhavnen, saas et Skib, M/S »H. C. Andersen« af Nakskov, ca. 5 Str. om Bb., komme ud af Renden fra Industrihavnen. E.s Motor, der gik Halv Kraft Frem, blev slaet Langsomt Frem, og E. holdtes i Rendens Stb.s Side. Fra en agten for E. værende indgaaende Damper hørtes 2 korte Toner, hvilket blev besvaret med 1 kort Tone, og Roret blev lagt Stb. H. C. A., der var under Drejning Bb. over, syntes nu pludselig at dreje Stb. over; Motoren blev stoppet og Roret lagt haardt Stb., men umiddelbart efter tørnede H.C. A. med Stb.s Side mod E.s Forskib, hvorved Klyverbommen og nogle Støtter i Bb. Side brækkede.

Af den af H. C. A.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at dette Skib, der havde Lods om Bord, var paa Vej fra Industrihavnen til Frihavnen. Da H. C. A. var i Nærheden af Prik Nr. 8 i Indsejlingsrendens N.-lige Side, passerede en Færge for indgaaende Industrihavnsrenden. E. saas da mellem Röderprik og Industrihavnsrenden. Da H. C. A. var mellem Prikkerne Industrihavnsrende 8—9. drejedes Bb. over. Medens H. C. A. var under Bb.s Drejning, mistede Skibet pludselig Styret og drejede Stb. over, tværs over Centralhavnsrenden, og umiddelbart efter skete Kollisionen som ovenfor anført. Ved Kollisionen fik H. C. A. et Hul i Skanseklædningen.

Anm. Ministeriet maa antage, at H. C. A. har mistet Styret som Følge af Skruevandet fra den indgaaende Færge.

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

En Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. $\frac{20}{4}$ 37 i København.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. $\frac{21}{4}$ 37.

Kl. ca. 19, medens E. laa ved Enghave Brygge, kom en af Skibets Fyrbødere til Skade. Den paagældende faldt i spirituspaavirket Tilstand fra et Ristværk ca. 4 m over Maskindørken ned paa denne og kvæstede Hovedet. I en tilkaldt Ambulance blev den tilskadekomne kørt paa Hospitalet.

Anm. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Ulykken skyldes, at den paagældende, der var set sovende paa Ristværket, har faaet Overbalance og er styrtet ned.

92. S/S **Enigheden** af Marstal, 720 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Staal. Paa Rejse fra Hundested til Aberdeen i Ballast.

Grundstødt d. $\frac{23}{1}$ 37 ved Sveriges Vestkyst.

Svensk Strandingsindberetning dat. $\frac{25}{1}$ 37. Søforklaring og Søforhør i Vejle d. $\frac{10}{2}$ 37.

D. $\frac{22}{1}$ Kl. 19³⁰ afsejlede E. fra Hundested. Vejret var diset. Der styredes N.t.Ø.D. $\frac{23}{1}$ Kl. 0⁵⁰ var Distancen til Anholt Knob F.S. udløbet, og Kursen ændredes til N.t.V. Kl. ca. 4 kom et Fyr, der antoges at være Syr Odden paa Læsø i Sigte, og Kursen ændredes til Ø.t.S. Da Fyret pejledes i NNV., ændredes Kursen til NØ., og da Pejlingen var NV.t.V. $\frac{1}{2}$ V., ændredes Kursen til N. Kort efter Kl. 5⁰⁴ stødte Skibet paa Næskroken ved Malø. Kl. 14¹⁵ kom Skibet flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Ved en under $\frac{11}{6}$ 38 af Vejle Købstad Sørret afsagt Dom er Skibets Fører og 1. Styrmand, mod hvem der var rejst Tiltale dels for ved Pligtforsømmelse og skødesløs Navigering at have foranlediget Grundstødningen, dels for ikke at have ført Skibsdagbogen i Overensstemmelse med de givne Forskrifter, blevet idømt en Statskassen tilfaldende Bøde paa henholdsvis 300 Kr. og 150 Kr., Skibets 2. Styrmand, mod hvem der var rejst Tiltale for ved Pligtforsømmelse at have foranlediget Grundstødningen, blev frifundet.

93. S/S **Erica** af Stettin, 1046 Reg. T. Br. Paa Rejse fra England til København med Koks.

Grundstødt d. $12/3$ 37 ved Jyllands NV.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $16/3$ 37.

Kl. 19⁰⁰ grundstødte E. i usigtbart Vejr paa 2. Revle tæt Ø. for Kanderenden. D. $21/3$ kom Skibet flot ved fremmed Hjælp.

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

94. M/Gl. **Eridani** af Kalundborg, 33 Reg. T. Br. Bygget 1859/98 af Eg.

a) Paa Rejse fra København til Sakskøbing med Kokuskager.

Grundstødt d. $14/10$ 37 ved Amagers S.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $15/10$ 37. Søforhør i Nykøbing F. d. $30/4$ 38.

Kl. ca. 20 passeredes Nordre Røse Fyr, og Kl. ca. 22 passeredes Dragør. Herfra styredes SV.t.S. Da Vejret var diset, sejledes for smaa Sejl og langsom Fart i Maskinen. Kl. ca. 23 tog E. pludselig Grunden, og det viste sig, at Skibet var grundstødt $1/2$ Sm. SØ. for Aflandshage. D. $15/10$ Kl. 17 kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjergningsdamper efter at en Del af Ladningen var lægtret.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen maa antages at være usigtbart Vejr i Forbindelse med Strømsætning.

b) Paa Rejse fra Bandholm til Kiel i Ballast.

Grundstødt d. $31/10$ 37 ved Langelands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $1/11$ 37. Søforklaring og Søforhør i Korsør d. $15/11$ 37.

Kl. ca. 15 passeredes den røde Kost N. for Raagø. Herfra styredes V.t.S. efter den hvide Prik paa den anden Side af Sundet, indtil Kursen Kl. 16 ændredes til SV. Kl. ca. 18, da Tranekær Fyr havdes agten for tværs om Stb., blev det pludselig tæt Taage. Farten blev mindsket og forskriftsmæssigt Taagesignal afgivet. Loddet holdtes gaaende, og der loddes ikke under 6 m. Kl. 20 tog E. pludselig Grunden ved Næbbet S. for Spodsbjerg og blev staaende. Da Vinden friskede, blev E. slaaet længere ind mod Kysten, og d. $1/11$ Kl. 4 blev Skibet slaaet læk og fyldtes med Vand, hvorfor Besætningen — 2 Mand — samt 1 Passager, forlod Skibet, assisteret af 2 Fiskere. D. $11/11$ kom E. flot ved Hjælp af 2 Bjergningsdampere.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldtes Taage i Forbindelse med Strømsætning.

95. S/S **Erindring** af Marstal, 747 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal.

a) Paa Rejse fra Becton til Holbæk med Koks.

Kollideret d. $10/15$ 37 paa Humber-Floden.

Søforklaring i Holbæk d. $13/5$ 37. Søforklaring i Reymouth d. $23/7$ 37.

Kl. 13⁰⁹ passerede E. tæt S. om Humber F.S. Herfra styredes V. mod Spurn F.S. Det var tæt Taage, og Kl. 13¹⁷ blev Maskinen, der havde gaaet Fuld Kraft Frem beordret Langsomt Frem. Maskinen blev derfor stoppet med Mellemrum for at lytte efter Taagesignalet fra Spurn F.S., og Loddet holdtes gaaende; men intet blev hørt før Taagesignalet fra Bull F.S. hørtes ret forude. Kursen ændredes Stb. over. Kort efter kom Fyrskibet i Sigte paa Stb.s Bov i 3 Skibslængders Afstand; Maskinen blev kastet Fuld Kraft Bak, men umiddelbart efter tørnede E. med Boven mod Fyrskibet, der blev let beskadiget.

Anm. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldtes Taage og Strømsætning.

b) Paa Rejse fra Kotha til Sharpness med Træ.

Kollideret d. $21/8$ 37 paa Severn Floden.

Indberetning til Board of Trade dat. $23/8$ 37. Søforklaring i Middelfart d. $4/11$ 37.

Kl. 7⁴⁵, da E., der havde Lods om Bord, var i Færd med at svaje rundt udenfor Indsejlingen til Sharpness Dock, saas tysk S/S »Capri« bakke ned mod E. Da der syntes Fare for en Kollision, blev Roret lagt først haardt Stb., derefter haardt Bb., men umiddelbart efter tørnede C. med Agterenden mod E.s Bb.s Side udfør agterste Dækshus, hvorved 2 Støtter til Baadedækket brækkede, flere Vinkler under Dækket bøjedes, Skanseklædningspladen bøjedes ind. Endvidere blev Rigningen brækket og Skibet fik en Del ovenbords Skade.

Anm. Søforklaring fra C. foreligger ikke.

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

Kollideret d. $26/10$ 37 i Københavns Havn.

Søforhør i København d. $2/11$ 37.

Kl. ca. 19¹⁵ afsejlede E. fra Nyhavn. Da E., hvis Maskine gik Langsomt Frem, havde passeret Bomløbet, blev Skibet sejlet over i Stb.s Side af Løbet for at passere et Skib, der blev bugseret N. over ud fra Kuldepotet paa Refshaleøen af Bugserbaade Fur og Agter. Da E. var omtrent ud for Kuldepotet kom et modgaaende Skib, som senere viste sig at være M/Gl. »Nordstjernen« af Djupekås, i Sigte bag det bugserede Skib. Da der syntes Fare for en Kollision, blev Skruen straks slaaet fra og Roret lagt Stb., og kort efter blev Motoren kastet Fuld Kraft Bak; men umiddelbart efter tørnede E. mod N.s Bb.s S:de.

Af den af N.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at da N., der sejlede for Sejl alene, havde passeret det bugserede Skibs Kurslinie, drejedes 2—3 Streger Bb. over. Kort efter kom E.s Toplanterne og grønne Sidelanterne i Sigte 3—4 Streger om Bb. i ca. 300 m.s Afstand. Da der syntes Fare for en Kollision, blev N. drejet Stb. over, men umiddelbart efter indtraf Kollisionen, ved hvilken N. blev læk.

Anm. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldtes, at man om Bord paa E. antog N.s røde Sidelanterne for at være den ene Bugserbaads Sidelanterne.

97. S/S **Ernst** af Stettin, 558 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Stettin til Rudkøbing med Kul.

Grundstødt d. $23/6$ 37 i Grønsund.

Strandingsindberetning dat. $25/6$ 37.

Kl. 5³⁰ grundstødte E. i Tolkeløbet. Kl. 17²⁵ kom Skibet flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Tilsanding af Tolkeløbet.

98. M/Sk. **Faders Minde** af Faxe Ladeplads, 51 Reg. T. Br. Bygget 1904 af Eg. Paa Rejse fra Fakse Ladeplads til Rødbyhavn med Gødningskalk.

Kollideret d. $19/9$ 37 i Smaalandsfarvandet.

Søforklaring og Søforhør i Maribo d. $2/10$ 37 og i Fakse d. $11/11$ 37. Søforklaring i Maribo d. $29/11$ 37.

Kl. ca. 14^{40} , da F. M. var ca. 6 Sm. Ø. af Vejrhø, saas en Fiskerbaad, der senere viste sig at være Ff. »Ydun« af Bandholm, om Bb. i ca. 1 Sm.s Afstand. Kl. ca. 14^{50} pejledes Y. 4 Str. om Bb. i ca. 200 m.s Afstand. F. M.s Kurs blev bibeholdt. Kl. ca. 15 tønnede Y. med Stævnen mod F. M.s Bb.s Side ca. 1 m fra Agterenden, hvorved en Planke over Skandækket blev knust og Jollen beskadiget.

Af den af Y.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at Y. var beskæftiget med Trawlfiskeri, da F. M. kom i Sigte om Stb. Da Skibene var i Nærheden af hinanden, syntes F. M. at dreje Bb. over for straks efter at dreje tilbage til sin oprindelige Kurs. Da en Kollision syntes uundgaaelig, blev Skruen slaaet fra, men umiddelbart efter skete Kollisionen som ovenfor anført. Ved Kollisionen fik Y. Stævnen slaaet ind, hvorhos Fartøjet sprang læk i Bunden.

Anm. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes, at Y., da F. M. kom i Sigte forude om Stb., undlod at gaa af Vejen, saaledes som foreskrevet i Art. 19 i de internationale Søvejsregler.

99. M/Gl. **Fortuna** af Hamburg, 62 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Hamburg til Køge med Majs.

Grundstødt d. $22/5$ 37 ved Sjællands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $24/5$ 37. Søforklaring og Søforhør i Køge d. $26/5$ 37.

Kl. 15^{20} passerede F. under en VNV.-lig Kuling Stevns Fyr i 1 Sm.s Afstand. Herfra styredes misv. N. Kl. 15^{55} passeredes den røde 1-Kost paa Kalkgrunden tæt om Stb., hvorefter Kursen ændredes til N.t.V. Kort Tid efter luvede Skibet i en Byge kraftigt op; Roret blev last haardt Stb. og Motoren kastet Fuld Kraft Bak; men umiddelbart efter tog F. Grunden ca. 200 m N. for Broen ved Holtug Kalkværk og blev staaende. D. $23/5$ Kl. 4 kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjergningsdamper.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

100. S/S **Fredensborg** af København, 2094 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Staal. Paa Rejse fra Gdynia til Malta med Kul.

Grundstødt d. $18/4$ 37 ved Bornholms Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $18/4$ 37. Søforhør i København d. $29/4$ 37.

D. $17/4$ Kl. 12^{35} havde F. Rixhøft tværs om Bb. i 4 Sm.s Afstand, Log 34. Fra denne Plads styredes retv. N. 79° V. D. $18/4$ Kl. 0^{05} hørtes lidt om Bb. et Taagesignal, der blev antaget for Taagesignalet fra Christiansø, og Kursen ændredes til retv. N. 73° V. Kl. 1^{35} , da der var udløbet 11 Sm., og Taagesignalet, som hørtes meget uregelmæssigt, havdes tværs om Bb., blev Kursen ændret til retv. S. 82° V. Kl. 2 tog Skibet Grunden ud for Melsted og blev staaende. D. $20/4$ Kl. 16^{10} kom Skibet, der havde faaet en Del Bundskade, flot ved Hjælp af en Bjergningsdamper, efter at en Del af Ladningen var lægtret.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Forveksling af Taagesignalerne fra Svaneke og Christiansø.

101. Ff. **Frederikshavn** af Esbjerg, 28 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Eg, Bøg og Fyr.

Havari paa Ankergrejerne d. $10/3$ 37 i Nordsøen.

Søforhør i Esbjerg d. $14/6$ 37.

Kl. 7^{30} medens F. laa opankret 15 Sm. NV. af Helgoland, mærkedes det, at et Skib havde faaet Hold i Ankergrejerne, og det viste sig, at engelsk Trawler G. Y. 341 »War Lord« havde fisket disse. Da der syntes Fare for en Kollision, blev Ankergrejerne stukket fra. Efter af W. L. var kommet fri af Ankergrejerne, blev disse bjærgtet, men en Del af Ankertovet var stærkt beskadiget.

Anm. Søforklaring fra W. L. foreligger ikke.

102. S/S **Frederikshavn** af Frederikshavn, 1480 Reg. T. Br. Bygget 1914 af Staal.

En Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. $25/3$ 37 i København.

Indberetning fra Statens Skibstilsyn dat. $15/4$ 37.

Kl. ca. 18^{00} , medens F. laa ved Kvæsthusbroen og lastede Stykgods, kom en af Skibets Matroser til Skade ved at falde fra Lønningen, hvor han stod i Færd med at udspænde et Regnsejl, ned paa Kajen. I en tilkaldt Ambulance blev den tilskadekomne kørt paa Hospitalet.

Anm. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Ulykken skyldes, at den tilskadekomne ved at knække en af Bændslerne til Regnsejlet har faaet Overbalance og er faldet ned.

103. 3^m M/Sk. **Frem** af Marstal, 141 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Eg. Paa Rejse fra Ardborg til Middelsborough i Ballast.

Kollideret d. $1/12$ 37 i Nordsøen.

Indberetning til Board of Trade dat. $4/12$ 37. Søforklaring i Thisted d. $22/12$ 37.

Kl. ca. 21^{15} , da F. efter Bestikket befandt sig paa $56^{\circ}59'$ N. Brd. $1^{\circ}26'$ V. Lgd., sejlen for Sejl alene, kom en klar Lanterne i Sigte ca. 2 Str. om Bb. Lanteren viste sig at hidrøre fra en medgaaende trawler. Kl. 21^{30} kom Trawlerens grønne Sidelanterne i Sigte. Fra F. blev der straks givet Opmærksomhedssignal. Da Trawleren — der senere viste sig at være A. 356 af Aberdeen — bibeholdt sin Kurs og Sammenstød syntes uundgaaelig, blev Roret lagt haardt Stb., men umiddelbart efter tønnede Trawleren mod F.s Bb.s Side. Ved Kollisionen fik F. 4 Støtter, Palstøtten, Skanseklædningen, Lønningen i begge Sider, Kranbjælker og Bakken knust og forskubbet samt Ankerstokken bøjet

Anm. Søforklaring fra Trawleren foreligger ikke.

104. M/Gl. **Fremad** af Egersund, 53 Reg. T. Br. Bygget 1880 af Eg. Paa Rejse fra Karlshamn til Karlskrona med Foderstoffer.

Grundstødt d. $17/3$ 37 ved Sveriges SØ.-Kyst.

Svensk Strandingsindberetning dat. $18/3$ 37.

Kl. 11⁰⁰ grundstødte F. i Aspø Sund i Karlskronas Skærgaard. Kl. 12³⁰ samme Dag kom Skibet flot uden at have taget nævneværdig Skade.

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

105. 3^m Sk. **Frida** af Marstal, 303 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Eg, Bøg og Fyr. Paa Rejse fra Methil til Stege med Kul.

Grundstødt d. $28/12$ 37 i Smaalandsfarvandet.

Strandingsindberetning dat. $29/12$ 37. Søforklaring og Søforhør i Stege d. $5/1$ 38.

Kl. ca. 4 befandt F. sig ud for Tranekær Fyr, hvorfra der styredes Ø. over. Vejret var stærkt diset med Snebyger; Loddet holdtes gaaende. Kl. ca. 6 kom Vejrø Fyr i Sigte, visende 2 Blink, og Kursen ændredes til ØNØ. Da Fyret blev fast, ændredes Kursen til Ø.t.N. Kl. ca. 6¹⁵ loddet ca. 6 m Vand; Kursen ændredes N. over, men umiddelbart efter tog Skibet Grunden paa Vejrø Flak og blev staaende. Kl. ca. 14³⁰ kom F. flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

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

106. S/S **Frigga** af Esbjerg, 1095 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Staal. Paa Rejse fra Esbjerg til Grimsby med Stykgods.

Kollideret d. $26/12$ 37 i Nordsøen.

Indberetning til Board of Trade dat. $28/12$ 37. Søforklaring og Søforhør i Esbjerg d. $4/1$ 38.

Kl. ca. 13²⁰, da F. i taaget Vejr befandt sig ca. 1 Sm. SØ. af Spurn F.S., hørtes en Damper give 2 lange Toner ca. 5 Str. om Bb. Maskinen blev straks stoppet. Kort efter kom en Anketrligger i Sigte tæt om Stb., Roret blev lagt Bb. og Maskinen beordret Kuld Kraft Frem, og kort efter Langsomt Frem. Da F. var drejet $2\frac{1}{2}$ Str., blev Kursen bibeholdt og Maskinen stoppet. Kort efter hørtes paany 2 lange Toner, og ca. 1 Minut senere saas en Trawler, der senere viste sig at være Trawler »Kingston Chrysolite« af Hull, ca. 3 Str. om Bb. med Kurs lige mod F. Fra K. C. hørtes 3 korte Toner, hvilket besvaredes med samme Signal og Maskinen blev kastet Fuld Kraft Bak. Umiddelbart efter — Kl. 13³⁰ — tørnede K. C. med Stævnen mod F.s Bb.s Bov, hvorved 2 Plader, et Spant og Ankerklydset blev sprængt.

Anm. Søforklaring fra K. C. foreligger ikke.

107. Ff. **Fulvia** af Tejn, 12 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Eg. Paa Rejse fra Svaneke til Norgersund med Fisk.

Strandet og forlist d. $10/3$ 37 ved Sveriges SØ.-Kyst.

Svensk Strandingsindberetning dat. $11/3$ 37. Søforklaring og Søforhør i Allinge d. $22/3$ 37.

D. $9/3$ Kl. ca. 1⁰⁰, da F. arbejdede i Isen udenfor Norgersund, maatte Motoren gentagne Gange stoppes for at rense Kølevandspumpen. Da F. var klar af Isen, havarerede Motoren. Der sejledes nu for Sejl mod Kivik Havn. Da F. befandt sig ud for Havnen, løb Fartøjet fast i Isen og blev med den tiltagne Vind ført langs med Land mod Vitemølle Havn. D. $10/3$ Kl. ca. 4 tog F. Grunden N. for Vitemølle Havn og blev staaende. F. blev Vrag.

Anm. Ministeriet maa antage, at Strandningen skyldes Motorskade og Isvanskeligheder.

108. Ff. **Fyen** af Lemvig, 35 Reg. T. Br. Bygget 1888 af Eg.

Paasejlet d. $10/4$ 37 i Nordsøen.

Søforklaring og Søforhør i Lemvig d. $15/4$ 37.

Kl. 6¹⁰, da F. i Taage laa opankret ca. 48 Sm. NV.t.V. $1/2$ V. af Thyborøn Kanal afgivende Taagesignal med Klokker, hørtes et Taagesignal fra en Damper, og umiddelbart efter blev F. paasejlet af S/S »Oddevold« af Elleholm. Ved Paasejlingen fik F. Stævnen knust og Forskibet forskubbet.

Anm. Søforklaring fra O. foreligger ikke.

109. S/S **Gaston Micard** af Bergen, 983 Reg. T. Br. Bygget 1917 af Staal. Paa Rejse fra Beckton til Bandholm med Koks.

Grundstødt d. $30/11$ 37 i Smaalandsfarvandet.

Strandingsindberetning dat. $1/12$ 37. Søforklaring og Søforhør i Maribo d. $4/12$ 37.

Kl. 11¹⁵ passerede G. M. i diset Vejr Tranekjær. Herfra styredes misv. N. 80° Ø. Noget senere viste et Lodskud 6 Favne Vand, hvorefter Kursen ændredes til misv. N. 75° Ø. Kl. 13⁰⁶ passeredes om Stb. en Bøje, der blev antaget for Anduvningstønden ved Staaldyb, men som senere viste sig at være den røde 1-Kost paa Vejrø V.-Flak. Kl. 13⁰⁹ tog Skibet Grunden paa Vejrø V.-Flak og blev staaende. D. $1/12$ Kl. 22²⁰ kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper, efter at en Del af Ladningen var lægtret.

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

110. Ff. **Gerda** af Strandby, 8 Reg. T. Br. Bygget 1886 af Eg. Paa Rejse fra Aarhus til Fiskeplads i Kattegat.

Tørnet en undersøisk Hindring og forlist d. $9/3$ 37 i Kattegat.

Strandingsindberetning dat. $9/3$ 37. Søforhør i Aarhus d. $13/3$ 37.

Kl. ca. 4 afsejlede G. i stille, klart Vejr fra Aarhus. Da G. befandt sig ca. 3 Sm. SV. af Molshoved mærkedes et Stød i Fartøjet. En Undersøgelse viste, at G. var læk, og da Fartøjet begyndte at synke, gik Besætningen — 3 Mand — i Prammen. G. sank i Løbet af ca. 3 Minutter, hvorefter Besætningen roede tilbage til Aarhus.

Anm. Ministeriet maa antage, at Forliset skyldes, at G. har tørnet noget Drivgods.

111. M/S Gertrude Mærsk af Svendborg, 5038 Reg. T. Br. Bygget 1930 af Staal.

Paasejlet og havareret d. $\frac{2}{9}$ 37 i Hong Kong.

Søforklaring i Hong Kong d. $\frac{11}{9}$ 37.

Kl. 3⁴², medens G. M. under en Typhon laa fortøjet i Typhonbøje Nr. 9, saas en Damper komme drivende ned mod Skibet. Det forsøgtes ved Maskinmanøvre at afværge Kollisionen, men Kl. 3⁴⁴ tørnede det andet Skib med Stb.s Side mod G. M.s Bov, hvorved Ankerspillet blev sprængt og Fortøjningskæden løb ud til Tamp. Da Kæden totnede op, sprængtes Klydset og Kæden brækkede, hvorefter G. M. gik i Drift med det andet Skib hængende paa Boven. Det forsøgtes ved Maskinmanøvrer at komme klar af det andet Skib. Kl. 3⁴⁷ tørnede G. M. med Stb.s Side mod Stævnen af et i læ værende Skib, der var let. Ved Hjælp af Maskinen lykkedes det nu G. M. at komme klar af Skibene. G. M. fortsatte Driften, og Kl. 3⁵² faldt Skibet med Stb.s Side langs hollandsk S/S »Van Heutz«. Inden det lykkedes G. M. at komme fri af V. H. slingrede Skibene gentagne Gange haardt mod hinanden, hvorved der blev foraarsaget stor Skade paa Skrog, Overbygning og Rigning. G. M. vedblev Driften, indtil Skibet naaede Passagen mellem Hongkong og Green Island, hvor det lykkedes at faa Hold med Ankeret. En Undersøgelse viste at G. M. havde faaet Stævnen bøjet, flere Buler og Huller i Boven, Stb.s Skanseklædning, Skanseklædning, samt flere Plader i Stb.s Side meget medtaget og bulet, flere Huller i Skibssiden, det opstaaede, Broen, Promenadedæk, Baaddæk meget havareret og ødelagt.

Anm. Aarsagen til Paasejlingen fremgaar af det ovenanførte.

112. M/Tj. Giesela af Hamburg, 70 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Svendborg til Odense med Byggryn.

Grundstødt og forlist d. $\frac{19}{1}$ 37 ved Lyøs Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{20}{1}$ 37.

Kl. 6³⁰, da G. under en SØ.-lig Storm laa opankret ud for Lyøs Ø.-Kyst, sprængtes Ankerkæderne og Skibet drev paa Land. Skibet blev Vrag.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

113. B/B Goliath af Aalborg, 12 Reg. T. Br.

Kollideret d. $\frac{1}{4}$ 37 i Aalborg Havn.

Søforklaring i Aalborg d. $\frac{7}{4}$ 37.

Kl. 12⁴⁰, da G., der bugserede Gravemaskinen »Vadden« fra Vesthavnen til Østhavnen, havde passeret Molehovederne i Østhavnen, saas M/Gl. «Hardanger» af Hønø kommende V.-fra i Havnebassinet. Fra G. blev der givet Opmærksomhedssignal, samtidig med at der drejedes helt over i Stb.s Side ar Farvandet og klos til Kajen; men umiddelbart efter tørnede H. med Bb.s Bov mod V. Efter Kollisionen bakkede H., hvorved Hækken tørnede G., hvis Skandæk og Styrehus blev beskadiget.

Anm. Søforklaring fra H. foreligger ikke.

114. S/S Gorm af København, 2156 Reg. T. Br. Bygget 1916 af Staal. Paa Rejse fra København til Aarhus med Stykgods.

Grundstødt d. $\frac{20}{10}$ 37 ved Sjællands N.-Kyst.

Søforhør i Aarhus d. $\frac{23}{10}$ 37.

Kl. 21⁰⁵ passeredes Hesselø i 4,5 Sm.s Afstand, og Kursen ændredes fra V.^{1/2} S. til VNV. Vejret, der var diset, blev efterhaanden mere usigtbart. Da 15 Sm. var udsejlet efter Loggen, og Schultz-Grund F.S. hverken var set eller hørt, blev det besluttet at stoppe for at tage Lodskud og Radiopejling, men i det samme — Kl. 22⁵⁸ — tog Skibet Grunden paa Hasten Grund og blev staaende. D. $\frac{26}{10}$ Kl. 19²⁵ kom G. flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

Anm. 1. Et af Sørettens søkyndige Medlemmer bemærkede, at han selv havde været ude paa Søen den paagældende Nat, og at det var meget stærkt Maaneskin og noget diset med haard, nordgaaende Strøm. Han havde Erfaring for, at det stærke Maaneskin narrede, saa man troede, man kunde se længere, end man virkelig kunde.

Anm. 2. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes, at kursen ved en Fejltagelse blev opgivet til VNV. i Stedet for V.t.N.

115. S/S Grete af Esbjerg, 1563 Reg. T. Br. Bygget 1931 af Staal. Paa Rejse fra Las Palmas til Frederikshavn med Foderstoffer.

Grundstødt d. $\frac{1}{2}$ 37 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Svendborg d. $\frac{8}{2}$ 37.

Kl. 10³⁰ passeredes Hirsholm Fyr i 1 Sm.s Afstand. Da Farvandet ind til Frederikshavn var isfyldt, holdtes G. gaaende langs Iskanten indtil Kl. 13, da Frederikshavn Mole pejledes i misv. NV.^{1/2}V. og Hirschholm Fyr i misv. N.^{3/4} Ø., hvorefter der styredes mod Havnen. Kl. ca. 15, da Havnemolen pejledes i misv. NV.^{1/2}V. i ca. 1 Sm.s Afstand, gik Isen i Drift mod Nord og førte G. med sig. Begge Ankre blev stukket i Bund; men de kunde ikke holde Skibet, som Kl. ca. 16 tog Grunden paa Marens Rev og blev staaende. D. $\frac{2}{2}$ Kl. 13³⁰ kom G. flot ved egen Hjælp.

Anm. Ministeriet maa antage, at Skibet er blevet ført paa Grund af Is.

116. M/Gl. Grete af Thisted, 83 Reg. T. Br. Bygget 1895 af Eg. Paa Rejse fra Stettin til Stege med Kul.

Grundstødt d. $\frac{28}{8}$ 37 ved Masnedø S.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{28}{8}$ 37. Søforklaring og Søforhør i Odense d. $\frac{6}{11}$ 37.

Kl. 5³⁵ passerede G. Sortsø Gab. Der styredes NV.^{3/4}V. Kort Tid efter blev det Taage, hvorfor Farten blev mindsket og Taagesignal afgivet med Taagehornet. Kl. 5⁵⁰ passeredes en rød 3-Kost i 50 m.s. Afstand, hvorefter Kursen ændredes til N.t.V. for at søge Ankerplads ved Masnedø Flak. Loddet holdtes gaaende. Da der pludselig loddtes 2 Favne Vand, blev Motoren kastet Fuld Kraft Bak; men umiddelbart efter tog

G. Grunden paa Masnedøs S.-Kyst og blev staaende. Kl. ca. 18 kom G. flot ved fremmed Hjælp, efter at en Del af Ladningen var lægtret.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Taage.

117. Lægtter **Grete** af Vedbæk, 633 Reg. T. Br. Bygget 1891 af Staal.

En Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. $\frac{9}{9}$ 37 i København.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. $\frac{10}{2}$ 37.

Kl. ca. 15⁴⁰, medens G. laa i 10 m Bassinet, faldt Føreren, der var ved at lægge Luggedæksler paa, ned i Lastrummet, hvor han forslog sig. I en tilkaldt Ambulance blev den tilskadekomne kørt paa Hospitalet.

Anm. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Ulykken skyldes Luggedækslernes daarlige Tilstand.

118. S/S **Grønland** af København, 1264 Reg. T. Br. Bygget 1923 af Staal. Paa Rejse fra Archangel til Boston (England) med Træ.

Tørnet Grunden d. $\frac{5}{7}$ 37 ved Norges N.-Kyst; søgt Nødhavn.

Søforklaring og Søforhør i Helsingør d. $\frac{5}{8}$ 37.

Kl. 3³⁰ passerede G., der havde Lods om Bord, i klart, stille Vejr Maasøy Fyr. Kort efter blev det Taage. Kl. 4³⁰, da Gabelodde ifølge den udsejlede Distance skulde være passeret, ændredes Kursen til retv. S. 49°V. Kl. 5¹² loddedes 25 Favne Vand, Kl. 5²⁰ 20 Favne Vand og Kl. 5²³ 18 Favne Vand. Kl. 5²³ saas Land ret forude, og umiddelbart efter tørnede G. mod et Skær ud for Rolfshøj Fyr. Skibet kom straks flot, men da det viste sig at være blevet læk, søgtes ind til Hammersfest.

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

119. Ff. **Gudrun Aaen** af Esbjerg, 30 Reg. T. Br. Bygget 1930 af Eg, Bøg og Fyr. Paa Fiskeri i Nordsøen.

Havareret d. $\frac{24}{1}$ 37 i Nordsøen.

Søforklaring i Esbjerg d. $\frac{13}{3}$ 37.

Kl. 18³⁰, da G. A. under en SØ.-lig Snestorm befandt sig ca. 145 Sm. V.t.S. af Graadyb Barre, slog en SØ Skibet læk. Forskibet fyldtes med Vand, og Provianten blev delvis ødelagt. D. $\frac{27}{1}$ kom G. A. ved egen Hjælp ind til Esbjerg.

Anm. Aarsagen til Havariet fremgaar af det ovenfor anførte.

120. S/S **Gullfoss** af Reykjavik.

En Mand afgaaet ved Døden som Følge af Ulykkestilfælde d. $\frac{25}{2}$ 37 i København.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. $\frac{25}{2}$ 37.

Kl. ca. 18, medens G. laa ved Asiatisk Plads og lastede, savnedes Havnearbejder Anton Jensen af Esbjerg. En Eftersøgning blev iværksat, og han blev senere fundet liggende i Forlasten i bevidstløs Tilstand. I en tilkaldt Ambulance blev den tilskadekomne kørt til Hospitalet, hvor han d. $\frac{2}{3}$ 37 afgik ved Døden som Følge af sine Kvæstelser.

Anm. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Ulykken skyldes, at den paagældende er snublet i Mørket og derved faldet ned i Lasten.

121. S/S **Gunhild** af København 1142 Reg. T. Br. Bygget 1918 af Staal. Paa Rejse fra Hamburg til Svendborg.

Grundstødt d. $\frac{1}{12}$ 37 ved Fyns S.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Svendborg d. $\frac{2}{12}$ 37.

Kl. 3⁴³, da G. befandt sig 0,6 Sm. retv. N. 78° V. af Bækkehave Vinkelfyr, blev det Taage. Farten blev mindsket; der styredes retv. N.52° Ø., og Loddet holdtes gaaende. Kl. 3⁵⁵ tog Skibet Grunden i Farvandet Stb.s Side og blev staaende. Kl. 7³⁵ kom Skibet flot ved egen Hjælp.

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

122. M/S **H. C. Andersen** af Nakskov, 96 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Eg og Bøg.

a) Paa Rejse fra Nakskov til København med Stykgods.

Grundstødt d. $\frac{10}{4}$ 37 ved Sjællands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{10}{4}$ 37. Søforhør i København d. $\frac{16}{4}$ 37.

D. $\frac{9}{4}$ Kl. ca. 23³⁰ passerede H. C. A. i tæt Taage Gedser Rev F.S. tæt om Bb. Herfra styredes NØ.t.N. D. $\frac{10}{4}$ Kl. ca. 3 stoppedes Motoren, og der loddedes 20 m Vand. Motoren gik derefter langsomt Frem, idet der jævnlige stoppedes for at lodde; der var rigeligt Vand, indtil et Lodskud Kl. ca. 3³⁰ gav ca. 3 m Vand. Motoren blev straks kastet Bak; men umiddelbart efter tørnede Skibet med Bb.s Side mod den SØ.-lige Side af Molen ved Klintholm Havn. Skruen slog i Stenene og havarerede. Skibet blev straks slæbt klar af Molen af nogle Motorbaade.

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

b) Paa Rejse fra København til Nakskov med Stykgods.

Grundstødt d. $\frac{3}{6}$ 37 ved Bogøs S.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{3}{6}$ 37. Søforhør i Nakskov d. $\frac{23}{8}$ og d. $\frac{13}{9}$ 37.

Kl. ca. 7, da H. C. A. under en haard VNV.-lig Kuling befandt sig ud for Stubbekøbing styrende mod Storstrømsbroen, gik Føreren efter at have instrueret Skibets to Dæksdrengene om Styringen ned i Motorrummet for at tilse Motoren. Da Føreren ca. 10 Minutter senere kom op paa Dækket, var Skibet kommet saa nær Land, at en Grundstødning var uundgaaelig, og Kl. 7³⁰ tog Skibet Grunden paa Bogøs S.-Kyst og blev staaende. D. $\frac{4}{6}$ Kl. 11 kom Skibet flot ved egen Hjælp, efter at en Del af Ladningen var lægtret.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes, at Føreren opholdt sig for længe i Motorrummet uden at føre Tilsyn med Navigeringen.

c) Paa Rejse fra København til Malmø i Ballast.
Kollideret d. $12/12$ 37 i Malmø.
Søforhør i København d. $21/12$ 37 og d. $7/3$ 38.
Se Nr. 90.

123. M/S **Haabet** af København, 23 Reg. T. Br. Bygget 1915 af Eg.

Kollideret d. $23/2$ 37 i Københavns Havn.
Søforhør og Søforklaring i København d. $2/3$ 37.

Kl. 11¹⁵ afgik H. i Snetykning fra Søndre Toldbod til Frihavnen. Der sejledes for langsom Fart ud i Løbets Midte. Da H. kom klar af Bomhovedet, kom en Damper, der senere viste sig at være S/S »Landskrona« af Landskrona, i Sigte for indgaaende i ca. 300 m.s Afstand. H.s Motor blev kastet Fuld Kraft Bak, men umiddelbart efter tørnede L. med Stævnen mod H.s Bb.s Side ca. 2 m fra Stævnen. Ved Kollisionen fik H. et stort Hul i Siden.

Af den af L.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at da L. var ca. 300 m fra Bommen, blev der givet en lang Tone med Dampfløjten. Da L. var ca. 20 m fra Bommen, saas H. komme ud fra Pladsen bag denne. Da en Kollision syntes uundgaaelig, blev Maskinen, der gik langsomt Frem, kastet Fuld Kraft Bak; men umiddelbart efter skete Kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes, at H.s Fører ikke har udvist tilstrækkelig Forsigtighed ved Afsejlingen fra Søndre Toldbod.

124. M/B **Hadi** af København.

1 Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. $29/8$ 37 i København.
Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. $3/9$ 37.

Kl. ca. 14 startedes H.s Motor. Umiddelbart efter sprængtes Motorens Svinghjul, og en Stump af dette ramte Baadens Ejer i Hovedet. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt Ambulance kørt til Hospitalet.

Anm. Aarsagen til Ulykken maa antages at være en gammel Revne eller Skørn i Svinghjulet i Forbindelse med Motorens høje Omdrejningstal efter Igangsætningen.

125. S/S **Halmstad** af Hamburg, 813 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Halmstad til Hamburg med Stykgods.

Grundstødt d. $25/4$ 37 ved Sjællands V.-Kyst.
Strandingsindberetning dat. $27/4$ 37.

Kl. 0³⁰ grundstødte H. i taaget Vejr paa Røsnæs Puller. Kl. 13³⁰ kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

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

126. S/S **Hans** af København, 277 Reg. T. Br. Bygget 1918 af Staal.

a) Paa Rejse fra Aalborg til Herrenwyk i Ballast.

Kollideret d. $1/3$ 37 i Herrenwyk.
Søforklaring i Lübeck d. $2/3$ 37, Søforhør i Vejle d. $4/3$ 37.

Kl. 11 da H., der havde Lods om Bord, under en haard V.-lig Kuling skulde fortøje ved Herrenwyks Anløbsbro langs Siden af S/S »Annelise« af Lübeck, tørnede H. med Styrbord Side af Kommandobroen mod A.s Laaring, hvorved begge Skibe fik det opstaaende lettere beskadiget.

Anm. Søforklaring fra A. foreligger ikke.

b) Paa Rejse fra København til Svendborg med Hvede.

Grundstødt d. $9/6$ 37 i Smaalandsfarvandet.
Strandingsindberetning dat. $9/6$ 37. Søforklaring og Søforhør i Svendborg d. $10/6$ 37.

Kl. 3³⁸ passerede H. i Taage den røde 2-Kost N. for Dyrefod Flak tæt om Bb., Log 69. Der styredes misv. V.t.N. $1/2$ N. Kl. 5¹⁵, da Loggen viste 82, ændredes Kursen til misv. V.t.N. Kl. ca. 5³⁰ loddedes 6 Favne Vand, og umiddelbart efter tog H. Grunden paa Vejrø NØ.-Flak og blev staaende. Efter Grundstødningen pejledes Vejrø Fyr i misv. V.t.S. og Vejrø Ø.-Pynt i misv. SV. $1/2$ V. Kl. ca. 11²⁵ kom Skibet flot ved egen Hjælp.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Taage og Strømsætning i Forbindelse med den Omstændighed, at Loddet ikke var blevet benyttet paa et tidligere Tidspunkt som Kontrol for Bestikket.

127. S/S **Hans Carl** af Hamburg.

En Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. $16/3$ 37 i København.
Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. $16/3$ 37.

Kl. ca. 16³⁰, medens H. C. laa ved Islands Brygge og lastede, kom en af Skibets Matroser, der var ved at afrigge Lossewiren af Nr. 1 Spil, til Skade, idet han, da Spillet pludselig begyndte at arbejde, fik sit Tøj i Klemme mellem Wiren og Tromlen og blev slynget flere Gange med rundt, inden Spillet blev stoppet. I en tilkaldt Ambulance blev den tilskadekomne, der var haardt kvæstet, kørt paa Hospitalet.

Anm. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Ulykken skyldes, at den tilskadekomne under sit Arbejde med Lossewiren er kommet til at skubbe til Dampspillet Skiftestang, der stod paa Dødpunkt, hvorved Spillet, hvis Dampventil var knækket, gik i Gang.

128. Ff. **Hans Larsen** af Frederikshavn. 40 Reg. T. Br. Byggat 1929 af Eg. Paa Rejse fra Thyborøn til Oslo.

Grundstødt d. $12/12$ 37 ved Norges S.-Kyst.
Søforklaring i Frederikshavn d. $22/1$ 38.

D. $11/12$ Kl. 23 befandt H. L. sig i Vindfangerbugten, hvor der søgtes Ankerplads. Vejret var taaget. D. $12/12$ Kl. ca. 1 saas en Ankerligger forude. Der søgtes at gaa agten om Ankerliggeren, men herunder tog Skibet Grunden og blev staaende. Kl. ca. 5 kom Skibet flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Ministeriet man antage at Grundstødningen skyldes Taage.

129. S/S **Harald** af København, 1970 Reg. T. Br. Bygget 1903 af Staal. Paa Rejse fra Danzig til Wallvik i Ballast.

Grundstødt d. $21/12$ 37 ved Sveriges Ø.-Kyst.

Søforklaring i Wallvik d. $23/12$ 37.

Kl. ca. 19, da H. var ved Lilljungfrum, blev der signaleret efter Lods. Lodsbaaden saas liggende stille ved en Isflage, og H. gik for langsom Fart ned mod Lodsbaaden. Inden Lodsens kom om Bord, blev der raabt til H. om at bakke, hvilken Ordre straks blev efterkommet. Da Lodsens kom om Bord, blev der vedblivende bakket i nogle Minutter, hvorefter Roret blev lagt haardt Stb. og Maskinen beordret Langsomt Frem. Umiddelbart efter tog H. Grunden paa Nordsiden af Sör Finskan.

130. M/Tj. **Hasa** af København, 110 Reg. T. Br. Bygget 1895 af Staal.

a) Paa Rejse fra Ystad til Torø med Tang.

Kollideret d. $10/5$ 37 i Østersøen.

Søforklaring og Søforhør i Næstved d. $14/5$ 37. Søforklaring i Hälsingborg d. $25/5$ 37. Søforhør i Roskilde d. $19/6$ 37.

Kl. 16^{15} , da H. i tæt Taage befandt sig ca. 9 Sm. SSV. af Utklippan afgivende forskriftsmæssigt Taagesignal med Taagehornet, kom et modgaaende Skib i Sigte forude i ca. 25 m.s Afstand. Fra det modgaaende Skib, der senere viste sig at være 4^m M/Sk. »Svanen« af Klädesholm, hørtes intet Taagesignal. Skruen blev straks stoppet og Roret lagt haardt Stb.; men umiddelbart efter tørnede H. med Bb.s Bov mod S.s Bb.s Bov, og derefter med Agterenden mod S.s Agterende. Ved Kollisionen blev begge Skibe en Del beskadiget.

Af den af S.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at da dette Skib, der var paa Rejse fra Hernösand til Karrebæksminde, Kl. 4^{30} i Taage befandt sig ca. 9 Sm. SSV. af Utklippan afgivende forskriftsmæssigt Taagesignal, kom H. i Sigte forude i ca. 400 m.s Afstand styrende ret paa S. Roret blev straks lagt Stb., samtidig med, at der blev afgivet Opmærksomhedssignal; men H. syntes at bibeholde sin Kurs, og umiddelbart efter indtraf Kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes at der i H. under de foreliggende Forhold ikke blev holdt tilstrækkelig Udkig.

b) Paa Rejse fra Karlskrona til Königsberg med Foderstoffer.

Kollideret d. $24/9$ 37 i Königsberg Kanalen.

Søforklaring i Königsberg d. $29/9$ 37. Indberetning til Udenrigsministeriet dat. $20/10$ 37. Søforhør i København d. $23/11$ 37.

Kl. 4^{05} afgik H. fra Pillau med Lods om Bord. Kl. ca. 4^{10} saas Lanternen fra en Damper — Damppram«?» »Pollux« af Kiel — paa Bb.s Bov i ca. 20 m.s Afstand, komme ud fra en Sidekanal, styrende en Kurs tværs af H.s Kurs. Maskinen blev slaet Fuld kraft Bak, men umiddelbart efter tørnede P.s Stb.s Fenderliste H.s Stævn i Vandlinien. Ved Kollisionen knækkede H.s Stævn 3 Steder og blev vredet Stb. over; endvidere blev 4 Stævnplader bøjede, hvoraf de 2 revnede og en Del Nagler løsnedes.

Anm. Søforklaring fra P. foreligger ikke.

131. Stf. **Havet** af Køge. Paa Stenfiskeri i Sundet.

En Dykker afgaaet ved Døden som Følge af Ulykkestilfælde d. $3/11$ 37 i Sundet.

Søforhør i København d. $10/11$ 37.

Kl. ca. 14^{50} , medens H. var beliggende i Sundet udfor Dragør, hvor der ved Hjælp af Dykker fiskedes Sten paa ca. 10 m.s Vanddybde, fik Føreren, der var Lineholder for Dykkeren, Signal fra denne om at lade Fartøjet gaa agter over. Efter at have halet lidt ind paa Luftslangen, kobede Føreren H.s Skruen til, men umiddelbart efter mærkede han, at Luftslangen var blevet indviklet i Skruen. Skruen blev straks koblet fra, og der signaleredes til Dykkeren om at komme op. Da Dykkeren svarede med nogle smaa Ryk, slap Føreren Luftslangen og Linen og sprang ned i Styrehuset for at ordne Motoren, der, foranlediget ved den øgede Modstand ved Luftslangens Fiskning, havde skiftet Gangretning. Da Føreren atter kom paa Dækket, signalerede han paany til Dykkeren om at komme op, men da der ikke blev modtaget Svar paa Signalerne, blev Dykkeren halet op, og det viste sig at Lufttilførselen havde svigtet. Der blev givet Dykkeren — Svend Eilif Olaf Hansen af Højby — der var bevidstløs, kunstigt Aandedræt, samtidig med, at han hurtigst muligt blev bragt paa Hospitalet, hvor det konstateredes, at Døden var indtraadt.

Anm. Ministeriet maa antage, at Ulykken skyldes, at Drivskruen, efter at den var sat i Gang, fiskede Luftslangen.

132. Lgt. **Heimdal** af København, 350 Reg. T. Br. Bygget 1905 af Staal. Paa Rejse fra Nyborg til Kastrup med Benzin.

Grundstødt d. $11/3$ 37 ved Sveriges S.-Kyst.

Svensk Strandingsindberetning dat. $13/3$ 37. Søforklaring og Søforhør i Helsingør d. $1/4$ 37.

D. $10/3$ Kl. 8^{25} passerede H., der blev bugseret af S/S »Mjølner« af København, 3-Kosten ved Tolkedyb.

Det blæste en frisk Ø.-lig Kuling med Snetykning og Taage. Der styredes Ø., og derefter Ø.t.N. Følgende Lodskud blev taget: Kl. 14^{40} 19 m, Kl. 15^{00} 19 m, f. Sand, Kl. 15^{30} 19 m St. og Sd. og Kl. 16^{00} 21 m f. Sd. Kl. 17^{10} hørtes Møens Taagesignal i NV., gisset Afstand 3 Sm., og Kursen ændredes til NØ. Kl. 20^{10} pejledes Møens Fyr i V., Afst. 3 Sm., og Kursen ændredes til NNØ. Kl. 22^{00} hørtes Taagesignal fra Stevns, hvorefter Kursen ændredes til NØ.t.N. Kl. 23^{00} ændredes Kursen til NNØ. D. $11/3$ Kl. 1^{47} saas grønt Blink om Bb., Roret blev lagt haardt Bb., og Kl. 1^{50} loddedes 3 m. Kl. 1^{52} tog M. Grunden, og kort efter tog H. Grunden ud for Skåre Havn. Kl. 3^{00} kom M. flot ved egen Hjælp. D. $14/3$ Kl. 13^{35} kom H. flot, efter at en Del af Lasten var lægtret.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Vejrforholdene i Forbindelse med Strøm-sætning.

133. S/S Heimdal af Sønderborg, 165 Reg. T. Br. Bygget 1898 af Staal.

En Mand druknet d. $28\frac{1}{1}$ 37 i Flensborg Fjord.

Søforklaring og Søforhør i Sønderborg d. $14\frac{1}{4}$ 37.

Kl. 17, da H. under en stiv Ø.-lig Kuling assisterede ved Flotbringelsen af S/S »Leontes«, der var grundstødt ca. 400 m S. for Holnæs Hage, skulde H.s Baad, der havde ført en Trosse om Bord i L., sejles tilbage til H. I Baaden befandt sig H.s Styrmand — Styrmand Nis Gydesen af Sønderborg — og 2 af Skibets Matroser, som ved at hale i Trossen mellem Skibene forsøgte at hale Baaden tilbage til H. Da Baaden befandt sig ca. 50 m fra L., blev den slaaget fuld af Vand og kæntrade og de ombordværende faldt i Vandet. De overbordfaldne blev reddet af en Baad fra L.; men Styrmanden var da bevidstløs og afgik senere ved Døden.

Anm. Ministeriet maa antage, at Ulykken skyldes Vejrforholdene.

134. Ff. Hekla af Esbjerg, 24 Reg. T. Br. Bygget 1890 af Eg. Paa Fiskeri i Nordsøen.

Sprunget læk d. $4\frac{1}{10}$ 37, Motoren havareret d. $8\frac{1}{10}$ 37, forlist d. $13\frac{1}{10}$ 37 i Nordsøen.

Søforhør i Esbjerg d. $28\frac{1}{10}$ og $22\frac{1}{12}$ 37 samt i Frederikshavn d. $9\frac{1}{12}$ 37. Forlisansmeldelse dat. Esbjerg d. $16\frac{1}{12}$ 37.

D. $4\frac{1}{10}$ Kl. ca. 17³⁰, da H. under en haard NNV.-lig Kuling befandt sig ca. 140 Sm. fra Ymuiden, paa Rejse fra denne Havn til Dogger Bank, tog Skibet en svær Braadsø over, hvorved Forskibet blev slaaget læk. Da Vinden friskede, blev H. drejet til. Der maatte pumpes 5—10 Minutter hver Time for at holde Skibet læns. D. $5\frac{1}{10}$ gik Vinden over i NNØ. og flovede, hvorefter Rejsen fortsattes. Om Aftenen opankredes H. paa Dogger Bank. D. $6\frac{1}{10}$ blæste det en Ø.-lig Kuling, og Kursen blev sat mod Esbjerg. D. $8\frac{1}{10}$ Kl. ca. 10⁰⁰ da 110 Sm. var udløbet, gik Motoren i Staa, og det viste sig, at Forgasseren var revnet indvendig. Der blev sat Nødsignal, og H. havde Forbindelse med flere Skibe, som blev anmodet om at tilkalde Redningsdamperen. D. $9\frac{1}{10}$ Kl. ca. 17⁰⁰ opankredes H.; men d. $10\frac{1}{10}$ Kl. ca. 1³⁰ brækkede Ankergrejerne, hvorefter Skibet gik i Drift. D. $12\frac{1}{10}$ Kl. ca. 3³⁰ opankredes H. udfor Helgolands NØ.-Spids, ca. 3 Sm. af Land. Kl. ca. 17⁰⁰ blev H. taget paa Slæb af en Fiskekutter indtil Kl. ca. 18, da Slæbningen blev overtaget af Redningsdamperen. Det blæste en NV.-lig Brise og H. blev bugseret for Halv Kraft. Kl. ca. 21⁰⁰ var Vinden frisket, og da H. ikke kunde holdes læns, skønt Pumpen holdtes gaaende, blev Redningsdamperen anmodet om at bugsere langsommere, hvorefter der sejledes for Langsom Fart. Da Vandet stadig steg i H., og Vinden var frisket til Kuling, blev H.s Mandskab Kl. 23¹⁵ taget om Bord i Redningsdamperen, hvorefter Bugseringen fortsatte. D. $15\frac{1}{10}$ Kl. 0⁴⁵ sank H. pludselig 15 Sm. V. $1\frac{1}{2}$ N. af Hornum Fyr paa ca. 21 m Vand.

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

Kollideret d. $22\frac{1}{10}$ 37 i Kielerkanalen.

Søforhør i Aarhus d. $27\frac{1}{10}$ 37.

Kl. 12¹⁰ gik H. C., der havde Lods om Bord, for sagte Fart ind i Brunsbüttels sydlige Sluse. Da der syntes Fare for en Kollision med S/S »Kong Trygve« af Oslo, blev Maskinen stoppet. Da Skibene var ca. 50 m fra hinanden, blev Maskinen beordret Langsom Bak og kort efter Fuld Kraft Bak. Den vagthavende Maskinmester lod imidlertid ved en Fejltagelse Maskinen gaa Fuld Kraft Frem. Fejlen blev straks opdaget, og Maskinen kastedes Bak, og det forsøgtes ved Hjælp af Trosser at tage Farten af H. C., men inden dette lykkedes, tørnede Skibet med Stævnen mod K. T.s Hæk. Ved Kollisionen tik K. T. en Bule i Hækken.

Anm. Aarsagen til Kollisionen fremgaar af ovenanførte.

136. M/Jt. Helga af Svendborg, 31 Reg. T. Br. Bygget 1901 af Eg.

a) Paa Rejse fra Kiel til Svendborg med Koks.

Kollideret d. $21\frac{1}{5}$ 37 i Kiel.

Søforklaring og Søforhør i Svendborg d. $3\frac{1}{6}$ 37.

Kl. ca. 2⁰⁰, da H. skulde afsejle fra Kiel og var ved at manøvrere ud fra Kajen, satte Motorens Regulator sig fast saa Motoren blev ude af Stand til at manøvrere. Derved tørnede H. med Klyverbommen mod Agterenden af M/S »Minna« af Hamburg, som laa fortøjet langs Kajen. Ved Kollisionen blev M. lettere beskadiget.

Anm. Aarsagen til Kollisionen fremgaar af det ovenfor anførte.

b) Paa Rejse fra Faaborg til Svendborg i Ballast.

Kollideret d. $29\frac{1}{11}$ 37 i Faaborg.

Søforklaring og Søforhør i Svendborg d. $10\frac{1}{12}$ 37.

Kl. ca. 18⁰⁰ afgik H. fra Faaborg. Vejret var mørkt og en Del diset. Under Udsejlingen holdt Føreren ved en Fejltagelse Havnefyret om Stb. Da Fejltagelsen blev opdaget, blev Maskinen kastet Fuld Kraft Bak, men inden H. var stoppet, tørnede Stævnen mod Fiskefartøj »Svanen« af Faaborg, der laa fortøjet ved Havnemolen. Ved Kollisionen fik H. ingen Skade, medens S. fik Skanseklædningen samt en Del Lønning i Bb.s Side stærkt beskadiget og nogle Støtter knækket.

Anm. Aarsagen til kollisionen fremgaar af det ovenanførte.

137. M/S Helgenæs af Aarhus, 97 Reg. T. Br. Bygget 1914 af Staal. Paa Rejse fra Rørdal til Aarhus med Cement.

Tørnet Grunden d. $2\frac{1}{9}$ 37 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Aarhus d. $31\frac{1}{12}$ 37.

D. $1\frac{1}{9}$ Kl. 23²⁰ passerede H. under en haard S.-lig Kuling Hjelm. Herfra styredes V.-over i Hjelm Fyrs hvide Vinkel. Lidt senere blev det Regntykning, hvorfor Motoren, der havde gaaet Fuld Kraft Frem, blev beordret Langsomt Frem, samtidig med at Loddet holdtes gaaende. Da Fyret i Ebeltoft Vig i en Klaring kom i Sigte visende grønt og derefter hvidt Lys, antoges det, at H. befandt sig V. for Skadegrunden, hvorfor Kursen ændredes til SV. $1\frac{1}{2}$ S. Efter ca. 15 Minutters Sejlads paa denne Kurs, huggede H. flere Gange i Grunden ca. $1\frac{1}{2}$ Sm. Ø. for den røde I-Kost paa Skadegrunden. Ved Grundstødningen fik H., der straks kom flot ved egen Hjælp, en Del Bundskade.

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

138. M/S Helgøy af Oslo.

Grundstødt d. $\frac{2}{2}$ 37 ved Lollands S.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{4}{2}$ 37.

Kl. ca. 5¹⁰ grundstødte H. i diset Vejr ca. 0,5 Sm. V. for Rødby Havn. Kl. 23³⁰ kom Skibet flot ved egen Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Isforholdene samt den Omstændighed, at Fehmernbælt F.S. var inddraget.

139. D/Fg. Helsingborg af Helsingør, 530 Reg. T. Br. Bygget 1902 af Staal. Paa Rejse fra Helsingør til Hälsingborg med Passagerer og Stykgods.

Kollideret d. $\frac{7}{8}$ 37 i Sundet.

Søforklaring i Helsingør d. $\frac{13}{8}$ 37.

Kl. 8¹¹ afsejlede H. i tæt Taage fra Helsingør. Fra Havnemundingen styredes $\frac{1}{2}$ S. Der sejlede med mindsket Fart, og der blev afgivet forskriftsmæssigt Taagesignal med Dampfløjten. Kort efter at Kronborg Pynt var passeret, hørtes forude om Bb. Taagesignal fra M/Fg. »Kronborg« af Helsingør; begge Maskiner blev straks beordret Langsomt Frem, samtidig med at Kursen ændredes til Ø.t.S. Ca. 2 Minutter efter kom K. i Sigte lidt foran for tværs om Bb. i ca. $\frac{1}{2}$ Skibslængdes Afstand tilsyneladende med Kurs mod H. Da der syntes Fare for en Kollision, blev Roret lagt haardt Stb.; men Kl. 8²³ da H. var drejet ca. 4 Streger til Stb., tørnede K. med Stævnen mod H.s Bb.s Side lidt foran for midtskibs. Ved Kollisionen fik H. Fenderlisten knust og Vingehuset trykket ind.

Af den af K.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at dette Skib var afsejlet fra Hälsingborg Kl. 8¹⁴. Der styredes V.t.S. Maskinen gik langsomt Frem og forskriftsmæssigt Taagesignal med Luftfløjten blev afgivet. Kl. ca. 8²⁰ hørtes Taagesignal fra H. ca. 3 Streger om Stb. Maskinen beordredes Fuld Kraft Bak og kort efter, da H. kom i Sigte, Forceret Bak, samtidig med at der blev afgivet 3 korte Toner med Fløjten; men umiddelbart efter indtraf Kollisionen som ovenfor anført. Ved Kollisionen fik K. 3 Konsolbærere og Bb.s Bovport beskadiget og en Bule i Bb.s Bovplade.

Anm. Ministeriet maa antage, at den væsentligste Aarsag til Kollisionen var Taage.

140. Ff. Herdis af Rødvig. Paa Rejse fra Östratorp til Hasle.

Grundstødt d. $\frac{12}{2}$ 37 ved Sveriges S.-Kyst.

Svensk Strandingsindberetning dat. $\frac{17}{2}$ 37.

Kl. 23⁴⁵ grundstødte H. paa Landgrundet S. for Skillinge Havn i diset Vejr. Den $\frac{13}{2}$ Kl. 12³⁰ kom Skibet flot uden at have taget nævneværdig Skade.

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

141. 3^m M/Sk. Hertha af Marstal, 198 Reg. T. Br. Bygget 1901 af Eg.

Strandet og forlist d. $\frac{5}{10}$ 37 ved Islands S.-Kyst.

Søforhør i Ørebakke d. $\frac{5}{10}$ 37. Søforklaring og Søforhør i Marstal d. $\frac{9}{12}$ 37. Forlisanmeldelse dat. Marstal d. $\frac{30}{12}$ 37.

D. $\frac{4}{10}$ Kl. ca. 11⁰⁰, da H. laa fortøjet ud for Ørebakke med Ankerkæden og et Kabeltov fastgjort i en Fortøjningskæde paa Bunden, forlod Besætningen efter Henstilling fra Lodsens Skibet, da der forventedes Storm. D. $\frac{5}{10}$ Kl. ca. 7, medens det var stille Vejr med stærk Brænding, knækkede Fortøjningskæden paa Bunden, hvorefter H. drev ind paa Skærene og blev slaaet til Vrag.

Anm. Aarsagen til Forliset fremgaar af det ovenfor anførte.

142. S/S Hertha Mærsk af Aalborg, 1498 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal. Paa Rejse fra Riga til Manchester med Træ.

Kollideret d. $\frac{15}{8}$ 37 i Manchester Kanalen.

Indberetning til Board of Trade dat. $\frac{16}{8}$ 37. Søforhør i Odense d. $\frac{12}{3}$ 38.

Kl. 9⁴⁵, da H. M., der havde Lods om Bord, befandt sig ud for Runcorn Kulplads, blev Skibet overhalet af M/S »Shelbrit No. 3« af London. Da S. No. 3.s Stævn befandt sig Tværs af H. M.s Stb.s Side, mistede S. No. 3 Styringen og tørnede mod H. M.s Stb.s Side. Ved Kollisionen blev H. M. lettere beskadigt.

Anm. Søforklaring fra S. No. 3 foreligger ikke.

143. M/Tj. Hinrich af Hamburg, 90 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Rendsburg til Nykøbing F. med Superfosfat.

Grundstødt d. $\frac{15}{1}$ 37 ved Lollands V.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{19}{1}$ 37.

Kl. 17⁰⁰ grundstødte H. paa Albue Triller. D. $\frac{18}{1}$ Kl. 11⁵⁰ kom Skibet flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Motorskade.

144. S/S Hjeilen Silkeborg, 39 Reg. T. Br. Bygget 1861 af Jern. Paa Rejse fra Silkeborg til Himmelbjerg med Passagerer.

Kollideret d. $\frac{20}{6}$ 37 i Borre Aa.

Indberetning fra Politiet i Silkeborg dat. $\frac{26}{7}$ 37.

Kl. 13³⁰ afsejlede H., der slæbte en Pram med Passagerer, fra Silkeborg. Da Skibet befandt sig i Borre Aa og skulde passere en Pynt i Aaens S. Side, indhentede M/B »Erna« af Silkeborg H., E. passerede mellem H. og Pynten paa H.s Stb.s Side. Derved blev H.s Agterende suget til Stb., og da Maskinen, for at hindre Skibet i at tage Grunden i Aaens anden Side, blev kastet Bak, løb Prammen ind i H.s Agterende og blev en Del beskadiget.

Anm. Aarsagen til Kollisionen fremgaar af det ovenfor anførte.

145. S/S Holland af København, 1251 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Staal. Paa Rejse fra Rochefort til Bremen i Ballast.

1 Mand faldet overbord og druknet d. $15/7$ 37 i Nordsøen.

Søforhør i København d. $21/7$ 37.

Kl. 11^{55} , da H. i næsten stille Vejr befandt sig paa $53^{\circ}37' N.$ Brd. $5^{\circ}28' \text{Ø.}$ Lgd., faldt 2. Styrmand, C. W. Johansen af Svendborg, der var beskæftiget med at rigge Dækslaststøtter op, over Bord. Maskinen blev straks stoppet, og der blev kastet en Redningskrans i Vandet. Da den overbordfaldne kom til Syne klar af Skibssiden, blev Maskinen beordret Fuld Kraft Bak, samtidig med at en Jolle blev sat paa Vandet. Inden Jollen naaede hen til den overbordfaldne forsvandt han, og kom ikke mere til Syne. Efter ca. $1/2$ Times forgæves Eftersøgning blev Rejsen fortsat.

Anm. Ministeriet maa antage, at den forulykkede har mistet Balancen, medens han stod paa Lønningen for at gøre et Wirestag fast til en Dækslaststøtte.

146. Ff. Ida af Frederikshavn, 7 Reg. T. Br. Bygget 1908.

Kollideret d. $2/1$ 37 i Frederikshavn.

Søforklaring i Frederikshavn d. $20/1$ og $1/4$ 37.

Kl. ca. 15^{30} afsejlede I. fra Broen Ø. for Fiskeauktionshallen med Kurs tværs over Havnebassinet. Efter at I. havde kastet los, saas en Kutter — Ff. »Margrethe« af Frederikshavn — mellem den Ø.-lige Ende af Plankebroen og Kulkranen, styrende en Kurs tværs paa I.s Kurs. Da der syntes Fare for en Kollision, blev I.s Motor, der gik langsomt Frem, kastet Fuld Kraft Bak; men umiddelbart efter tørnede I. med Stævnen mod M.s Stb.s Side midtskibs, hvorved I. fik Stævnen knust.

Af den af M.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at da M. var ud for den Ø.-lige Bro ved Auktionshallen, saas I., som laa ved denne Bro, kaste los. Da I. saas at gaa frem, blev Roret lagt Bb., men umiddelbart efter skete Kollisionen, hvorved M. fik Stb.s Lønning knust og 3 Støtter brækket.

Anm. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes, at Føreren af I. var af den — som det viste sig fejlagtige — Formodning, at M. vilde lægge til ved den Bro, hvorfra I. afsejlede.

147. M/Gl. Immanuel af Svendborg, 52 Reg. T. Br. Bygget 1897 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Aarhus til Hou.

Skruen havareret d. $18/12$ 37 i Aarhus.

Søforklaring i Kalundborg d. $1/2$ 38.

Da I. afgik fra Aarhus mærkedes det, at Skruen tørnede en undersøisk Hindring. Efter ca. 1 Times Forløb begyndte Vandet at trænge ind i Stævnørret, og det viste sig at Skrueskaklen var blevet skæv.

Anm. Aarsagen til Havariet fremgaar af det ovenfor anførte.

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

a) Paa Rejse fra Rangoon til Aden med Stykgods.

Brand om Bord d. $23/4$ 37 i den bengalske Havbugt.

Søforklaring i Colombo d. $5/5$ 37. Indberetning til Board of Trade dat. $14/6$ 37. Søforhør i København d. $25/6$ 37.

Kl. ca. 8^{20} opdagedes Ild i Nr. 3 Lastrum. Da det ikke var muligt at naa frem til Ilden, blev Luger og Ventilskalket, og der blev sat Damp til Nr. 3 Underlast, i hvilken førtes Parboiled Rice Bran. Da Ilden ikke kunde slukkes med Skibets egne Slukkemidler, ændredes Kursen mod Colombo, hvortil I. ankom d. $24/4$ Kl. 21^{10} . Ilden blev nu bekæmpet ved Hjælp af Kulsyre samt ved Hjælp af Brandvæsenet fra Land, og d. $3/5$ var man Herre over Ilden.

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

b) Paasejlet d. $2/9$ 37 i Hong Kong.

Søforklaring i Hong Kong d. $9/9$ 37.

Kl. 2^{10} , medens I. under en Typhon laa opankret for begge Ankre, saas en Damper, der senere viste sig at være S/S »Bolivas« af Shanghai komme drivende ned mod I., afgivende Nødsignaler. B.s Ankre fiskede I.s Stb.s Anker, og B. tørnede gentagne Gange I.s Stb.s Side, hvorved Maskinrummet og Nr. 2 Last blev slaaet læk og I. fik forskellige større Havarier. I. gik nu i Drift, og Kl. 8^{30} tærnede I. mod S/S »Turbo« af London, der blev en Del havareret. Kl. 11^{45} kom 2 Slæbebaade til Assistance, og Skibene kom klar af hinanden.

Anm. Aarsagen til Paasejlingen fremgaar af det ovenanførte.

149. 3^m M/Sk. Ingeborg af Mariehamn, 166 Reg. T. Br. Bygget 1914. Paa Rejse fra Nyborg til Höganäs i Ballast.

Grundstødt d. $25/11$ 37 ved Sjællands V.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $26/11$ 37.

Kl. 18^{00} grundstødte I. i diset Vejr paa Asnæs Rev. D. $26/11$ Kl. 17^{00} kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjergningsdamper.

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

150. S/S Inger Toft af København, 2190 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal. Paa Rejse fra Rothesay til Barry i Ballast.

Tørnet Kajen d. $23/6$ 37 i Rothesay.

Indberetning til Board of Trade dat. $2/7$ 37.

Kl. ca. 13^{00} , da I. T., der havde Lods om Bord, var under Udsejling fra Rothesay Dok, blev Skibet af Vind og Strøm ført ind paa Enden af Molen, hvorved I. T. fik Bb.s Side udfor Maskinrummet beskadiget.

151. M/S Irland af København, 3173 Reg. T. Br. Bygget 1927 af Staal.

Brand om Bord d. $24\frac{1}{2}$ 37 i Gdynia.

Søforklaring i Danzig d. $27\frac{1}{2}$ 37.

Kl. ca. 18³⁰, medens I. lossede Palmekerner, opdagedes Ild i Nr. 3 Lasten. Ved Hjælp af Brandvæsenet fra Land samt Skibets egne Slukkemidler holdtes Ilden under Kontrol medens Lasten opløstes. D. $25\frac{1}{2}$ Kl. 5³⁰ opdagedes Røg fra Nr. 2 Lugen, hvorfor Losning herfr<?> straks paabegyndtes, medens der sprøjtedes Vand paa de Steder, hvorfra der trængte Røg op. Kl. 22⁰⁰ var Ilden slukket, uden at Skibet havde lidt nævneværdig Skade.

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

152. M/Fg. Isefjord af Grenaa, 622 Reg. T. Br. Bygget 1935 af Staal. Paa Rejse fra Hundested til Grenaa med Passagerer og Stykgods.

Kollideret d. $4\frac{1}{6}$ 37 i Isefjord.

Søforklaring og Søforhør i Frederiksværk d. $8\frac{1}{6}$ og d. $3\frac{1}{12}$ 37.

Kl. 18¹⁹ afsejlede I. fra Hundested. Da Skibet var kommet uden for Havnen, saas M/Gl. »Frieda« af Hamburg for indgaaende ca. 10—12 Skibslængder borte, hvorfor Roret blev lagt haardt Stb., samtidig med at der blev afgivet 1 Tone med Luftfløjten. I.s Stb.s Maskine gik da Langsomt Frem og Bb.s Maskine Fuld Kraft Frem. Kort efter blev Stb.s Maskine stoppet. Kl. 18²², da der syntes Fare for en Kollision, blev Bb.s Maskine beordret Fuld Kraft Bak; men 2 Minutter senere tørnede I. med Stævnen mod F.s Bb.s Laaring, der blev stærkt beskadiget. I Løbet af ca. 5 Minutter sank F.

Af den af F.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at da dette Skib Kl. ca. 18²⁰ befandt sig med stoppet Motor omtrent 500 m V. for Hundested Havn, saas I. komme ud af Havnen. Fra I. hørtes 1 Tone, hvilket ikke blev besvaret, da det blev opfattet som Opmærksomhedssignal til en Fiskekutter, der befandt sig paa F.s Bb.s Side. Da I. kun syntes at dreje langsomt Stb. over, og der syntes Fare for en Kollision, blev F.s Motor kastet Fuld Kraft Frem, samtidig med at Roret blev lagt haardt Stb. for at bringe Skibene paa parallelle Kurser; men umiddelbart efter skete Kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes, at man om Bord i I. for sent har faaet F. i Sigte.

153. S/S Island af København, 1862 Reg. T. Br. Bygget 1915 af Staal. Paa Rejse fra København til Leith med Stykgods og Passagerer.

Strandet og forlist d. $13\frac{1}{4}$ 37 ved Skotlands Ø.-Kyst.

Søforklaring i Leith d. $16\frac{1}{4}$ 37. Søforhør i København d. $3\frac{1}{5}$ 37. Forlisansmeldelse dat. København d. $24\frac{1}{8}$ 37.

Kl. 4⁰⁰, da I. efter Bestikket skulde være ca. 37 Sm. af May Island, radiopejledes denne Ø i retv. S. 64° V. Kursen ændredes fra retv. S. 77° V. til retv. S. 60° V. Kl. 4³⁰ blev det tæt Taage; der blev afgivet Taagesignal, og Kl. 4⁴⁰ beordredes Maskinen, der havde gaaet Fuld Kraft Frem, Halv Kraft Frem; Kl. 5¹⁵ Langsomt Frem. Loddet var gjort klar; men der skønnedes ikke at være Grund til at lodde. Kl. 5²⁵ hørtes første Gang Taagesignalet fra May Island, uden at det dog med Sikkerhed kunde bestemmes, at det var May Island, der hørtes. Da Taagesignalet kort efter paany hørtes, beordredes Maskinen Fuld Kraft Bak. Umiddelbart efter saas Brænding forude; Maskinen beordredes forceret Fuld Kraft Bak; men da Farten var taget af Skibet, førtes dette af Strømmen ind paa Skærene ved May Island og blev staaende. I. skulde da efter Bestikket være ca. 20 Sm. af Øen. Ved Grundstødningen blev Skibet læk, og Maskinrummet fyldtes hurtigt med Vand. Der udsendes Nødsignal, og i Løbet af Dagen blev Passagererne, Post og Besætning bjerget i Land af Redningsbaad fra Land.

Anm. Ministeriet maa antage, at den væsentligste Aarsag til Strandingen er Taage og Strømsætning.

154. M/S Java af København, 8681 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal. Paa Rejse fra Dairen til København med Stykgods.

Grundstødt d. $14\frac{1}{12}$ 37 ved Palæstinas V.-Kyst.

Søforklaring i Rotterdam d. $29\frac{1}{12}$ 37.

Kl. 8³⁰ lettede J. fra en Ankerplads paa Jaffa Red for at sejle til Tel Aviv. Der styredes efter Landkending, og Loddet holdtes gaaende. Kl. 8⁵⁵ tog Skibet Grunden, Maskinen kastedes Fuld Kraft Bak, men Skibet blev staaende. Kl. 17⁵⁰ kom J. flot efter at en Del af Ladningen var lægtret. Ved Grundstødningen fik J. nogen Bundskade.

155. S/S Jelo af Oslo, 1265 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Oslo til Hamburg med Stykgods.

Grundstødt d. $18\frac{1}{4}$ 37 ved Sjællands V.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $20\frac{1}{4}$ 37.

Kl. 11²⁹ grundstødte J. i taaget Vejr paa Røsnæs Puller. Kl. 19⁵⁰ kom Skibet flot ved fremmed Hjælp.

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

156. Ff. Jenny af Frederikshavn, 28 Reg. T. Br. Bygget 1932 af Eg. Paa Fiskeri i Skagerak.

En Mand kommet til Skade d. $4\frac{1}{11}$ 37 i Skagerak.

Søforklaring i Frederikshavn d. $28\frac{1}{12}$ 37.

Kl. ca. 7⁰⁰, da J. befandt sig paa en Fiskeplads ca. 20 Sm. SV.t.V. af Hirtshals, vilde en Fisker, der var i Færd med at hive Voddet ind, rette en Løkke paa Vodtovet ud. Herved fik den paagældende venstre Haand ind i Løkken, der klemte sammen og rev Haanden af. J. blev straks sejlet ind til Hirtshals, hvor den tilskadekomne i en tilkaldt Ambulance blev kørt til Hospitalet.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

157. S/S **Jessie Mærsk** af Kalundborg, 1972 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal. Paa Rejse fra Safi til Kalundborg.

En Mand afgaaet ved Døden som Følge af Ulykkestilfælde d. $\frac{4}{10}$ 37 i Atlanterhavet.

Søforklaring i Kalundborg d. $\frac{16}{10}$ 37.

Kl. ca. 11²⁰, da Ungmand Carl Heinz Kreutzfeldt af Sønderborg, der havde hentet en Kasse paa Baad-dækket, vilde gaa mellem Skorstenen og et Luftrør til Fyrpladsen, tørnede Kassen mod Luftrøret, og da Skibet samtidig tog en Overhaling, fik Ungmanden Overbalance og faldt ned paa Dækket. I Faldet slog Ungmanden Hovedet imod en Pumpe, hvorved der fremkom en Flænge i Baghovedet. Den tilskadekomne blev straks forbundet og bragt til Køjs. I Løbet af Eftermiddagen forværredes den tilskadekomnes Tilstand, og Kl. 16⁰⁰ efter et afholdt Skibsraad blev Kursen ændret mod Casablanca. Kl. 23³⁵ afgik Ungmanden ved Døden som Følge af sine Kvæstelser.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

158. M/S **Jo** af Niuwe-Buinen.

En Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. $\frac{27}{5}$ 37 i København.

Indberetning fra Statens Skibstilsyn dat. $\frac{1}{6}$ 37.

Kl.ca.II⁰⁰, medens J. laa i Kalkbrænderihavnen og lossede Jernbjælker, kom en Havnearbejder til Skade, idet han fik venstre Haand i Klemme mellem en Jernbjælke og en Kædestrop. I en tilkaldt Ambulance blev den tilskadekomne kørt paa Hospitalet.

Anm. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Ulykken skyldes, at den paagældende Havnearbejder ikke tidlig nok har faaet Haanden bort, da Kædestroppen strammede sig om Jernbjælken.

159. M/Tj. **Johanne Luise**, 91 Reg. T. Br. Paa Rejse fra København til Horsens med Stykgods.

Grundstødt og sunket d. $\frac{25}{2}$ 37 ved Fyns N.-Kyst.

Strandingsindberetninger dat. $\frac{1}{3}$ og $\frac{2}{3}$ 37.

Kl. 18⁴⁰ grundstødte J. L. paa Lillegrund. Skibet er senere sunket.

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

160. Ff. **John Bull** af Klaksvig, 88 Reg. T. Br. Bygget 1890 af Eg.

Brand om Bord d. $\frac{20}{3}$ 37 i Klaksvig.

Politirapport dat. $\frac{22}{3}$, $\frac{5}{4}$ og $\frac{17}{4}$ 37.

Kl. ca. 23⁴⁵ opdagede en Mand af Besætningen paa S/S »Industry« af Vestmanhavn, som laa fortøjet i Nærheden af J. B., at det brændte i J. B.s Kahyt agterude. Der blev straks ført en Slange fra I. om Bord i J. B., samtidig med at dette Skibs Besætning, der opholdt sig i Lukafet forude, blev alarmeret, og i Løbet af en halv Time var man Herre over Hiden.

Anm. Ministeriet maa antage, at Ilden er opstaaet som Følge af, at nogle Redningsbælter, som var anbragt paa en Hylde ca. 1 m fra en i Lukafet opstillet Kabys, er faldet ned og blevet antændt af Ilden i Kabysen.

161. S/S **Jonna** af Esbjerg, 1517 Reg. T. Br. Bygget 1933 af Staal.

1 Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. $\frac{16}{10}$ 37 i Rio de Janeiro.

Søforklaring i Rio de Janeiro d. $\frac{17}{10}$ 37. Søforklaring og Søforhør i Svendborg d. $\frac{11}{5}$ 38.

Under Besigtigelse af Skibets Køleanlæg faldt Germanischer Lloyds Repræsentant pludselig ned i Bb.s Ventilator, der var i Gang. Ventilatoren stoppede straks, og den tilskadekomne, der havde faaet Benene stærkt kvæstede blev i en tilkaldt Ambulance kørt til Hospitalet.

Anm. Der er intet oplyst om Aarsagen til Ulykken.

162. M/S **Jos Maria** af Rotterdam, 182 Reg. T. Br. Bygget 1928 af Staal. Paa Rejse fra Memel til Horsens med Sveller.

Grundstødt d. $\frac{2}{5}$ 37 ved Møens Ø.-Kyst.

Søforklaring i Horsens d. $\frac{8}{5}$ 37. Søforhør i Amsterdam d. $\frac{9}{12}$ 37.

Kl.0³⁰ passerede J. M. Hammerodde Fyr i ca. 1 Sm.s Afstand, Log 19. Herfra styredes misv. V.t.S. $\frac{1}{2}$ S. efter Hestehoveddyb. Kl. 9²⁰ blev det tæt Taage. Kl. 9⁴⁵ blev Motoren stoppet, og der loddedes 36 m Vand, Log 88. Kl. 10⁰⁵ loddedes 26 m Vand, Log 90, Kl. 10²⁵ 24 m Vand, Log 92, og Kl. 10⁴⁰ 21 m Vand, Log 93,5. Kursen ændredes til misv. VSV. Kl. ca. 10⁵⁰ blev det besluttet at ankre; men kort Tid efter, Kl.ca.II⁰⁰, tog Skibet, der sejlede med mindsket Fart, Grunden ca. 2 Sm. N. for Møens Fyr og blev staaende. Kl. ca. 15³⁰ kom J. M. flot ved egen Hjalp.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Taage.

163. S/S **Juliane** af Nordby, 1293 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal. Paa Rejse fra Le Legue til Im-Mingham.

Kollideret d. $\frac{19}{10}$ 37 paa Humber Floden.

Søforklaring i Kalundborg d. $\frac{26}{10}$ 37.

Kl. 1⁰⁰ havdes North Humber F.S. tværs I 2 Sm.s Afstand. Kl. 1³⁵ fik J. Lods om Bord Vejret, der var diset, blev senere taaget, hvorfor der blev afgivet forskriftsmæssigt Taagesignal med Dampfløjten og Farten mindsket til Langsomt. Kl. 3²² hørtes et Klokkesignal, som autoges at komme fra en Klokketønde, men senere viste sig at hidrøre fra en Ankerligger, S/S »Shchors« af Odessa. Roret blev lagt haardt Bb., og da S.s Ankerlanterne et Øjeblik efter kom i Sigte ca. $\frac{1}{2}$ Streg om Stb., blev Maskinen beordret Fuld Kraft

Bak; men umiddelbart efter tørnede J. med Bb.s Bov mod S. Ved Kollisionen fik J. Bb.s Ankerklyds og nogle Plader beskadiget.

Anm. Søforklaring fra S. foreligger ikke.

164. Ff. **Jylland** af Strandby, ca. 20 Reg. T. Br. Bygget 1917 af Eg. Paa Fiskeri i Kattegat.

Mistet Ankergrejer d. $^{29}/_7$ 37 i Kattegat.

Søforklaring i Frederikshavn d. $^{19}/_8$ 37.

Kl.ca.6⁰⁰, da J. i klart Vejr satte sine Redskaber ca. 7 Sm. SSØ. af Læsø Rende F.S., passerede S/S »M. G. Melchior« af Frederikshavn forbi Kutteren. Da J. noget senere vendte tilbage til Ankergrejerne, der under Fiskeriet havde været afmærket med 3 Bøjer, viste det sig, at Ankertovet var sprængt.

165. S/S **Jytte** af København, 1877 Reg. T. Br. Bygget 1884 af Jern. Paa Rejse fra Bilbao til Grangemouth med Erts.

a) Grundstødt d. $^4/_11$ 37 ved Englands Ø. -Kyst.

Indberetning til Board of Trade dat. $^8/_11$ 37. Søforklaring og Søforhør i Aalborg d. $^8/_12$ 37.

Kl. 0³⁰ passeredes Outer Dowsing F.S. om Stb. i 6 Sm.s Afstand paa Kurs retv. N. 40° V. Kl. 6³⁰ blev det Taage. Kl. 7²⁰ hørtes Ekkoet af J.s Taagesignal, og samtidig hørtes Taagesignal fra en Damper, som senere viste sig at være grundstødt. Maskinen blev kastet Fuld Kraft Bak, men umiddelbart efter tog J. Grunden og blev staaende. Kl. 15¹⁰ kom Skibet flot ved fremmed Hjælp.

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

b) Kollideret med Kajen d. $^5/_11$ i Grangemouth.

Søforklaring og Søforhør i Aalborg d. $^8/_12$ 37.

Under Manøvrering for at lægge til Kajen, fik J. en Wire i Skruen, hvorfor Skibet tørnede Kajen med Rorets Agterkant.

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

Kollideret d. $^{29}/_1$ 37 i Københavns Havn.

Søforhør i København d. $^{1}/_2$ 37.

Se Nr. 56.

167. Pram **K. F. A. II** af København.

Kollideret d. $^{12}/_6$ 37 i Københavns Havn.

Søforhør i København d. $^9/_8$ og $^{19}/_8$ 37.

Se Nr. 54.

168. S/S **Kalø** af København, 1973 Reg. T. Br. Bygget 1936 af Staal.

a) Paa Rejse fra Gdynia til Cevita Vecchia med Kul.

Tørnet Undervandshindring d. $^{14}/_2$ 37 i Kattegat; søgt Nødhavn.

Søforklaring og Søforhør i Helsingør d. $^{21}/_9$ 37.

Kl. ca.4⁰⁰, da K. under en SØ.-lig Storm befandt sig i Nærheden af Store Middelgrund, mærkedes et Stød i Skibet. Da Skibet senere fik Bb.s Slagside, og der de følgende Dage stadig pejledes Vand i Bb.s Nr. 2 Tank samt i Bb.s Nr. 3 Tank, blev Bb.s Kedeltank paa Fyrpladsen aabnet, og det viste sig da, at der var en stor Bule i Bundpladen, samt at Cementen var slaaget op og en Bundstok sat op. K. sejledes ind til Dover for Dykkerundersøgelse.

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

b) Paa Rejse fra Newport Mon. til København.

Rørt Grunden d. $^{14}/_9$ 37 i Kielerkanalen.

Søforklaring og Søforhør i Helsingør d. $^{21}/_9$ 37.

Kl. 6⁰⁵, da K., der havde Lods og Kanalstyrer om Bord, i tæt Taage skulde fortøje ved Schylyp Vigeplads, saas forude i ca. 80 m.s Afstand en Damper, der laa fortøjet i Pælene. Begge Ankre blev stukket i Bund og Maskinen kastet Fuld Kraft Bak; men da K. svingede rundt for Ankrene, tørnede Skibet Grunden med Ror og Skrue uden at blive staaende.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Taage.

169. Lystfartøj **Kaper** af Gdynia, ca. 5 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Höganäs til Aalborg.

Grundstødt d. $^2/_9$ 37 ved Anholts S.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $^2/_9$ 37.

Kl. 1¹⁵ grundstødte K. i klart Vejr i Pakhusbugten. Fartøjet er senere kommet af Grunden ved fremmed Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Strømsætning.

170. S/S **Kapetan Stratis** af Piræus. Paa Rejse fra La Plata til Odense med Majs.

Grundstødt den $^9/_2$ 37 ved Samsø's S.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $^{11}/_2$ 37.

Den $^9/_2$ grundstødte K. S. i diset Vejr ved Vesborg Flak. Den $^{1}/_2$ kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjergningsdamper efter at en Del af Ladningen var lægtret.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være diset Vejr.

171. M/S **Karl** af Bandholm, 99 Reg. T. Br. Bygget 1904 af Jern. Paa Rejse fra Ourø til Lübeck i Ballast.

Grundstødt d. $^{16}/_9$ 37 ved Sejerøs SØ.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $17/9$ 37. Søforhør i Saxkjøbing d. $9/11$ 37 samt d. $3/12$ 37.

Kl. 16^{00} passerede K. i regndiset Vejr Snekkeløbet. Da Vinden, der var SØ-lig, friskede, blev den styret mod Nexelø Bugt for at søge Ankerplads. Kort efter flovede Vinden atter, og Kursen blev sat mellem Sejerø og Sjælland. Kl. ca. 18^{00} tog Skibet Grunden paa Sejerø SØ.-Rev og blev staaende. D. $17/9$ Kl. ca. 4^{00} kom K. flot ved fremmed Hjælp.

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

172. M/Gl. **Karla** af Horsens, 61 Reg. T. Br. Bygget 1903 af Eg.

Paasejlet d. $3/4$ 37 i København.

Søforhør i København d. $7/4$ 37.

Da K. laa fortøjet i Redhavnen med Stb.s Side mod Kajen og med hollandsk M/S »Osric« fortøjet langs Skibets Bb.s Side, tømmede hollands M/S »Viot«, der blev bugseret ud af Havnen af hollandsk M/S »Zwerver«, med Agerenden mod O., hvorved K. blev trykket ind mod Kajen og fik en Lønningsstøtte knækket.

Anm. Søforklaring fra V. foreligger ikke.

173. S/S **Karla** af Esbjerg, 941 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal. Paa Rejse fra Rotterdam til Goole i Ballast.

Mistet et Anker d. $29/4$ 37 paa Ouse Floden.

Indberetning til Board of Trade dat. $30/4$ 37.

Kl. 21^{00} , da K. i stille Vejr svingede rundt for Stb.s Anker, knækkede Ankerkæden, og Ankeret med ca. 5 Favne Kæde gik tabt.

174. Ff. **Katharine** af Hanstholm, ca. 8 Reg. T. Br. Bygget 1935. Paa Rejse fra Skagen til Fiskeplads i Skagerak.

Tørnet en undersøisk Hindring og sunket d. $2/6$ 37. 4 Omkomne.

Søforhør i Frederikshavn d. $2/7$ og $3/8$ 37 samt i Thisted d. $19/7$ 37.

D. $2/6$ Kl. 17^{00} afsejlede K. fra Skagen for at gaa paa Fiskeri i Skagerak. Da Fartøjet d. $3/6$ blev fundet sunket i nogle Bundgarn N. for Skagen Signalstation med et stort Hul i Bunden, maa det antages, at K. har tørnet en knækket Bundgarnspæl. Ligene af Besætningen er senere drevet i Land.

Anm. Besætningen bestod af Fiskerne Hans Jensen, Christian Jensen og Carl Marius Jensen alle af Baun samt Fisker Peter Christian Andersen, kaldet Toft, af Nytorp.

175. Ff. **Kathrine** af Lyngvig, 15 Reg. T. Br. Bygget 1913 af Eg og Pitchpine.

Sprunget læk, sunket og forlist d. $16/7$ 37 i Nordsøen.

Søforhør i Ringkjøbing d. $9/7$ 37.

D. $5/7$ Kl. 18^{30} , da K. i klart, næsten stille Vejr befandt sig ca. 40 Sm. NV.t.N. af Hvide Sande, opdagedes det, at Fartøjet var læk; men det var dog muligt at holde det læns med Pumperne. Kl. ca. 19^{00} ankredes op for at hive Vaad ind, og herunder mærkedes det, at Lækagen blev større. Da der var Fare for, at K. skulde synke, blev Ankeret hevet ind, og K. blev sejlet hen i Nærheden af nogle andre Fiskefartøjer, hvor Fartøjet blev opankret. D. $6/7$ Kl. ca. 3^{30} begyndte K. at sejle mod Hvide Sande ledsaget af Ff. »Bjørn« af Klegod. Under Sejladsen tiltog Lækagen, og Kl. ca. 6^{00} stod Vandet op i Motoren og stoppede denne. Derefter begyndte B. at bugserer K.; men Lækagen tiltog, og Kl. ca. 12^{20} gik K.s Mandskab om Bord i B. Kl. 12^{40} sank K. ca. 18 Sm. NV. $1/2$ N. af Hvide Sande.

176. S/S **Kattsund** af Lübeck, 243 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Aalborg til Wismar med Kreaturer.

Grundstødt d. $18/2$ 37 paa Romsø's N.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $18/2$ 37.

Kl. 2^{40} grundstødte K. i tæt Taage paa N.-Siden af Romsø. Kl. 16^{15} kom Skibet flot ved egen Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Taage.

177. M/S **Katy** af Oslo, 6826 Reg. T. Br. Bygget 1931 af Staal. Paa Rejse fra Tampico til Nyndshamn med Jordolie.

Grundstødt d. $4/2$ 37 ved Sjællands V.-Kyst.

Standingsindberetning dat. $10/2$ 37.

Kl. 15^{36} grundstødte K. i regntykt Vejr paa Halskov Rev. D. $8/2$ Kl. 18^{26} kom Skibet flot ved Hjælp af 3 Bjergningsdampere, efter at en Del af Ladningen var lægtret.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Strømsætning.

178. S/S **Kharkov** af Odessa, 6689 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Leningrad til Antwerpen med Props.

Grundstødt d. $28/8$ 37 ved Langelands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $29/8$ 37.

Kl. ca. 20^{00} grundstødte K. i diset Vejr ud for Broegaard. D. $31/8$ Kl. 1^{45} kom Skibet flot ved fremmed Hjælp, efter at en Del af Ladningen var lægtret.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være usigtbart Vejr og Strømsætning.

179. S/S **Kirsten** af København, 1196 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Staal.

a) Paa Rejse fra Susa til Granton med Espartogræs

Maskinhavari d. $23/4$ 37 i Atlanterhavet.

Søforklaring i Leith d. $10/5$ 37.

Kl. 4²⁰, da K. befandt sig paa Højde med Lissabon, hørtes flere Stød i Maskinen og i dennes Pumper. En Undersøgelse viste, at Stemplet i Luftpumpen var faldet af Stempelstangen og havde trykket Stopmøttrikken gennem Pumpens Bundrist. Efter en foreløbig Reparation blev det efter afholdt Skibsraad besluttet at anløbe Lissabon for Reparation.

b) Paa Rejse fra London til Goole i Ballast.

Tørnet en Bøje d. $20/9$ 37 paa Humber Floden.

Indberetning til Board of Trade dat. $21/9$ 37.

Kl. 4⁴⁰, medens K. skiftede Lods paa Hull Red, blev Skibet af Strømmen ført ned paa Bøje Nr. 14.

180. S/S **Kirsten Mærsk** af Aalborg, 2410 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal. Paa Rejse fra St. Johns (Newfoundland) til London med Papir.

Havareret d. $11/3$ 37 i Atlanterhavet.

Indberetning til Board of Trade dat. $5/4$ 37.

Kl. 20⁰⁰, da K. M. under en stiv VNV.-lig Kuling med Snebyger befandt sig i tæt Is ca. 25 Sm. SSV. af Cape Race, fik Skibet flere Plader i Boven bøjet af Isen, ligesom flere Nagler i Forpeaken og Nr. 1 Lastrum blev slaet løs.

Anm. Aarsagen til Havarierne fremgaar af det ovenfor anførte.

181. M/S **Kirsten Pii** af København, 88 Reg. T. Br. Bygget 1935 af Staal. Paa Rejse fra Hven til København med Passagerer.

Tørnet Kajen d. $14/8$ 37 i København; 2 Passagerer kommet til Skade.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. $15/8$ 37.

Kl. ca. 23³⁰, da K. P. skulde lægge til Kajen i Havnegade, kunde Motoren ikke bakke, hvorfor Skibet løb med Stævnen ind i Kajen. 2 Passagerer, som opholdt sig i Salonen forude, blev ved Stødet kastet over imod et Bord og kom en Del til Skade, hvorfor de i en tilkaldt Ambulance blev kørt til Hospitalet.

Anm. Ministeriet maa antage, at Aarsagen til, at Motoren ikke kunde bakke, var, at Laasestifterne i en Kobling paa Akselledningen til Skiftning af Motorens Gangretning knækkede.

182. S/S **Kjebenhavn** af Aalborg, 1668 Reg. T. Br. Bygget 1918 af Staal. Paa Rejse fra Aalborg til København med Passagerer og Stykgods.

Kollideret d. $4/12$ 37 i Sundet.

Søforhør i København d. $7/12$ 37.

Kl. 5³⁶ passerede K. Lappegrunden Fyrskib i en Afstand af ca. 150' om Stb. Samtidig hermed passerede en anden Damper, der senere viste sig at være S/S »Poznan«, og som K. længe havde haft forude, inden om Fyrskibet i en Afstand fra dette i ca. 150'. Da F.S. var passeret havdes P. lidt foran for tværs om Stb. K.s Kurs ændredes langsomt fra misv. SØ. $1/4$ S. til misv. SØ.t.S. $1/2$ S. P. syntes at dreje noget Bb. over, og kort efter tørnede P. med Stævnen mod K.s Stb. Laaring, hvorved der fremkom en Bule i Skibssiden og Gelænderet blev beskadiget.

Anm. Søforklaring fra P. foreligger ikke.

183. Ff. **Klara** af Frederikshavn, 35 Reg. T. Br. Bygget 1927 af Eg.

Kollideret d 29/11 37 i Frederikshavns Havn.

Søforklaring i Frederikshavn d $9/12$ 37.

Kl. ca. 10⁴⁵ afgik K. fra Fiskerihallens Kaj til Toldbodhavnen. Da K. omtrent var udfør Tørdokkerne saas M/S »Kronprinsessan Ingrid« af Göteborg for indgaaende ved de indre Molehoveder. K.s Kurs var sat et Par Meter klar af Kvasekajen. Umiddelbart før K. var ved Kvasekajen, blev Fartøjet indhentet af K. I. og under Passagen blev K. suget ind paa K. I., hvis aabne Sideport ramte K., der fik Lønningen, Svineryg, Skanseklædning og Skandæk om Bb. knust, Røstjernet ødelagt og den øverste Planke revet op.

K. I.s Besætning har forklaret, at umiddelbart før K. I. passerede de indre Moler saas K. for udgaaende fra Nyhavn. Da de inderste Moler var passeret og Skibet havde Kurs mod Anløbspladsen, blev Maskinerne stoppet. K. syntes at gire Stb. over, og da den var udfør den agterste Bilport paa Stb.s Side, som var aaben, tørnede Fartøjet mod denne. Ved Kollisionen blev Vinkeljernene paa Porten, de 4 nederste Postskruer og Bøjle til Lukningstangen beskadiget.

Anm. Ministeriet maa antage at Kollisionen skyldes Suget mellem Skibene.

184. S/S **Knud** af Aalborg, 1944 Reg. T. Br. Bygget 1900 af Staal. Paa Rejse fra København til Manchester med Stykgods.

Kollideret d. $12/4$ 37 i Manchesterkanalen.

Indberetning til Board of Trade dat. $14/4$ 37. Søforklaring i Manchester d. $16/4$ 37. Søforhør i København d. $3/5$ 37.

Kl. 10⁵⁵, da K., der havde Lods om Bord, befandt sig i Nærheden af Partington, blev der afgivet Opmærksomhedssignal for at tilkendegive, at Skibet var for opgaaende. Umiddelbart efter saas S/S »Dafila« af Liverpool manøvrere ud fra Partington. Da der syntes Fare for en Kollision, blev K.s Maskine, der gik Halv Kraft Frem, kastet Fuld Kraft Bak, samtidig med at Bb.s Anker med 40 Favne Kæde blev stukket i Bund, men umiddelbart efter tornede K.s Bov mod D.s Bb.s Laaring, hvorved begge Skibe fik mindre Skader over Vandlinien.

Anm. Søforklaring fra D. foreligger ikke.

185. Uddybm. **Kodan**, 160 Reg. T. Br. Bygget 1889 af Staal.

En Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. $29/5$ 37 ved Skovshoved Havn.

Indberetning fra Statens Skibstilsyn dat. ¹⁰/₆ 37.

Kl. ca. 17, medens K. var beskæftiget med Uddybningsarbejde i Farvandet Øst for Skovshoved Havn, blev Fartøjets Bedstemand ramt i Hovedet af en Wirestump. Wiren havde været i Forbindelse med et Varpanker, men under Uddybningsarbejdet sprængtes denne og forårsagede Ulykken. I en tilkaldt Bugserbaad blev den tilskadekomne bragt til Kalkbrænderihavnen til en ventende Ambulance, der kørte ham til Hospitalet.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenforanførte.

186. M/Gl. **Kodan** af Rønne, 95 Reg. T. Br. Bygget 1896 af Eg. Paa Rejse fra Visby til Västervik med Fisk.

Havareret d. ¹⁰/₁₂ 37 i Østersøen.

Svensk Indberetning dat. ¹⁴/₁₂ 37.

Kl. 11, da K. under en NØ.-lig Kuling med Snetykning befandt sig ud for Västerviks Skærgaard, brækkede Klyverbommen og Fokkerigningen gik over Bord. Der søgtes tilbage til Visby for Reparation.

187. S/S **Kong Alf** af Oslo, 687 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal. Paa Rejse fra Menstad til Lemvig med Kalksalpeter.

Grundstødt d. ¹/₁₁ 37 i Limfjorden.

Søforklaring og Søforhør i Lemvig d. ²/₁₁ 37.

Kl. 7²⁵ lettede K. A., der havde Lods om Bord, fra en Ankerplads ca. 1 Sm. fra 3-Kosten paa Rønne. Det var usigtbart Vejr. saa Fyrene kunde ikke ses. Skibet holdtes gaaende midt i Lobet, indtil det Kl. 8 tog Grunden ved Indsejlingen til Lemvig Rende og blev staaende. Kl. ca. 14 kom Skibet flot ved egen Hjælp, efter at en Del af Ladningen var lægtret.

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

188. S/S **Kong Haakon** af København, 1775 Reg. T. Br. Bygget 1906 af Staal.

a) Paa Rejse fra Oslo til København med Passagerer og Stykgods.

Kollideret d. ¹¹/₁₂ 37 paa Oslo Fjorden.

Søforhør i København d. ¹⁶/₁₂ 37.

Kl. 15³⁵ stoppede K. H. ved Horten for at tage Passagerer og Gods om Bord. Kl. 15⁴³ var Indskibningen færdig, og Maskinen beordredes Fuld Kraft Krem. Der styredes S.t.V. Umiddelbart efter saas S/S »Bastø« af Moss komme ud fra Horten Havn styrende en Kurs, der skar K. H.s Kurs. Fra K. H. blev der givet 1 lang Tone med Dampfløjten, hvilket Signal fra B. blev besvaret med 1 kort Tone. Da B. syntes at bibeholde sin Kurs, blev Maskinen stoppet. Fra B. hørtes nu 3 korte Toner. K. H.s Maskine beordredes Fuld Kraft Bak, hvilket blev tilkendesivet ved 3 korte Toner med Dampfløjten, men umiddelbart efter — Kl. 15" — tor-nede K. H. med Stævnen mod B.s Bb.s Side. Ved Kollisionen fik K. H. en Plade i Stævnen sprængt ca. 2" over Vandlinien.

Anm. Søforklaring fra B. foreligger ikke.

b) Brand om Bord d. ¹⁹/₁₂ 37 i København; 1 Mand kommet til Skade.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. ²⁰/₁₂ 37.

Kl. ca. 19, da K. H. var beliggende ved Islands Plads, væltede en Petroleumslampe i Donkeymandens Lukaf og antændte den underste Køje. Brandvæsen fra Land blev straks tilkaldt og var i Løbet af kort Tid Herre over Ilden. Under Slukningsarbejdet blev Donkeymanden, hvis Klæder blev antændt, stærkt for-brændt, hvorfor han i en tilkaldt Ambulance blev kørt til Hospitalet.

189. M/F **Korsør** af Korsør, 2363 Reg. T. Br. Bygget 1927 af Staal. Paa Rejse fra Korsør til Nyborg med Passagerer.

Grundstødt den ²²/₂ 37 ved Fyns Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. ²³/₂ 37.

Kl. 22³⁰ grundstødte K. i Snetykning paa Lindholmgrunden i Nyborg Fjord.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Verjrforholdene

190. S/S **Kronborg** af Aarhus, 118 Reg. T. Br. Bygget 1904/11 af Staal.

Kollideret d. ¹²/₆ 37 i Kobenhavns Havn.

Søforhør i København d. ⁹/₈ og ¹⁹/₈ 37.

Se Nr. 54.

191. M/Fg. **Kronborg** af Helsingør, 481 Reg. T. Br. Bygget 1935 af Staal. Paa Rejse fra Hålsingborg til Helsingør med Passagerer og Stykgods.

Kollideret d. ⁷/₈ 37 i Sundet.

Søforklaring i Helsingør d. ¹³/₈ 37.

Se Nr. 139.

192. M/Gl **Kurt** af Tolkemit, 103 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Danzig til Aarhus med Rug.

Grundstødt og sunket den ¹⁴/₁ 37 ved Sprogø's S.-Kyst.

Strandingsindberetning dat ¹⁵/₁ 37.

Kl. 20 grundstødte K. paa Sprogø's S.-Kyst. Skibet er senere sunket.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Snetykning.

193. S/S **Laila** af Esbjerg, 1700 Reg. T. Br. Bygget 1936 af Staal.

Brand om Bord d. ¹⁰/₃ 37 i Boston.

Søforklaring i Boston d. $24/3$ 37. Søforhør i Helsingør d. $22/4$ 37.

Kl. 10¹⁵ under Losning af Salpeter i Sække, opdagedes Ild i en Salpetersæk i Forlasten. De ombordværende Havnearbejdere forsøgte sammen med Besætningen at slukke Ilden; men den bredte sig hurtigt, og da der samtidig indtraf flere Eksplosioner, maatte alle ombordværende forlade Skibet. Brandvæsenet fra Land blev tilkaldt, og Kl. 15³⁰, da L.s Last- og Maskinrum var sat under Vand, lykkedes det at blive Herre over Ilden. Ved Branden blev Forskibet og Broen ødelagt, ligesom Salonhuset med kamre, Bestiklukaf og Radiorum samt Skibets Navigeringsmidler og Bibliotek blev stærkt beskadiget.

Anm. Ministeriet maa antage, at Ilden er opstaaet ved at Gnister fra Skorstenen paa en kulfyret Vandbaad, der laa langs Siden af L., er faldet ned i L.s aabne Forluge og har antændt Salpeterladningen.

194. S/S **Lars Kruse** af København, 1807 Reg. T. Br. Bygget 1923 af Staal.

Havari paa Skruen d. $1/11$ 37 paa Rufisque Red.

Søforklaring i Bordeaux d. $25/11$ og d. $27/11$ 37 og i Frederikshavn d. $5/2$ 38.

Kl. 7³⁰, da L. K. laa opankret paa Rufisque Red, tørnede M/S »Bargny«, der var i Færd med at manøvrere nogle Lægttere langs L. K.s Stb.s Side, mod Skruen, der blev beskadiget.

195. M/Sk. **Laura** af Lohals, 56 Reg. T. Br. Bygget 1908 af Eg. Paa Rejse fra Aarhus til Ystad med Foderstoffer.

Grundstødt d. $17/4$ 37 i Grønsund.

Strandingsindberetning dat. $18/4$ 37.

Kl. 18 grundstødte L. i taaget Vejr paa Bredemandsgrunden ved Bogø. Skibet kom senere flot ved egen Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Taage.

196. M/Jt. **Leda** af Nykøbing F., 53 Reg. T. Br. Bygget 1912 af Eg. Paa Rejse fra Nykøbing F. til København med Stykgods.

Grundstødt d. $19/1$ 37 ved Sjællands Ø.-Kyst.

Søforhør i København d. $2/2$ 37.

D. $17/1$ ankrede L. i Bøgestrømmen ved Stenhage Fyr. Kl. 7³⁰ d. 19. sprang Bb. Kæde, og Skibet blev af den orkanagtige Storm af ØSØ. ført ind paa Grunden. D. $21/1$ kom L. af Grunden ved fremmed Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen skyldes Vejrforholdene.

197. M/Gl. **Leda** af Rønne, 53 Reg. T. Br. Bygget 1872 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Næssund til København med Mursten.

Kollideret og sunket d. $15/5$ 37 i Sundet; 3 Omkomne.

Søforklaring og Søforhør i Aarhus d. $20/5$ 37. Søforhør i København d. $7/6$ 37. Forlisanmeldelse dat.

Svaneke d. $18/9$ 37.

Se Nr. 41.

198. Ff. **Liane** af Lemvig, 27 Reg. T. Br. Bygget 1933 af Eg, Bøg og Fyr. Paa Fiskeri i Nordsøen.

En Mand afgaaet ved Døren som Følge af Ulykkestilfælde d. $9/3$ 37 i Nordsøen.

Politiforhør i Thyborøn d. $15/3$ og $16/3$ 37.

Kl. ca. 8, da L. befandt sig ca. 87 Sm. V. af Thyborøn i Færd med at hive Vaad ind, vilde Fisker Andreas Holm Iversen af Langerhuse, der stod ved agterste Ende af Spillet for at paase, at Spillet tog lige meget af begge Tove, klare det forreste Vaadtov. Under dette Arbejde kom den paagældendes Bukser og Gummistøvler i Bekneb mellem Vaadtovet og Spilkoppen, hvorved hans Ben blev klemt rundt om Spilkoppen, saaledes at der fremkom et aabent Benbrud. Da den tilskadekomne var befriet, blev Kursen sat mod Lemvig. Efter ca. 2 Timers Sejlads mødtes en Kutter med Radio, og der blev sendt Anmodning om at sende Redningsdamperen med en Læge ud mod L. Kl. ca. 17 mødte L. Redningsdamperen, og den tilskadekomne blev bragt om Bord i denne og kom under Lægebehandling. D. $13/3$ Kl. 4⁴⁰ afgik den tilskadekomne ved Døden som Følge af Blodforgiftning.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

199. Ff. **Lillian** af Frederikshavn, 20 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Fiskeplads i Kattegat til Frederikshavn.

Grundstødt og forlist d. $12/12$ 37 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $14/12$ 37. Søforklaring og Søforhør i Frederikshavn d. $4/1$ 38.

Den $11/12$ Kl. 23³⁰ var L. beskæftiget med Trawlfiskeri i Læsørende ca. Ø.t.N. af Hirsholmene i 15 Favne Vand. Under Ophaling af Trawlene gik Motoren i Staa, og da det viste sig umuligt at fan, den igang igen, blev det besluttet at søge ind til Hirsholmene ved Hjælp af Sejlene. Det blæste en SSU.-lig Kuling og der styredes S.t.V., Vejret var usigtbart. Under Sejladsen holdtes Loddet gaaende. Kort efter der var loddet $8\frac{1}{2}$ Fv. tog Fartøjet Grunden ved Tyvholm. Efter Grundstødningen blev L., der var blevet læk, af Søen kastet op paa Land, hvor Skibet blev Vrag.

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

200. M/Jt. **Linea** af Marstal, 17 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Kiel til Nyborg med Koks.

Sprunget læk og sunket d. $13/2$ 37 i Lillebælt.

Strandingindberetning dat. $15/2$ 37. Søforklaring i Marstal d. $18/2$ 37.

Kl. 13³⁰, da L. befandt Mg ca. $3/4$ Sm. V. for Varbjerg Nakke, kom Skibet ind i Is, der skruede haaidt.

Kort efter viste det sig, at L. var blevet læk, hvorefter Besætningen gik i Jollen, og umiddelbart efter sank Skibet paa ca. 30 m Vand.

Anm. Ministeriet maa antage, at Lækagen er opstaaet ved Isskruning.

201. S/S Lise af København, 1247 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal.

En Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. $\frac{9}{1}$ 37 i Danzig.

Søforklaring i Danzig d. $\frac{12}{1}$ 37.

Kl. ca. 5, da Mandskabet under 1. Styrmands Ledelse var ved at afdække Lugerne paa Agterdækket, faldt en Letmatros ned i 4-Lasten og blev haardt kvæstet. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt Ambulance kørt til Hospitalet.

202. M/Gl. Lizie af Svendborg, 43 Reg. T. Br. Bygget 1900 af Eg. Paa Rejse fra Egersund til København med Mursten.

Kollideret d. $\frac{14}{5}$ 37 i Sundet.

Søforhør i København d. $\frac{22}{5}$ 37.

Kl. ca. 22, da L. befandt sig ca. 9 Sm. S.t.V. af Drogdens F.S., styrende N.t.Ø., blev det tæt Taage, hvorfor Farten blev mindsket og forskriftsmæssigt Taagesignal afgivet med Taagehornet. Kort efter hørtes et Taagesignal forude, hvorfor Farten blev mindsket yderligere. Ca. 10 Minutter senere, efter at der var hørt 3—4 Taagesignaler fra det andet Skib, kom en grøn Lanterne i Sigte forude om Stb. Roret blev straks lagt Bb.; men det modgaaende Skib, der senere viste sig at være M/Sk. »Noah« af Svendborg, syntes at dreje Bb. over, og umiddelbart efter tørnede N. med Stævnen mod L.s Stb.s Side foran for Mesanmasten. Ved Kollisionen fik L. Skandækket knust, en Støtte knækket og en Planke under Skandækket beskadiget.

Af den af N.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at dette Skib Kl. ca. 21¹⁵ i Taage passerede Drogdens F.S., Log 52. Der sejlede med Motoren gaaende Halv Kraft Frem, og forskriftsmæssigt Taagesignal blev afgivet med Taagehornet. Fra Fyrskibet styredes S.t.V., indtil Loggen Kl. ca. 23 viste 59, hvorefter Kursen ændredes til S. $\frac{1}{2}$ V. Kl. 23¹⁰ kom en Tilplanterne pludselig i Sigte forude ca. $\frac{1}{2}$ Streg om Stb. og umiddelbart efter en rød Sidelanterne. Roret blev straks lagt haardt Stb. Da det modgaaende Skib, som senere viste sig at være M/Gl. »Lizie« af Svendborg, syntes at dreje Bb. over, blev Skruen koblet fra; men inden der kunde bakkes, skete Kollisionen som foran anført. Ved Kollisionen fik N. Stævnen en Del beskadiget.

Anm. Ministeriet maa antage, at den væsentligste Aarsag til Kollisionen er, at L.s Motor ikke straks blev stoppet da N.s Taagesignal hørtes forude.

203. Ff. Lodberg af Esbjerg, 16 Reg. T. Br. Bygget 1925 af Eg.

Grundstødt d. $\frac{1}{12}$ 37 ved Jyllands V.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{2}{12}$ 37. Strandingsforretning i Knopper d. $\frac{2}{12}$ 37. Søforklaring og Søforhør i Lemvig d. $\frac{4}{12}$ 37.

Kl. ca. 16³⁰ afsejlede L. fra en Fiskeplads ca. 10 Sm. V.t.S. af Thyborøn Kanal. Det var tæt Taage.

Der styredes Ø. Kl. 17²⁵ tog Fartøjet Grunden paa Høfde 45 og blev staaende.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes, at Loddet ikke i Tide blev benyttet som Kontrol for Bestikket.

204. S/S Lotte af København, 1420 Reg. T. Br. Bygget 1906 af Staal. Paa Rejse fra København til Danzig i Ballast.

Grundstødt d. $\frac{17}{4}$ 37 ved Sveriges S.-Kyst.

Svensk Strandingsindberetning dat. $\frac{19}{4}$ 37.

Kl. 2⁰⁰ grundstødte L. i taaget Vejr paa Landgrunden ca. 1,5 Sømil Ø. for Kåseberga Havn. Kl. ca.

14³⁰ kom Skibet flot ved egen Hjælp uden at have taget nævneværdig Skade.

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

205. S/S Ludvig af Malmø.

En Mand afgaaet ved Døden som Følge af Ulykkestilfælde d. $\frac{1}{6}$ 37 i København.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. $\frac{1}{6}$ 37.

Kl. ca. 11, medens L. laa ved Islands Brygge og lossede Træstammer, kom Havnearbejder Carl Oscar Jensen af København alvorligt til Skade ved at en Træstamme, der var hevet op af Skibets Lastrum og landet paa et Stillads inde paa Kajen, kom i Drift og rullede udad imod Skibet og ned mellem dette og Kajen ovenpaa den paagældende Havnearbejder. I en tilkaldt Ambulance blev den tilskadekomne kørt paa Hospitalet, hvor han samme Dag Kl. 11³⁰ afgik ved Døden som Følge af sine Kvæstelser.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

206. S/S Lübeck.

En Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. $\frac{3}{7}$ 37 i København.

Indberetning fra Statens Skibstilsyn dat. $\frac{8}{7}$ 37.

Kl. ca. 16⁰⁰, medens L. laa ved Nordre Toldbod og lossede Stykgods, fik en Havnearbejder Ryggen beskadiget, idet han blev klemt ind mod Portaabningen paa Skibssiden af en Kasse, der af Dampspillet skulde løftes op paa en Vogn, men var kommet til at slingre. I en tilkaldt Ambulance blev den tilskadekomne kørt paa Hospitalet.

207. S/S M. C. Holm af København, 2814 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Staal. Paa Rejse fra New York til Androssan med Stykgods.

Havareret d. $\frac{19}{9}$ 37 i Atlanterhavet.

Indberetning til Board of Trade dat. $\frac{28}{9}$ 37.

Under en Orkan, da M. C. H. befandt sig paa 44°05' N. Brd. 45° 41' V. Lgd., brød flere svære Søer over Skibet, hvorved de forreste Surringer paa Nr.1 Lugen brækkede, Falderebstrappen blev brækket los og Redningsbaadene beskadiget.

Anm. Aarsagen til Havarierne var haardt Vejr.

208. 4^m M/Sk. **Madare** af Mariehamn, 545 Reg. T. Br. Bygget 1919. Paa Rejse fra Newcastle til Assens med Koks.

Grundstødt d. $\frac{4}{8}$ 37 ved Baagø.

Strandingsindberetninger dat. $\frac{4}{8}$ og $\frac{6}{8}$ 37.

Kl. 11³⁰ grundstødte M. i klart Vejr paa Remmen. D. $\frac{6}{8}$ Kl. 12 kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjergningsdamper.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Strømsætning.

209. S/S **Maine** af København, 2158 Reg. T. Br. Bygget 1905 af Staal. Paa Rejse fra Aalborg til Jacksonville med Cement.

Kollideret og sunket d. $\frac{11}{8}$ 37 i Atlanterhavet.

Søforklaring i Montreal d. $\frac{17}{8}$ 37. Søforhør i København d. $\frac{10}{9}$ 37. Forlisansmeldelse dat. København d. $\frac{4}{10}$ 37.

Kl. 18⁴⁵, da M. i tæt Taage befandt sig paa 41°27' N. Brd., 67°13' V. Lgd. afgivende forskriftsmæssigt Taagesignal med Dampfløjten og sejlene med mindsket Fart, hørtes et svagt Taagesignal fra en Damper forude. Ca. 1 Minut senere hørtes Taagesignalet forude om Bb., og Maskinen blev stoppet. Maskinen blev i de paafølgende Minutter beordret skiftevis Langsomt Frem og Stop for at holde Styrefart paa Skibet. Taagesignalerne fra det andet Skib, der senere viste sig at være S/S »Duchess of Atholl« af London, hørtes flere Gange om Bb. og besvaredes hver Gang med forskriftsmæssigt Signal med Dampfløjten. Kl. 18⁵⁵ hørtes 1 kort Tone fra D. o. A., der samtidig kom i Sigte ca. 3 Streger om Bb. Roret blev straks lagt haardt Stb., samtidig med at der blev afgivet 1 kort Tone med Dampfløjten, og Maskinen beordredes Langsomt Frem. Da D. o. A. syntes at støvne ret imod M.s Bb.s Side, og der syntes hirc loc en Kollision, blev Mnskinen beordret Fuld Kraft Bak: men umiddelbart efter. Kl. 19⁰¹, tornede D, o. A. med Stavnen mod 15b.s Side af M.s Bak, hvorved D. o. A.s Stævn skar sig ind i Bakken til midtskibs. M.s Forskib fyldtes straks med Vand, og da M. begyndte at synke, manøvreredes Skibene langs Siden af hinanden. Fra D. o. A. hængtes Lejdere ud, saaledes at M.s Besætning kunde komme om Bord. Da M. noget senere ophørte med at synke, blev der telegrafisk anmodet om Bjergningsassistance fra Halifax, og en Del af Besætningen gik atter om Bord i M. En Undersøgelse viste, at Forlasten var fyldt med Vand, samt at Skoddet mellem Nr. 1 og 2 Last lækkede i Stb.s Side. Lækagen i Skoddet tænedes med Sejldug og Kiler, hvorefter Vandet i 2-Lastrum ikke steg yderligere, naar der lænsedes med Pumpe og Pøse fra denne Last. D. $\frac{12}{8}$ Kl. 6 gik D. o. A., der havde ligget langs Siden af M., agten for M. idet der holdtes Forbindelse mellem Skibene ved Hjælp af Trosser. Under Manøvrerne med at komme fri af M. tørnede Skibene flere Gange mod hinanden, hvorved Støtterne paa Bb.s Side af M.s Nr. 2 Dæk sprængtes og Dækket aabnede sig et Stykke. Umiddelbart efter begyndte M. at synke stærkt en kort Tid, og det viste sig at Nr. 1 Tank var sprængt og fuld af Vand. Da der var Fare for at Skoddet mellem Nr. 1 og 2 Last skulde sprænges, blev M. Kl. 9 forladt af Besætningen, og Kl. 10²⁰ sank M. paa 41°37' N. Brd., 66°50' V. Lgd.

Anm. Søforklaring fra D. o. A. foreligger ikke.

210. M/S **Malaya** af København, 8654 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal.

a) Paa Rejse fra Port Sudan til Suez.

Grundstødt d. $\frac{4}{1}$ 37 i Suez-Kanalen.

Søforhør i København c. $\frac{11}{2}$ 37.

Kl. 7¹⁷, da M., der havde Lods om Bord, var udfør Station Chalif, tog Skibet Grunden med Forenden paa den V.-lige Bred, hvorefter Agterenden af Strømmen blev ført ind paa den Ø.-lige Bred. Kl. 17³⁵ kom M. flot ved Hjælp af en Slæbedamper, der umiddelbart efter trak M. paa Grund med Agterenden paa den østlige Bred. Kl. 20⁴⁵ var Skibet atter flot, og Rejsen blev fortsat med Assistance af Slæbebaad. Ved en d. $\frac{5}{1}$ i Port Said foretagen Dykkerundersøgelse viste det sig, at Agterstævnen var brækket.

Anm. Der er intet oplyst om Aarsagen til Grundstødningen.

b) Paa Rejse fra Suez til Port Said.

Kollideret d. $\frac{3}{1}$ 37 i Suez-Kanalen.

Søforhør i København d. $\frac{11}{2}$ 37.

Kl. ca. 5³⁰, da M., der havde Lods om Bord, var i Kurven ved Ballak, mistede Skibet Styret og drejede Stb. over. Bb.s Anker blev kastet, men umiddelbart efter tørnede M. med Stb.s Bov mod Stb.s Side af italiensk S/S »Capautas«, der laa fortøjet i Kanalens Ø.-Side. Ved Kollisionen fik C. Broen og det opstaaende stærkt beskadiget.

Anm. Der er intet oplyst om Aarsagen til, at M. mistede Styret.

211. S/S **Manø** af København, 1415 Reg. T. Br. Bygget 1925 af Staal. Paa Rejse fra Bordeaux til Newport Mon i Ballast.

Kollideret d. $\frac{22}{2}$ 37 paa Gironde Floden.

Søforklaring og Søforhør i Helsingør d. $\frac{1}{5}$ 37.

Kl. 11⁴⁰, da M., der havde Lods om Bord, under en VSV.-lig stormende Kuling befandt sig ud for Kajen i Bassens, hvor der skulde indtages Bunkers, blev Maskinen beordret Fuld Kraft Bak og Stb. Anker stukket i Bund for at svinge M. op mod Strømmen. Ankeret kunde imidlertid ikke holde, og Skibet blev af Vind og Strøm ført hen paa en Gravemaskine, der laa fortøjet langs Kajen. Derefter svingede M.s Forskib ind paa en Motorbaad, der blev knust og sank. Ved Kollisionerne, blev M. en Del beskadiget.

Anm. Aarsagen til Kollisionerne fremgaar af det ovenfor anførte.

212. S/S **Margot** af Oslo, 755 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Staal. Paa Rejse fra Porsgrund til Middlesborough med Træ.

Grundstødt d. $\frac{14}{1}$ ved Jyllands NV.-Kyst.

Strandingsforretning paa Lild Strand d. $14/1$ 37. Strandingsindberetning dat. $18/1$ 37. Søforklaring i Frederikshavn d. $26/1$ 37.

D. $13/1$ Kl. 20^{00} , da M. under en haard SØ.-lig Kuling befandt sig i Skagerak med Hanstholm Fyr i Sigte, blev det Sneykning. Da Skibet havde Dækslast og arbejdede tungt i Søen, blev der fra d. $14/1$ Kl. 4 sejlet med halv Fart, og Kl. ca. 4^{15} blev Farten yderligere mindsket, tor af Skibet kunde manøvrere. Kl. ca. 5^{30} hørtes Brænding forude; Maskinen blev straks stoppet og kort efter beordret Fuld Kraft Bak; men Skibet havde da taget Grunden paa Madsbøl østre Strand og blev staaende. D. $16/1$ Kl. ca. 7^{30} kom M. flot ved Hjælp af en Bjergningsdamper.

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

213. Ff **Margrethe** af Frederikshavn, 14 Reg. T. Br. Bygget 1918 af Eg.

Kollideret d. $2/1$ 37 i Frederikshavn.

Søforklaring i Frederikshavn d. $20/1$ og $1/4$ 37.

Se Nr. 146.

214. M/Jt. **Marie** af København, 31 Reg. T. Br. Bygget 1892 af Eg. Paa Rejse fra Orehoved til København i Ballast.

Grundstødt d. $18/1$ 37 ved Sjællands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $19/1$ 37. Søforhør i Præstø d. $12/8$ 37 og i København d. $26/8$ 37.

Kl. 21^{00} , da M. i en SØ. Storm laa opankret for 2 Ankre udfør Lodsstationen i Bønsvig Skov, gik Skibet i Drift og drev ind paa Grunden og blev staaende.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Vejrforholdene.

215. M/Gl. **Marie** af Nakskov, 42 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Nakskov til København i Ballast.

Mistet Ankeret og grundstødt d. $4/3$ 37 ved Sjællands S.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Korsør d. $10/3$ 37.

Kl. ca. 8^{00} , da M. under en stiv Ø.-lig Kuling med Sne laa opankret for Bb.s Anker ud for Vaalsevig, knækkede Ankerkæden. Da Motoren ikke kunde startes, blev der sat Sejl for at sejle Skibet klar af Land. Under en Stagvending knækkede Rorledningen; det forsøgtes at stikke Stb.s Anker ud; men Ankeret fiskede den knækkede Bb.s Ankerkæde. Inden det lykkedes at taa Ankeret klaret, tog Skibet Kl. ca. 12 Grunden ved Knudshoved og blev staaende. D. $6/3$ Kl. ca. 16 kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjergningsdamper.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Vejrforholdene.

216. Ff **Marie** af Nakskov, 9 Reg. T. Br. Paa Fiskeri i Kattegat.

En Mand faldet over Bord og druknet d. $30/7$ 37 i Kattegat.

Søforklaring og Søforhør i Frederikshavn d. $19/9$ 37.

Kl. ca. 23^{45} , da M. under en svag N.-lig Brise befandt sig i Læsø Rende paa Trawlfiskeri, faldt Fisker Svend Aage Christensen af Strandby, der stod ved Lønningen midtskibs, over Bord. Motoren blev straks kastet Bak, og Føreren tog en Baadshage for med denne at faa Tag i den overbordfaldne, der var kommet til Syne agterude. Da M. var i Nærheden af den overbordfaldne blev Skruen koblet fra, men umiddelbart efter forsvandt den overbordfaldne og kom ikke mere til Syne. Efter $1\frac{1}{2}$ Times forgæves Eftersøgning sejledes ind til Frederikshavn.

Anm. Ministeriet maa antage, at den forulykkede har faaet Overbalance ved Fartøjets Bevægelser i Søen.

217. M/Kv. **Marie** af Bogense, 12 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Nykøbing S. til Kolding med Blomkaal.

Kollideret d. $16/11$ 37 i Lillebælt.

Søforklaring og Søforhør i Nyborg d. $29/11$ og $17/12$ 37 samt i Bogense d. $13/12$ 37.

Kl. ca. 6^{00} , da M. befandt sig mellem Strib og Lyngsodde udfør Teglværket ved Lyngsodde, styrende S.t.V. $3/4$ V. i Stribfyr's røde Vinkel, blev Fartøjet overhalet af S/S »Mjølner« af København, der bugserede Lægter »Heimdak« af København. »Mjølner« passerede »Marie« om Stb. i ca. 3 m.s Afstand. Da »Marie« befandt sig mellem »Mjølner« og »Heimdak«, ramte Slæbetrossen »Marie«s Stb.s Side, hvorved Isforhudningen blev revet af og Trossen gik i Skruen, der straks blev stoppet. Fra »Mjølner« hørtes nu 2 korte Toner, og »Marie« drejedes Bb. over. Det viste sig senere, at Skruerakslen var blevet bøjet og Skruerbladene eksede.

Af den af »Mjølner«s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at dette Skib, der var paa Rejse fra Avernake til Kolding med H paa Slæb i en ca. 120 m lang Slæbetrosse, Kl. 5^{30} passerede Strib, hvorfra styredes S.t.V. En klar Lanterne fra »Marie« var da i Sigte forude. Kl. ca. 5^{50} , da »Mjølner« havde passeret »Marie«, forsvandt dette Skibs grønne Sidelanterne, der hidtil havde været i Sigte, og den røde Sidelanterne kom i Sigt. Fra »Mjølner« blev der givet en Række korte Toner som Advarselssignal, men umiddelbart efter tønnede »Marie« mod Slæbetrossen.

Anm. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Kollisionen skyldes, at »Mjølner« har passeret for tæt om »Marie«.

218. S/S **Marie Clausen** af Kolding, 824 Reg. T. Br. Bygget 1911 af Staal. Paa Rejse fra Lübeck til Kolding i Ballast.

Kollideret og sunket d. $14/3$ 37 i Østersøen.

Søforklaring og Søforlør i Aarhus d. $17/3$ 37.

Kl. 4^{50} , da M. C. var paa ca $54^{\circ}30'$ N. Brd. $11^{\circ}20'$ Ø. Lgd., blev Vejret, der havde været diset, taaget.

Forskriftsmæssigt Taagesignal blev afgivet. Kl. 5^{10} hørtes Taagesignal fra en Damper 3—4 Streger om Stb., Maskinen blev straks stoppet. Kort efter hørtes Taagesignalet paany og blev besvaret fra M. C. Kl. ca.

5¹³ hørtes Taagesignal fra en anden Damper 3—4 Streger om Bb. M. C. besvarede Taagesignalet, der kort efter hørtes paany, og umiddelbart efter kom Damperens Toplanterne og grønne Sidelanterne i Sigte i ca. 150 m.s Afstand. Roret blev lagt haardt Stb., hvilket blev tilkendegivet ved en kort Tone med Dampfløjten. Da der syntes Fare for en Kollision, beordredes Maskinen Fuld Kraft Bak, hvilket blev tilkendegivet ved 3 korte Toner med Dampfløjten. Fra det andet Skib, der viste sig at være S/S »Werner Kunstmann« af Stettin, hørtes 3 korte Toner. Da en Kollision syntes uundgaelig, blev Maskinen kastet Fuld Kraft Frem, men umiddelbart efter tørnede W. K. med Stævnen mod M. C.s Bb.s Side midtskibs. M. C.s Besætning blev reddet om Bord i W. K., og umiddelbart efter sank M. C.

Anm. Søforklaring fra W. K. foreligger ikke.

219. M/Tj. **Maris Sella** af Rotterdam, 120 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Aarhus til Antwerpen med Foderstoffer.

Grundstødt d. $\frac{7}{3}$ 37 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{9}{3}$ 37.

Kl. 8⁴⁵ grundstødte M. S. SØ. for Øen Linderum i Lillebælt. D. $\frac{8}{3}$ Kl. ca. 20⁴⁵ kom Skibet flot ved fremmed Hjælp.

220. Ff. **Maritana** af Vaag, 105 Reg. T. Br. Bygget 1886 af Eg. Paa Fiskeri i Atlanterhavet.

En Mand kommet til Skade d. $\frac{20}{8}$ 37 i Davis Strædet.

Søforklaring i Fuglefjord d. $\frac{20}{11}$ 37.

Kl. 19³⁰, da M. fiskede ud for søndre Strømfjord paa Grønlands V.-Kyst, eksploderede en Karbidlampe, som Motorpasseren var ved at gøre i Stand. Ved Eksplosionen fik Motorpasseren Ansigtet beskadiget. M. blev straks sejlet ind til Sukkertoppen, hvor Motorpasseren kom under Lægebehandling.

221. Ff. **Martine** af Frederikshavn, 31 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Fiskeplads i Nordsøen til Grimsby.

Grundstødt d. $\frac{2}{8}$ 37 ved Englands Ø.-Kyst.

Indberetning til Board of Trade dat. $\frac{6}{8}$ 37. Søforklaring og Søforhør i Frederikshavn d. $\frac{28}{12}$ 37 og d.

$\frac{31}{12}$ 37.

Kl ca. 16 afsejlede M. i stille, klart Vejr fra en Fiskeplads ca. 38 Sm. Ø.t.N. $\frac{1}{2}$ N. af Spurn F.S. Der styredes V.t.S. $\frac{1}{2}$ S. Kl. ca. 20 blev det tæt Taage, hvorfor Farten blev mindsket, og Kl. ca. 22, da der ifølge Logvisning var udsejlet 36 Sm., blev der loddet. Der blev derefter loddet med korte Mellemrum. Kl. ca. 23 gav et Lodskud ca. 14 m, og umiddelbart efter tog Skibet Grunden 2 Sm. N. for Spurn Head og blev staaende. D. $\frac{3}{8}$ Kl. 15 kom M. flot ved Hjælp af en Bjergningsdamper.

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

222. Ff. **Mary Alice** af Gdynia, 69 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Gdynia til Nexø.

Grundstødt d. $\frac{17}{4}$ 37 ved Bornholms Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{18}{4}$ 37.

Kl. 21³⁰ grundstødte M. A. i taaget Vejr paa Salthammerrevet ved Snogebæk. D. $\frac{18}{4}$ Kl. 12⁰⁰ kom Skibet flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Taage.

223. Ff. **Merethe** af Skagen, ca. 20 Reg. T. Br. Bygget 1936. Paa Rejse fra Skagen til Lysekil med Fisk.

Grundstødt d. $\frac{9}{10}$ 37 ved Sveriges V.-Kyst.

Svensk Strandingsindberetning dat. $\frac{12}{10}$ 37. Søforklaring i Skagen d. $\frac{30}{12}$ 37.

Kl. ca. 5³⁰, da M. i klart Vejr befandt sig ud for Lysekil, kom Lystønden ved Tovas ungar og en Riskost i Sigte forude. Lystønden fandtes ikke angivet i det ved Navigeringen benyttede Søkort. Det forsøgtes at passere Lystønden om Bb. hvorved M. tog Grunden og blev staaende. Kl. 6¹⁵ kom Fartøjet flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes, at det ved Navigeringen benyttede Søkort ikke var ført à jour.

224. 3^m Sk. **Merkur** af Marstal, 174 Reg. T. Br. Bygget 1902 af Eg. Paa Rejse fra Mulgrave til Sligo med Træ.

Havareret d. $\frac{15}{2}$ og $\frac{30}{3}$ 37 i Atlanterhavet; kastet Dækslast over Bord.

Indberetning til Board of Trade dat. $\frac{9}{4}$ 37.

D. $\frac{15}{3}$ Kl. ca. 16⁰⁰, medens M. under en NNØ.-lig Storm løb for smaa Sejl, tog Skibet en svær SØ over, der slog Redningsbaaden over Bord, knækkede Lossebommen og bortskyllede en Del af Støtterne til Dækslasten.

D. $\frac{30}{3}$ Kl. ca. 13⁰⁰ under en sydlig Storm tog M. en svær SØ over, der skiftede en Del af Dækslasten over i læ Side, hvorved Skibet fik stor Slagside. Endvidere blev Jollen knust af Søen. Ca. 15 Tons af Dækslasten blev kastet over Bord, for at rette Skibet op. Skibet fik en mindre Læk, men kunde holdes læns ved Hjælp af Pumpe.

Anm. Aarsagen til Havarierne var haardt Vejr.

225. Ff. **Merkur** af Thyborøn, 9 Reg. T. Br.

2 Mand omkommet d. $\frac{10}{5}$ 37 i Nordsøen.

Forhør i Thyborøn d. $\frac{11}{6}$ 37. Søforhør i Lemvig d. $\frac{22}{11}$ 37.

D. $\frac{9}{5}$ Kl. ca. 12⁰⁰ havdes Forbindelse med M. paa en Fiskeplads ca. 8 Sm. af Thyborøn. D. $\frac{10}{5}$ Kl. ca. 15 blev M. fundet drivende med Fiskegrejerne ude ca. 6 Sm. V. $\frac{1}{2}$ N. af Thyborøn uden Besætning om Bord.

Da Fiskegrejerne blev bjærgt, blev Føreren fundet hængende i disse, medens den anden ombordværende Fisker var forsvundet.

Anm. Besætningen bestod af Fiskerne Esper Iversen samt Anker Strandgaard Jensen begge af Aarhus.

226. Ff. **Mette** af Thyborøn, 28 Reg. T. Br. Bygget 1929 af Eg og Bøg.

En Mand faldet over Bord og druknet d. $22/5$ 37 i Nordsøen.

Søforhør i Lemvig d. $31/5$ 37.

Thyborøn, fik Fisker Simon Bruun Eriksen af Harboøre, der opholdt sig Agterude i den Side Linen løb ud, en Tørn af Vodlinen om det ene Ben og blev trukket over Bord. M. blev straks lagt paa modsat Kurs, men umiddelbart efter sank den overbordfaldne. Der blev nu kastet en Redningskrans ud, men den forulykkede kom ikke mere til Syne. Fra M. og 5 andre Kuttere, der var kommet til Stede, blev den overbordfaldne for-gæves eftersøgt, indtil Eftersøgningen d. $23/5$ Kl. ca. 20³⁰ blev indstillet.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

227. 4^m Sk. **Mikkel** af Pärnu.

En Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. $28/2$ 37 i København.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. $26/2$ 37.

Kl. ca. 10¹⁵, da M. laa i 10 m-Bassinnet og lossede, greb en Kile paa Motorspillet's Aksel fat i Tøjet paa en Havnearbejder, som passede Spillet, hvorved den paagældende fik begge Arme brækkede. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt Ambulance kørt til Hospitalet.

228. M/B **Minona** af Fredericia, 14 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Kolsøe Hage (Samsø) til Hou med Ral.

Grundstødt d. $27/1$ 37 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $28/1$ 37. Søforklaring i Hou d. $28/1$ 37.

Kl. ca. 10⁰⁰ afsejlede M. fra Kolsøe Hage. Det blæste en stiv ØSØ.-lig Kuling. Der styredes med sikker Kending mellem Samsø og Tunø, og da Fartøjet var klar af Tunø, styredes V.-over. Da M. var i Nærheden af den hvide 2-Kost N. for Hou Røn, som dog ikke var i Sigte, blev der loddet ca. 10 m Vand. Da M. befandt sig ved den røde 2-Kost i Sejlrenden til Hou loddedes 3 m Vand. Kort efter, Kl. 12³⁰, tog M. Grunden ca. 200 m fra Land og blev staaende. Skibet er senere kommet flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes, at Is har gjort det vanskeligt at se Farvandsafmærkningen.

229. S/S **Minsk** af Middelfart, 1229 Reg. T. Br. Bygget 1911 af Staal.

En Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. $30/1$ 37 i København.

Indberetning fra Statens Skibstilsyn dat. $9/2$ 37.

Kl. ca. 15, da Skibets 2. Maskinmester ad en Lejder skulde gaa ned i Bunkerne, mistede han Balancen og faldt ned i Underbunkerne, hvorved han paadrog sig en Hjernerystelse. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt Ambulance kørt til Hospitalet.

230. S/S **Mjølnær** af København, 124 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal. Paa Rejse fra Nyborg til Kastrup med 1 Lægter paa Slæb.

Grundstødt d. $11/3$ 37 ved Sveriges S.-Kyst.

Svensk Strandingsindberetning dat. $13/3$ 37. Søforklaring og Søforhør i Helsingør d. $1/4$ 37.

Se Nr. 132.

231. Ff. **N. A. Ottesen** af Skagen, 19 Reg. T. Br. Bygget 1936.

Kollideret d. $31/12$ 37 i Skagens Havn.

Søforklaring og Søforhør i Skagen d. $17/1$ 38.

Se Nr. 73.

232. S/S **Niels R. Finsen** af København, 1855 Reg. T. Br. Bygget 1904 af Staal. Paa Rejse fra Riga til Southampton med Sveller.

Grundstødt d. $24/12$ 37 ved Amagers Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $24/12$ 37. Indberetning til Board of Trade dat. $3/1$ 38. Søforhør i København d. $31/1$ 38.

Kl. ca. 5⁰⁰ passeredes Nordre Røse, og Kursen blev sat efter Svælget Lysbøje. Vejret var diset. Der sejlede med langsom Fart. Da Taagen blev tættere, blev Maskinen stoppet, og kort efter — Kl. ca. 6³⁰ — opdagedes det, at Skibet havde taget Grunden paa Svalerumpen ca. 60 m V. for den røde 2-Kost. Kl. 11¹⁰ kom Skibet flot ved egen Hjælp, og Rejsen blev fortsat for langsom Fart. Kl. 11²⁷ passeredes Prøvestenens Lysbøje i en god Skibslængdes Afstand, og Kursen ændredes til N.t.V. $1/2$ V. Kort efter blev Maskinen stoppet, og der fløjtedes efter Lods. Kl. 11⁴² tog N.R.F. Grunden ved Lynetteløbets N.-lige Side. D. $26/12$ Kl. 2²⁰ kom Skibet flot ved fremmed Hjælp efter at en Del af Ladningen var lægtret.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen maa antages at være Taage og Strømsætning.

233. S/S **Niobe** af Eabjerg, 1153 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal.

Paasejlet d. $28/1$ 37 i Gibraltar.

Søforklaring i Liverpool d. $17/2$ 37.

Kl. ca. 4³⁰, medens N. laa opankret i Gibraltar, blev Skibet paasejlet af S/S »Skaane« af København.

Af den af S.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at dette Skib Kl. 4²⁶ under Forsøg paa at finde en Ankerplads, mistede Styret under en Byge. Da der syntes Fare for en Kollision med N., blev Maskinen beordret Fuld Kraft Frem. Da Skibet vedblivende ikke lystrede Roret, blev Maskinen Kl. 4²⁷ kastet Fuld

Kraft Bak, men umiddelbart efter — Kl. 4²⁹ — tørnede S. med Stævnen mod N.s Bb.s Side, hvorved S. fik Ankerklydset sprængt.

Anm. Søforklaring fra N. foreligger ikke.

234. Ff. **Niels Aaen** af Frederikshavn, 26 Reg. T. Br. Bygget 1916/1921 af Eg. Paa Rejse fra Fiskeplads i Kattegat til Frederikshavn.

Grundstødt d. 20³/37 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Søforklaring i Frederikshavn d. 16⁴/4 37.

Kl. ca. 4⁰⁰ afsejlede N. A. i stille, taaget Vejr fra en Fiskeplads NV. af Læsø Trindel F.S. Der styredes V.t.S. 1/2 S. Kl. ca. 6³⁰ loddedes 15 Favne Vand. Da der ikke hørtes Taagesignal fra Hirsholmene eller Frederikshavn, blev Kursen bibeholdt. Kl. ca. 7⁰⁰ tog N. A. Grunden ved Deget's S.-Spids og blev staaende. Kl. ca. 12⁰⁰ kom Skibet flot ved fremmed Hjælp.

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

235. S/S **Nirotos** af Itaka.

En Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. 17⁷/7 37 i København.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. 17⁷/7 37.

Kl. ca. 14⁰⁰, medens N. laa i 10 m Bassinet i Kalkbrænderihavnen og lossede Kul, brækkede Lossewiren. En af Tønderne, i hvilke Kullene blev hevet op, faldt ned i Lasten og ramte en Havnearbejder, der fik sit venstre Ben beskadiget. I en tilkaldt Ambulance blev den tilskadekomne kørt til Hospitalet.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

236. M/Tj. **Nixe** af Hamburg. Paa Rejse fra Hamburg til Aalborg med Foderstoffer. Grundstødt d. 17²/2 37 ved Samsø's Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. 20²/2 37.

Natten mellem d. 17²/2 og 18²/2 grundstødte N. i taaget Vejr paa Hatter Rev. Skibet er senere kommet flot ved Hjælp af en Bjergningsdamper.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Taage.

237. Uddybn. **No. 1** af København, 253 Reg. T. Br. Bygget 1908 af Staal. Paa Uddybningsarbejde i Sundet.

En Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. 24⁸/8 37 i Sundet.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. 24⁸/8 37.

Kl. ca. 11³⁰, da No. 1 laa ved Prøvestenen, snublede en Arbejdsmand over Karmen til en utildækket Kulluge og faldt ned i Lugen og brækkede et Ribben. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt Ambulance kørt til Hospitalet.

Anm. Ministeriet maa antage, at den tilskadekomne har faaet Overbalance som Følge af Skibets Bevægelser i Søen.

238. M/Sk. **Noah** af Svendborg, 109 Reg. T. Br. Bygget 1893 af Eg. Paa Rejse fra Aarhus til Gdynia med gammelt Jern.

Kollideret d. 14⁵/5 37 i Sundet.

Søforklaring og Søforhør i Svendborg d. 7⁶/6 37.

Se Nr. 202.

239. S/S **Nordby** af København, 1675 Reg. T. Br. Bygget 1901 af Staal.

En Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. 17²/2 37 i København.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. 17²/2 37.

Kl. 14⁰⁰, da N. blev forhalet langs Kajen i Gasværkshavnen, fik en Mand af Besætningen venstre Haands Pegefinger i Klemme mellem en Wire og en Spilkop, hvorved Fingerens yderste Led knustes. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt Ambulance kørt til Hospitalet.

240. Ff. **Nordlyset** af Thorsminde, 11 Reg. T. Br. Bygget 1936 af Eg.

Drevet til Søs d. 19¹/1 37; borteblevet.

Søforklaring og Søforhør i Lemvig d. 25¹/1 37.

D. 18¹/1 Kl. ca. 20⁰⁰, da N. under en stormende SØ-lig Kuling befandt sig ud for Høfde 59 ved Thyborøn Kanal, mærkedes nogle Stød i Fartøjet. Da N. Kl. ca. 23 befandt sig ud for Havneindløbet, havarerede Motorens Kobling, hvorefter Fartøjet begyndte at drive udefter, indtil det Kl. ca. 23³⁰ blev opankret i Læ af Land mellem Høderne 57 og 58. Der blussedes efter Assistance, og Kl. ca. 24⁰⁰ kom Redningsbaaden fra Thyborøn ud til N. Kort efter brækkede Ankerrossen, hvorefter N. fik en Slæber fra Redningsbaaden, der forsøgte at bugseri N. til Thyborøn. Da Fartøjerne kom ind i Kanalen, brækkede N.s Pullert, hvorved Forbindelsen med Redningsbaaden mistedes. En ny Trosse blev ført over og N. blev slæbt tilbage til den tidligere Ankerplads, og blev der opankret for et Dræg fra Redningsbaaden. N.s Mandskab blev derefter af Redningsbaaden bragt ind til Thyborøn. Da N.s Fører senere gik ud med en anden Kutter for at bjerge N. i Havn, var Fartøjet forsvundet. Da N. den 22¹/1 Kl. 11³⁰ er blevet observeret paa 58°20' N. Brd. 5°32' Ø. Lgd., maa det antages, at N. har sprængt sine Ankergrejer og er drevet til Søs.

241. Ff. **Nordlyset** af Hvide Sande, ca. 20 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Fiskeplads i Nordsøen til Hvide Sande.

Grundstødt d. 10⁴/4 37 ved Jyllands V.-Kyst.

Strandingsforretning i Nr. Lyngvig og i Hvide Sande d. 10⁴/4 37. Søforhør i Ringkøbing d. 9¹²/12 37.

D. 9⁴/4 Kl. 21⁰⁰ afsejlede N. fra en Fiskeplads ca. 50 Sm. V.t.N. af Hvide Sande. D. 10⁴/4 Kl. ca. 1⁰⁰ blev

det tæt Taage. Kl. ca. 4, da der ifølge Loggen var udsejlet en Distance paa 44 Sm., grundstødte N. ud for Nr. Lyngvig og blev staaende. Kl. 12¹⁵ kom N. flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Taage og Strømsætning i Forbindelse med den Omstændighed, at Loddet ikke blev benyttet som Kontrol for Bestikket.

242. Ff. **Nordlyset** af Skagen, 23 Reg. T. Br. Bygget 1937 af Træ. Paa Fiskeri i Skagerak.

Forlist i November 1937 i Skagerak; 3 Omkomne.

Søforhør i Skagen d. ²⁸/₃ 38 og i Frederikshavn d. ²⁸/₄ 38.

D. ⁹/₁₁ Kl. ca. 11⁰⁰ blev N. set ca. 25 Sm. NNV. af Hanstholm. I Løbet af Dagen blæste det op til en orkanagtig Storm, og nogle Dage senere drev en Del Vraggods fra N. i Land ved Thorup Strand, og senere blev Fartøjet fundet sunket ca. 4 Sm. NØ.t.Ø. af Hirtshals paa ca. 30 m Vand. Da der intet er hørt til Besætningen, maa den antages at være omkommet.

Anm. Besætningen bestod af Fiskeskipper Jens Tage Larsen og Fisker Sophus Tage Larsen, begge af Skagen samt Fisker Kaj Rasmussen af Tvedsted.

243. 3^m M/Sk. **Nordstjernen** af Marstal, 241 Reg. T. Br. Bygget 1913 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Gdynia til Hernösand i Ballast,

En Mand forsvundet d. ⁶/₁₂ 37 i Østersøen.

Søforklaring i Hernösand d. ¹⁰/₁₂ 37.

Kl. 6⁵⁰, da N. laa udenfor Hernösand og ventede paa Lods, savnedes Ungmand Martin Jacob Andreas Hildebrand Sørmark af Skaalvig, der sidst var set Kl. ca. 6²⁰ i Færd med at gøre Forestagejll fast. Da den paagældende ikke kunde findes om Bord, blev Skibet lagt paa modsat Kurs, men al Eftersøgning var for-

Anm. Det maa antages, at den paagældende er faldet over Bord fra Klyverbommen, der var overiset, under Arbejdet med at gøre Forestagejll fast.

244. S/S **Nordwest** af Hamburg, 707 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Gøteborg til Hamburg med Stykgods.

Grundstødt d. ²⁴/₁₂ 37 ved Sjællands V.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. ²⁸/₁₂ 37.

Kl. 16⁵⁰ grundstødte N. i tæt Taage paa Halskov Rev. D. ²⁷/₁₂ Kl. 9⁰⁰ kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper efter at en Del af Ladningen var lægteret.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Taage.

245. M/S **Odense** af Odense, 555 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Staal. Paa Rejse fra København til Odense med Stykgods.

Grundstødt d. ⁷/₄ 37 i Odense Fjord.

Søforhør i Odense d. ¹⁴/₄ 37.

Kl. ca. 9⁰⁰, da O. i tæt Taage passerede Trekantet Middelgrund, hørtes en Bugserdampers Taagesignal forude. Maskinen blev stoppet. Da en Slæbedamper med 2 Pramme var passeret, saas en rød Bøje om Bb. Maskinen beordredes Langsomt Frem, og Roret blev lagt Bb., men umiddelbart efter — Kl. 9¹⁰ — tog Skibet Grunden paa Sækkegrunden og blev staaende. D. ⁸/₄ Kl. 22³⁰ kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper, efter at en Del af Ladningen var lægteret.

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

246. S/S **Olaf** af København, 1920 Reg. T. Br. Bygget 1897 at Staal.

a) Paa Rejse fra Danzig til Manchester med Stykgods.

Mistet Dækslast og havareret d. ²⁵/₁ 37 i Nordsøen.

Indberetning til Board of Trade dat. ⁴/₂ 37. Søforklaring i Manchester d. ²/₂ 37.

Kl. 9³⁰ tog O. en voldsom Braadsø ind over Fordækket og igen senere samme Dag Kl. 19²⁰, hvorved Skibet led en Del ovenbords Skade, ligesom en Del af Dækslasten blev skyllet over Bord.

Anm. Havarierne skyldes Vejrforholdene.

b) Paa Rejse fra Stocka til Kramfors med Papirmasse.

Grundstødt d. ¹⁹/₁₂ 37 i Stocka Havn.

Søforklaring i Hernösand d. ²⁸/₁₂ 37. Svensk Strandingsindberetning dat. ²⁹/₁₂ 37. Søforhør i København

Kl. 11⁴⁵, da O. under Assistance af Lods og Bugserbaad manøvreredes ud gennem Havnen, mistede Skibet Styret og tog Grunden med Forenden paa en Stengrund 15—20 m udenfor den Ø.-lige Havnemole. Skibet huggede gentagne Gange i Grunden, inden det lykkedes at bringe det flot. Ved Grundstødningen fik O. 8—9 Bundstokke i Stb.s Side bøjedede, Bundcementen sprængt og forskellige Lækager ved Nagler og Vinkler.

Anm. Ministeriet maa antage, at Skibet mistede Styret paa Grund af en Byge.

247. S/S **Oluf Mærsk** af Kalundborg, 1950 Reg. T. Br. Bygget 1916 af Staal. Paa Rejse fra Rotterdam til Bordeaux med Kul.

Kollideret d. ⁷/₁₂ 37 paa Maas.

Søforklaring og Søforhør i Aalborg d. ⁸/₁ 38.

Kl. 20⁴⁰ passerede O. M., der havde Lods om Bord, Maassluis. Umiddelbart efter blev det tæt Taage, hvorfor det blev besluttet at ankre. Maskinen blev stoppet, og en Ankerligger passeredes om Stb. Umiddelbart efter hørtes Taagesignal fra en Ankerligger ret forude, og Roret blev lagt haardt Bb. samtidig med, at Maskinen beordredes Langsomt Frem. O. M. blev af Strømmen ført med Stb.s Side ned mod Ankerliggerens Bov, og da der syntes Fare for en Kollision, blev Roret lagt haardt Stb., og Maskinen stoppet samtidig med, at Stb.s Anker blev kastet. Da en Kollision syntes uundgaelig, blev Maskinen kastet Fuld Kraft Bak, men umiddelbart efter tørnede O. M. med Stb.s Side mod Ankerliggerens Stb.s Bov. Stb.s Ankerkæde løb ud

til Tamp, hvorefter den brækkede. Bb.s Anker blev kastet. Da O. M. svajede op for Ankeret tørnede Stb.s Side ud for Nr. 3 Lugen let mod Ankerliggerens Ankerkæder og Stævn. Ved Kollisionen fik O. M. nogle Buler i Skibssiden samt Stb.s Hjørne af Underbroen og Lanternebrættet beskadiget, medens Ankerliggeren, der senere viste sig at være S/S »Lucy Burchardt«, fik Ankerkæden brækket.

Anm. Søforklaring fra L. B. foreligger ikke.

248. M/S **Oostzee** af Groningen.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. $\frac{7}{6}$ 37.

Kl. ca. 14, medens O. laa ved Midtermolen i Frihavnen og lossede Hvede, styrtede en Havnearbejder fra et Stillads paa Dækket ned i Lasten. Under Losningen af Hveden skulde den paagældende dirigere Losse-spanden ved Lugen, men herved har han faaet Overbalance. I en tilkaldt Ambulance blev den tilskadekomne, der havde brækket højre Laarben, kørt paa Hospitalet.

249. M/S **Oregon** af København, 4774 Reg. T. Br. Bygget 1916 af Staal.

a) En Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. $\frac{23}{3}$ 37 i København.

Indberetning fra Statens Skibstilsyn dat. $\frac{2}{4}$ 37.

Kl. ca. 19, medens O. laa ved Østmolen i Frihavnen og lossede Foderkager i Sække, tørnede under Ophivning Længen mod Lugekarmen, hvorved Sækkene gled ud af Stroppen og faldt ned i Lasten, hvor de ramte en Havnearbejder. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt Ambulance kørt til Hospitalet.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

b) Paa Rejse fra Kolding til Nakskov i Ballast.

Grundstødt d. $\frac{1}{11}$ 37 ved Lollands V.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{4}{11}$ 37. Søforklaring og Søforhør i Nakskov d. $\frac{5}{11}$ 37.

Kl. 11⁰⁸ fik O. Lods om Bord ved Anduvningskosten til Nakskov Fjord. Da Lodsens var kommet om Bord, blev Roret lagt haardt Bb., men umiddelbart efter tog Skibet Grunden med Agterskibet og blev staaende. Den $\frac{2}{11}$ Kl. 23⁴⁰ kom Skibet flot ved fremmed Hjælp efter at en Del af Lasten var lægteret.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Strømsætning.

250. S/S **Orion** af København, 2405 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Staal. Paa Rejse fra Jucaro (Cuba) til New York med Sukker.

Grundstødt d. $\frac{12}{2}$ 37 ved Cubas S.-Kyst.

Søforklaring i New York d. $\frac{5}{3}$ 37.

Kl. 21²⁸ lettedes fra en Ankerplads, hvor Blanca de Zatas Fyr pejledes i misv. N. $\frac{3}{4}$ Ø. og Natierdad Sukker Mølle i misv. NØ. Der styredes V.t.N., Maskinen gik Langsomt Frem, og Loddet holdtes gaaende. Der loddedes mellem 12 og 20 m Vand. Kl. 22⁵⁰ pejledes Blanca de Zatas Fyr i misv. NØ. og der loddedes ca. 20 m Vand; Kursen ændredes til misv. SV., og Maskinen beordredes Halv Kraft Frem. Kl. 23²⁵, da 4 Sm. var udløbet, blev Farten mindsket til Langsomt, og følgende Lodskud blev taget: ca. 16 m, ca. 18 m, ca. 30 m og ingen Bund. Kl. 23³⁰ beordredes Maskinen Fuld Kraft Frem, og Kl. 23⁴⁰ ændredes Kursen til V.t.S. Kl. 23⁵⁵ mærkedes det, at Vandet blev grundet. Maskinen blev stoppet, men umiddelbart efter tog O. Grunden paa en Banke, der ikke var afsat i Kortet. D. $\frac{15}{2}$ Kl. 9³⁰ kom Skibet flot ved egen Hjælp.

251. M/Gl. **Ormen II** af Aarhus, 46 Reg. T. Br. Bygget 1907 af Staal. Paa Rejse fra Helligsø til Odde-sund N. med Sten.

En Mand faldet over Bord og druknet d. $\frac{16}{3}$ 37 i Limfjorden.

Søforhør i Vestervig d. $\frac{23}{3}$ 37.

Kl. ca. 9, da O. II under en frisk NV.-lig Kuling befandt sig ca. 2 Sm. SV. af Jestrup, blev Ungmand Kristen Peter Larsen af Odde-sund N. beordret til at lænse Slæbejollen, medens O. laa stille og drev for Vinden. Under Arbejdet blev Jollen slaaget Tværs i Søen og delvis fyldt med Vand, hvorfor Ungmanden kravlede forefter for at faa fat i Slæbelinen. Herunder faldt Ungmanden over Bord. Der blev straks kastet en Redningskrans ud til den overbordfaldne, og Skibet blev lagt paa modsat Kurs, samtidig med, at Jollen blev kastet los. Der blev nu atter kastet 1 Redningskrans i Vandet; ligesom der flere Gange blev kastet en Korkbøje med Line ud i Nærheden af den overbordfaldne, der kort efter forsvandt og ikke mere kom til Syne. Efter ca. $1\frac{1}{4}$ Times forgæves Eftersøgning fortsattes Rejsen. Den forulykkede blev d. $\frac{17}{5}$ 37 fundet iland-drevet ved Sandholm.

Anm. 1 Sørenns søkyndige Medlemmer bemærkede, at det havde været rigtigere at dreje Skibet op mod Søen saalænge Kristen Larsen var i Jollen.

Anm. 2. Ministeriet maa antage, at Ulykken skyldes, at den forulykkede gik frem i Jollen inden denne var halet op under O. II.s Hæk.

252. S/S **Oslo** af København, 1412 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal. Paa Rejse fra Caen til Bremen i Ballast.

En Mand forsvundet d. $\frac{18}{10}$ 37.

Søforhør i Mariager d. $\frac{25}{10}$ 37.

Kl. 2⁰⁰, da O. befandt sig paa Weser Floden, savnedes Hovmester Henry Engelhardt Chr. Boldt af København, der sidst var set den $\frac{17}{10}$ Kl. ca. 20³⁰. Da en Eftersøgning ikke gav noget Resultat, maa det antages at Hovmesteren er faldet over Bord og druknet.

253. S/S **P. L. Pålsson** af Hålsingborg, 1477 Reg. T. Br. Bygget 1915 af Staal. Paa Rejse fra Burntis-land til Vejle med Kul.

Grundstødt d. $\frac{7}{4}$ ved Endelave's Ø.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Vejle d. $\frac{9}{4}$ 37.

Kl. 8⁰⁵ passerede P. L. P. i taaget Vejr Ljushage Lys- og Fløjtetønde tæt om Stb. Kl. ca. 8¹⁵ pejledes Vesborg Fyrs Taagesignal i N. Der styredes V.^{1/4} S., indtil Kursen Kl. 8²⁰ ændredes til V.t.S.^{1/2} S. Kl. 9⁴⁰ tog Skibet Grunden ud for Lynger Hage; Maskinen blev straks kastet Fuld Kraft Bak, hvorefter P. L. P. straks kom flot.

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

254. Ff. **P. Madsen** af Blokhus, ca. 7 Reg. T. Br.

Paasejlet d. 12/6 37 i Kattegat.

Søforklaring i Nykøbing M. d. 14/6 37 og i Amsterdam d. 9/9 37.

Kl. ca. 2, da P.M. i klart, næsten stille Vejr laa opankret ca. 7 Sm. SØ. af Østre Flak F.S. med forskriftsmæssig Ankerlanterne sat, blev Fartøjet paasejlet af M/S »Senang« af Delfzijl. Ved Kollisionen blev P. M. læk, hvorfor Besætningen — 3 Mand, der alle havde været til Køjs — blev bjerget om Bord paa S., og kort efter sank P. M. paa 6 Favne Vand.

Af den af S.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at man i dette Skib, der var paa Rejse fra Göteborg til Fuur i Ballast, Kl. 1⁴⁰ mærkede et Stød. Da det formodedes, at Skibet havde taget Grunden, blev Motoren stoppet; men umiddelbart efter saas P. M., der var begyndt at synke, om Bb.

Anm. 1. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes dels den Omstændighed, at der om Bord i P. M. ikke blev holdt effektiv Vagt, dels at man i S., paa Grund af at Forskibet laa højt i Vandet, ikke har været i Stand til at holde behørig Udkig forefter.

Anm. 2. Ved en af Raad voor de Scheepvaart i Amsterdam under 9/9 37 afsagt Dom er S.s Styrmand fradømt Ret en til at sejle som Styrmand eller Skibsfører for et Tidsrum af 8 Dage for ved den omhandlede Lejlighed at have holdt ufyldestgørende Udkig.

255. S/S **P. Madsen** af København, 1804 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Staal. Paa Rejse fra Himango til Calais med Props.

Tørnet Kajen d. 10/8 37 i Calais.

Søforklaring og Søforhør i Aalborg d. 20/8 37.

Kl. ca. 1, da P. M., der havde Lods om Bord, under en svag S.-lig Brise, var under Indsejling til Calais Havn, blev Skibet af Strømmen ført 2 Gange ind mod Stenkajen, hvorved Stævnen og Bb.s Ankerklyds blev en Del beskadiget.

Anm. Aarsagen til Kollisionerne fremgaar af det ovenfor anførte.

256. S/S **Pan** af Bergen, 1309 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Staal. Paa Rejse fra Bo Ness til Kolding med Kul.

Grundstødt d. 12/1 37 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. 16/1 37. Søforklaring i Kolding d. 16/1 37.

Kl. 18⁵⁷ passerede P. Kasserodde Fyr i ca. 2 Sm.s Afstand. Der styredes retv. S. 55° V. Kl. 19³⁵ beordredes Maskinen Ganske Langsomt Frem for at afvente Lods, og samtidig ændredes Kursen til VSV. Da der kort efter kom Land i Sigte forude, blev der givet haardt Bb.s Ror; men umiddelbart efter — Kl. 19⁵² — tog Skibet Grunden paa Skanseodden og blev staaende. D. 13/1 Kl. 20 kom P. flot ved egen Hjælp, efter at en Del af Ladningen var lægtret.

257. S/S **Paris** af København, 1509 Reg. T. Br. Bygget 1927 af Staal. Paa Rejse fra Leningrad til Hull med Træ.

Mistet Dækslast d. 8/9 37 i den finske Bugt.

Indberetning til Board of Trade dat. 16/9 37.

Kort før Midnat, da P. under en VSV.-lig Storm befandt sig 25 Sm. Ø. for Hogland, sprængte en Sø Surringerne paa Dækslasten paa Fordækket og slog en Del af Dækslasten overbord.

258. 3^m M/Sk. **Pax** af Marstal, 133 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Eg.

a) Paa Rejse fra Danzig til Korsør med Rug.

Kollideret og grundstødt d. 16/3 37 i Grønsund.

Søforklaring og Søforhør i Korsør d. 18/3 37.

Kl. ca. 4³⁰, da P. under en haard VNV.-lig Kuling var kommet ind i Borgsted Vinkelfyrs røde Vinkel, blev Kursen ændret til NNV. Under Vendingen blev Skibet af Strømmen ført ned paa M/S »Aina« af Hven, der laa til Ankers, og tønnede med Bb.s Side mod A.s Stb.s Side ud for Kranbjælken, hvorved P. fik den agterste Vantskrue sprængt, Motorens Udstødningsrør vredet og et Par Skanseklædningsbrædder trykket ind.

Efter i ca. 3/4 Time forgæves at have søgt at komme i Forbindelse med A., styredes X. over indtil P. kom ind i Borgsted Vinkelfyrs hvide Vinkel, hvorefter Kursen ændredes til VNV., for at Skibet kunde komme ind i den røde Vinkel, hvor det skulde opankres. Under Kursændringen mistede P. Styret og blev af Strømmen ført paa Grund 800 m ØSØ. for Tolgedyb Forfyr og blev staaende. Kl. ca. 22 kom P. flot ved Hjælp af en Bjergningsdamper.

Anm. 1. Søforklaring fra A. foreligger ikke.

Anm. 2. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Strømsætning.

b) Paa Rejse fra Kalmar til Island med Træ.

Grundstødt d. 31/7 37 ved Fair Isle.

Indberetning til Board of Trade dat. 3/8 37.

Kl. 11, da P. i Taage var ved Fair Isle, tog Skibet Grunden paa et Skær. Skibet kom straks flot ved egen Hjælp. Ved Grundstødningen blev Stævnen beskadiget og Skibet læk.

259. Lystk. **Piraten** af København, ca. 3 Reg. T. Br.

Grundstødt d. 8/8 37 ved Sjællands Østkyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{9}{8}$ 37.

Kl. ca. 23³⁰, da P. skulde sejle ind i Rødvig Havn, holdt Føreren det røde Havnefyrtårn om Bb., hvorfor Fartøjet tog Grunden ca. 75 m Ø. for Havnefyret og blev staaende. P. kom kort efter flot ved Hjælp af en Motorbaad.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Ukendskab til Farvandet.

260. Ff. **Platessa** af Skagen, 32 Reg. T. Br. Bygget 1926 af Eg og Bøg. Paa Fiskeri i Nordsøen.

Havareret d. $\frac{2}{5}$ 37 i Nordsøen.

Indberetning til Board of Trade dat. $\frac{3}{5}$ 37.

Kl. 3, da P. i stille Vejr med tæt Taage befandt sig 20 Sm. SV. $\frac{1}{2}$ S. af Spurn F.S., havarerede Skruekoblingen. Fartøjet blev af et andet Skib bugseret til Grimsby.

261. S/S **Prins Knud** af København, 1340 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Staal. Paa Rejse fra Leningrad til Hull.

1 Mand afgaaet ved Døden som Følge af Ulykkestilfælde d. $\frac{17}{7}$ 37 i Hull.

Søforhør i København d. $\frac{6}{1}$ 38.

Kl. 17²⁰, da P. K., der havde Lods om Bord, befandt sig i Victoria Dock og svingede rundt i en Wire som Spring fra Bb.s Side af Bakken, slog Wiren op over Gelænderet paa Bakken og ramte en Matros, der fik Brystkassen og højre Arm kvæstet. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt Ambulance kørt til Hospitalet, hvor han den $\frac{7}{10}$ 37 afgik ved Døden som Følge af sine Kvæstelser.

262. M/Gl. **Prompt** af Hamburg, 133 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Bremen til Bohus med Gødning.

Grundstødt d. $\frac{20}{6}$ 37 ved Sprogø.

Kl. 7¹⁵ grundstødte P. paa Sprogø's Østrev. Kl. 19³⁰ kom Skibet flot ved fremmed Hjælp efter at en Del af Ladningen var lægtret.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Strømsætning.

263. S/S **Profit** af Haugesund, 1608 Reg. T. Br. Bygget 1918 af Staal. Paa Rejse fra Lübeck til Larvik med Erts.

Grundstødt d. $\frac{2}{2}$ 37 ved Læsø's V.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{3}{2}$ 37.

Kl. 11 grundstødte P. i taaget Vejr paa Læsø NV.-Rev.

D. $\frac{3}{2}$ Kl. 10 kom Skibet flot ved egen Hjælp.

264. M/B **Prøven** af Grenaa. Paa Rejse fra Grenaa til Smaalandsfarvandet.

Sprunget læk og forlist d. $\frac{1}{6}$ 37 i Kattegat.

Indberetning fra Politiet i Grenaa dat. $\frac{30}{6}$ 37.

Kl. ca. 17, da P. befandt sig omtrent 10 Sm. Ø. for 1-Kosten paa Skade Grund, sprang Baaden læk. Motoren blev stoppet, og P. holdtes læns ved Hjælp af en Pøs. D. $\frac{1}{6}$ Kl. ca. 10 blev P. taget paa Slæb af M/S »Hafnia« af Aarhus. Efter ca. $\frac{1}{2}$ Times Bugsering sank P. paa ca. 56°05' N. Brd. 10°45' Ø. Lgd. paa 15 m Vand, hvorefter P.s Besætning — 1 Mand — blev bjærget om Bord i H.

265. M/S **Raket** af Groeningen, 482 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Aalborg til Brest med Cement.

Grundstødt d. $\frac{4}{6}$ 37 i Limfjorden.

Strandingsindberetning dat. $\frac{5}{6}$ 37.

Kl. 15⁰⁰ grundstødte R. i Regntykning paa Hummerbakken. Kl. ca. 17 kom Skibet flot ved fremmed Hjælp.

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

266. L/Kt. **Rematoli** af København.

Grundstødt d. $\frac{18}{7}$ 37 ved Sveriges S.-Kyst.

Svensk Strandingsindberetning dat. $\frac{21}{7}$ 37.

Kl. 6 grundstødte R. under en frisk NV.-lig Brise med klart Vejr paa Landgrunden mellem Falsterbo Fyr og Måklåppen. Kl. 13³⁰ kom Fartøjet flot ved Hjælp af en Bjergningsdamper.

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

267. Ff. **Research** af Sandevaag, 87 Reg. T. Br. Bygget 1884 af Eg.

Kollideret d. $\frac{23}{4}$ 37 i Atlanterhavet.

Søforklaring og Søforhør i Sandevaag d. $\frac{11}{5}$ 37.

Kl. ca. 10, medens R. befandt sig paa en Fiskeplads ved Islands SV.-Kyst og skulde passere mellem 2 Fiskekuttere, kom en Kutter — Ff. »Saint Jacques« af Vaag — op foran den Kutter, R. havde om Stb., styrende en Kurs der skar R.s Kurs. Da der syntes Fare for en Kollision; blev R.s Motor slækket af for kort efter at blive kastet Fuld Kraft Bak; men umiddelbart efter tørnede S. J. mod R.s Spryd og Stævn, hvorved Sprydet og Stævnen brækkede.

Anm. Søforklaring fra S. J. foreligger ikke.

268. Ff. **Riddarin** af Sandevaag, 89 Reg. T. Br. Bygget 1883 af Eg. Paa Fiskeri i Atlanterhavet.

En Mand faldet over Bord og druknet d. $\frac{9}{3}$ 37 i Atlanterhavet.

Søforhør i Sandevaag d. $\frac{15}{5}$ 37.

Kl. 22¹⁵ skulde R., der under en haard NØ.-lig Kuling befandt sig paa Selvogsbanken, halses rundt. Herunder blev Fisker Johannes Jacobsen uf Sandevaag, der passede Mesanskødet, slaet over Bord. Motoren blev straks sat i Gang, og Skibet blev stagvendt og lagt paa modsat Kurs. Da R. formodedes at vrær paa

Ulykkesstedet, blev der sat en Baad paa Vandet. Paa Grund af Vejrforholdene kunde Baaden ikke gaa fra Skibet, og efter at have ligget paa Stedet i 2—3 Timer, blev Eftersøgningen opgivet.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

269. S/S **Rigmor** af København, 1278 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal. Paa Rejse fra Danzig til England med Træ.

Grundstødt d. $\frac{5}{2}$ 37 ved Amager.

Strandingsindberetning dat. $\frac{5}{2}$ 37.

Kl. 12³⁰ grundstødte R. i Taage mellem Dragør Fort og Aflandshage. D. $\frac{6}{2}$ Kl. 8⁰⁰ kom Skibet flot ved egen Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Taage i Forbindelse med Strømsætning.

270. M/Gl. **Rigmor** af Skive, 33 Reg. T. Br. Bygget 1893 af Eg og Bøg.

Kollideret d. $\frac{2}{9}$ 37 i Aalborg.

Politirapport dat. $\frac{2}{9}$, $\frac{10}{9}$, $\frac{13}{9}$, $\frac{17}{9}$, $\frac{28}{10}$ og $\frac{3}{11}$ 37.

Se Nr. 53.

271. S/S **Ringhorn** af Bergen, 1298 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Danzig til Moss med Stykgods.

Grundstødt d. $\frac{14}{3}$ 37 ved Amagers Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{14}{3}$ 37.

Kl. 5³⁰ grundstødte R. under tæt Taage paa Smaagrundene. Skibet er senere kommet flot ved fremmed Hjælp, efter at en Del af Lasten var lægtret.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være tæt Taage.

272. S/S **Rita** af Aalborg, 534 Reg. T. Br. Bygget 1892 af Staal.

En Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. $\frac{19}{1}$ 37 i København.

Indberetning fra Statens Skibstilsyn dat. $\frac{18}{2}$ 37.

Kl. ca. 11, medens R. laa ved Vestkajen i Frihavnen og lastede Kryolit i Sække, gled nogle Sække i et Slæng ud af Stroppen og ramte en Havnearbejder, der stod paa Tunnelen. Den paagældende faldt ned i Bunden af Skibet og fik begge Ben kvæstet. I en tilkaldt Ambulance blev den tilskadekomne kørt til Hospitalet.

273. M/Gl. **Rita** af København, 50 Reg. T. Br. Bygget 1859 af Eg. Paa Rejse fra Hasle til Nakskov med Tæe.

Grundstødt d. $\frac{28}{4}$ ved Lollands V.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{1}{5}$ 37. Søforklaring og Søforhør i Nakskov d. $\frac{1}{5}$ 37.

Kl. 2³⁰ var R. tværs af Vejrhø. Vejret blev nu taaget, og Kursen blev sat mod Tranekær. Kl. 5⁴⁵ hørtes Taagesignalet fra Tranekar, og Vejret klarede, saa Landet kunde skimtes. Kursen ændredes mod Albuen. Kl. 7⁰⁰ tog Skibet Grunden ved Vensholm. Kl. 13⁰⁰ kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

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

274. Ff. **Rota** af Frederikshavn, 29 Reg. T. Br. Bygget 1931 af Eg.

Brand om Bord d. $\frac{9}{11}$ 37 i Grimsby.

Søforklaring og Søforhør i Frederikshavn d. $\frac{22}{1}$ 38.

Kl. ca. 1 vaagnede Bedstemanden og opdagede, at der var Ild i Kistebænken og Skoddet. Ilden blev straks slukket ved Hjælp af Vand.

Anm. Ministeriet maa antage, at Ilden er opstaaet som Følge af Uforsigtighed ved Tobaksrygning.

275. 4^m M/Sk. **Ruth** af Svendborg, 321 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Eg, Bøg og Fyr.

Paasejlet d. $\frac{22}{6}$ 37 i København.

Indberetning til Board of Trade dat. $\frac{7}{7}$ 37.

Kl. 10⁵⁰, da R. under en SV.-lig Storm blev forhalet langs Kaj i Frihavnen, blev Skibet paasejlet af M/S »Amerika«, der var under Indsejling assisteret af 2 Shæbebaade. Ved Paasejlingen blev R. lettere beskadiget.

Anm. Ministeriet maa antage, at A. af Vinden er blevet ført over mod R.

276. S/S **Saga** af Aarhus, 919 Reg. T. Br. Bygget 1904 af Staal. Paa Rejse fra Oslo til Drammen med Stykgods.

Grundstødt d. $\frac{5}{6}$ 37 i Oslofjorden.

Søforklaring i Drammen d. $\frac{7}{6}$ 37.

Kl. ca. 12¹⁰, da S. var i Nærheden af Stangskjærsrabben Fyr, gav Føreren af en Fejltagelse Ordre til Stb.S Ror, og umiddelbart efter tømte Skibet Grunden paa Stangskjærsrabben, men kom straks flot igen.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

277. M/S **Saint Germain** af London, 1044 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Staal. Paa Rejse fra Hull til Aarhus med Kul.

Grundstødt d. $\frac{24}{11}$ 37 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{26}{11}$ 37.

Kl. 9 grundstødte S. G. i tæt Taage ud for Ørum Strand. D. $\frac{25}{11}$ Kl. 8 kom Skibet flot ved egen Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives være Taage og Strømsætning.

- 278.** Ff. **Saint Jacques** af Vaag, 154 Reg. T. Br. Bygget 1918 af Eg og Elm.
Kollideret d. $23/4$ 37 i Atlanterhavet.
Søforklaring og Søforhør i Sandevaag d. $11/5$ 37.
Se Nr. 267.
- 279.** S/S **Saint Stephen** af Nystad. Paa Rejse fra Göteborg til Vejle med Korn.
Tørnet drivende Genstand og slaet læk d. $17/7$ 37 i Kattegat.
Søforklaring i Vejle d. $21/7$ 37.
Kl. 22⁰⁵, da S. S. befandt sig 11 Sm. V.t.N. $1/4$ N. af Hesselø Fyr, mærkedes et Stød i Skibet. En Under-søgelse viste, at der var opstaaet en mindre Læk i Forskibet.
Anm. Ministeriet maa antage, at Skibet har tørnet en drivende Genstand.
- 280.** M/S **Sally Mærsk** af Aalborg, 3252 Reg. T. Br. Bygget 1923 af Staal. Paa Rejse fra Bromborough til Rotterdam med Palmekerner.
Kollideret d. $23/3$ 37 paa Mersey Floden.
Søforklaring i Rotterdam d. $31/3$ 37. Søforklaring og Søforhør i Aalborg d. $27/10$ 37.
Kl. 20⁰⁰ afsejlede S. M., der havde Lods om Bord, i let diset Vejr fra Bromborough. Kl. ca. 20²⁰ kom en Dampers Topplanterne og grønne Sidelanterne i Sigte ca. 3 Streger om Bb. Da Damperen, som senere viste sig at være S/S »American Importer« af New York, syntes at styre en Kurs, omtrent tværs paa S. M.s Kurs, blev Maskinen stoppet; da A. I. syntes at bibeholde sin Kurs og der syntes Fare for en Kollision, beordredes Maskinen Fuld Kraft Bak, hvilket blev tilkendegivet ved 3 korte Toner med Fløjten. Fra A. I. hørtes nu først 1 Tone med Dampfløjten, derpaa 2 Toner og straks derpaa 3 Toner, hvilke Signaler besvarede med 3 korte Toner. S. M. laa nu stille; men umiddelbart efter — Kl. 20³⁰ — tørnede A. I. mod S. M.s Bb.s Bov. Ved Kollisionen fik S. M. Bb.s Ankerklyds sprængt, Stævnen bøjet og flere Plader beskadiget.
Anm. Søforklaring fra A. I. foreligger ikke.
- 281.** M/S **Salta** af Bergen, 3907 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Staal. Paa Rejse fra Halden til Aarhus med Stykgods.
Grundstødt d. $1/12$ 37 ved Læsø.
Strandingsindberetning dat. $4/12$ 37.
Kl. 21 grundstødte S. i diset Vejr paa Læsø NV.-Rev og blev staaende. D. $2/12$ Kl. 6 kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjergningsdamper.
Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være usigtbart Vejr og Strømsætning.
- 282.** S/S **Scandia** af Nyborg, 8571 Reg. T. Br. Bygget 1918 af Staal.
Paasejlet d. $8/10$ 37 i Manchester Ship Canal.
Søforklaring i Southampton d. $8/12$ 37.
Kl. 20⁵¹, medens S. laa fortøjet i Manchester Ship Canal og lossede Olie, tørnede en Damper — S/S »Lotterel« af Liverpool — med Bb.s Laaring mod S.s Bb.s Side midtskibs. L. skar bort fra S., men tørnede ca. 5 Minutter senere paany mod S. længere agterover samtidig med, at et andet Skib, med hvilket L. havde været i Kollision, med Stb.s Bov tørnede mod S.
- 283.** S/S **Sea Venture** af Dover, 2327 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Danzig til Faxe med Kul.
Grundstødt d. $21/5$ 37 ved Amagers Ø.-Kyst.
Strandingsindberetning dat. $21/5$ 37.
Kl. 1³⁰ grundstødte S. V. i diset Vejr paa Søndre Røse. D. $22/5$ Kl. 1⁰⁰ kom Skibet flot ved fremmed Hjælp.
Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være taaget Vejr og Strømsætning.
- 284.** S/S **Seine** af København, 1358 Reg. T. Br. Bygget 1899 af Staal. Paa Rejse fra København til Antwerpen med Stykgods.
Kollideret d. $23/11$ 37 i Nordsøen.
Søforklaring i Antwerpen d. $30/11$ 37. Søforhør i København d. $27/1$ 38.
Kl. 0⁰² radiopejledes Terschelling F.S. i 213°, Loggen viste 448,5. Kl. 0³⁰ blev det Taage; forskriftsmæssig Taagesignal blev afgivet og Farten mindsket. Kl. 1⁰⁵ loddedes ca. 35 m Vand, f. Sd., Log 458. Kl. 1¹⁹ hørtes en Dampers Taagesignal 2—3 Streger om Stb. Maskinen blev straks stoppet, og saa snart Farten var af Skibet, blev der med kort Mellemrum givet 2 lange Toner med Dampfløjten. Det andet Skibs Taagesignal hørtes hele Tiden om Stb. Kl. 1³² kom det andet Skib — der senere viste sig at være tysk M/S »Heinrich von Riedemann« — i Sigte om Stb. i ca. en Skibslængdes Afstand, tilsyneladende styrende en Kurs ret paa S.s Stb.s Bov. Maskinen blev beordret Fuld Kraft Bak, men umiddelbart efter tørnede H. v. R. med Stævnen mod S.s Stb.s Bov og skar sig omtrent ind til Ankerspillet. Ved Kollisionen fik S. et Hul i Boven ned til Vandliniebæltet.
Anm. Søforklaring fra H. v. R. foreligger ikke.
- 285.** S/S **Sejrø** af Helsingør, 1489 Reg. T. Br. Bygget 1929 af Staal.
Sprunget læk d. $29/10$ 37 i Sheet Harbour.
Søforklaring i Helsingør d. $23/12$ 37.
Ved Morgenpejlingen viste det sig, at Stb.s Maskintank var fuld af Vand. Ved et Eftersyn konstateredes en Revne i Bundpladen i agterste Spanterum og en Bule i 3. Spanterum. Endvidere var 2 Bundstokke bøjet. Skaden blev midlertidig repareret.
Anm. Lækagen maa antages at være opstaaet som Følge af, at S. ved Lavvande har staaet i Grunden.

286. S/S **Selma B** af København, 355 Reg. T. Br. Bygget 1918 af Staal. Paa Rejse fra Middlesborough til Grenaa og Hou med Salt.

Grundstødt d. $\frac{28}{3}$ 37 ved Jyllands V.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{29}{3}$ 37. Strandingsforretning i Thyborøn d. $\frac{29}{3}$ og $\frac{30}{3}$ 37. Søforklaring i Grenaa d. $\frac{2}{4}$ 37.

Kl. 13³⁰ passeredes Anduvningsbøjen ved Thyborøn Kanal, hvorefter der styredes med Kending af Kostene gennem Løbet. Da S. B befandt sig mellem den røde Tokost og den røde Etkost tog Skibet Grunden og blev staaende. D. $\frac{29}{3}$ Kl. 17³⁰ kom S. B flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Ændring af Løbets Dybdeforhold som Følge af Sandvandring.

287. S/S **Selvik** af Oslo, 1557 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Immingham til Aarhus med Kul.

Grundstødt d. $\frac{3}{5}$ 37 ved Jyllands V.-Kyst.

Strandingsforhør i Liløre d. $\frac{3}{5}$ 37. Strandingsindberetning dat. $\frac{5}{5}$ 37.

Kl. 6⁰⁰ grundstødte S. i taaget Vejrs paa inderste Revle ved Veilby, Harboøre. D. $\frac{4}{5}$ Kl. 20⁰⁰ kom Skibet flot ved fremmed Hjælp.

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

288. L/Kt. **Shimmy** af Aarhus. Paa Rejse fra Aarhus til Tunø.

Grundstødt og kærtret d. $\frac{13}{6}$ 37 ved Samsøs V.-Kyst. 2 Omkomne.

Søforhør i Aarhus d. $\frac{14}{7}$ 37.

Kl. ca. 23 tog S. Grunden ca. 20 m indenfor Fyret paa Tunø Røn. De 3 ombordværende Personer skubbete Baaden over Grunden. Da S. kom fri af Grunden, lagde Fartøjet sig over paa Stb.s Side og sank med Agterenden, saaledes at Fartøjet stod lodret i Vandet og Masten laa i Vandoverfladen. Besætningen anbragte sig paa Masten, saaledes at Baaden blev afbalanceret i Vandet. Kort efter saas Lanterne fra en Motorbaad i ca. 300 m.s Afstand; det forsøgtes forgæves ved Raab at henlede Motorbaadens Opmærksomhed paa S. Noget senere passeredes S. af 2 Skonnerter i ca. 500 m.s Afstand, uden at det var muligt at henlede disses Opmærksomhed paa S. D. $\frac{14}{6}$ Kl. ca. 1 fik den ene Mand af Besætningen — John Larsen af Aarhus Krampe og gled i Vandet, hvor han straks forsvandt. Kl. ca. 2⁴⁵ mistede den anden Mand af Besætningen — Jørgen Ruggaard af Aarhus — Bevidstheden og gled i Vandet og forsvandt. Kl. ca. 3³⁰ blev den 3. Mand — Baadens Fører — optaget af en forbisejlende Motorbaad, der tillige tog S. paa Slæb. Det viste sig senere, at S. havde faaet en Læk i Agterskibet, og at en derværende Luftkasse var blevet beskadiget saaledes, at den ikke var tæt.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen maa antages at være Ukendskab til Farvandet.

289. Ff. **Signe** af Esbjerg, 18 Reg. T. Br. Bygget 1926. Paa Fiskeri i Nordsøen.

En Mand faldet over Bord og druknet d. $\frac{8}{2}$ 37 i Nordsøen.

Søforhør i Esbjerg d. $\frac{23}{2}$ 37.

Kl. ca. 9¹⁵, da S. under en frisk ØSØ.-lig Kuling befandt sig ca. 210 Sm. V.t.S. af Graadyb Barre, brød en Sø fra Bb.s Side over Fartøjet. Ca. 1 Minut efter saas Bedstemand Julius Andreas Akselsen af Esbjerg, som havde været beskæftiget med at sætte Vaad, liggende i Vandet ca. 15 Favne agten for S., som straks blev lagt paa modsat Kurs; men inden Fartøjet naaede hen til den overbordfaldne, forsvandt han og kom ikke mere til Syne. Efter ca. 1 Times forgæves Eftersøgning sejlede S. til Esbjerg.

Anm. Ministeriet maa antage, at Bedstemanden har mistet Balancen ved Skibets Bevægelser i Søen.

290. S/S **Signe** af København, 1191 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Staal. Paa Rejse fra Trangsund til London med Træ.

Kollideret d. $\frac{18}{11}$ 37 paa Themsens.

Søforhør i København d. $\frac{7}{12}$ 37.

Kl. 20⁵⁰ lettede S., der havde Lods om Bord fra en Ankerplads i Nærheden af Lower-Gravesend Svingbøje. Kl. 21⁰⁰ drejede Skibet rundt Bb. over for indgaaende Strøm; Vejret var taaget. En klar Lanterne kom umiddelbart efter i Sigte paa Stb. Bov. Da Lanteren, som blev antaget for at være et Lys i Land paa Farvandets Nordside, viste sig at hidrøre fra en Ankerligger, blev Roret lagt Bb. S. blev af Strømmen ført ned mod Ankerliggeren, og da en Kollision syntes uundgaaelig, blev Maskinen kastet Fuld Kraft Bak, men umiddelbart efter — Kl. ca. 21¹⁰ — tørnede S. med Stb. Side mod Ankerliggerens Stb.s Bov. Da Skibene var klar af hinanden, blev S. af Strømmen ført ned mod Lower-Gravesend Svingbøje, som blev tørnet. Kl. 21³⁰ opankredes S. udfor Southern Railway Pier. Ved Kollisionen havde S. faaet et Hul i Stb.s Side udfor Fokkemasten ca. 2' over Vandlinien, endvidere var Barkholdspladen udfor Fokkemasten revet op og flere Spanter knækkede.

Anm. Søforklaring fra Besætningen paa Ankerliggeren, hvis Navn ikke er oplyst, foreligger ikke.

291. M/GI. **Silver Spray** af Vaag, 110 Reg. T. Br. Bygget 1915 af Staal. Paa Fiskeri ved Island.

1 Mand skyllet over Bord og druknet d. $\frac{15}{10}$ 37 i Alanterhavet.

Søforklaring og Søforhør d. $\frac{18}{10}$ 37 i Tveraa.

Kl. ca. 13, da S. s. under en VNV.-lig Kuling befandt sig ca. 134 Sm. SØ.t.S. $\frac{1}{4}$ S. af Hornafjord, brød en svaer Braadsø over Skibet; Lukafet fyldtes med Vand, og Skibet krængede haardt Bb. over. Da Besætningen, der opholdt sig i Lukafet, kom paa Dækket, viste det sig, at alle Styrehusvinduene var slaaet ind, Bb.s Dør slaaet ud Og Rorsmanden — Niels Jespersen — der havde været alene paa Dækket, var skyllet over Bord. Den overbordfaldne saas ca. 100 m agten for S. S., hvor han havde Tag i noget Tovværk, der samtidig var skyllet over Bord. Skruen blev straks koblet fra, og man hev ind paa Tovet, som den overbordfaldne, der imidlertid var forsvundet, havde Tag i, men Tovet brækkede. S. S. blev sejlet tilbage til Ulykkesstedet, men den forulykkede kom ikke mere til Syne.

Anm. Ministeriet maa antage, at Ulykken skyldes haardt Vejrs.

292. S/S Simla af Tønsberg.

En Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. $23/4$ 37 i København.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. $24/4$ 37.

Kl. ca. 12, medens S. laa ved Vestkajen og lastede Stykgods, styrtede en Havnearbejder gennem en aabentstaaende Bunkerluge paa Mellemdækket ned paa nogle Papirballe i Underlasten, hvor han forslog Hovedet. I en tilkaldt Ambulance blev den tilskadekomne kørt paa Hospitalet.

Anm. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Ulykken skyldes, at den paagældende Luge har henligget i Mørke, og at den tilskadekomne er snublet og faldet ned i Lasten.

293. S/S Skaane af København, 1254 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Staal.

a) Paa Rejse fra Rouen til Gibraltar i Ballast.

Kollideret d. $28/1$ 37 i Gibraltar.

Søforklaring i Liverpool d. $17/2$ 37.

Se Nr. 233.

b) Paa Rejse fra Onega til Hull med Træ.

Havareret, mistet Dækslast d. $7/9$ og $8/9$ 37 i Atlanterhavet.

Indberetning til Board of Trade dat. $13/9$ 37.

Da S. under en VSV.-lig Storm befandt sig paa ca. 65° N. Brd., 5° Ø. Lgd., blev en Del af Dækslasten slaaget over Bord. Endvidere blev det opstaaende paa Dækket noget beskadiget.

c) Paasejlet d. $18/10$ 37 i Grangemouth.

Indberetning til Board of Trade dat. $15/11$ 37.

Kl. 11^{00} , medens S. laa fortøjet udenpaa en anden Damper i Carron Dock, tørnede S/S »Carron« af Grangemouth mod S., der blev lettere beskadiget.

294. S/S Sleipner af København, 1066 Reg. T. Br. Bygget 1915 af Staal.

En Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. $5/1$ 37 i København.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. $6/1$ 37.

Kl. ca. 20^{30} , da S. laa ved Larsens Plads, traadte en Havnearbejder, som skulde gaa ned ad en Lastlejder, forkertog faldt ned i Underlasten. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt Ambulance kørt til Hospitalet.

295. L/Kt. Smil af Vejle, ca. 5 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Vejle til Korshavn.

Grundstødt d. $27/7$ 37 vel Fyns Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning da. $28/7$ 37.

Kl. 23 grundstødte S. i klaet Vejr paa Korsøre Odde. D. $28/7$ kom Fartøjet flot ved fremmed Hjælp.

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

296. Ff. Sofie af Frederikshavn, 25 Reg. T. Br. Bygget 1917 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Fiskeplads i Nordsøen til Grimsby.

Grundstødt d. $30/8$ 37 ved Englands Ø.-Kyst.

Søforklaring i Frederikshavn $17/9$ 37.

D. $29/8$ Kl. 9^{15} afsejlede S. fra en Fiskeplads 105 Sm. NØ. $1/4$ Ø. af Humber Floden. D. $30/8$ Kl. ca. 2^{30} passerede Fartøjet Spurn F.S. i stille, klart Vejr. Efter at have passeret Midterbøjen styredes efter Bull F.S., men Kl. ca. 3 tog S. Grunden tværs af Spurn Fyrtaarn og blev staaende. Kl. 10^{30} kom S. flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Strømsætning.

297. M/Gl. Solveig af Aalborg, 100 Reg. T. Br. Bygget 1931 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Struer til Aalborg.

Grundstødt d. $29/12$ 37 i Limfjorden.

Strandingsindberetning dat. $27/12$ 37.

Kl. 10^{30} , da S. i taaget Vejr befandt sig ved Draget, tog Skibet Grunden i Farvandets S.-Side. Skibet kom samme Dag flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være usigtbart Vejr i Forbindelse med den Omstændighed, at Dobbeltkosten ved den V.-lige Indsejling til Draget ikke var paa Plads.

298. S/S Sonja Mærsk af Aalborg, 1909 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal. Paa Rejse fra Swansea til Quebec med Kul.

Sprunget læk d. $27/8$ 37 i Atlanterhavet; søgt Nødhavn.

Søforklaring i Quebec d. $1/10$ og $2/10$ 37. Søforhør i København d. $20/12$ 37.

Under en stormende N.-lig kuling opdagedes det, at Stb.s 6. Tank var løbet fuld af Vand. D. $30/8$ Kl. 1^{00} steg Vandet op over Tankdækslet i Maskinen og paa Fyrplads. Da Rendestenene hurtigt fyldtes af Kul og Aske, kunde Lænsemidlerne ikke virke. Der forsøgtes forgæves at lænse med Sugelang paa Ballastpumpen gennem Lastventilkassen. Kl. 8^{00} var Vandet steget til Højde med Askegraven i underste Fyr, og alle Mand blev sat til at hive Vand op fra Fyrpladsen i Askepøse. Kl. 9^{00} slukkede Vandet de underste Fyr, og Maskinen blev stoppet paa Grund af Mangel paa Damp. Kl. 9^{30} mejsledes Huller i Ballastpumpens Hovedsugerør, hvorefter Vandet i Skibet ophørte med at stige. Der fyredes forceret i de 4 øverste Fyr; Kl. 23^{40} naaedes 10kg Tryk, hvorefter Maskinen holdtes langsomt gaaende. Vinden tiltog til orkanagtig Storm, og d. $31/8$ Kl. 1^{30} brød en svær Sø over Skibet og trængte ned i Maskinrummet, hvorved Dynamoen blev kortsluttet. Det forsøgtes af dæmpe Søen med Olie. Der boredes Huller fra Maskinrummet til Tunnel for at lede Vandet derud og lænse fra Tunnelbrønd. Kl. 12^{00} befandt S. M. sig paa $53^\circ 66'$ N. Brd. $33^\circ 26'$ V. Lgd.; Maskinen var stoppet, og Skibet drev tværs i Søen. Under Forsøg paa at laa Skibet, til Vinden for langsom Maskine, blev den øverste Presenning til Nr. 1 Lugen revet i Stykker af Søen. Kl. 21 var Vandet i Skibet

faldet, saa det kun stod $1\frac{1}{2}$ Fod over Maskintanktoppen. D. $\frac{1}{9}$ var Middagspladsen $53^{\circ}29'$ N. Brd. $32^{\circ}26'$ V. Lgd.; Vind og Sø var nu aftaget noget; men Kl. 20^{00} var Vinden atter tiltagende. Kl. 20^{30} blev Maskinen stoppet af Mangel paa Damp. Vandet faldt stadig paa Fyrpladsen, og d. $\frac{2}{9}$ fyldtes Kul i Sække, der blev stablet under Kedlerne og Dørk paa Fyrplads for at stoppe Slagvandet. Kl. 7^{30} tændtes de underste Fyr, og Kl. 8^{00} gik Maskinen Halv Kraft. Kl. 12 var Skibet paa $52^{\circ}29'$ N. Brd. $32^{\circ}21'$ V. Lgd., og i Løbet af Eftermiddagen var Vind og Sø i aftagende. D. $\frac{3}{9}$ Kl. 12 var S. M. paa $52^{\circ}39'$ N. Brd. $34^{\circ}52'$ V. Lgd. Kl. 18^{00} modtoges Telegram om, at en Bjergningsdamper var afgaaet for at assistere S. M. ind til St. Johns N.F. D. $\frac{5}{9}$ Kl. 6^{00} kom Bjergningsdamperen i Sigte, og Kl. 15^{30} paabegyndtes Slæbningen mod St. Johns, hvortil Skibet ankom d. $\frac{8}{9}$ Kl. 6^{00} . Det viste sig senere, at Vandet var trængt ind gennem en utæt Skydeventil og det fra denne udgaaende Rør, der var tæret.

Anm. Aarsagen til Lækagen fremgaar af det ovenfor anførte.

299. M/S **Soya** af Stockholm, 132 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Hamburg til København med Olie.

Grundstødt d. $\frac{15}{11}$ 37 ved Langelands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetninger dat. $\frac{22}{11}$ og $\frac{24}{11}$ 37. Søforklaring i København d. $\frac{11}{3}$ 37.

Kl. 23^{20} passerede S. under en stiv SØ.-lig Kuling med usigtbart Vejr, Tranekjær Fyr. Herfra styredes misv. NØ.t.N. $\frac{1}{2}$ N., indtil Skibet Kl. ca. 23^{30} tog Grunden ca. 0,5 Sm. NØ. for Tranekjær Fyr og blev staaende. D. $\frac{23}{11}$ Kl. 21^{15} kom S. flot ved Hjælp af en Bjergningsdamper.

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

300. S/S **Stancor** af Riga, 776 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Lowestoft til Danzig med Fisk.

Grundstødt d. $\frac{5}{2}$ 37 ved Sjællands N.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{5}{2}$ 37. Strandingsforretning i Gilleleje d. $\frac{5}{2}$ 37.

Kl. 5 grundstødte S. i taaget Vejr ved Gilleleje. Kl. 17 kom Skibet flot ved egen Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Forveksling af Kullen og Nakkehoved Fyr paa Grund af Taage og Strømsætning.

301. 2^m Ff. **Steady** af Vaag, 397 Reg. T. Br. Bygget 1931 af Eg. Paa Rejse fra Hull til London med Fisk.

Kollideret d. $\frac{8}{11}$ 37 paa Themsens.

Indberetning til Board of Trade dat. $\frac{9}{11}$ 37.

Kl. 11^{45} , da S., der havde Lods om Bord, befandt sig ved Folly House Buoys, Millwall, passerede en Damper paa S.s Bb.s Side. Forude saas nogle Lægtene liggende til Ankers, og Roret blev lagt haardt Bb., men umiddelbart efter tørnede S. med Stævnen mod Lægter »Skye«, der gik i Drift. Ved Kollisionen fik »Steady« Stævnen beskadiget over Vandlinien.

302. S/S **Stockholm** af København, 1596 Reg. T. Br. Bygget 1930 af Staal. Paa Rejse fra Amsterdam til Methil i Ballast.

Tørnet Kajen og paasejlet d. $\frac{19}{11}$ 37 i Methil.

Indberetninger til Board of Trade dat. $\frac{22}{11}$ 37.

Kl. 14^{00} , da S., der havde Lods om Bord, under en ØSØ.-lig Storm skulde ind i Dokken, blev Skibet af Vinden ført over mod Kajen, men blev tørnet med Bb. Side. S. fik 2 Buler i Skibssiden. Kl. 15^{00} , medens S. laa fortøjet ved Kajen, blev Skibet paasejlet af finsk S/S »Hilda«, der var for indgaaende, hvorved der fremkom 2 Buler i Stb.s Side.

303. Statsisbryderen **Storebjørn**, 1393 Reg. T. Br. Bygget 1931 af Staal. Paa Rejse fra Aarhusbugten til Storebælt.

Grundstødt d. $\frac{2}{2}$ 37 ved Sjællands Vestkyst.

Søforhør i København d. $\frac{7}{7}$ 37.

D. $\frac{1}{2}$ Kl. 11^{30} befandt S., der havde Lods om Bord, sig ved Sletterhage med Fyret tværs om Bb. i ca. 0,5 Sm.s Afstand. Fra denne Plads styredes retv. 192° . Vejret var diset. Den $\frac{2}{2}$ Kl. 0^{35} ændredes Kursen til retv. 90° . Følgende Lodskud blev taget: Kl. 1^{25} 20 m, Kl. 1^{35} 20 m, Kl. 1^{42} 18 m og Kl. 1^{51} 15 m. Kl. 2^{25} saas i en Klaring Moselgrundens Lys- og Fløjtetønde i retv. 317° , og Kursen ændredes til retv. 215° . Følgende Lodskud blev derefter taget: Kl. 2^{50} 28 m, Kl. 3^{15} 18 m, Kl. 3^{24} 21 m og Kl. 3^{30} 14 m. Kl. 4^{00} pejledes i en Klaring Sejro Fyr i ca. retv. 72° , og Kursen ændredes til retv. 209° . Kl. 4^{45} kom Røsnæs Fyr i Sigte 2 Str. om Bb., og Kursen ændredes til retv. 215° . Fyret tabtes hurtigt af Syne, men Kl. ca. 5^{10} kom det paa ny i Sigte tværs om Bb.; Kursen ændredes til retv. 220° , men kort efter — Kl. 5^{15} — tog Skibet Grunden paa Røsnæs Puller og blev staaende. S., der fik en Del Bundskade, kom den $\frac{3}{2}$ Kl. 7^{50} flot ved egen Hjælp.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes, dels usigtbart Vejr og Strømsætning i Forbindelse med den Omstændighed, at Loddet ikke blev benyttet tilstrækkeligt som Kontrol for Bestikket, dels at Afstanden til Røsnæs Fyr Kl. 4^{45} blev bedømt for stor.

304. S/S **Store Nordiske** af København. 1456 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Staal.

Paasejlet d. $\frac{2}{9}$ 37 i Hong Kong.

Søforklaring i Hong Kong d. $\frac{5}{9}$ 37.

Kl. 3^{45} da S. N. under en Tyfon laa fortøjet i Bøje No. A. 16 med Bb. Ankerkæde og en syær Wire, blev Skibet paasejlet af en ukendt Damper. Ved Kollisionen fik S. N. Bovhullet og Yderklædningen samt det opstaaende i Bb.s Side stærkt beskadiget.

305. S/S **Suomi** af København, 481 Reg. T. Br. Bygget 1907 af Staal. Paa Rejse fra Sandslån til Sandviken med Sand.

Kollideret d. $\frac{3}{11}$ 37 ved Sveriges Østkyst.

Svensk Indberetning dat. $\frac{9}{11}$ 37. Søforklaring i Härnösand d. $\frac{10}{11}$ 37. Søforhør i København d. $\frac{23}{11}$ 37.

Kl. 5⁴⁷, da S., som havde Lods om Bord, befandt sig paa 62°58'3 N. Brd. 17°46'3 Ø. Lgd., saas en mod-gaaende Dampers Toplanterne og røde Sidelanterne ca. $1\frac{1}{2}$ Str. om Bb. i en Afstand af 2—3 Sm. Ca. 10 Min. senere, da Damperen, der senere viste sig at være S/S »Hispania« af Göteborg, havdes ca. 3 Str. om Bb., forsvandt dens røde Sidelanterne og dens grønne Sidelanterne kom i Sigte. Fra H. hørtes 2 Gange med ca. $\frac{1}{2}$ Min. Mellemlum 2 korte Toner. H. syntes imidlertid at bibeholde sin Kurs, og da der syntes Fare for en Kollision, blev Roret lagt Stb., hvilket blev tilkendegivet ved 1 kort Tone med Dampfløjten, og Maskinen, der gik Fuld Kraft Frem, blev beordret Langsomt Frem. Da en Kollision syntes uundgaaelig, blev Maskinen kastet Fuld Kraft Bak, hvilket blev tilkendegivet ved 3 korte Toner med Dampfløjten, men umiddelbart efter tømte H. haardt mod S.s Bb. Side.

Anm. Søforklaring fra H. foreligger ikke.

306. Ff. **Svanen** af Faaborg, 5, Reg. T. Br.

Paasejlet d. $\frac{29}{11}$ 37 i Faaborg.

Se Nr. 136 b.

307. S/S **Svava** af Middelfart, 1193 Reg. T. Br. Bygget 1904 af Staal. Paa Rejse fra Danzig til Manchester med Træ.

Sprunget læk d. $\frac{20}{7}$ 37 i Østersøen; søgt Nødhavn.

Søforklaring i Danzig d. $\frac{23}{7}$ 37.

Kl. 13¹⁰ passeredes Neufahrwasser Lysbøje. Kl. 13³⁰ under en Drejning haardt Bb. over fik Skibet en svær Stb.s Slagside. Rendestene og Tanke blev pejlet, og der konstateredes 17" Vand i Stb.s Rendesten i Forlasten samt at Vandstanden i Nr. 1 Tank, der skulde være fuld, var svundet til 28". Rendestenen blev lænset og Nr. 1 Tank atter fyldt. Da det viste sig, at Vandet steg hurtigt i Stb.s Rendesten, blev det besluttet at lænse Nr. 1 Tank. Under Lænsning af Tanken fik Skibet en svær Slagside, hvorfor det blev besluttet atter at fylde Tankene og gaa tilbage til Neufahrwasser.

308. M/S **Svolder** af Oslo, 6362 Reg. T. Br. Bygget 1927 af Staal. Paa Rejse fra Rotterdam til Stockholm med Benzin og Petroleum.

Grundstødt d. $\frac{14}{8}$ 37 ved Amagers Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{15}{8}$ 37.

Kl. 22 grundstødte S. i klart Vejr Ø. for Dragør Fort. D. $\frac{15}{8}$ kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Strømsætning i Forbindelse med mangelfuld Styring.

309. Ff. **Ternen** af Thorøhuse, ca. 6 Reg. T. Br.

En Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. $\frac{4}{4}$ 37 i København.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. $\frac{5}{4}$ 37.

Kl. ca. 15, da T. laa i Christianshavns Kanal, skulde Føreren starte Motoren. Herunder slog Motoren Bak, og Startsvinget ramte Førerens venstre Haand, der blev kvæstet. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt Ambulance kørt til Hospitalet.

Anm. Aarsagen til Ulykken var, at en Styrebolt, der holder Omskifterhaandtaget til Skifterullen for halv Kompression paa Plads, var faldet ud, hvorfor Skifterullen ikke var trukket paa Plads.

310. S/S **Thor** af Korsør, 502 Reg. T. Br. Bygget 1890 af Staal. Paa Rejse fra Nyborg til Sønderborg.

Grundstødt d. $\frac{3}{2}$ 37 ved Omø NV.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{5}{2}$ 37.

Kl. 21¹⁰ grundstødte T. i Taage NV. for Omø. Den $\frac{5}{2}$ Kl. 10³⁰ kom Skibet flot ved egen Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Taage og svær Drivis.

311. Ff. **Thor** af Sandevaag, 77 Reg. T. Br. Bygget 1878 af Eg.

a) Kollideret d. $\frac{30}{3}$ 37 i Atlanterhavet.

Søforklaring og Søforhør i Vaag d. $\frac{5}{5}$ 37.

Kl. ca. 1, da T. under en stiv SØ.-lig Kuling befandt sig ud for Islands S.-Kyst, kom en Trawlers Lanterner i Sigte om Stb. Da Trawleren var ca. $\frac{1}{4}$ Sm. fra T., ændrede den Kurs og styrede ret paa T. Det forsøgte at tænde Blus for at henlede Trawlerens Opmærksomhed paa T.; men inden Blusapparatet blev tændt, tømte Trawleren med Stævnen imod T.s Stb.s Side, der blev en Del beskadiget. Efter Kollisionen sejlede Trawleren bort uden at opgive sit Navn og Hjemsted.

Anm. Søforklaring fra Trawleren foreligger ikke.

b) Havareret d. $\frac{27}{4}$ 37 i Atlanterhavet.

Søforklaring og Søforhør i Vaag d. $\frac{5}{5}$ 37.

Da T. under en stiv SSV.-lig Kuling fiskede i Brede Fjord, opdagedes det, at Roret havde løsnet sig, hvorfor Skibet blev sejlet ind til Patriks Fjord for Reparation.

312. S/S **Thyra** af Odense, 1088 Reg. T. Br. Bygget 1923 af Staal. Paa Rejse fra Aalborg til Leith med Stykgods.

Tørnet Kajen d. $\frac{11}{12}$ 37 i Leith.

Indberetning til Board of Trade dat. $\frac{13}{12}$ 37.

Kl. 21³⁰, da T. under en haard NØ.-lig Kuling skulde gaa ind i Imperiale Dock, blev Skibet af Vinden drevet ned mod Kajen, der blev let beskadiget.

313. S/S **Tolvoldis** af Riga, 534 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Leith til Faaborg med Kul.

Grundstødt d. $21/5$ 37 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $21/5$ 37.

Kl. 8³⁰ grundstødte T. i taaget Vejr NØ. for Hirsholmene. Skibet er senere kommet flot ved egen Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Taage.

314. S/S **Transporter** af Odense, 1561 Reg. T. Br. Bygget 1911 af Staal. Paa Rejse fra Burntisland til Odense med Kul.

Grundstødt d. $16/2$ 37 ved Fyns N.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Odense d. $24/2$ 37.

Kl. 9⁴³ passerede T. i diset Vejr tæt om Leveret Vintersømærke. Herfra styredes retv. S. 52°V. mod Ljushage Bøje indtil Kl. 10⁴⁰, da Kursen ændredes til retv. S. 55° V. Kl. 11⁰⁸ saas ret forude et Vintersømærke, der antoges at være Ljushage, samtidig med at der hørtes Taagesignal i nordvestlig Retning. Kl. 11¹² passeredes Sømærket tæt om Stb., og Kursen ændredes til retv. S. 82°V. Umiddelbart efter tog Skibet Grunden paa Falske Bolsax og blev staaende. Efter Grundstødningen viste det sig, at Nr. 1 og 2 Tank løb fuld af Vand, samt at Vandet steg 13" i Forpeak og 14" i det forreste Lastrum. Endvidere trak de agterste Rendestene og Bb.s Nr. 3 Tank noget Vand. D. $20/2$ Kl. ca. 8²⁰ efter at en Del af Ladingen var lægteret, kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper; men efter at være ført ca. 75 m agterover, blev Skibet af Strømmen ført paa Grunden igen med Agterenden. Kl. ca. 17³⁰ blev T. atter bragt flot.

Anm. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Grundstødningen skyldes usigtbart Vejr og Strømsætning.

315. S/S **Trio** af København, 493 Reg. T. Br. Bygget 1918 af Staal.

a) Paa Rejse fra Cardiff til Shoreham i Ballast.

Mistet Anker d. $6/1$ 37 paa Shoreham Red.

Indberetning til Board of Trade dat. $12/1$ 37.

Da T. under haardt Vejr skulde lette fra en Ankerplads paa Shoreham Red, viste det sig umuligt at hive Ankeret hjem. Kæden maatte kappes, hvorved Ankeret og noget Kæde mistedes.

b) Paa Rejse fra Burntisland til Sackjøbing med Kul.

Kollideret d. $20/3$ 37 i Nordsøen.

Søforklaring og Søforhør i Sackjøbing d. $23/3$ og d. $31/3$ 37.

Kl. ca. 4⁰⁵, da T. i tæt Taage befandt sig ca. 31 Sm. misv. NØ. $1/2$ Ø. af Hanstholm, hørtes ca. 3 Streger om Stb. en Dampers Taagesignal. Maskinen, der havde gaaet Fuld Kraft Frem, blev straks beordret Langsomt Frem, og forskriftsmæssigt Taagesignal blev afgivet. Kort efter hørtes paany Taagesignal fra det andet Skib, som senere viste sig at være S/S »Hop« af Bergen, og T. afgav atter forskriftsmæssigt Taagesignal, samtidig med at Maskinen blev stoppet. H.s Topplanterner overet kom nu i Sigte $2\frac{1}{2}$ Streg om Stb., og i det samme hørtes fra dette Skib 1 kort Tone med Dampfløjten, samtidig med at Skibet drejede til Stb. Da der var Fare for en Kollision, blev T.s Maskine beordret Fuld Kraft Bak; men umiddelbart efter tørnede H. med Stb.s Side mod T.s Stævn. Ved Kollisionen blev begge Skibe en Del beskadiget.

Anm. 1. Søforklaring fra H. foreligger ikke.

Anm. Ved en under $11/10$ 37 af Sackjøbing Købstads Ret afsagte Dom, blev T.s Fører, mod hvem der i Medfør af Bestemmelserne i § 7, jfr. § 6 i Lov om Forholdsregler til Skibsfartens Betyggelse af $29/3$ 1920 med senere Ændringer var rejst Tiltale for Overtrædelse af Søvejsreglernes Art. 16, 1. Stk. ved ikke at gaa med moderat Fart, og samme Artikels 2. Stk. ved ikke at stoppe Maskinen, da H.s Taagesignal hørtes foran for Tværs, frifundet for Anklagemyndighedens Tiltale. Dommen indankedes for Østre Landsret, der under $20/12$ 37 stadfæstede denne. Landsrettens Dom indankedes for Højesteret, der ved en under $9/5$ 38 afsagt Dom idømte Føreren en Statskassen tilfaldende Bøde paa 40 Kr. for Overtrædelse af Søvejsreglernes Art. 16, 2. Stk., medens Landsrettens Dom stadfæstedes forsaavidt angaar Tiltalen for Overtrædelse af samme Artikels 1. Stk.

316. S/S **Trondhjem** af København, 1399 Reg. T. Br. Bygget 1923 af Staal.

En Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. $14/12$ 37 i København.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. $14/12$ 37.

Kl. ca. 12³⁰, medens T. laa ved Asiatisk Plads og lossede, blev en Havnearbejder, der var beskæftiget paa Mellemdækslugen, ramt af et Slæng fra Underlasten, hvorved han mistede Balancen og faldt ned i Bunden af Lasten og forslog sig. I en tilkaldt Ambulance blev den tilskadekomne kørt paa Hospitalet.

Anm. Ministeriet maa antage, at Ulykken skyldes Uforsigtighed.

317. S/S **Uffe** af Middelfart, 189 Reg. T. Br. Bygget 1906 af Staal. Paa Rejse fra København til Manchester med Stykgods.

Rørt Grunden d. $19/12$ 37 i Manchester Ship Canal.

Indberetning til Board of Trade dat. $25/12$ 37.

Kl. 9²³, da U. for langsom Maskine nærmede sig Eastham Sluse, saas en modgaaende Damper miste Styret. Da der syntes Fare for en Kollision drejede U. Stb. over, hvorved Skibet tørnede Grunden i Kanalens Stb.s Side.

318. S/S **Ulla** af Esbjerg, 1575 Reg. T. Br. Bygget 1931 af Staal. Paa Rejse fra Le Havre til Antwerpen med Appelsiner.

Kollideret d. $5/11$ 37 paa Schelde.

Søforklaring i Rotterdam d. $9/11$ 37.

Kl. 2⁰⁹, da U., der havde Lods om Bord, befandt sig i Nærheden af Bath Fyrbanke, blev det pludselig

tæt Taage. Maskinen, der havde gaaet Fuld Kraft Frem, blev beordret Langsomt Frem og derefter stoppet; forskriftsmæssigt Taagesignal blev afgivet. Da der umiddelbart efter hørtes Taagesignal fra 2 Ankerliggere tilsyneladende ret forude, blev Maskinen beordret Fuld Kraft Bak, og Stb.s Anker blev stukket i Bund. Kort efter saas forude flere klare Lanterner, der viste sig at hidrøre fra en Damper — S/S »Advance« af Oslo — der laa til Ankers. Skibene var saa tæt paa hinanden, at en Kollision var uundgaelig, og umiddelbart efter tørnede U. med Bb.s Side af Bakken mod A., hvorved en Plade i Bakkens Overkant revnede, og en Del Nagler blev slaaet løse.

Anm. Søforklaring fra A. foreligger ikke.

319. S/S **Uranus** af Tallinn, 1329 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Danzig til Göteborg med Kul.

Grundstødt d. $22/10$ 37 ved Saltholm.

Strandingsindberetning dat. $22/10$ 37.

Kl. 5^{20} grundstødte U. i diset Vejr paa Saltholms V.-Kyst D. $23/10$ Kl. 19^{30} kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper efter at en Del af Ladningen var lægteret.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være usigtbart Vejr og Strømsætning.

320. Jtsk. **Urda** af Vejle, 77 Reg. T. Br. Bygget 1911 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Rudkøbing til Lübeck i Ballast.

Mistet Anker d. $24/1$ 37 ved Tysklands N.-Kyst.

Søforklaring i Vejle d. $19/4$ 37.

Kl. ca. 18, da U. under en haard SØ-lig Kuling laa opankret for begge Ankre ca. 500 m fra Gross Warderhaken, brækkede Stb.s Ankerkæde medens der blev stukket ud paa Kæden, og Stb.s Anker med ca. 45 Favne Kæde mistedes.

321. S/S **Venern** af Karlshamn.

E n Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. $19/6$ 37 i København.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. $19/6$ 37.

Kl. ca. 19, medens V. laa ved Burmeisters Kaj ud mod Frederiksholms Havnevej og lastede Stykgods, kom en Havnearbejder til Skade i et af Skibets Spil. Den paagældende, der var i Færd med at smøre Spillet staaende ovenpaa dette, fik sit højre Laar i Klemme imellem to Spilkopper. I en tilkaldt Ambulance blev den tilskadekomne kørt paa Hospitalet.

Anm. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Ulykken skyldes, at den paagældende Havnearbejder under Spillet langsomme Fart for Smøring er gledet og derved faaet Laaret i Klemme.

322. Ff. **Venus** af Hundested, 20 Reg. T. Br. Bygget 1925 af Eg. Paa Rejse fra Fiskeplads i Nordsøen til Thyborøn med Fisk.

Grundstødt d. $10/9$ 37 ved Jyllands V.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $10/9$ 37. Strandingsforretning i Thyborøn d. $10/9$ 37. Søforhør i Lemvig d. $13/9$ 37.

Kl. ca. 9, da V. under en frisk NV.-lig Kuling var i Nærheden af 2-Kosten i Thyborøn Kanal, gik Motoren i staa. Motoren blev straks startet igen. Umiddelbart efter, medens V. laa tværs i Søen, tog Skibet en svær Overhaling, hvorved noget Vodtov blev skyllet over Bord. Skruen blev straks slaaet fra, men noget af Tovet var kommet i Skruen, der derved blev sat ud af Funktion. Ankeret blev kastet, men Ankerwiren brækkede, og i Løbet af ca. 5 Minutter blev V. af Strøm og Sød sat paa Land mellem Høfde 58 og 59. Skibet er senere kommet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

323. M/S **Veritas 27** af København, 41 Reg. T. Br. Bygget 1893 af Staal.

a) Paa Rejse fra København til Nexø med Solarolie.

Grundstødt d. $13/3$ 37 ved Bornholms V.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $16/3$ 37.

Kl. 9^{30} grundstødte V. 27 paa Bodernerevet ved Aaker. Kl. 14^{15} kom Skibet flot ved egen Hjælp efter at ca. $1\frac{1}{2}$ Tons Olie var pumpet over Bord.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Taage.

b) Eksplosion om Bord d. $27/5$ 37 i Aalborg; 2 Mand kommet til Skade.

Forhør i København d. $5/7$ 37.

Kl. ca. 11, medens V. 27 laa langs Siden af en Tankdamper »Binte« og lastede Benzin, indtraf pludselig en Eksplosion om Bord i V. 27, hvorved de i V. 27 ombordværende 2 Personer blev forbrændt, og der udbrød en mindre Brand. V. 27 blev straks kastet los fra Tankdamperen og lagt til Ankers i Farvandet, hvorefter Branden straks blev slukket.

Anm. Ministeriet maa antage, at Eksplosionen er opstaaet ved, at Nr. 1 Tank, der var under Fyldning, ved at begive sig har foraarsaget Gnidning mellem Jerndele med deraf følgende Gnistdannelse.

324. Ff. **Vestjylland** af Esbjerg, 28 Reg. T. Br. Bygget 1898 af Eg. Paa Rejse fra Esbjerg til Fiskeplads i Nordsøen.

Kollideret d. $3/12$ 37 i Nordsøen.

Søforhør i Esbjerg d. $23/12$ 37.

Kl. ca. 5^{50} , da V. var i umiddelbar Nærhed af Søren Jessens Sands Lystønde, saa Rorsmanden, der var alene paa Dækket, agterover for at se Skibets Stilling i Forhold til Sædding Strands Fyrline. I samme Ojeblik tørnede V. med Bb.s Bov imod Lystønden, der derefter gled langs V.s Bb.s Side. Ved Kollisionen blev V. læk i Forskibet, hvorfor Fartøjet blev sat paa Grund paa Ydersiden af Søren Jessens Sand.

Anm. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Kollisionen skyldes, at Rorsmanden havde

bedømt Afstanden til Lystønden for stor i Forbindelse med den Omstændighed, at V. havde giret Bb. over, da Rorsmanden saa agterud.

325. S/S **Victoria** af København, 2030 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Staal. Paa Rejse fra Immingham til Rouen med Kul.

Kollideret og sunket d. $12/6$ 37 i Nordsøen.

Søforklaring i Newcastle upon Tyne d. $15/6$ 37. Søforhør i København d. $30/6$ 37. Forlisansmeldelse dat. København d. $13/7$ 37.

Kl. 16^{50} passerede V. Humber F.S. tæt om Stb. Kl. ca. 17^{20} saas om Bb. i dev. NØ.t.N. 2 Dampere. Da Pejlingen til den ene af Damperne, som senere viste sig at være S/S »Cormount« af London, ikke forandrede sig væsentligt, og der derfor syntes Fare for en Kollision, blev Maskinen Kl. 18^{04} beordret Stop og umiddelbart efter Fuld Kraft Bak. Fra C. hørtes nu 1 kort Tone med Dampfløjten, og C. saas at dreje Stb. over. Umiddelbart efter hørtes paany 1 kort Tone fra C., hvilket Signal besvaredes med 1 kort Tone med Dampfløjten, samtidig med at Roret blev lagt Stb. Fra V. blev der nu afgivet 3 korte Toner. Da en Kollision syntes uundgaelig, blev Maskinen beordret Stop, og umiddelbart efter, Kl. 18^{08} , tørnede C. med stor Kraft med Stævnen mod V.s Bb.s Side ud for Agterkant af Nr. 2 Luge. Ved Kollisionen blev hele Bb.s Side af Broen bortrevet og Huset med Hovmesterens Kammer knust. Besætningen gik straks i Baadene. Kl. 18^{20} væltede V. om paa Bb.s Side, og 5 Minutter senere kæntrade Skibet helt rundt og flød med Bunden i Vejret, Besætningen blev optaget af M/S »Karamea« af Southampton, medens C. blev liggende i Nærheden af V., der senere sank paa ca. $53^{\circ}36'$ N. Brd., $0^{\circ}40'$ Ø. Lgd.

Anm. Søforklaring fra C. foreligger ikke.

326. S/S **Vidar** af Esbjerg, 1353 Reg. T. Br. Bygget 1915 af Staal.

Kollideret d. $19/8$ 37 i Grimsby.

Søforhør i Esbjerg d. $13/9$ 37.

Kl. ca. 17^{45} , da V. under Assistance af Lods og 2 Slæbedampere var under Forhaling i Grimsby Havn, tørnede Skibet med Stb.s Anker mod Bb.s Side af S/S »Hedda« af Höganäs, der var under Udsejling fra Havnen.

Anm. Søforklaring fra H. foreligger ikke.

327. S/S **Vienti** af Åbo, 1715 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Kotha til Ostende med Træ.

Grundstødt d. $9/12$ 37 ved Amager.

Strandingsindberetning dat. $9/12$ 37.

Kl. 3^{45} grundstødte V. i klart Vejr paa Søndre Røse. Kl. 15 kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Strømsætning i Forbindelse med den Omstændighed, at en Lystønde var overiset.

328. S/S **Viking** af Aabenraa, 1271 Reg. T. Br. Bygget 1893 af Staal.

Tørnet Kajen d. $3/9$ 37 i Troon.

Indberetning til Board of Trade dat. $3/9$ 37.

Kl. 4, da V., der havde Lods om Bord, var i Færd med at manøvrere langs Kaj, blev Skibet af Vinden ført ind mod Kajen, der blev en Del beskadiget.

329. Ff. **Vinsy** af Öckerö, 48 Reg. T. Br. Bygget 1933. Paa Rejse fra Öckerö til Fiskeplads i Nordsøen.

Grundstødt d. $15/9$ 37 ved Jyllands N.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $15/9$ 37. Søforklaring og Søforhør i Frederikshavn d. $20/9$ 37.

D. $14/9$ Kl. ca. 20 afsejlede V. i klart Vejr med en frisk V.-lig Brise fra Öckerö. Derstyredes mod Skagensrev F.S., som passeredes d. $15/9$ Kl. 0^{45} , hvorefter Kursen ændredes til V. $1/4$ N. Kl. ca. 0^{55} gik Bedstemanden, der havde Vagt, ned for at smøre Maskinen. Ca. $1/2$ Time senere tog Skibet Grunden paa Skagen Nordstrand og blev staaende. Kl. 14 kom V. flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes, at Rorsmanden ikke fik fornøden Instruction med Hensyn til Navigeringen inden Bedstemanden gik ned i Motorrummet.

330. S/S **Viola** af København, 1595 Reg. T. Br. Bygget 1929 af Staal. Paa Rejse fra Newcastle on Tyne til Hamburg med Kul.

Grundstødt d. $13/9$ 37 paa Elben.

Søforklaring i Hamburg d. $15/9$ 37. Søforhør i Hamburg d. $12/11$ 37.

Kl. 5^{40} passerede V., der havde Lods om Bord, Glückstadt. Umiddelbart efter blev det Taage, hvorfor Maskinen blev stoppet og Taagesignal afgivet. Da der hørtes Taagesignal fra en Ankerligger forude, blev Stb.s Anker Kl. 5^{48} stukket i Bund med 30 Fv. Kæde. Kort efter skimtedes Ankerliggeren, og da Lods mente, at V. laa for langt over i Farvandets Stb.s Side og for tæt ved Ankerliggeren, lettedes Anker, og efter Lodsens Anvisning styredes agten om Ankerliggeren. Et Par Minutter senere — Kl. 6^{06} — tog V. Grunden med Bb.s Side og blev staaende. Kl. 20^{30} efter at en Slæbedamper havde lagt V.s Stb.s Bovanker med 80 Fv. Kæde ud, kom V. flot.

Anm. Seeamt Hamborg har afsagt en Kendelse gaende ud paa, at Grundstødningen skyldes, at Lods lod V. passere paa den forkerte Side af Ankerliggeren.

331. L/Kt. **Vito** af Skovshoved, ca. 5 Reg. T. Br.

Grundstødt d. $21/6$ 37 ved Sjællands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $21/6$ 37.

Under en frisk SØ.-lig Kuling sprængte V. Fortøjningen og drev i Land udfor Sundvænget. Fartøjet kom flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

332. S/S **Væring** af Aabenraa, 1154 Reg. T. Br. Bygget 1893 af Staal. Paa Rejse fra Gdynia til Hull med Træ.

Paasejlet d. $\frac{6}{10}$ 37 paa Humberfloden.

Indberetning til Board of Trade dat. $\frac{21}{10}$ 37.

Kl. ca. 16, medens V. laa opankret paa Hull Red, tørnede belgisk S/S »Anna«, der kort forinden var opankret i Nærheden af V., under Svajning for Strømmen mod V.

333. Lægter **W 11** af Brevik. Paa Rejse fra Brevik til Anholt og Sjællands Odde med Is.

Kollideret d. $\frac{15}{9}$ 37 i Kattegat; sunket og forlist.

Strandingsindberetning dat. $\frac{18}{9}$ 37.

Kl. ca. 3, da W 11 under Bugsering i klart Vejr befandt sig ud for Fornæs Fyr, blev Lægteren paasejlet af et ukendt Skib. W 11 blev bugseret ind i Grenaa Havn, hvor Lægteren sank.

334. M/S **Welf Heinrich** af Dornbusch, 130 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Meustad til Ringkjøbing med Kalksalpeter.

Grundstødt d. $\frac{31}{10}$ 37 ved Jyllands V.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{31}{10}$ 37. Strandingsforretning i Hansted den $\frac{31}{10}$ 37.

Kl. 14 grundstødte W. H. i taaget Vejr Ø. for Havnemolen i Hansted. Kl. 19⁰⁵ kom Skibet flot ved egen Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Taage.

335. M/S **Westralia** af København, 4568 Reg. T. Br. Bygget 1936 af Staal. Paa Rejse fra Nakskov til København i Ballast.

Grundstødt d. $\frac{16}{1}$ 37 i Storebælt.

Søforklaring og Søforhør i Nakskov d. $\frac{19}{1}$ og d. $\frac{26}{1}$ 37.

Kl. 18⁵⁸ passerede W. under en frisk ØSØ.-lig Kuling med overtrukket Vejr Halskov Rev F.S. tæt om Stb., Log 27. Herfra styredes retv. N. Kl. 19⁰⁸ ændredes Kursen til retv. N. 26°V. Kl. 19³⁶ pejledes Romsø Fyr i retv. N. 80°V. og Sprogø Fyr i retv. S. 8° Ø. Kl. 19⁴⁹ tørnede Skibet Grunden 3 Gange paa Elefantgrunden; Maskinen blev beordret Stop og derefter Fuld Kraft Bak, hvorefter Skibet atter var flot. Ved Grundstødningen blev Skibshunden stærkt beskadiget.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes, at den Kl. 19³⁵ foretagne Bestemmelse af Skibets Plads var forkert.

336. S/S **Wm. Th. Malling** af København, 1934 Reg. T. Br. Bygget 1913 af Staal.

En Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. $\frac{20}{4}$ 37 i København.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. $\frac{20}{4}$ 37.

Kl. ca. 19³⁰, medens Wm. Th. M. laa i Frihavnen og lossede Koks, skred Koksene under en Havnearbejder, der faldt og i Faldet kom ind under en nedfired Grabbe, hvorved han kom alvorligt til Skade. I en tilkaldt Ambulance blev den tilskadekomne kørt paa Hospitalet.

Anm. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Ulykken skyldes, at Koksene skred, medens den paagældende var ved at styre Grabben paa Plads.

337. M/Gl. **Ydun** af Marstal, 49 Reg. T. Br. Bygget 1893 af Eg. Paa Rejse fra Kiel til Svendborg med Koks.

Grundstødt d. $\frac{19}{1}$ 37 ved Fyns S.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{20}{1}$ 37. Søforklaring i Marstal d. $\frac{24}{4}$ 37.

D. $\frac{17}{1}$ afsejlede Y. fra Kiel for Motor og Sejl, indtil Skibet befandt sig 5 Sømil Syd for Skjoldnæs, hvor det fik Motorskade og maatte fortsætte for Sejlene alene. Kl. 19 ankrede Y. i Faaborg Fjord indenfor Bjørnø for Stb. Anker og 20 Favne Kæde grundet paa stiv ØSØ.-lig Kuling. Kl. 3 den $\frac{18}{1}$ blev Bb. Anker sat, og Y. laa nu for henholdsvis 40 Favne Kæde paa Stb. og 20 Favne paa Bb. Anker med en orkanagtig Snestorm af ØSØ. Den $\frac{19}{1}$ Kl. ca. 7 brakke de begge Kæderne, og Y. drev for Vinden. Motoren, der var blevet repareret og sat i Gang, kunde ikke holde Skibet, og Kl. ca. 8³⁰ grundstødte det paa Grunden i Bjørnebugten. Besætningen blev taget i Land af en tilkaldt Fisker. D. $\frac{11}{4}$ Kl. ca. 13 kom Skibet flot efter at hele Lasten var lægteret.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen skyldes Vejrforholdene.

338. S/S **Ydun** af Horsens, 645 Reg. T. Br. Bygget 1910 af Staal. Paa Rejse fra København til Horsens med Passagerer og Stykgods.

Grundstødt d. $\frac{9}{4}$ 37 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Søforhør i Horsens d. $\frac{11}{4}$ 37.

Kl. 5³⁷ passerede Y. i tæt Taage Ljushage Lys- og Klokketønde. Loddet holdtes gaaende. Kl. ca. 7³⁵, da der loddedes 10—11 m Vand, maatte Lillegrund formodes at være passeret, og Kursen ændredes til misv. N.t.V. $\frac{1}{4}$ V. Ca. 15 Minutter senere blev Skibet stoppet, og der loddedes 12 m Vand. Kursen ændredes nu til misv. NV.t.N. $\frac{1}{4}$ N. og Loddet holdtes gaaende. Kort Tid efter hørles tilsyneladende ret forude Taagesignal fra Lodsbaaden fra Hjarnø, der skulde ligge ved 2-Kosten ud for Hundshage, og der styredes derfor et Øjeblik misv. NV. $\frac{1}{2}$ V. Kort før Kl. 8 kom 2-Kosten ud for Hundshage i Sigte forude, lidt om Bb.; Roret

blev lagt haardt Stb., men umiddelbart efter tog Y. Grunden paa Hundshage ca. 200 m NNV. af Kosten og blev staaende. Kl. 9³⁵ kom Y. flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Taage.

339. Ff. **Ydun** af Bandholm, 16 Reg. T. Br. Bygget 1906 af Eg. Paa Fiskeri i Smaalandsfarvandet.

Kollideret d. 19/9 37 i Smaalandsfarvandet.

Søforklaring og Søforhør i Maribo d. 2/10 37 og i Fakse d. 11/11 37. Søforklaring i Maribo d. 29/11 37.

Se Nr. 98.

340. S/S **Yrsa** af Aarhus, 455 Reg. T. Br. Bygget 1889 af Staal. Paa Rejse fra Aarhus til Aalborg med Stykgods.

Grundstødt d. 27/8 37 i Limfjorden.

Strandingsindberetning dat. 27/8 37. Søforklaring og Søforhør i Aalborg d. 3/9 37.

Kl. 1¹⁰ lettede Y. i taaget Vejr fra en Ankerplads indenfor Hals Barre Fyr. Haandlodet holdtes gaaende, og Skibet gik med mindsket Fart. Kl. 2⁴⁰ tog Y. Grunden i Langeraks S.-lige Side omtrent i Bredhage Fyrlinie.

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

341. Ff. **Zealous** af Strænder, 65 Reg. T. Br. Bygget 1872 af Eg. Paa Rejse fra Island til Færøerne Havareret, 2 Mand skyllet over Bord og druknet d. 9/9 37 i Atlanterhavet.

Søforhør i Fuglebjerg d. 12/9 37.

Kl. 5³⁰, da Z. under en NNV.-lig Storm befandt sig ca. 120 Sm. af Færøerne, tog Skibet en Sø over, hvorved Baadene, Lønningen, Skanseklædningen og Kahytstrappen blev beskadiget. Kl. 6 sprængte en Sø Støtte-Taljen til Storsejlet og slog Sejlet over i luv Side, hvorved en Blok i Storskødet blev beskadiget og en Kordel i Skødet brækkede. Medens 3 Mand var i Færd med at reparere Storskødet, brød en Sø over Z., hvorved de 3 Mænd blev skyllet over Bord; den ene af de paagældende fik Tag i Lønningen og blev halet om Bord igen, medens de to andre — Bedstemand Peter Rasmus Poulsen af Strænder og Fisker Hans Hansen af Tofte — forsvandt, uden at det paa Grund af Vejrforholdene var muligt at gøre Forsøg paa at redde dem.

Anm. Ministeriet maa antage, at Ulykken skyldes haardt Vejr.

342. 3m M/Sk. **Zenita** af Röö, 198 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Göteborg til Wismar med Træ.

Grundstødt d. 21/1 37 i Nakskov Fjord.

Strandingsindberetning dat. 24/1 37.

Kl. 11⁰⁰ grundstødte Z. i diset Vejr paa Ryggen. D. 22/1 Kl. 19⁰⁰ kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være, at Farvandsafmærkningen paa Grund af Is ikke var i Orden.

343. M/S **Zijpe** af Bruinisse, 192 Reg. T. Br. Bygget 1936. Paa Rejse fra Amsterdam til Saxkøbing med Foderstoffer.

Grundstødt d. 11/8 37 ved Askø's S.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Korsør d. 13/8 37.

Kl. ca. 9³⁰, da Z. under en frisk VSV.-lig Brise befandt sig i Lindholm Dyb, antog Føreren en Fiskestage for den røde Kost ved Indsejlingen til Bandholm Rende, hvorefter Z. tog Grunden ca. 500 m ØSØ. af den hvide Kost paa Konemadshage og blev staaende. Kl. ca. 15 kom Z. flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

344. Pram **48** af København, 87 Reg. T. Br. Bygget 1925 af Staal.

En Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. 31/10 37 i København.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. 31/10 37.

Kl. ca. 8, da 48 laa langs Siden af finsk S/S »Pallas«, der lastede Foderstoffer i Sække fra Prammen, løftede et Slæng Sække under Ophivning Prammens langskibs Skærstok ud af Sporet, hvorved Skærstokken og de Luggedæksler, der ikke var taget af, faldt ned i Bunden af Prammen, hvor Skærstokken ramte en Havnearbejders højre Haand. Den tilskadede blev i en tilkaldt Ambulance kørt til Hospitalet.

345. Motorbaad **uden Navn**, ca. 3 Reg. T. Br.

Kollideret d. 15/8 37 i Kolding Fjord.

Søforhør i Kolding d. 8/9 37.

Under Sejladis Paa Fjorden med en Chris-craft Baad, der bugserede et Brædt, hvorpaa der stod en Person, saas forude i ca. 100 m.s Afstand en Robaad liggende stille. Der styredes saaledes, at Robaaden skulde passeres 4—5 m om Bb., hvorefter Føreren saa agterud efter den Person, der stod paa Brættet. Da Føreren atter saa forud, befandt Robaaden sig i Kurslinien, i ca. 10 m.s Afstand. Motoren blev kastet Fuld Kraft Bak, men umiddelbart efter tørnede Chris-Craften mod Robaadens Stb.s Side ved Agterenden. Ved Kollisionen fik Chris-Craften Stævnen beskadiget og Robaaden fik Agterstævnen slaaet løs. Da der var Fare for, at Robaaden skulde synke, blev de i den ombordværende 2 Personer taget om Bord i Chris-Craften.

De i Robaaden ombordværende Personer har forklaret, at de laa stille med Aaverne trukket ind og betragtede Cluis-Craften, der sejlede i Zig-Zag. Pludselig drejede Chris-Craften ned mod Robaaden, og umiddelbart efter skete Kollisionen.

Anm. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes, at Motorbaadens Fører ikke har udvist tilstrækkelig Agtpaagivenhed.

346. Pram uden Navn.

Paasejlet d. $^{20}/_{12}$ 37 i Horsens Havn.

Søforhør i Horsens d. $^6/_1$ 38.

Kl. ca. 16²⁰, da Prammen, der var lastet med Koks, blev padlet Ø. over i Havnens N.-Side, saas M/S »Emma Irene« af Hamburg lægge ud fra Kajen. Prammen blev med Agterenden forrest padlet hen mod en ved Kajen fortøjet Gravemaskine. E. I. saas pludselig dreje Bb. over, og da Prammen var ca. 20 m fra Gravemaskinen, tørnede E. I. mod Prammens Stævn, hvorved Prammen kæntrede. Den i Prammen ombordværende Person svømmede over til Gravemaskinen.

Anm. 1. Søforklaring fra E. I. foreligger ikke.

Anm. 2. Sørettens søkyndige Medlemmer har udtalt, at saavel Prammens Fører som Førerens af E. I. maa antages at have handlet uagtsomt og antages begge at have overtraadt Søvejsreglernes Pligt til Lanterneføring. Der kunde endvidere være Spørgsmaal om Overtrædelse af Handelsministeriets Bekendtgørelse af $^{29}/_7$ 1927 om Sejlads i indre danske Farvande og om Overtrædelse af Standardreglement for danske Havne. Det skønnedes dog, at I. M.s Førers Uagtsomhed og mulige Overtrædelse er noget større end Prammens Førers, da der heller ikke har været nogen Udkigsmand paa E. I. under dette Skibs Udsejling.

347. Robaad uden Navn.

Kollideret d. $^{15}/_8$ 37 i Kolding Fjord.

Søforhør i Kolding d. $^8/_9$ 37.

Se Nr. 345.

Tabel A.

Art og Antal af de for Aaret 1937 opførte Søulykker eller Søskader.

Søulykkens Art	Danske		Norske		Svenske		Finske		Tyske		Hollandske		Engelske		Andre		Ialt	
	Sejl	Damp	Sejl	Damp	Sejl	Damp	Sejl	Damp	Sejl	Damp	Sejl	Damp	Sejl	Damp	Sejl	Damp	Sejl	Damp
Stranding med Forlis	4	1	—	—	—	—	—	—	4	—	—	—	—	—	—	1	8	2
Grundstødning	44	43	—	12	3	2	2	2	7	7	1	4	—	3	2	6	59	79
Kæntring	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—
Sprunget læk i Søen	3	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	3
Forladt synkefærdig	7	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7	2
Forskellig Søskade	11	22	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11	23
Kollision	43	56	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	44	56
Brand	3	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	5
Borteblevet	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—
Overbordfald m.m.	21	32	—	1	—	2	—	—	—	1	—	2	—	—	—	4	21	42
I alt...	141	164	—	13	4	5	2	2	11	8	1	6	—	3	2	11	161	212

373

Tabel B.

Art og Antal af de i Aaret 1937 indtrufne Forlis af danske Skibe.

Forlisets Art	Sejlskibe		Dampskibe		Tilsammen	
	Antal Skibe	Brutto Register Tonnage	Antal Skibe	Brutto Register Tonnage	Antal Skibe	Brutto Register Tonnage
Stranding, Grundstødning m. m.	4	255	1	1862	5	2117
Kæntring	2	23	—	—	2	23
Forladt synkefærdig	7	158	2	1566	9	1724
Kollision	2	82	4	6435	6	6517
Brand	—	—	—	—	—	—
Borteblevet	3	180	—	—	3	180
I alt...	18	698	7	9863	25	10561

Tabel C.

Tab af Menneskeliv ved de for danske Skibe for Aaret 1937 opførte Søulykker og Søskader.

Ulykkestilfældets Art	Antal omkomne		
	Sejlskibe	Dampskibe	Ialt
Stranding, Forlis eller anden Søskade	21	1	22
Overbordfald	15	5	20
Andre Ulykkestilfælde	2	6	8
I alt...	38	12	50

Tabel D.

Danske og fremmede Skibes Strandinger m. m. i Aaret 1937 paa danske Kyststrækninger og i Inderfarvande.

Kyststrækninger og Inderfarvande	Danske Skibe					Fremmede Skibe					Ialt	Tab af Menneskeliv			
	Strandinger m.m.				Til- sam- men	Strandinger m. m.				Til- sam- men		Ialt	Danske	Fremmede	Ialt
	uden Forlis		med Forlis			uden Forlis		med Forlis							
	Sejl	Dp.	Sejl	Dp.		Sejl	Dp.	Sejl	Dp.						
Jyllands Vestkyst (til Hanstholm)	4	1	—	—	5	—	3	—	—	3	8	—	—	—	
Jyllands Nordvestkyst (Skagen indbefattet).....	—	—	1	—	1	1	3	—	—	4	5	4	—	4	
Jyllands Østkyst.....	1	4	1	1	7	1	4	—	—	5	12	2	—	2	
Limfjorden.....	3	1	—	—	4	—	3	—	—	3	7	—	—	—	
Læsø	—	—	—	—	—	—	3	—	—	3	3	—	—	—	
Anholt.....	—	—	—	—	—	1	—	—	—	1	1	—	—	—	
Fyns Nordkyst (med Samsø). Fyns Vest- og Sydkyst (med Ærø).....	1	2	—	—	3	1	1	1	—	3	6	—	—	—	
2	1	—	—	3	2	—	2	—	—	4	7	—	—	—	
Fyns Østkyst (med Langeland) Sjællands Nordkyst (med Hesselø).....	3	1	—	—	4	—	3	—	—	3	7	—	—	—	
—	2	—	—	2	—	1	—	—	—	1	3	—	—	—	
Sjællands Vestkyst (m. Sprogø) Smaalandsfarvandet (Grønsund og Ulvsund indbefattet)	—	3	—	—	3	3	4	1	—	8	11	—	—	—	
6	2	—	—	8	—	4	—	—	—	4	12	—	—	—	
Lollands og Falsters Syd- og Vestkyst.....	4	1	—	—	5	2	1	—	—	3	8	—	—	—	
Møens Øst- og Sydkyst.....	1	—	—	—	1	—	1	—	—	1	2	—	—	—	
Sjællands Østkyst (Syd fra til Amager).....	3	1	—	—	4	2	—	—	—	2	6	—	—	—	
1	3	—	—	4	—	4	—	—	—	4	8	—	—	—	
Saltholm	—	—	—	—	—	—	2	—	—	2	2	—	—	—	
Middelgrund	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Øresundskysten (fra Kjøbenhavns Frihavn)	2	—	—	—	2	—	—	—	—	—	2	—	—	—	
Bornholms Vestkyst	1	2	—	—	3	1	—	—	—	1	4	—	—	—	
Bornholms Østkyst	—	1	—	—	1	1	1	—	—	2	3	—	—	—	
I alt...	32	25	2	1	60	15	38	4	—	57	117	6	—	6	

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 — 373 — større end i Aarene 1936 og 1935, hvor Antallet var henholdsvis 342 og 316, ligesom ifølge Tabel D Antallet af Søulykker i danske Farvande i 1937 — 117 — er større i 1936 og 1935, hvor Antallet var henholdsvis 100 og 61.

Forlis af danske Skibe.

Af danske Damp- og Motorskibe er i 1937 gaaet tabt 7 Skibe med en samlet Tonnage af 9863 Reg. Tons Brutto. I 1936 og 1935 var Tabet henholdsvis 5 Skibe med 7393 Reg. Tons Brutto og 4 Skibe med 2286 Reg. Tons Brutto. Tabet af Selskibe og Sejlskibe med Hjælpemaskinkraft udgør i 1937 18 Skibe med 698 Reg. Tons Brutto mod i 1936 30 Skibe med 1362 Reg. Tons Brutto og i 1935 17 Skibe med 860 Reg. Tons Brutto.

Af de i Tabel B opførte 18 Sejlskibe og Sejlskibe med Hjælpemaskinkraft var 2 Skibe mellem 100 og 200 Reg. Tons Brutto; af de øvrige 16 Skibe var intet Skib over 100 Reg. Tons Brutto.

Brand.

I Aaret 1937 har der været ialt 8 Tilfælde af Brand i danske Skibe, nemlig 2 Tilfælde i Dampskibe, 3 Tilfælde i Motorskibe, 1 Tilfælde i et Sejlskib med Hjælpemotor og 2 Tilfælde i Fiskerfartøjer. Aarsagen til Brandene var i 2 Tilfælde Selvantændelse i Ladningen og i 3 Tilfælde Uforsigtighed. I 1 Tilfælde var Aarsagen til Branden ukendt. I de resterende 2 Tilfælde skyldes Branden henholdsvis Gnisten fra et andet Skibs Skorsten og Eksplosion i en Motortankbaad foranlediget ved at en Bezin-tank, der var under Fyldning, ved at begive sig har foraarsaget Gnidning mellem Jerndelene med deraf følgende Gnistdannelse.

Tab af Menneskeliv.

Ifølge Tabel C er Tab af Menneskeliv i 1937 indtruffet i 20 Tilfælde mod 17 Tilfælde i 1936 og 21 Tilfælde i 1935.

Af de ifølge Tabel C omkomne 50 Personer var 48 Søfolk.

Danske Søræters Domme eller Udtalelser om Søulykker, overgaaet danske Skibe i 1937, er af-givet i 7 Tilfælde.