

DANSK
SØULYKKE-STATISTIK

1938

UDGIVET AF

MINISTERIET FOR HANDEL, INDUSTRI OG SØFART

JUNI 1939

FORHANDLES FRA
D ET 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 1938.....	5
Tabeller indeholdende statistiske Oplysninger vedrørende Søulykker i 1938.....	58

BIANCO LUNOS BOGTRYKKERI A/S
KØBENHAVN

1938.

1. S/S Aalborg af København, 1256 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal. Paa Rejse fra Horsens til Danzig i Ballast.

Grundstødt d. $12/_{11}$ 38 ved Sjællands V.-Kyst.

Søforklaring i Danzig d. $15/_{11}$ 38 og i Køge d. $5/_{12}$ 38.

Kl. 15^{02} passerede A. under en SØ.-lig Kuling med Regndis Ljushage Lys- og Fløjtetønde tæt om Bb., Log 22. Der styredes retv. N. 52° Ø. Det forsøgtes forgæves at tage Radiopejlinger. Kl. 16^{45} kom Sejerø Fyr i Sigte tæt om Bb. Roret blev lagt haardt Bb., men kort efter tørnede Skibet Grunden uden at blive staaende, Log 38.

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

2. S/S Ada Gorthon af Stockholm, 2399 Reg. T. Br. Bygget 1917 af Staal. Paa Rejse fra Wiborg til Preston med Papirmasse.

Grundstødt d. $9/_{4}$ 38 ved Amager.

Strandingsindberetning dat. $9/_{4}$ 38.

Kl. 4^{00} grundstødte A. G. i klart Vejr paa Nordre Røse. D. $11/_{4}$ kom Skibet flot ved Hjælp af to Bjergningsdampere, efter at en Del af Ladningen var lægtret.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Strømsætning.

3. M/Gl. Adi af Middelfart, 88 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra København til Rudkøbing med Foderstoffer.

Grundstødt d. $29/_{12}$ 38 ved Omøs S.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Rudkøbing d. $31/_{12}$ 38.

Kl. 12^{00} befandt A. sig under en ØSØ.-lig Kuling med klart Vejr S. for Omø, styrende NV.t.V. Skibet sejlede for Motor alene. Kort efter, da Kostene paa Omø Tofte ikke kom i Sigte, blev Motoren stoppet. Lidt senere mærkedes et Stød i Skibet; Motoren kastedes Fuld Kraft Bak; men umiddelbart efter tog A. Grunden paa Omø Tofte og blev staaende. Kl. ca. 14^{30} kom Skibet flot ved fremmed Hjælp, og det viste sig da, at den røde 1-Kost paa Omø Tofte, efter hvilken der var holdt Udkig, var væltet.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes, at den hvide Farvandsafmærkning faldt sammen med Sneen paa Land og Vandet.

4. S/S Adolph af Stege, 257 Reg. T. Br. Bygget 1899 af Staal. Paa Rejse fra Rodbyhavn til København med Sukker.

Kollideret d. $18/_{3}$ 38 i Østersøen.

Søforhør i København d. $21/_{3}$ 38.

Kl. ca. 4^{45} , da A. i Taage befandt sig ca. $3\frac{1}{2}$ Sm. S.t.V. $\frac{1}{2}$ V. af Møens Fyr sejlede med mindsket fart og afgivende forskriftsmæssigt Taagsignal, kom et modgaaende Skibs Toplanterne og grønne Sideplanterne i Sigte forude lidt om Stb.. Roret blev straks lagt haardt Bb., hvilket blev tilkendegivet ved 2 korte Toner med Dampfløjten. Da Skibet var begyndt at dreje Bb. over, blev Maskinen, der havde gaaet ca. Halv Kraft Frem, først beordret Langsomt Frem og derefter Stop. Det andet Skib, der senere viste sig at være M/Gl. »Hanne Marie« af Egersund, saas nu dreje Stb. over, hvorfor A.s Maskine blev beordret Fuld Kraft Bak; men umiddelbart efter tørnede H. M. med Stævnen mod A.s Stb.s Side. Ved Kollisionen led A. en Del ovenbords Skade.

Af den af H. M.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at Kl. ca. 4^{50} , da Skibet i Taage befandt sig 5 à 6 Sm. SV.t.V. $\frac{1}{2}$ V. af Møen sejlede med mindsket fart og afgivende forskriftsmæssigt Taagesignal, hørtes forude Taagesignal fra en Damper, og samtidig kom dens Toplanterne i Sigte lidt om Bb. Roret blev straks lagt Stb., hvilket blev tilkendegivet ved 1 kort Tone med Taagehornet. Kort efter kom A.s grønne Sidelanterne i Sigte. Da der skønnedes ikke at dreje Bb. over, blev Motoren kastet Bak; men umiddelbart efter skete Kollisionen som foran anført. Ved Kollisionen blev Stævnen knust. Da Skibet var blevet læk, forsøgte A. at bugserer det mod Stubbekøbing. Kl. ca. 7^{00} viste det sig umuligt at holde H. M. flydende ved Hjælp af Pumperne, hvorfor Besætningen gik i Baaden og roede over til A., der fortsatte Bugseringen. Kl. 8^{00} sank H. M. paa ca. $54^{\circ}53'$ N.Br., $12^{\circ}24'$ Ø. Lgd. i ca. 20 m Vavd. Skibet er senere blevet bjerget ved Hjælp af en Bjergningsdamper.

Anm. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes, dels at der i A. ikke blev holdt behørig Udkig, dels at H. M.s Fører opfattede A.s Manøvrersignal for Drejning til Bb. som et Taagesignal.

- 5.** M/Gl. **Aerö** af Dornbusch, 118 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Bremen til Ringkøbing med Kaligødning. Grundstødt d. $^{13}/_{10}$ 38 ved Jyllands V.-Kyst. Strandingsindberetning dat. $^{13}/_{10}$ 38. Kl. 11⁰⁰ grundstødte A. under en frisk SV.-lig Brise ca. $1\frac{1}{2}$ Sm. S. for Agger By. Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Motorhavari i Forbindelse med Strømsætning.
- 6.** M/Jt. **Afiëna** af Grøningen, 167 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Nykøbing M. til Amsterdam med Molersten. Grundstødt d. $^{4}/_{12}$ 38 ved Jyllands Ø.-Kyst. Strandingsindberetning dat. $^{5}/_{12}$ 38. Kl. 7⁰⁰ grundstødte A. i taaget Vejr ved Sangstrup Strand. D. $^{6}/_{12}$ kom Skibet flot ved egen Hjælp. Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Motorhavari og Taage.
- 7.** S/S **Agersø** af Hammerhavnen, 298 Reg. T. Br. Bygget 1901 af Staal. Paa Rejse fra Hammerhavnen til Aalborg med Skærver. Grundstødt d. $^{29}/_{12}$ 38 i Limfjorden. Strandingsindberetning dat. $^{30}/_{12}$ 38. Søforhør i København d. $^{27}/_{12}$ 39. Kl. 0³⁰ passerede A. Hals Barre Fyr, og der holdtes ind i Hals Fyrs klare Vinkel. Da Skibet skulde ind i den næste Fyrlinie, ændredes Kursen til dev. VNV.; men umiddelbart efter tog A. Grunden ved den første hvide Kost paa Egense Hage og blev staaende. D. $^{30}/_{12}$ kom Skibet flot ved fremmed Hjælp efter at ca. 100 Tons af Ladningen var lægtret. Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes, at Afstanden til Hals paa Grund af Sne og Is er bedømt for stor.
- 8.** M/Sk. **Agnethe** af Mariager, 64 Reg. T. Br. Bygget 1898 af Eg. Paa Rejse fra Hadsund til Fredericia med Cement. Kollideret d. $^{30}/_{9}$ 38 i Kattegat. Søforklaring og Søforhør i Fredericia d. $^{1}/_{10}$ 38. Kl. ca. 0⁴⁰, da A. i klart Vejr under en frisk ØSØ.-lig Kuling befandt sig ca. 2 Sm. fra Æbelø, styrende VSV., kom en Toplanterne og en rød Sidelanterne i Sigte om Bb. Føreren gik derefter under Dæk for at se i Kortet. Umiddelbart efter fik Rorsmanden det andet Skibs grønne Sidelanterne i Sigte. Føreren blev varskoet og kom straks paa Dækket. Da der syntes Fare for en Kollision, blev Roret lagt haardt Stb., samtidig med at Skruen blev koblet fra; men umiddelbart efter tørnede A.s Klyverbom mod det andet Skibs Fokkerig, der sprængtes, hvorefter A. tørnede med Stævnen mod Stb.s Side af det andet Skib, der viste sig at være M/Sk. »Lindholm I« af Nr. Sundby. Af den af L. I.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at Kl. ca. 0⁶⁰, da L. I sejlede i Fyrlinien fra Bogense Fyr, styrende NNØ., kom en klar Lanterne i Sigte ca. 4 Streger om Stb. Føreren gik nu under Dæk. Kort efter fik Rorsmanden det andet Skibs røde Sidelanterne i Sigte. Da Afstanden til det andet Skib, der senere viste sig at være A., syntes at være stor, blev L. I.s Kurs og Fart bibeholdt, men umiddelbart efter skete Kollisionen som ovenfor anført. Anm. 1. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes, dels at L. I.s Fører, uagtet der 3—4 Str. om Stb. var en klar Lanterne i Sigte, gik under Dæk, dels at Rorsmanden om Bord i L. I undlod at varsko Føreren, da A.s røde Sidelanterne kom i Sigte. Anm. 2. L. I.s Fører er ved en under $^{14}/_{3}$ 39 af Søretten for Fredericia Købstad m. v. afsagt Dom idømt en Statskassen tilfaldende Bøde af 45 Kr. for ved Pligtforsømmelse at have foranlediget Kollisionen.
- 9.** Ff. **Agni** af Esbjerg, 39 Reg. T. Br. Bygget 1936 af Eg, Bøg og Fyr. Paa Fiskeri i Nordsøen. Havareret i Oktober 1938 i Nordsøen. Søforhør i Esbjerg d. $^{14}/_{10}$ 38. D. $^{2}/_{10}$ Kl. ca. 17⁰⁰, da A. fiskede ca. 160 Sm. V.t.N. af Vyl F. S., mærkedes et kraftigt Stød i Agterskibet, og umiddelbart efter viste det sig, at Skruen var havareret, hvorfor Skibet blev opankret. I Løbet af Natten friskede Vinden af SV., og om Morgen d. $^{3}/_{10}$ knækkede Ankerkæden, hvorefter A. drev for Vejret. Om Eftermiddagen fløvede Vinden, og det forsøgtes at sejle mod Ksbjerg for Sejl alene. Da Vejr-meldingerne i Radioen lød paa S.-lig Storm, og Vinden paany begyndte at friske, blev Redningsdamperen tilkaldt. D. $^{4}/_{10}$ Kl. ca. 12⁰⁰ naaede Redningsdamperen frem til A., som derefter blev bugseret til Isbjerg. Under Bugseringen brød en Braadsø over A. og forårsagede forskellig ovenbords Skade. Endvidere skar Slæbelinen sig ind i Stormasten, saaledes at denne senere maatte fornyes. Anm. Ministeriet maa antage, at Havariet paa Skruen skyldes, at denne har tørnet en drivende Genstand.
- 10.** Ff. **Ag ny** af Vesterø, 15 Reg. T. Br. Bygget 1913. Paa Rejse fra Vesterø, til Fiskeplads i Kattegat. Kollideret d. $^{3}/_{6}$ 38 i Kattegat. Søforklaring i Byrum d. $^{18}/_{11}$ 38. Kl. ca. 2⁰⁰ afgik A. i stille og klart Vejr fra Vesterø Havn. Da Fartøjet var uden for Havnen mærkedes det, at Fartøjet slæbte lidt i Grunden, hvilket blev varskoet til Ff. »Dannebrog« al Vesterø, der var med-gaaende, og som befandt sig ca. 4 m agten for tværs om Bb. tor A. Rorsmanden i D. syntes at slippe Roret, og umiddelbart efter tørnede D. imod A., hvorved en Støtte og Lønningen ud for Styrehuset blev beskadiget. Af den af D.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at D. sejlede ud af Havnen efter A. D. styrede VNV. A., der havde styret N. over, saas at ændre Kursen V. over, og kort efter tørnede Fartøjerne mod hinanden med Boven. Ved Kollisionen led D. ingen Skade. Anm. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes, at der fra D.s Side ikke er udvist fornøden Agtpaaivenhed under Udsejlingen fra Havnen.

11. Ff. Aktiv af Esbjerg, 37 Reg. T. Br. Bygget 1936 af Eg og Bøg.

Borteblevet i November 1938 i Nordsøen; 4 Omkomne.

Søforhør i Esbjerg d. $21/1$ 39.

D. $23/11$ Kl. 18^{10} talte Føreren af Ff. »Jukon« gennem Radiotelefon med Føreren af A., der laa underdrejet for en SV.-lig Storm i ca. 1 Sm.s Afstand. Der blev meldt alt vel om Bord i A. Kl. 20^{05} kaldte J. igen A., som ikke svarede. 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 Villiam Kristensen, Fisker og Bedstemand Severin Højberg, begge af Esbjerg, samt Fiskerne Thorvald Børsmose og Hans Børsmose, begge af Hjerting.

12. S/S Alabama af København, 4575 Reg. T.Br. Bygget 1920 af Staal.

a) Havareret i April 1938 i Necochea Havn.

Søforhør i København d. $13/6$ 38.

I Dagene fra d. $10/4$ til d. $14/4$, medens A. laa fortøjet ved Kaj med Ankre i Bund baade for og agter, blev Skibet flere Gange af den voldsomme Dønning slaaet mod Kajen, hvorved nogle Nagler i Kimmingen blev sprængt.

b) Brand om Bord d. $4/5$ 38 i Santos.

Søforhør i København d. $13/6$ 38.

Kl. 7^{00} opdagedes Røg i Overbunkerne. Besætningen gik straks i Gang med at skifte Kullene fra Tværbunkerne op i Overbunkerne. Da ca. 60 Tons Kul var skiftet, kunde det fastslaaes, at der var Ild i Underbunkerne. D. $5/5$ forhaledes til Kran, og Bunkerne blev opløst samtidig med, at der blev sprøjtet Vand paa Skodderne mellem Bunkerne og Lastrum Nr. 3 samt Fyrpladsen. D. $7/5$, efter at ca. 523 Tons Kul var opløst, var man Herre over Ilden.

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

13. M/Jt. Albatros af Odense, ca. 16 Reg. T. Br. Bygget 1914 af Eg. Paa Rejse fra Egersund til Nakskov med Mur- og Tagsten.

Strandet og forlist d. $6/5$ 38 ved Lollands V.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $10/5$ 38. Søforhør i Bogense d. $11/10$ 38.

Kl. 19^{30} passerede A. Kjels Nor Fyr. Derfra sattes Kursen mod 3-Kosten paa Albu-Flak. Det blæste en haard V.-lig Kuling med høj Sø, hvorfor Sejlene blev bjerget. Kort efter havarerede Motoren, og det forsøgtes forgæves at opankre A. Inden det lykkedes at faa Motoren repareret, tog Skibet Grunden paa Albu-Triller. Da Motoren var repareret, kom A. flot ved egen Hjælp; men da der var kommet Sand i Køl-vandspumpen, maatte Motoren stoppes, hvorefter A. paany drev paa Grund og blev staaende. Skibet er senere blevet Vrag.

Anm. Ministeriet maa antage, at Strandingen skyldes Motorhavari.

14. M/Sk. Alexander af Hobro, 76 Reg. T. Br. Bygget 1913/14 af Eg. Paa Rejse til København.

Kollideret d. $7/12$ 38 i Københavns Havn.

Søforhør i København d. $10/12$ 38.

Kl. ca. 7^{15} , da A. med Motoren gaaende Halv Kraft Frem befandt sig ca. 75 m uden for Kroneløbet i Farvandets Stb.s Side, styrende SSV. med Ledefyrene paa Langeliniemolen næsten overet, kom et Fartøj, der ikke førte Lanterner, og som syntes at styre NV., i Sigte om Bb. i ca. 50 m.s Afstand. Da der syntes Fare for en Kollision, blev Roret lagt haardt Stb.; men umiddelbart efter tørnede A. mod Stb.s Laaring mod det andet Fartøj, der viste sig at være Ff. »Maria« af Havnsø. Ved Kollisionen blev M. læk, hvorfor A. bugserede Fartøjet til Islands Brygge.

Af den af M.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at da Fartøjet var kommet uden for Molerne ved Kroneløbet, svigtede Koblingen til Skruen, hvorfor Kursen sattes mod Skovshoved. Kort efter kom A.s Toplanterne og Sidelanterner i Sigte om Stb. i ret stor Afstand. Føreren, der var alene paa Dækket, forsøgte derefter forgæves at faa Koblingen til at virke. A. saas nu i ca. 150 m.s Afstand, tilsyneladende styrende ret paa M., og umiddelbart efter skete Kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes, at M. i Modstrid med Art. 1 i de internationale Søvejsregler ikke førte de i nævnte Søvejsreglers Art. 7 foreskrevne Lanterner i Forbindelse med den Omstændighed, at Koblingen til Skruen svigtede.

15. M/Jt. Amager af Dragør, 31 Reg. T. Br. Bygget 1874 af Eg og Bøg. Paa Kejse fra Kalundborg til Gilleleje med Gødningsalpeter.

Havareret, sprunget læk og sat paa Land d. $27/12$ 38 ved Sjællands N.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $30/12$ 38. Søforklaring og Søforhør i Korsør d. $3/1$ 39.

D. $26/12$ Kl. 19^{00} , da A., der førte rebet Storsejl, under en frisk SV.-lig Kuling med Snetykning befandt sig mellem Sejerø og Schultz Grund F. S., knækkede Masten. Der sejledes derefter for Motor alene. I Løbet af Aftenen friskede Vinden, og Skibet, der arbejdede haardt i Søen, opdagedes at være læk, hvorfor Pumpen holdtes gaaende. Kl. 22^{30} var A. i Nærheden af Schultz Grund F. S. Skibet holdtes i Nærheden af Fyrskibet indtil Vejret d. $27/12$ Kl. $8^{1/2}$ klarede noget op. Der styredes derefter SØ.t.S. $1/2$ S. mod Odden Havn. Kl. 16^{00} havdes Landkending udfør Klintebjerg. Vejret blev nu atter sneykt, og A. holdtes gaaende i Nærheden af Kysten. Kort efter sprang Vinden om i ØNØ., og da det viste sig umuligt at holde Skibet, der var ganske overiset, flydende, blev Kursen sat paa Land. Kl. 18^{00} tog A. Grunden ud for Klintebjerg og blev staaende. Det forsøgtes forgæves at tilkalde Hjælp. Kl. 24^{00} var Skibet fyldt med Vand. D. $28/12$ Kl. 6^{00} blussedes paany forgæves efter Hjælp. Kl. 9^{00} var Vinden flovet, og i Løbet af Formiddagen lykkedes det at faa Jollen i Vandet, og Kl. ca. 12^{00} naaede Besætningen — 2 Mand — i Land.

Anm. Aarsagen til Havariene var Vejrforholdene.

- 16.** M/Ev. **Amazon** af Lübeck, 169 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Sassnitz til Bremen med Kridt. Grundstødt d. $^{31/1}$ 38 ved Langelands Ø.-Kyst. Strandingsindberetning dat. $^{2/2}$ 38. Kl. 20⁰⁰ grundstødte A. under en haard S.V.-lig Kuling med haard nordgaaende Strøm paa Hou Sand. D. $^{2/2}$ Kl. 2⁰⁰ kom Skibet flot ved fremmed Hjælp. Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Vejrforholdene i Forbindelse med Strømsætning.
- 17.** Ff. **Ami** af Thyborøn, 24 Reg. T. Br. Bygget 1913 af Eg, Bøg og Fyr. Paa Rejse fra Fiskeplads i Nordsøen til Thyborøn. Grundstødt d. $^{22/3}$ 38 ved Jyllands V.-Kyst. Strandingsforretning i Husby d. $^{22/3}$ 38. Søforklaring og Søforhør i Lemvig d. $^{29/3}$ 38. Strandingsindberetning dat. $^{31/3}$ 38. D. $^{21/3}$ Kl. ca. 15⁰⁰ afsejlede A. under en SV.-lig Brise fra en Fiskeplads ca. 90 Sm. V. $^{1/2}$ S. af Thyborøn. Der styredes Ø. Kl. ca. 23³⁰ blev det Taage. D. $^{22/3}$ Kl. 1³⁰ tog A. Grunden ved Husby Klit og blev staaende. D. $^{23/3}$ kom Fartøjet flot ved Hjælp af en Bjergningsdamper. Anm. 1. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Taage og Strømsætning i Forbindelse med den Omstændighed, at Loddet ikke blev benyttet som Kontrol for Bestikket. Anm. 2. A.s Bedstemand er ved en under $^{6/3}$ 39 af Søretten for Ringkøbing Købstad m. v. afsagt Dom idømt en Statskassen tilfaldende Bøde af 20 Kr. for ved Undladelse af at varsko Føreren, da det blev Taage, at være medansvarlig for Grundstødningen.
- 18.** M/Sk. **Anna** af Rønne, 74 Reg. T. Br. Bygget 1907 af Eg og Fyr. Havareret d. $^{2/3}$ 38 i Gdynia. Søforhør i Rønne d. $^{15/12}$ 38. Da A. under en Storm laa fortøjet langs Kaj, led Skibet en Del ovenbords Skade ved at hugge mod Kajen. Anm. Ministeriet maa antage, at Havarierne skyldes Vejrforholdene.
- 19.** M/Jt. **Anna** af Wischhofen. Paa Rejse fra Wischhofen til Mürwik med Mursten. Grundstødt d. $^{10/9}$ 38 ved Jyllands Ø.-Kyst. Strandingsindberetning dat. $^{12/9}$ 38. Kl. 5³⁰ grundstødte A. i taaget Vejr i Shelde Vig i Flensborg Fjord. Skibet er senere kommet flot, efter at en Del af Ladningen var lægtret. Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Taage og Strømsætning.
- 20.** M/Gl. **Anna** af Vang, 79 Reg. T. Br. Bygget 1913 af Eg. Paa Rejse fra Vejle til Odense med Cement. Grundstødt d. $^{18/11}$ 38 ved Fyns N.-Kyst. Søforklaring og Søforhør i Odense d. $^{19/11}$ 38. Kl. 0³⁰ passerede A. under en VSV.-lig Kuling med let Taage Æbelø. Der styredes ØSØ. Kort efter blev Motoren stoppet. Kl. 5⁰⁰ startedes Motoren paany, og Rejsen blev fortsat for Langsomt Frem, idet Loddet holdtes gaaende. Der loddedes 13—14 m Vand. Kl. ca. 6⁰⁰ tog A. pludselig Grunden ud for Korshavn og blev staaende. Skibet er senere kommet flot ved egen Hjælp, efter at en Del af Ladningen var kastet over Bord. Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Taage og Strømsætning.
- 21.** S/S **Anna** af Esbjerg, 1220 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Staal. Paa Rejse fra Antwerpen til Gefle med Koks. Mistet Dækslast d. $^{20/12}$ og d. $^{21/12}$ 38 i Østersøen. Søforklaring i Gefle d. $^{24/12}$ 38. Medens A. under en ØSØ.-lig Snestorm befandt sig S. tor Øland, sejlede op imod Søen for nedsat Fart, brød svære Braadsøer over Skibet, hvorved en Del af Dækslasten blev skyllet over Bord.
- 22.** M/Jt. **Anna** af København, 44 Reg. T. Br. Bygget 1873 af Eg. Paa Rejse fra København til Svendborg med Foderstoffer. Forlist i December 1938; 2 Omkomne. Søforhør i København d. $^{20/2}$ 39. D. $^{26/12}$ 38 afsejlede A. fra København. Da Skibet d. $^{1/4}$ 39 er fundet som Vrag paa 55°00'5 N. Brd., 12°58'5 Ø. Lgd. i 18,5 m Vand, og da der intet er hørt til Besætningen, maa Skibet antages at være forlist med Mand og Mus. Anm. Besætningen bestod af Skipper Jens Østergaard og Ungmand Torsten Østergaard, begge af København.
- 23.** M/S. **Annam** af København, 6636 Reg. T. Br. Bygget 1913 af Staal. En Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. $^{15/3}$ 38 i København. Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. $^{15/3}$ 38. Kl. ca. 14⁰⁰, da A. var beliggende i Tørdok hos Burmeister og Wain, kom en Matros, som var beskæftiget med Opklaring paa Nr. 2 Mellemdæk, til at træde paa en Luge, som ikke var lagt rigtigt paa Plads, og faldt ned i Underlasten sammen med Lugen. Den paagældende, som fik Brystet og det ene Knæ forslaaet og paadrog sig en Hjernerystelse, blev i en tilkaldt Ambulance kørt til Hospitalet.
- 24.** M/Tj. **Anna Marie** af Graasten, 75 Reg. T. Br. Bygget 1897 af Staal. Paa Rejse fra Skoghall til København med Træ. Havareret i Januar 1938 i Göta-Kanalen. Søforklaring i Göteborg d. $^{25/1}$ 38. D. $^{16/1}$ afsejlede A. M. fra Lödöse, hvor Skibet havde ligget stille paa Grund af Isvanskeligheder. Det opdagedes da, at Motoren gik ujævnt, samt, at Stævnørøret lækkede. Skibet havde i længere Tid sejlet i Is, hvorved Skruen antagelig var blevet beskadiget.

25. Ff. **Annie** af Frederikshavn, 49 Reg. T. Br. Bygget 1933 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Aberdeen til Fiskeplads i Nordsøen.

Kollideret ²⁸/₁₀ 38 i Aberdeen.

Indberetning til Board of Trade dat. ⁷/₁₁ 38.

Kl. 8¹⁵, da A. befandt sig midt i Havnen, saas et Fartøj — »Silver Iwee« af Aberdeen — komme frem bag en Pynt ca. 100 m forude om Bb. A. blev holdt over i Stb.s Side af Sejllobet. S. syntes at dreje Bb. over, men umiddelbart efter tømmede A., hvis Maskine var blevet stoppet, S. I. midtskibs om Stb., hvorved S. I. blev stærkt beskadiget.

26. M/Gl. **Antonie** af Kuresaar, 125 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Trangsund til Korsør med Træ.

Grundstødt d. ⁷/₁₁ 38 i Smaalandsfarvandet.

Strandingsindberetning dat. ⁸/₁₁ 38.

Kl. 16⁰⁰ grundstødte A. under en stiv V.-lig Kuling paa Stenpladerne i Grønsund. D. ⁸/₁₁ kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjergningsdamper.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være, at Ankrene ikke kunde holde Skibet.

27. M/Gl. **Argus** af Marstal, 50 Reg. T. Br. Bygget 1905 af Eg.

a) Paa Rejse fra København til Lübeck med Kryolit.

Grundstødt d. ¹⁷/₆ 38 i Københavns Havn.

Søforhør i Aarhus d. ⁵/₇ 38.

Kl. ca. 16⁰⁰, da A. under en frisk NV.-lig Kuling befandt sig i Lynetløbet, skulde en modgaaende Bugserbaad, der bugserede en tom Pram, passeres. Prammen blev af Vinden ført over i Løbets S.lige Side, hvorfor A. blev holdt Bb. over. Umiddelbart efter tog A. Grunden i den N.-lige Side af Løbet. D. ¹⁸/₆ Kl. ca. 13⁰⁰ kom Skibet flot, efter at en Del af Ladningen var lægtret.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Vejrforholdene.

b) Paa Rejse fra Rørdal til København med Cement.

Motorhaveri d. ²⁰/₇ 38 i Kattegat.

Søforklaring og Søforhør i Aalborg d. ²²/₇ 38.

Om Eftermiddagen, da A. befandt sig ca. 4 Sm. S. for Lys- og Klokketønden paa Hals Barre, løb Motoren løbsk. Da det befrygtedes, at Trækstangen i Skruehovedet havde arbejdet sig ud af Gevindet, og Vinden samtidig friskede fra SSØ., blev Skibet for Sejl alene sejlet tilbage til Rørdal, hvor en Undersøgelse viste, at Mellemakslen var knækket.

Anm. Ministeriet maa antage, at Havariet skyldes, at Skruen har tørnet en flydende Genstand.

27. S/S **Aris** af Syra, 4796 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Stettin til Saloniki med Kul.

Grundstødt d. ¹³/₁ 38 ved Falsters S.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. ²⁰/₁ 38.

Om Aftenen grundstødte A. i taaget Vejr paa Gedser Rev. Skibet er senere kommet flot ved Hjælp af en Bjergningsdamper.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Taage.

29. Ff. **Arne Schou** af Frederikshavn, 36 Reg. T. Br. Bygget 1925 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Fiskeplads i Nordsøen til Grimsby.

Grundstødt d. ⁹/₈ 38 ved Englands Ø.-Kyst.

Indberetning til Board of Trade dat. ²³/₈ 38. Søforhør i Esbjerg d. ¹³/₁ 39.

D. ⁸/₈ Kl. ca. 11⁴⁵ afgik A. S. fra en Fiskeplads 106 Sm. NØ.¹/₂ Ø. af Spurn F. S. Vejret var klart, og der blev styret SV.¹/₂ S. Kl. 20⁰⁰ kom Skibet ind i Taagebanker, og i Løbet af Natten blev Taagen meget tæt, hvorfor Farten blev mindsket, og Loddet holdtes gaaende. D. ⁹/₈ Kl. 2³⁰, da Loggen viste 85, loddedes ca. 50 m. Da Loggen viste 92, loddedes ca. 32 m, og da Loggen viste 95, loddedes ea. 27 m, hvorefter Kursen blev ændret til SSV. Da Loggen viste 99, loddedes ca. 20 m. Ca. 10 Minutter senere — Kl. 4³⁰ — da Loggen viste 100, tog A. S. Grunden ¹/₂ Sm. N. af Withernsea Fyr og blev staaende. Kl. 17⁰⁰ kom Skibet flot ved egen Hjælp.

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

30. M/S **Astoria** af København, 4454 Reg. T. Br. Bygget 1926 af Staal Paa Rejse fra Panama til North Shields med Stykgods.

En Mand skyllet over Bord og druknet og Skibet havareret d. ¹⁴/₁ 38 i Atlanterhavet.

Indberetning til Board of Trade dat. ¹⁹/₁ 38. Søforklaring i Newcastle upon Tyne d. ²¹/₁ 38. Søforhør i Helsingør d. ¹³/₉ 38.

Kl. ca. 16⁰⁰, da A. under en SV.-lig Orkan befandt sig paa ca. 49° N. Brd., 13° V. Lgd. lænsende for Vejret, brød en Braadsø over 3-Dækket. Umiddelbart efter savnedes Tømmermand Ejnar Andreas Holm, der sprang op paa 3-Lugen, da Søen kom, og det maa formodes, at den paagældende er skyllet over Bord og druknet. Paa Grund af Vejrforholdene var det umuligt at sætte en Baad i Vandet. Kl. ca. 16³⁰ brød en Braadsø ind over Baaddækket, hvorved en Del Vand løb ned gennem Maskinhusskylt og forarsagede Kortslutning i det elektriske Ledningsnet. Da Styremaskinen derved blev sat ud af Funktion, faldt Skibet tværs i Spøen mod Vinden Bb. ind. Spøen brød gentagne Gange over Skibet, hvorved Dækslasten blev forskubbet, saaledes at Sporene til Dækslaststøtterne blev revet op fra Dækket og 2 Dækslastsurringer paa Agterdækket sprængtes. Endvidere forarsagedes forskellige ovenbords Havarier, blandt andet blev Redningsbaadene af Spøen slaaet ud af Klamperne, hvorved Solsejlsribberne blev knust og Støtterne til disse revet op af Dækket.

Anm. Aarsagen til Ulykken og Havarierne var haardt Vejr.

31. 3m M/Sk. **Atlantide** af København, 280 Reg. T. Br. Bygget 1902 af Staal.

Brand om Bord d. $\frac{9}{3}$ 38 i Port of Spain.

Søforhør i København d. $\frac{7}{7}$ 38.

Kl. ca. 14³⁰ opdagedes Ild i Isolationen paa nogle elektriske Kabler i Værkstedet. Det forsøgtes ved Hjælp af Skibets Skumslukkere at bekæmpe Ilden; men da denne bredte sig hastigt og udviklede en Mængde Røg, der gjorde Skubhold paa Brandstedet umulig, blev Signalet: »Brand om Bord« hejst, og efter at 5 Motorbaade med Slukningsmateriel var kommet til Assistance, var man Kl. 15⁴⁵ Herre over Ilden. Ved Branden blev alt Træværk og alle Møbler i Salonen ødelagt, ligesom alle Kahytter agten for Spisesalonen hen til Bestiklukafet blev beskadigede.

Anm. Ministeriet maa antage, at Branden skyldes Kortslutning ved en Stikkontakt i Værkstedet.

32. M/Gl. **Axel** af København, 194 Reg. T. Br. Bygget 1916 af Staal. Paa Rejse fra Stettin til Sandefjord med Kul.

Grundstødt d. $\frac{16}{1}$ 38 ved Amagers S.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{17}{1}$ 38. Søforhør i København d. $\frac{24}{2}$ 38.

Kl. 19¹⁰ havdes Falsterbøve F. S. tværs i en gisset Afstand af 1 Sm., Log 102. Kursen ændredes derpaa fra dev. NNV. til dev. N. Det blæste en SSV.-lig Kuling, og Vejret var diset. Kl. 20¹⁵ passeredes Skanør i en gisset Afstand af $3\frac{1}{2}$ Sm., Log 108,5. Kort Tid efter saas forude et Fyr, som blev antaget for Drogden Fyr, men som senere viste sig at være Amager S. Luftfyr. Der styredes ret paa Fyret, og Kl. 21³⁰ tog A. Grunden ved Aflandshage og blev staaende. D. $\frac{19}{1}$ Kl. 12 kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjergningsdamper, efter at en Del af Ladningen var lægtret.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

33. Pram **B. & W. Nr. 10** af København.

Paasejlet d. $\frac{5}{10}$ 38 i Københavns Havn.

Søforklaring i København d. $\frac{6}{10}$ 38.

Kl. ca. 9³⁰, da B. & W. Nr. 10 laa fortøjet i Graven ved Sukkerfabrikkerne omtrent ved Hjørnet af Burmeister & Wains Plads, blev Prammen paasejlet af M/S »Rigoletto« af Stavanger. Ved Paasejlingen blev den ene Side trykket ind, saa Prammen fyldtes med Vand, og under Forsøg paa at forhale Prammen, sank den.

Af den af R.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at da R. befandt sig i Nærheden af Kajen ud for Sukkerfabrikkerne, blev Maskinen, der var stoppet, beordret Langsomt Frem, samtidig med at Roret blev lagt haardt Bb. Maskinen kunde imidlertid ikke startes, hvorfor Stb.s Anker blev stukket i Bund og Roret lagt haardt Stb., samtidig med at Maskinen beordredes Fuld Kraft Bak; men umiddelbart efter tørnede R. mod B. & W. 10 som ovenfor anført.

Anm. Aarsagen til Kollisionen fremgaar af det ovenfor anførte.

34. M/B **Barsø** af Aabenraa, ca. 10 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Barsø til Aabenraa med Stykgods.

Brændt og forlist d. $\frac{5}{4}$ 38 i Aabenraa Fjord.

Søforklaring og Søforhør i Aabenraa d. $\frac{20}{4}$ 38.

Kl. ca. 19³⁰, da B. befandt sig ud for Skærbæk Grund ca. $\frac{1}{4}$ Sm. fra Land, opdagedes Ild i Agterpeaken. Da Føreren, der var alene om Bord, ikke kunde slukke Ilden med de ombordværende Brandslukningsmidler, blev Kursen sat paa Land, og Kl. ca. 21³⁰ tog Baaden Grunden mellem Spramshuse og Knudshoved paa ca. 4' Vand. Føreren vadede i Land og tilkaldte Assistance; men da det maatte befrygtes, at Olietankene skulde eksplodere, kunde der intet foretages for at slukke Branden, og B. brændte ned til Vandlinien og blev Vrag.

Anm. Ministeriet maa antage, at Branden er opstaaet som Følge af, at væsentlige Ansamlinger af Beg og Koks, der i Tidens Løb har ophobet sig i Udstødsrøret, er blevet antændt af Motorens Udstød og har bragt Udstødsrøret til at gløde, hvorved det har antændt det omgivende Træværk.

35. S/S **Bes** af København, 542 Reg. T. Br. Bygget 1917 af Staal.

a) Paa Rejse fra København til Aalborg i Ballast.

Kollideret d. $\frac{25}{2}$ 38 i Kattegat.

Søforklaring og Søforhør i Aalborg d. $\frac{26}{2}$ 38.

Kl. 5²⁰, da B. i klart Vejr befandt sig ca. 8 Sm. NV. af Tangen Lystønde, mærkedes et Stød i Skibet og umiddelbart efter saas et Sejl for Boven. Maskinen blev straks stoppet, og det viste sig, at B. havde paasejlet Ff. »Emaus« af Esbjerg, der havde ligget til Ankers. E.s Besætning, 3 Mand, bjergede sig op paa Bakken af B., hvorefter Kutteren sank.

Af den af E.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at Kutteren laa opankret 10 à 12 Sm. SØ. $\frac{1}{2}$ Ø. af Hals Barre Fyr. Fartøjet førte forskriftsmæssig Ankerlanterne og Storsejlet var sat. Kl. ca. 5⁰⁰ kom lidt agten for tværs om Bb. B.s Toplanter og røde Sidelanterne i Sigte. Vagtmanden gik derefter under Dæk. Da Vagtmanden ca. 10 à 15 Minutter senere kom op paa Dækket, saas B. tæt ved E.s Bb.s Side, styrende ret paa E., og umiddelbart efter tørnede B. med Stævnen mod E.s Bb.s Side.

Anm. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes, dels at der om Bord i E. ikke blev holdt effektiv Vagt, dels at der om Bord i B. ikke blev holdt behørig Udkig.

b) Paa Rejse fra Immingham til London i Ballast.

Kollideret d. $\frac{24}{6}$ 38 paa Floden Ouse.

Indberetning til Board of Trade dat. $\frac{27}{6}$ 38.

Kl. 17⁴⁵, da B., der havde Lods om Bord, befandt sig i Nærheden af »No man's friend« i Stb.s Side af Farvandet og skulde passere en Slæbedamper, der bugserede nogle Lægtre, skar den agterste af disse — Lægter »Venus« af Leeds — ud til Bb. og tørnede med Bb.s Bov mod B. Ved Kollisionen blev B. ikke beskadiget.

Anm. Søforklaring fra Lægterens Besætning foreligger ikke.

c) Paa Rejse fra Gdynia til Bordeaux med Skotøj.

Kollideret og tørnet Grunden d. 27/10 38 i Kielerkanalen.

Søforklaring i Bordeaux d. ⁴/₁₁ 38.

Kl. 14⁰⁰, da B., der havde Lods om Bord, befandt sig ud for Vigepladsen ved Oldenbüttel, blev der afgivet forskriftsmæssigt Overhalingssignal til en medgaaende Dampner forude. Da det andet Skib, der senere viste sig at være italiensk S/S »Giacomo Lauro«, svarede med Signalet: »Kom«, blev B.s Maskine, der havde gaaet Halv Kraft Frem, beordret Fuld Kraft Frem. Kort efter viste det sig, at B. ikke kunde naa at passere G. L. inden for Vigepladsen, hvorfor Maskinen blev stoppet og forskriftsmæssigt Signal herfor afgivet. Da B. var naaet op paa Siden af G. L., mistede Skibet Styret og drejede Stb. over. Maskinen blev beordret Halv Kraft Frem og Roret lagt Bb.; men umiddelbart efter, Kl. 14⁰⁹, tørnede B. med Stb.s Side mod G. L.s Bb.s Side. Maskinen blev samtidig stoppet. Roret blev derefter lagt Bb. og Maskinen beordret Fuld Kraft Frem og kort efter Stop. Da B. drejede stærkt Bb. over, blev Stb.s Anker stukket i Bund og Maskinen beordret Fuld Kraft Bak; men umiddelbart efter tørnede B. med Stævnen mod Kanalbanken uden at blive staaende. Ved Kollisionen blev Stb.s Lønning, Skanseklædning og Skibsside en Del beskadiget.

Anm. Søforklaring fra G. L. foreligger ikke.

36. M/S **Bill-S** af Rotterdam, 466 Reg. T. Br. Bygget 1937 af Staal. Paa Rejse fra Limfjorden til Odense i Ballast.

Grundstødt d. ¹⁰/₆ 38 ved Fyns N.-Kyst.

Søforhør i Amsterdam d. ¹²/₈ 38.

Kl. 11⁴⁵ passerede B. S. Lillegrund Lys- og Klokketønde om Bb. i en Skibslængdes Afstand. Der styredes misv. SV.¹/₂V. Kl. 11⁵⁰ tog Skibet Grunden og blev staaende. Efter Grundstødningen pejledes Vestborg Fyr i N.t.V.¹/₄V. og Lillegrund Lys- og Klokketønde i NØ. Kl. ca. 12⁵⁰ kom B. S. flot ved egen Hjælp.

Anm. Raad voor de Scheepvaart i Amsterdam har under ¹²/₈ 38 udtalt, at Grundstødningen skyldes, at Lillegrund Lys- og Klokketønde blev passeret i for ringe Afstand.

37. M/Jt. **Bjørnø** af Næstved, 25 Reg. T. Br. Bygget af Eg. Paa Rejse fra Sjællands Odde til Ærøskøbing med Skærver.

Sprunget læk og sunket d. ²⁵/₆ 38 i Store Bælt.

Søforklaring og Søforhør i Næstved d. ²⁹/₆ 38. Forlisanmeldelse dat. Næstved d. ²⁹/₈ 38.

Kl. ca. 15⁰⁰ passerede B. under en SV.-lig Kuling Refsnæs. Kort efter opdagedes det, at Skibet var sprunget læk. Det blev besluttet at søge ind til Kalundborg, men kort efter stoppede Motoren paa Grund af Vandet i Motorrummet. Da Vind og Sø satte Skibet fra Land, holdtes af for Vejret. Skønt Pumpen holdtes gaaende, steg Vandet stadig i B., og Kl. ca. 16³⁰ blev der hejst Nødsignal. Kl. ca. 18³⁰ stod Vandet ca. 1 Fod over Krumtappen i Motorrummet og da der syntes Fare for, at B. skulde synke, gik Besætningen — 2 Mand — i Jollen. Da Jollen var ca. 150 Favne fra B., lagde Skibet sig om paa Bb.s Side og sank ca. 6 Sm. ud for Skrænterne ved Kallerup. Kl. ca. 22⁰⁰ naaede Jollen Land ud for Saltbæk.

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

38. S/S **Bodil** af Esbjerg, 844 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Staal. Paa Rejse fra Danzig til La Nouvelle med Kul.

Bombarderet og sunket d. ²¹/₇ 38 I Middelhavet.

Søforklaring i Marseille d. ²³/₇ 38. Søforhør i København d. ²⁷/₇ 38. Forlisanmeldelse dat. København d. ³⁹/₉ 38.

Kl. ca. 15⁰⁰, da B. i stille, klart Vejr befandt sig paa 41°15' N. Bid., 3°49' Ø. Lgd., kom et Luftfartøj i Sigte i S.-lig Retning. Luftfartøjet kredsede nogle Gange rundt om Skibet, og da det formodedes, at Luftfartøjet vilde lande for at opnaa Forbindelse med B., blev Maskinen stoppet; men kort efter forsvandt Luftfartøjet i NNV.-lig Retning, hvorefter B. fortsatte Sejlsiden. Efter nogle Minutters Forløb kom Luftfartøjet tilbage og kredsede atter rundt over Skibet, hvorfor Maskinen paany blev stoppet. For at tilkendegive, at B. var bestemt for La Nouvelle, hejstes paa et let synligt Sted de internationale Signalfag for denne Havn. Luftfartøjet forsvandt derpaa i S.-lig Retning, men kom dog kort efter paany op langs B.s Stb.s Side afgivende Blinksignaler, som dog ikke kunde tydes. Luftfartøjet vendte derpaa og kom op langs Bb.s Side, stadig afgivende Blinksignaler, som ikke blev forstaaet. Da Luftfartøjet derpaa begyndte at beskyde B. med Maskingeværer, blev der givet Ordre til at sætte Baadene paa Vandet. Under Arbejdet med at fire Baadene af, beskød Luftfartøjet stadig B. og kastede 6 mindre Bomber paa For- og Agterdæk. Alle ombordværende forlod nu Skibet, og da Baadene var fjernet ca. 100 m fra B., blev der fra Luftfartøjet kastet en svær Bombe, som ramte Luge Nr. 2, og efter ca. 15 Sekunders Forløb skete der en meget kraftig Eksplosion, der rev Dækket og Stb.s Skandseklædning op. Efter et Par Minutters Forløb blev der kastet en ny Bombe, som ramte midtskibs og fremkaldte en ny voldsom Eksplosion. Umiddelbart efter — Kl. 16³⁰ — krængede B. over og sank i Løbet af ca. 1 Minut. Kl. 16⁵⁰ kom et engelsk Krigsskib, H. M. S. »Shropshire« hen til Baadene og optog saavel Besætning og Baade, der derefter blev sejlet til Marseille og landsat. Under Beskydningen af B. blev en Matros lettere saaret, formodentlig af en Træsplint.

39. Lystk. **Boy** af København, ca. 5 Reg. T. Br. Paa Rejse fra København til Aarhus.

Grundstødt d. ²⁸/₇ 38 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. ³⁰/₇ 38.

Kl. ca. 21⁰⁰, da B. i klart Vejr befandt sig ud for Æbeltoft, gik Føreten under Dæk for at tilse Motoren. Kort efter tog Fartøjet Grunden ved Sandbagen og blev staaende. Kl. ca. 22⁰⁰ kom B. flot ved fremmede Hjælp.

Anm. Ministeriet maa antage at Grundstødningen skyldes Ukendskab til Farvandet.

40. S/S **Brage** af Göteborg, 767 Reg. T. Br. Bygget 1902 af Staal. Paa Rejse fra Seaham til Bogense med Gaskul.

Grundstødt d. $16\frac{1}{2}$ 38 ved Fyns N.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $21\frac{1}{2}$ 38.

Kl. ca. 12⁰⁰ grundstødte B., der havde Lods om Bord, i klart Vejr i den gravede Rende til Bogense Havn. Skibet er senere kommet flot ved egen Hjælp, efter at en Del af Ladningen var lægtret.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Lavvande i Forbindelse med Tilsanding af den gravede Rende.

41. M/Gl. **Brill** af Karlskrona, 77 Reg. T. Br. Bygget 1877 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Karlskrona til Odense med Træ.

Grundstødt d. $5\frac{1}{6}$ 38 ved Fyns N.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $6\frac{1}{6}$ 38. Søforklaring og Søforhør i Odense d. $10\frac{1}{6}$ 38.

Kl. ca. 13³⁰, da B. befandt sig ca. 300 m Ø. for Lillegrund, gik Motoren i Staa. Da der var Fare for, at Skibet vilde drive paa Grund, forsøgtes det at stagvende, og da Skibet ikke vilde gaa over Stag, forsøgtes det at ankre. Ankeret blev imidlertid hængende i Forgrejnerne, og kort Tid efter tog B. Grunden paa Lillegrunds SØ.-lige Side og blev staaende. Kl. 22¹⁰ kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjergningsdamper.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

42. Lystk. **Bris** af København.

Kollideret d. $16\frac{1}{6}$ 38 i Københavns Havn.

Søforhør i København d. $28\frac{1}{7}$ 38.

Kl. ca. 19³⁰, da B. under en frisk NV.-lig Brise for Stb.s Halse krydsede V.-over i Farvandet omkring Lynetteløbet, kom M/Gl. »Ingrid« af Vordingborg i Sigte til Luvart i en Afstand af ca. 60 m. B.s Kure blev bibeholdt. Da I. var ca. 15 m fra B. og der syntes Fare for en Kollision, blev B. drejet bort fra Vinden, men umiddelbart efter tørnede I. med Bb.s Side mod Agterenden af B., der derefter drejede tværs for I.s Stævn og kæntrade.

Af den af I.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at I. Kl. ca. 19³⁰ afsejlede fra Frihavnen med Kurs mod Lynetteløbet. Da Skibet befandt sig omtrent midt imellem Langeliniemolen og den V.-ligste røde Kost i Lynetteløbet, saas forude B., der sammen med en Del Kapsejlere sejlede i V.-lig Retning. I., der havde sejlet med Motoren gaaende Halv Kraft Frem, mindskede nu yderligere Farten. Da Skibet befandt sig i Nærheden af den V.-ligste røde Kost i Lynetteløbet, stagvendte B., der befandt sig N. for F. i ca. 40 m.s Afstand, og sejlede V.-over for Stb.s Halse. I.s Skrue blev straks koblet fra Motoren; men inden Skruen kunde kobles til for Bakning skete Kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Aarsagen til Kollisionen maa antages at være, at B.s Fører ikke har udvist fornøden Agtpaagivenhed under Sejladsen i Havnen.

43. S/S **Britta** af Esbjerg, 1146 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Staal. Paa Rejse fra Newport til Sables de Olonne.

En Mand forsvundet d. $23\frac{1}{12}$ 38 i Atlanterhavet.

Søforklaring i København d. $10\frac{1}{1}$ 39.

Kl. 5³⁵ passerede B. Trerose Head Fyr i 14 Sm.s Afstand. Det blæste en haard N.-lig Kuling, og Skibet tog en Del Vand over Dæk og Luger. Kl. 7 savnedes Hovmester Ejner Christen Blommer af København, der sidst var set den foregaaende Aften Kl. 20. Da en Undersøgelse viste, at Hovmesteren ikke fandtes om Bord, maatte det formodes, at den forsvundne var skyllet over Bord og druknet. Da en Eftersøgning paa Grund af Vejrforholdene maatte anses for haabløs, blev det efter et afholdt Skibsraad besluttet at fortsætte Rejsen.

44. Lytsk. **Bryra** af Gdynia, ca. 2 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Gdynia til Amsterdam.

Grundstødt d. $24\frac{1}{8}$ 38 ved Hesselø.

Strandingsindberetning dat. $24\frac{1}{8}$ 38.

Kl. 0³⁰ grundstødte B. i klart Vejr ved den NØ.-lige Side af Hesselø. Kl. 7⁰⁰ kom Fartøjet flot ved fremmed Hjælp.

45. M/Sk. **Bussard** af Aalborg, 153 Reg. T. Br. Bygget 1907 af Staal. Paa Rejse fra København til Gdynia med gammelt Jern.

Kollideret d. $3\frac{1}{11}$ 38 i Østersøen.

Søforklaring og Søforhør i Allinge d. $4\frac{1}{11}$ 38.

Kl. 3¹², da B. under en stiv VSV.-lig Kuling befandt sig ca. $6\frac{1}{2}$ Sm. ØSØ. af Hammeren Fyr, Styrende dev. Ø., kom Skroget af et Skib i Sigte forude om Bb. i kort Afstand. Da der syntes Fare for en Kollision, blev Roret lagt haardt Stb.; men da B. var drejet 6 Str., tørnede det andet Skib, der viste sig at være 3-m. M/Sk. »Helene« af Tallinn, med Stb.s Bov mod Bb.s Side ca. 3 m fra Stævnen.

Af den af H.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at dette Skib sejlede bidevind for Stb.s Halse, førende Stagsejl, Skonnertsejl og 2-rebet Storsejl. Kl. 3⁰⁰ kom en Toplanterne og en rød Sidelanterne i Sigte i NV. $\frac{1}{2}$ V. i ca. $2\frac{1}{2}$ Sm.s Afstand. Da det andet Skib, der senere viste sig at være B., syntes at styre ret paa H., forsøgtes det at paakalde B.s Opmærksomhed ved at blinke med en Morselampe, hvorefter B. ændrede Kurs, saa dette Skibs grønne Lanterne kom i Sigte. Kort efter k?m B.s røde Sidelanterne paany i Sigte, hvorfor der atter blev blinket med Morselampen. B. syntes at bibeholde sin Kurs, og da der syntes Kare for en Kollision, blev Roret lagt Bb.; men umiddelbart efter skete Kollisionen som foran anført.

Anm. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes, at man i B. for sent har set H., hvis Agterlanterne maa antages ikke at have brændt klart.

- 46.** S/S **Canopus** af Helsingfors, 1592 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Raumo til Manchester med Stykgods. Grundstødt d. $^{28}/_{10}$ 38 ved Anholt. Strandingsindberetning dat. $^{28}/_{10}$ 38. Kl. 8⁰⁰ grundstødte C. i diset Vejr paa Stensøre. Skibet er senere kommet flot ved egen Hjælp. Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være usigtbart Vejr.
- 47.** Ff. **Capella** af Esbjerg, 20 Reg. T. Br. Bygget 1926. Paa Rejse fra Fiskeplads i Nordsøen til Esbjerg. Kæntret og forlist d. $^{24}/_{11}$ 38 i Nordsøen; 2 Omkomne. Søforhør i Esbjerg d. $^{2}/_{12}$ og $^{5}/_{12}$ 38 samt i Lemvig d. $^{22}/_{12}$ 38. Kl. ca. 10¹⁵, da C. i en SSV.-lig Storm sammen med Ff. »Verdandi« af Esbjerg befandt sig ca. 5 Sm. SV. af Lyngvig F., tog C. en Braadsø over og kæntrede saa Fartøjet laa med Kølen i Vejret. Kort efter væltede C. over paa Stb.s Side og begyndte at synke med Agterenden. Fra V., der straks var sejlet til Hjælp, saas en Mand af C.s Besætning klamre sig til Stævnen af C, der umiddelbart efter sank. Den paagældende, der havde faaet fat paa en Bøje, der flød i Nærheden, blev efter ca. $^{1}/_{2}$ Times besværligt Redningsarbejde reddet om Bord i V., medens der intet blev set til Resten af C.s Besætning — 2 Mand. Anm. 1. Aarsagen til Forliset fremgaar af det ovenfor anførte. Anm. 2. De omkomne er Fiskeskipper Jens Thimes Hansen og Bedstemand Anders Juul Rasmussen, begge af Esbjerg.
- 48.** M/Tj. **Catharina** af Hamburg, 72 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Hamburg til Fakse Ladeplads med Salpeter. Grundstødt d. $^{28}/_{1}$ 38 ved Sjællands S.-Kyst. Strandingsindberetning dat. $^{29}/_{1}$ 38. Kl. ca. 20⁰⁰, da C. under en V.-lig Storm befandt sig ud for Oreby Skov, blæste Storsejlet og Fokken i Stykker, hvorefter Skibet drev paa Grund. D. $^{29}/_{1}$ Kl. ca. 11⁰⁰ kom C. flot ved egen Hjælp; men da Forskibet begyndte at synke, blev Skibet sat paa Grund. C. er senere kommet flot ved Hjælp af 2 Bjergningsdampere. Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.
- 49.** S/S **Cezary** af Gdynia, 384 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Gdynia til Fiskeplads i Nordsøen. Grundstødt d. $^{4}/_{1}$ 38 ved Amager. Strandingsindberetning dat. $^{5}/_{1}$ 38. Kl. 21⁰⁰ grundstødte C. i klart Vejr paa Smaagrundene. Skibet er senere kommet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper, efter at en Del af dets Bunkerkul var lægtret. Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Forveksling af Fyrene.
- 50.** M/Sk. **Charlotte** af Vejle, 78 Reg. T. Br. Bygget 1909 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Vejle til Rønne i Ballast. Kollideret d. $^{23}/_{4}$ 38 i Store Bælt. Søforklaring og Søforhør i Nyborg d. $^{26}/_{4}$ 38. Kl. ca. 23⁰⁰, da C, der under en svag NØ.-lig Brise sejlede for Sejl alene, befandt sig i Helleholm Fyrs røde Vinkel, styrende S.t.Ø. $^{1}/_{2}$., kom et modgaande Skibs Toplanterne og grønne Sidelanterne i Sigte om Bb. Kort efter viste det andet Skib — M/Sk. »Klara Marie« af Rønne begge Sidelanterne. Kl. ca. 23²⁵, da K. M. var ca. 5 Skibslængder borte og der syntes Fare for en Kollision, blev der afgivet Opmærksomhedssignal med Taagehornet; men umiddelbart efter tørnede K. M. med Klyverbommen mod C.s Bb.s Side, hvorved Lønningen, Gelænderet og en Pullert blev beskadiget. Af den af K. M.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at Kl.ca.23⁰⁰, da Skibet, der under en N.-lig Brise sejlede for baade Sejl og Motor, befandt sig i Helleholm Fyrs hvide Vinkel, styrende misv. VNV., saas om Stb. en klar Lanterne, der syntes være langt borte. Kørerer gik derefter under Dæk for at se i Kortet, og da han ca. 3 Minutter senere atter kom op, saas C. forude i kort Afstand. Roret blev straks lagt haardt Stb. og Skibene syntes at gaa klar af hinanden, men det viste sig senere at Klyverbommen var knækket. Anm. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes, at der i K. M. blev holdt mangelfuld Udkg.
- 51.** M/S **Chilean Reefer** af Esbjerg, 1831 Reg. T. Br. Bygget 1936 af Staal. Paa Rejse fra San Francisco til Tacoma i Ballast. Grundstødt d. $^{9}/_{1}$ 38 ved Nordamerikas V.-Kyst. Søforklaring i Seattle d. $^{13}/_{1}$ 38. Søforhør i København d. $^{7}/_{3}$ 38. Kl. 5³⁰ passerede C. R. Sheringham Point i 3 Sm.s Afstand, Log 59. Vejret var taaget. Der styredes retv. S. 71° Ø., og hyppige Lodskud med Ekkolod viste over 50 Favne Vand. Kl. ca. 6¹⁰, da C. R. efter Bestikket skulde være ca. 3 Sm. fra Beachy Head, saas forude et hvidt Lys, som blev antaget for en medgaande Dampers Hækplanterne, men som senere viste sig at være Fyret paa Race Rock. Kursen ændredes lidt Bb. over. Kl. ca. 6¹⁵ saas forude om Bb. noget, som blev antaget for en Taagebanke, men som kort efter viste sig at være Land. Maskinen, der havde gaaet Fuld Kraft Frem, blev kastet Fuld Kraft Bak, samtidig med at Roret blev lagt haardt Stb. For at faa Skibet til at dreje hurtigere blev Maskinen et kort Øjeblik beordret Fuld Kraft Frem og derefter Halv Kraft Bak, men umiddelbart efter — Kl. 6²⁰ tørnede Skibet Grunden ved Beachy Head. C. R., der var blevet læk, kom kort efter flot ved egen Hjælp. Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Taage og Strømsætning i Forbindelse med den Omstændighed at Fyret paa Race Rock var i Uorden, idet Fyret, der skulde vise Blink hvert 10. Sekund, først efter Grundstødningen begyndte at vise Blink, først hvert 12. Sekund, derefter hvert 11. Sekund.

- 52.** Ff. **Christian Petrea** af Thyborøn, 28 Reg. T. Br. Bygget 1938 af Eg og Bøg.
Grundstødt d. $18/8$ 38 ved Jyllands V.-Kyst.
Strandingsindberetning dat. $19/8$ 38. Strandingsforretning i Thyborøn d. $19/8$ 38. Søforklaring og Søforhør i Lemvig d. $22/8$ 38.
Kl. ca. 2^{15} , da C. P. under en stormende NV.-lig Kuling laa til Ankers 95 Sm. V. af Thyborøn, brækkede Ankerrossen. Skibet drev derefter for Vejret. Kl. ca. 11^{00} , da C. P. antoges at befinde sig ca. 80 Sm. V. $1/4$ S. af Thyborøn, havde Vejret bedret sig. Motoren blev startet, og der styredes misv. $\emptyset.1/4$ N. Kl. ca. 21^{15} kom Bovbjerg Fyr i Sigte, hvorefter Kursen ændredes til NØ.t.N. Kl. ca. 21^{45} kom et Fyr, der blev antaget for Lodbjerg Fyr, i Sigte 2 Str. om Stb., og Kursen blev ændret til NØ.t.Ø. Kl. ca. 22^{30} kom Thyborøn Kanals forreste Ledefyr i Sigte, hvorimod det bageste Ledefyr ikke kunde ses. Der holdtes forgæves Udkig efter Lystønden ud for Thyborøn. Kl. ca. 23^{00} tog C. P. Grunden mellem Høfderne 57 og 58. Efter Grundstødningen viste det sig, at Lystønden ud for Thyborøn var slukket. Skibet er senere kommet flot ved Hjælp af en Bjergningsdamper.
Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes skødesløs Navigering, herunder Forveksling af Thyborøn Anduvningsfyr og Lodbjergfyr.
- 53.** S/S **Chr. J. Kampmann** af København, 2281 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Staal. Paa Rejse fra New York til Sheet Harbour i Ballast.
Mistet Skruen d. $3/10$ 38 i Atlanterhavet; søgt Nødhavn.
Søforklaring i Helsingør d. $2/2$ 39.
Kl. 8^{20} , da C. J. K. under en Ø.-lig Kuling befandt sig paa ca. $41^{\circ}21' N.$ Brd., $67^{\circ}29' V.$ Lgd., mærkedes et Stød i Maskinen, der derefter tog Rous. Maskinen blev stoppet, og en Undersøgelse viste, at Skruerakslen var knækket tæt agten for Pakdaasen, og at Skruen var mistet. Der blev telegraferet efter en Bugserbaad, som derefter bugserede Skibet til New York.
Anm. Ministeriet maa antage, at Skruen har tørnet en drivende Genstand.
- 54.** Ff. **Chr. Muff** af Esbjerg, 43 Reg. T. Br. Bygget 1931 af Eg, Bøg og Fyr.
Kollideret og sunket d. $15/7$ 38 i Nordsøen.
Søforklaring i Bremerhaven d. $16/7$ 38. Forlisanmeldelse dat. Esbjerg d. $20/7$ 38. Søforhør i Esbjerg d. $20/8$ 38.
Kl. ca. 2^{00} , da C. M. i let diset Vejr befandt sig paa ca. $54^{\circ}48' N.$ Br., $5^{\circ}51' \emptyset.$ Lgd., styrende $\emptyset.1/4$ N. kom tysk Damptrawler »Adolf Kühling« i Sigte forude om Stb. i ca. 70 m.s Afstand, styrende en Kurs, der skar C. M.s Kurs. Fra A. K. hørtes 1 kort Tone med Dampfløjten, samtidig med at dette Skib syntes at dreje Stb. over. Roret blev lagt haardt Bb., samtidig med at Motoren, der havde gaaet Halv Kraft Frem, blev sat Fuld Kraft Frem; men umiddelbart efter tørnede A. K. med Stævnen mod C. M.s Stb.s Side Agter, hvorved der fremkom et stort Hul i Skibssiden. Da C. M. straks begyndte at synke, blev Besætningen optaget af A. K.
Anm. 1. Søforklaring fra A. K. foreligger ikke.
Anm. 2. Seeamt zu Bremerhaven har i en under $16/7$ 38 afsagt Kendelse udtalt, at C. M. har hele Skylden for Kollisionen, idet der fra dette Skib ikke har været udvist tilstrækkelig Agtpaagivenhed, ligesom C. M. i Modstrid med Bestemmelserne i Art. 19 i de internationale Søvejsregler undlod at gaa af Vejen.
Anm. 3. C. M.s Bedstemand har under $4/2$ 39 inden Søretten for Esbjerg Købstad m. v. vedtaget en Statskassen tilfaldende Bøde af 100 Kr. for ved Pligtforsømmelse at have foranlediget Kollisionen.
- 55.** M/S **Chr. Sass** af København, 3812 Reg. T. Br. Bygget 1930 af Staal. Paa Rejse fra Montevideo til Boston.
Havareret; 1 Mand omkommet d. $6/2$ 38 i Atlanterhavet.
Søforhør i København d. $13/7$ 38.
Kl. ca. 6^{30} , da C. S. under en VNV.-lig Orkan laa underdrejet paa ca. $33^{\circ}50' N.$ Brd., $68^{\circ}31' V.$ Lgd., slog en Braadsø Stb.s Side af Broen ind, knuste Jollen, beskadigede alle Redningsbaadene, slog Falderebs-trappen over Bord samt forårsagede flere andre Havarier og skyllede nogle Uldballer, der laa paa Nr. 1 og Nr. 2 Lugen, over Bord. Matros Verner Pedersen, der opholdt sig paa Broen, blev ramt af Søen og slog Hovedet mod Brogelænderet, hvorved han dræbtes paa Stedet.
Anm. Ministeriet maa antage, at Havarierne og Ulykken skyldes Vejrforholdene.
- 56.** M/Sk. **Cito** af Marstal, 53 Reg. T. Br. Bygget 1897 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Travemünde til Lübeck.
Kollideret d. $25/8$ 38 i Travemünde.
Søforklaring i Kalundborg d. $6/9$ 38; Søforhør i Lübeck d. $7/12$ 38.
Kl. 16^{00} , da C. skulde afsejle fra Østpreussenkajen og var kommet ca. 3 m ud fra denne, kom forude i ca. 100 m.s Afstand tysk S/S »Seemöwe« i Sigte, styrende ret paa C Motoren blev straks stoppet og derefter kastet Fuld Kraft Bak; men umiddelbart efter tørnede S. med Bb.s Side mod C.s Forgrejser, der blev stærkt beskadiget.
Af den af S.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at S. under Indsejlingen til sin Liggeplads afgav flere Advarselssignaler. Da S. var tæt ved C. saas dette Skib, der laa fortøjet ved Kajen, pludselig at afgaa fra denne. Roret blev lagt Styrbord; men umiddelbart efter skete Kollisionen som ovenfor anført. Ved Kollisionen led S. nogen ovenbords Skade.
Anm. Lübeck Seeamt har afsagt en Kendelse, hvorefter Kollisionen skyldes, at C.s Fører ikke i tilstrækkelig Grad har forvissat sig om, at Farvandet var frit, før han paabegyndte sin Drejningsmanøvre, ligesom han undlod at give det for saadan Manøvre foreskrevne Signal.
- 57.** M/Gl. **Clara** af Nakskov, 47 Reg. T. Br. Bygget 1893 af Eg. Paa Rejse fra Kalundborg til Nakskov med Superfosfat.
Strandet og forlist d. $24/11$ 38 ved Sjællands V.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $24/11$ 38. Søforklaring og Søforhør i Nakskov d. $7/12$ 38.

D. $23/11$ Kl. 10^{30} passerede C. under en SV.-lig Brise Hou. Der styredes langs Langelands Kyst. Da Spodsbjerg havdes tværs, ændredes Kursen mod Albuen. Vinden var nu frisket, og kort efter revnede Storsejlet. Det besluttedes at søge Ankerplads ved Onsevig; men paa Grund af Vind og Søl lykkedes dette ikke, hvorfor C., der var blevet læk, blev holdt i Læ af Lolland. I Løbet af Natten gik Vinden om i V., og Skibet holdtes saa tæt til Vinden som muligt. D. $24/11$ Kl. 2 stoppede Motoren, og Mesanen blev sat. Vinden var imidlertid frisket til Storm, og Mesanbommen knækkede; da Skibet tog meget Vand over, blev Sejlet bjerget. Kl. ca. 4^{00} lykkedes det at starte Motoren. Da Vejrø var passeret, forsøgtes det forgæves at komme i Læ af Øen. Det forsøgtes derpaa at komme op i Agersøund; men Motoren stoppede paany og kunde ikke startes. Da Skibet drev mod Land, sattes Mesan og Stagfok; men Sejlene blæste bort, og da der var Fare for, at C. skulde grundstøde, sattes Nødsignal. Kl. 11^{00} tog Skibet Grunden ved Sevedø og blev staaende. Skibet er senere blevet Vrag.

Anm. Ministeriet maa antage, at Forliset skyldes Motorhavari i Forbindelse med Vejrforholdene.

58. S/S **Clara** af Nieuport, 850 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Køge til Nykøbing F. med ca. 500 Tons Korn.

Grundstødt d. $21/12$ 38 i Smaalandsfarvandet.

Strandingsindberetning dat. $22/12$ 38.

Kl. 18^{15} grundstødte C. under en ØSØ.-lig Storm med Sneykning paa SØ.-Siden af Ny Tolk. Af Besætningen blev 3 Mand af Klintholm Havns Redningsbaad indbragt til Stubbekøbing, og 5 Mand indkom til Haarbølle i C.s Baad, medens Føreren og 3 Mand forblev om Bord. $31/12$ Kl. 22^{30} kom Skibet flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Sneykning.

59. S/S **Clio** af Helsingfors, 996 Reg. T. Br. Paa Rejse fra København til Karrebæksminde med Papirmasse.

Grundstødt d. $12/1$ 38 i Smaalandsfarvandet.

Strandingsindberetning dat. $13/1$ 38.

Kl. 10^{00} grundstødte C. i tæt Taage paa Farø ca. 100 m Ø. for Kabellinien. D. $14/1$ Kl. 9^{45} kom Skibet flot ved egen Hjælp, efter at en Del af Ladningen var lægtret.

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

60. S/S **Condor** af Lübeck, 172 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Horsen til Wismar med Kreaturer.

Grundstødt d. $28/4$ 38 ved Fyens N.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $28/4$ 38.

Kl. 3^{00} grundstødte C. i taaget Vejr paa Lillegrunden. Skibet er senere kommet flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Taage.

61. S/S **Continental** af Kiel.

En Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. $11/11$ 38 i Saksjøbing.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. $11/11$ 38.

Kl. ca. 15^{30} , da Besætningen var i Færd med at toppe en Lossebom, paa hvis Hanger var stukket en ny Manillaløber, der var taget til Spillet, brækkede Løberen, og Bomilien faldt ned paa er Stillads, der var rejst ved Siden af Lugekarmen. Stilladset brækkede og en Havnearbejder, som befandt sig derpaa, faldt ned paa Dækket og forslog sig.

Anm. Ministeriet maa antage, at der som Følge af Bommens stejle Stilling er kommet for stor Kraft paa Løberen.

62. Ff. **Coralia** af Trangisvaag, 69 Reg. T. Br. Bygget 1901 af Eg.

Brand om Bord d. $8/4$ 38 i Strænder.

Søforhør i Thorshavn d. $11/4$ 38.

D. $7/4$ Kl. ca. 16^{00} fyredes op i en Kakkelovn i Kahytten agter. Kl. ca. 24^{00} blev der atter lagt lidt Kul i Ovn. D. $8/4$ Kl. ca. 2^{30} opdagedes Ild i Kahytten. Det forsøgtes at bekæmpe Ilden ved at pøse Vand paa den; men først Kl. ca. 5^{00} , efter at Brandvæsen fra Thorshavn var ankommet, blev man Herre over Ilden, der var helt slukket Kl. ca. 7^{00} . Ved Branden blev Kahytten og Agterskibet ødelagt.

Anm. Der er intet oplyst om Aarsagen til Branden.

63. M/Gl. **Coriola** af Skärhamn, 50 Reg. T. Br. Bygget 1917 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Skive til Skärhamn i Ballast.

Grundstødt d. $29/3$ 38 i Limfjorden.

Strandingsindberetning dat. $31/3$ 38.

Kl. 0^{40} , da C. under en haard S.-lig Kuling laa opankret ud for Helligsø Teglværk, knækkede Ankerkæden, hvorefter Skibet drev ind paa et Stenrev og blev staaende. D. $30/3$ kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjergningsdamper.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

64. 3^m M/Sk. **Cornwall** af Svendborg, 214 Reg. T. Br. Bygget 1906 af Eg. Paa Rejse fra Brahestad til København.

Sprunget læk d. $27/10$ i Østersøen; søgt Nodhavn.

Søforhør i København d. $15/11$ 38.

Kl. ca. 7^{00} , da C., der var læk i Maskinrummet, befandt sig ud for Hernösand, blev det besluttet at sejle dertil for Reparation. Kl. 8^{00} ankom Skibet til Hernösand.

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

65. Lgt. **D. F. D. S. 12** af København, 459 Reg. T. Br. Bygget 1899 af Staal. Paa Rejse fra Åhus til København i Ballast.

Kollideret d. $23/11$ 38 i Østersøen.

Søforhør i København d. $31/1$ 39.

Kl. 20⁴⁵, da D. F. D. S. 12, der tillige med Lgt. D. F. D. S. 14 blev bugseret af S/S »Sejrø« af København, under en SSV.-lig Orkan befandt sig 3 Sm. SV. af Sandhammeren, sprang Slæberen mellem Lægterne, hvorved D.F.D.S. 14 gik i Drift. Under Arbejdet med at opnaa Forbindelse mellem Lægterne tømmede de gentagne Gange mod hinanden og led derved en Del ovenbords Skade.

Anm. Aarsagen til Kollisionen var Vejrforholdene.

66. Lgt. **D. F. D.S. 14** af København, 282 Reg. T. Br. Bygget 1908 af Jern. Paa Rejse fra Aabo til København i Ballast.

Kollideret d. $23/11$ 38 i Østersøen.

Søforhør i København d. $31/1$ 39.

Se Nr. 65.

67. Ff. **Dagmar** af Sæby, ca. 8 Reg. T. Br. Bygget 1885.

Strandet og forlist d. $7/3$ 38 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $7/3$ 38. Søforklaring i Sæby d. $21/3$ 38.

Kl. ca. 10⁰⁰, da D. under en frisk NØ.-lig Brise var ved at hive Snurrevaadet ind paa en Fiskeplads ca. 4 Sm. S. for Sæby, fik det inderste Vaadtov Hold i Bunden. For at faa Tovet klaret, blev der bakket ind over 2. Revle. Da Tovet var klaret og D. paany blev sejlet udefter, tog Fartøjet Grunden paa Revlen og blev staaende. Ved Grundstødningen blev D. læk. Det indtrængende Vand stoppede kort efter Motoren, hvorved Motorpumpen kom ud af Funktion. Fartøjet væltede kort efter over paa Siden og fyldtes med Vand. Der blev nu sat Nødsignal, og Kl. 16²⁰ blev Besætningen — 2 Mand — bjerget af Redningsbaaden fra Sæby.

Anm. Ministeriet maa antage, at Strandingen skyldes Lavvande.

68. M/Jt. **Dagmar** af Aalborg, 38 Reg. T. Br. Bygget 1891 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Aalborg til Skive med Gødning.

Grundstødt d. $23/11$ 38 i Limfjorden.

Strandingsindberetning dat. $29/11$ 38. Søforklaring og Søforhør i Aalborg d. $5/12$ 38.

Kl. 24⁰⁰, da D. under en stormende VSV.-lig Kuling laa til Ankers for 2 Ankre ud for Klitgaards Hage, gik Skibet i Drift og drev paa Grund. Ved Grundstødningen blev D. læk, og da Vandet, skønt Haandpumpen holdtes gaaende, stadig steg i Skibet, blev der d. $24/11$ Kl. ca. 7³⁰ hejst Nødsignal. Kl. ca. 12⁰⁰ kom B/B »Johanne« af Aalborg til Stede og bjergede de ombordværende 4 Personer. D. $29/11$ kom D. flot ved Hjælp af en Bjergningsdamper, efter at en Del af Ladningen var lægtret.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Vejrforholdene.

69. S/S **Dagmar Clausen** af Aalborg, 677 Reg. T. Br. Bygget 1909 af Staal.

a) En Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. $13/8$ 38 i København.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. $13/8$ 38.

Kl. ca. 11³⁰, da D. C. laa langs Vestkajen i Frihavnen og lossede Krydsfinér, fiskede et Slæng under Ophivning et Luggedæksel i Mellemdækslugen og løftede dette op. Derved faldt en Havnearbejder, som stod paa Luggedækslet, ned i Underlasten. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt Ambulance kørt til Hospitalet.

b) Paa Rejse fra Norrköping til Odense med Stykgods.

Grundstødt d. $16/10$ 38 ved Fyns N.-Kyst.

Søforhør i Aarhus d. $21/10$ 38.

Kl. 20³³ passerede D. C. i regndiset Vejr den røde 2-Kost og en Stumptønde ved Harehage i Odense Fjord. Det forsøgtes ved Hjælp af Projektør at finde den næste Stumptønde forude om Stb. Da Stumptønden ikke kom i Sigte, blev Projektøren drejet til Bb., og Stumptønden saas forude om Bb. Roret blev lagt haardt Bb., og Maskinen, der havde gaaet Langsomt Frem, blev beordret Halv Kraft Frem; men umiddelbart efter tog Skibet Grunden i Farvandets Stb.s Side og blev staaende. D. $17/10$ Kl. 5⁰⁰ kom Skibet flot ved egen Hjælp. Kort efter mærkedes et haardt Stød i Skibet, og en Undersøgelse viste, at Skruen var stærkt beskadiget.

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

70. Ff. **Dannebrog** af Frederikshavn, 10 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Vesterø.

Kollideret d. $3/6$ 38 i Kattegat.

Søforklaring i Byrum d. $18/11$ 38.

Se Nr. 10.

71. 3^m M/Sk. **Dannebrog** af Svendborg, 222 Reg. T. Br. Bygget 1916 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Aabenraa til Svendborg.

Grundstødt d. $13/8$ 38 ved Fyns S.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Svendborg d. $18/8$ 38.

Kl. ca. 18⁴⁰ passerede D. under en Ø.-lig Brise med let his 1-Kosten paa Lyø Trille. Der styredes dev. SØ.t.Ø. $1/2$ Ø. Kl. 18⁵² kom den røde 1-Kost paa Knastgrunden i Sigte om Bb. Motoren blev straks kastet Fuld Kraft Bak; men umiddelbart efter tog D. Grunden paa Knastgrunden og blev staaende. D. $16/8$ Kl. ca. 2¹⁵ kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjergningsdamper.

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

- 72.** M/Sk. **Dejrø** af Ærøskøbing, 82 Reg. T. Br. Bygget 1909 af Staal. Paa Rejse fra Lübeck til København med Briketter.
Grundstødt d. $\frac{9}{1}$ 38 ved Tysklands N.-Kyst.
Søforhør i København d. $\frac{20}{1}$ 38.
Kl. ca. 10⁰⁰, da D. befandt sig ud for Stülpenhuk, kom Skibet ind i en Taagebanke, hvorfor Motoren, der havde gaaet Fuld Kraft Frem, først blev sat paa Halv Kraft Frem og derefter stoppet. Roret blev lagt Stb., og der gjordes klar til at ankre; men umiddelbart efter tog D. Grunden i Farvandets V.-lige Side og blev staaende. D. $\frac{10}{1}$ Kl. ca. 16³⁰ kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjergningsdamper.
Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Taage.
- 73.** M/Sk. **De to Søstre** af Fredericia, 20 Reg. T. Br. Bygget 1879 af Eg. Paa Rejse fra Tunø til Fredericia med Ral.
Havareret d. $\frac{15}{6}$ 38 i Kattegat.
Søforklaring i Fredericia d. $\frac{18}{6}$ 38.
Kl. ca. 16³⁰, da D.t.S. under en SV.-lig Kuling med Byger befandt sig tværs af Møllegunden, knækkede under en Byge Stb.s Vant til Stormasten, hvorefter Masten knækkede ca. 2 Fod over Dækket.
Anm. Ministeriet maa antage, at Havariet skyldes Vejrforholdene.
- 74.** S/S **Diana** af Aalborg, 942 Reg. T. Br. Bygget 1911 af Staal. Paa Rejse fra Odense til Aarhus med Stykgods.
Grundstødt d. $\frac{23}{11}$ 38 ved Jyllands Ø.-Kyst.
Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. $\frac{24}{11}$ 38.
Kl. 15⁵⁷ passerede D. under en stormende SSØ.-lig Kuling med Regnbyger Tunø Røn i 0,2 Sm.s Afstand. Herfra styredes retv. N.26°V. Kl. 16²⁰ tog Skibet Grunden ved Mejlflak uden at blive staaende. Efter Grundstødningen saas Mejlgrund Baake om Stb.
Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes usigtbart Vejr.
- 75.** S/S **Douro** af København, 806 Reg. T. Br. Bygget 1889 af Staal. Paa Rejse fra Hamburg til Aalborg med Stykgods.
Grundstødt d. $\frac{17}{3}$ 38 i Limfjorden.
Strandingsindberetning dat. $\frac{18}{3}$ 38.
Kl. 4³⁰ grundstødte D. under en VSV.-lig Storm med haard Ø.-gaaende Strøm paa Bredhage. Kl. 10⁰⁰ kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjergningsdamper.
Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Storm og Strømsætning.
- 76.** M/Tj. **Duen** af Hasseris, 96 Reg. T. Br. Bygget 1906 af Staal. Paa Rejse fra Næstved til København i Ballast.
Grundstødt d. $\frac{15}{1}$ 38 ved Amagers S.-Kyst.
Strandingsindberetning dat. $\frac{15}{1}$ 38. Søforhør i København d. $\frac{27}{1}$ 38.
D. $\frac{14}{1}$ Kl. 23¹⁵ passerede D. i let Taage Møens Fyr. Derfra styredes misv. N. $\frac{3}{4}$ Ø. D. $\frac{15}{1}$ Kl. 4⁰⁰ lettede Taagen noget, og Stevns Fyr samt Falsterborev F.S. kom i Sigte. D. skønnedes at være nærmest Fyrskibet. Kl. 5³⁰ saas 2 Streger om Stb. glimtvis et Fyr, der blev antaget for Falsterbo Fyr, men som senere viste sig at være Drogden Fyr, og Kursen blev ændret til misv. N.t.V. Kl. 6⁰⁵ saas 1 Streg om Bb. et hvidt Fyr, som blev antaget for Drogden Fyr; men som senere viste sig at være Amager S. Luftfyr. Kl. 6²⁰ tog D. Grunden ved Aflandshage og blev staaende. D. $\frac{20}{1}$ Kl. ca. 13⁰⁰ kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjergningsdamper.
Anm. 1. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes, at der ved Navigeringen ikke er udvist fornøden Agtpaagivenhed.
Anm. 2. D.s Fører har under $\frac{3}{1}$ 39 vedtaget en Statskassen tilfaldende Bode af 100 Kr., subsidiært 10 Dages Hæfte, for ved skødesløs Navigering at have foranlediget Grundstødningen.
- 77.** S/S **E. M. Dalgas** af København, 2836 Reg. T. Br. Bygget 1930 af Staal. Paa Rejse fra Gdynia til Montreal i Ballast.
Tørnet Kaj d. $\frac{17}{5}$ 38 i Montreal.
Indberetning til Board of Trade dat. $\frac{23}{5}$ 38.
Kl. 7⁴⁰, da E. M. D., der havde Lods om Bord, skulde manøvrere ind i en Dok, blev Skibet af Strømmen tørt ind mod Laurier Pier, hvorved en Plade mellem Nr. 1 og Nr. 2 Luge blev lettere beskadiget.
- 78.** S/S **Edouard Suenson** af København, 1552 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Staal.
Paasejlet d. $\frac{29}{10}$ 38 i Københavns Havn.
Søforhør i København d. $\frac{8}{11}$ 38.
Kl. 11¹⁵, da E. S. i Taage laa fortøjet ved den S.-lige Side af Redmolen, blev Skibet paasejlet paa Stb.s Side ud for agterste Kabeltank af svensk D/Fg. »Malmö«, hvorved der fremkom et stort Hul over Hoveddækket
Anm. Søforklaring fra M. foreligger ikke.
- 79.** Ff. **Edvard** af Esbjerg, ca. 20 Reg. T. Br. Bygget 1916. Paa Fiskeri i Nordsøen.
En Mand faldet over Bord og druknet d. $\frac{16}{9}$ 38 i Nordsøen.
Søforhør i Esbjerg d. $\frac{5}{10}$ 38.
Kl. ca. 18⁰⁰, da E. under en SV.-lig Kuling befandt sig ca. 100 Sm. NV.t.V. af Vyl F.S., saas Kok Svend Aage Madsen af Ksbjerg liggende i Vandet nogle Skibslængder agten for E. Kutteren blev straks lagt paa modsat Kurs, og da den var i Nærheden af den overbordfaldne, der laa tilsyneladende livløs i

Vandet, blev en Redningskrans kastet ud, og det forsøgtes med en Baadshage at faa Tag i den overbord-faldne, der imidlertid kort efter forsvandt og ikke mere kom til Syne. Efter ca. 1 Times forgæves Efter-søgning sejledes ind til Esbjerg.

Anm. Der er intet oplyst om Aarsagen til Ulykken.

80. 3TM M/Sk. **Elfride** af Aalesund, 259 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Tallinn til Aalesund i Ballast.

Grundstødt d. ²²/₁₂ 38 ved Lollands S.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. ²⁸/₁₂ 38. Søforklaring og Søforhør i Nakskov d. ²⁹/₁₂ 38.

Kl. 18⁰⁰ pejledes Hyllekrog Fyr i ØNØ. i 4 Sm.s Afstand. Det blæste en frisk Ø.-lig Kuling med Sne-byger. Der styredes misv. NV.¹/₄V. Kl. 18³⁰ pejledes Rødby i NØ., gisset Afstand 3 Sm. Herfra styredes misv. NV.t.V., indtil E. Kl. 20¹⁰ tog Grunden ud for Gottesgabe og blev staaende.

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

81. S/S **Elisabeth** af København, 945 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal. Paa Rejse fra Swancombe til Sunderland.

En Mand afgaaet ved Døden som Følge af Ulykkestilfælde d. ¹²/₈ 38 i Nordsøen.

Søforklaring og Søforhør i Nykøbing M. d. ³¹/₁₀ 38.

Kl. ca. 15³⁰, da E. i Taage befandt sig ca. 5 Sm. af Whitby Taagesignal, faldt Ungkok Eli Jens Petersen af Esbjerg, der i den ene Haand bar en Bakke med Proviant, ned af Trappen fra Baaddæk til Hoveddæk. Ved Faldet fik den paagældende et stærkt Slag i Skridtet. Da den tilskadekomnes Tilstand i Løbet af Eftermiddagen forværredes, blev der givet ham en Morfinindsprøjtning, og Skibets Fart blev forceret. Kl. 20¹⁵ ankom E. til Sunderland, hvor den tilskadekomne i en tilkaldt Ambulance blev kørt til Hospitalet. Den tilskadekomne afgik senere ved Døden som Følge af sine Kvæstelser.

Anm. Det kan antages, at Afdøde, der var iført Sko med Gummisaaler, er gledet paa Trappetrinene, der var glatte af Fugt.

82. 3TM M/Sk. **Elisabeth** af Marstal, 277 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Eg. Paa Rejse fra Middlesborough til Nørresundby med Salt.

Grundstødt d. ¹¹/₁₀ 38 i Limfjorden.

Søforklaring i Nørresundby d. ¹⁵/₁₀ 38.

Kl. 9⁰⁰, da E. befandt sig ud for V. Hassing, tog Skibet under en Regnbyge Grunden i Løbets N.-lige Side. Skibet kom senere flot ved Hjælp af to Bjergningsdampere.

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

83. S/S **Elisabeth Mærsk** af Kalundborg, 1893 Reg. T. Br. Bygget 1925 af Staal. Paa Rejse fra Antwerpen til Alexandria med Stykgods.

Maskinhavari d. ²⁰/₂ 38 i Kanalen; søgt Nødhavn.

Søforklaring i Cherbourg d. ²¹/₂ 38.

Kl. 3⁴⁵, da E. M. under en haard ØNØ.-lig Kuling befandt sig ca. 11 Sm. retv. N.4°Ø. af Cape de la Hague, knækkede agterste Søleende af Balanceakslen, hvorved agterste Pumpelænke kom ud af Funktion. Kl. 6⁴⁵ var Skaden midlertidig repareret, hvorefter der med mindsket Fart sejledes til Cherbourg for Reparation.

84. M/Gl. **Ella** af København, 99 Reg. T. Br. Bygget 1905 af Staal. Paa Rejse fra Bandholm til København med Byg.

Grundstødt d. ¹³/₁₂ 38 ved Lollands N.-Kyst.

Søforhør i København d. ¹⁷/₁₂ 38.

Kl. 7³⁰ afsejlede E. fra Bandholm. Efter at have passeret Havnemolerne holdtes de grønne Ledefyr overet. Maskinen gik Langsomt Frem. Da Havneøen var tværs, og det faste røde Bagfyr paa Knuthenborg Slot ikke kom i Sigte, blev Maskinen stoppet; kort efter, Kl. 8⁵⁰, tog E. Grunden mellem de hvide Prikker Nr. 3 og 4 og blev staaende. Kl. 16³⁰ kom Skibet flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes, at det bageste røde Ledefyr var skjult af Dis.

85. Ff. **Ellen** af Frederikshavn, 32 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Eg. Paa Fiskeri i Nordsøen.

Forlist d. ³/₄ 38 i Nordsøen; 4 Omkomne.

Søforklaring og Søforhør i Frederikshavn d. ¹⁰/₅ 38. Forlisanmeldelse dat. Frederikshavn d. ¹⁴/₅ 38.

Kl. ca. 14³⁰ havde Ff. »Amy« af Frederikshavn Radioforbindelse med E., der da under en stormende VNV.-lig Kuling befandt sig ca. 150 Sm. V.t.N. af Vyl F.S. og havde mistet Ankergrejerne. Da der senere er fundet en Luge fra E. og noget af den ene Skibsside samt nogle Beklædningsgenstande tilhørende E.s Besætning, maa det antages, at Kutteren er forlist med Mand og Mus.

Anm. De ombordværende var: Fiskeskipper Karl Kristian Jørgensen samt Bedstemand Evald Johannes Jørgensen, begge af Frederikshavn, Fisker Dines Larsen af Nyholmstrand og Kok Christian Hjort Jensen af Elling.

86. S/S **Ellensborg** af København, 1259 Reg. T. Br. Bygget 1918 af Staal. Paa, Rejse fra Danzig til Antwerpen mod Korn.

Grundstødt d. ¹³/₁₁ 38 ved Amager.

Søforklaring i Aalborg d. ¹/₁₂ 38.

Kl. 5⁵⁰ passerede E. i diset Vejr Nordre Røse. Kl. 6⁰⁵ passeredes Lvstønden Svælget. Kl. 6¹⁰ tog Skibet Grunden ganske let med Stb.s Side. Roret lagdes haardt Bb.; men E. mistede Styret, drejede til NV.t.N.¹/₄ N. og blev staaende. Kl. 17⁵⁵ kom Skibet flot ved egen Hjælp.

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

87. Ff. **Elna** af Esbjerg, 36 Eeg. T. Br. Bygget 1898 af Eg. Paa Fiskeri i Nordsøen.

Motorhavari d. $24/6$ 38 i Nordsøen.

Søforklaring i Esbjerg d. $30/8$ 38.

Da »Elna« under en ØSØ.-lig Brise befandt sig paa en Fiskeplads 165 Sm. VNV. af Graadyb Barre, sprængtes Motorens Stempelringe, ligesom samtlige Styretape i Stemplerne knækkede. Da Føreren fandt det uforsvarligt at søge at naa Havn for Sejl alene, blev Redningsdamperen »Vestkysten« tilkaldt over Radioen om Bord i Ff. »Edel« af Esbjerg, der befandt sig i Nærheden. V. bugserede »Elna« til Esbjerg.

88. M/Gl. **Else** af Tofte, 90 Reg. T. Br. Bygget 1902 af Eg og Bøg. Paa Fiskeri i Atlanterhavet.

Grundstødt d. $27/7$ 38 ved Grønlands V.-Kyst.

Søforhør i Færingehavnen d. $2/8$ 38.

Kl. ca. 11⁰⁰ befandt E. sig ca. 5 Sm. S. for Øerne 3 Brødre. Herfra styredes N. over i ca. 3 Sm.s Afstand fra Kysten. Kl. ca. 12³⁰ tørnede Skibet et undersøisk Skær, men kom efter et Par Minutters Forløb flot ved egen Hjælp.

89. M/Sk. **Emanuel** af Marstal, 68 Reg. T. Br. Bygget 1906 af Eg. Paa Rejse fra Kiel til Svendborg med Koks.

Grundstødt d. $24/11$ 38 ved Fyens S.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Svendborg d. $26/11$ 38.

D. $23/11$ opankredes E. for 2 Ankre under en stormende SSØ.-lig Kuling $1/2$ Sm. NV. for Bækkehave Fyr i $3 1/2$ Favne Vand. I Løbet af Aftenen tiltog Vindstyrken, og Vinden gik om i SV., hvorfor der Kl. 20⁰⁰ blev sat Græstrosser paa begge Ankerkæder, og Motoren blev startet. Kl. ca. 24⁰⁰ brækkede Stb.s Ankerkæde. Motoren blev sat Fuld Kraft Frem; men d. $24/11$ Kl. 0³⁰ brækkede ogsaa Bb.s Ankerkæde. Motoren sattes paa fuld Ydeevne, og Skibet holdtes op mod Sø og Vind. Kl. 5³⁰ blev Motoren overhedet, og da det derefter ikke var muligt at holde Skibet oppe mod Søen, drev det Kl. ca. 6⁰⁰ paa Grund ved Iholms V.-Kyst. Da E. tog Grunden, tørnede Skruen en Bundgarnspæl, og noget Tovværk kom i Skruen, der derefter ikke kunde bruges. Kl. ca. 17⁰⁰ blev et Varp sat ud om Stb., og d. $25/11$ Kl. 0³⁰ ved Højvande kom Skibet flot. Varpet holdt imidlertid ikke, og kort efter tog E. paany Grunden og blev staaende. I Løbet af Natten drejede Vinden til SSV., og Skibet arbejdede sig af Grunden og begyndte at drive. Begge Ankerkæder blev stukket ud til Tamp, og det lykkedes at stoppe Skibet. Kl. ca. 8⁰⁰ kom en Kvasse til Stede og bugserede E. til Svendborg.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Vejrforholdene.

90. Ff. **Emaus** af Esbjerg, 31 Reg. T. Br. Bygget 1898 af Eg.

Paasejlet d. $25/2$ 38 i Kattegat.

Søforklaring og Søforhør i Aalborg d. $26/2$ 38.

Se Nr. 35 a.

91. M/Gl. **Emmy** af Bagenkop, 19 Reg. T. Br. Bygget 1889/1915 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Bagenkop til København.

Sprunget læk, sat paa Grund og forlist d. $20/11$ 38 ved Lollands V.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $20/11$ 38. Forlisanmeldelse dat. København, d. $14/12$ 38. Søforhør i København d. $9/2$ 39.

Kl. 7³⁰ afsejlede E. under en frisk S.-lig Kuling fra Bagenkop. Ca. 1 Time senere opdagedes, at Fartøjet var læk. Skønt Pumpen holdtes gaaende, steg Vandet i Fartøjet, hvorfor det Kl. 14³⁰ blev sat paa Grund ved Albu Triller. E. er senere blevet Vrag.

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

92. M/Tj. **Energi** af Svendborg, 93 Reg. T. Br. Bygget 1906 af Staal. Paa Rejse fra Danzig til Hålsingborg med Foderstoffer.

Knækket Skrueakslen d. $29/8$ 38 i Østersøen; søgt Nødhavn.

Søforhør i København d. $19/9$ 38

Kl. 17⁰⁰ afsejlede E. fra Danzig. Da Skibet var ca. 2 Sm. af Fyret i Neufahrwasser, mærkedes et Stød i Motoren, og da E. derefter ikke kunde manøvreres med Skruen, blev Skibet for Sejl alene sejlet til Neufahrwasser, hvor en Undersøgelse viste, at Skrueakslen var knækket.

Anm. Ministeriet maa antage, at Skruen har tørnet noget Drivgods.

93. S/S **England** af København, 2319 Reg. T. Br. Bygget 1930 af Staal. Paa Rejse fra Danzig til Antwerpen med Kul.

Kollideret d. $19/2$ 38 paa Maas Floden.

Søforklaring i Antwerpen d. $21/2$ 38. Søforhør i Aarhus d. $2/3$ 38.

Kl. ca. 14⁰⁰, da E., der havde Lods om Bord, i klart Vejr befandt sig ca. 15 Sm. NNØ. af Maas F.S. styrende retv. S.24°V., kom en medgaaende Damper i Sigte 1 Streg foran for tværs om Bb. ca. 7 Sm. borte, styrende en Kurs, der skar E.s Kurs. Pejlingen af Damperen, som senere viste sig at være italiensk S/S »San Guiseppe«, forandrede sig ikke. Kl. 15⁴⁵ saas S. G. dreje noget Stb. over, og Kl. ca. 15⁵², da Afstanden mellem Skibene var ca. 1 Skibslængde, saas S. G. dreje haardt Stb. over; men umiddelbart efter tørnede S. G. med Stævnen mod E.s Bb.s Side og derefter 2 Gange mod Bb.s Laaring.

Anm. Søforklaring fra S. G. foreligger ikke.

94. M/Gl. **Enigheden** af Haderslev, 75 Reg. T. Br. Bygget 1908 af Eg.

a) Paa Rejse fra Middelfart til Haderslev med Stykgods.

Grundstødt d. $12/12$ 38 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $13/12$ 38. Søforhør i Haderslev den $3/1$ og $7/2$ 39, samt i Holstebro d. $20/1$ 39.

Kl. ca. 23^{00} , da E. i diset Vejr befandt sig lidt Ø. for den hvide 2-Kost inden for Ørbyhage, ændredes Kursen lidt Stb. over. Umiddelbart efter tog Skibet Grunden i Farvandets S.-lige Side. D. $13/12$ Kl. ca. 11^{30} kom E. flot ved fremmed Hjælp, efter at en Del af Ladningen var lægtret.

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

b) Paa Rejse fra Haderslev til København med Stykgods.

Grundstødt d. $16/12$ 38 ved Sveriges V.-Kyst.

Svensk Strandingsindberetning dat. $21/12$ 38. Søforhør i København d. $22/12$ 38.

Kl. ca. 2^{00} lettede E. under en frisk SØ.-lig Kuling fra en Ankerplads ud for Hornbæk. Der styredes ca. Ø.t.N. $1/2$ N. og sejledes for baade Sejl og Motor. Kort efter varmede Lejerne i Motoren, hvorfor Motoren blev stoppet, og Føreren gik under Dæk for at reparere Motoren. Efter ca. 10 Minutters Forløb varskoede Rorsmanden, at Kronborg Fyrs grønne Vinkel kom i Sigte. Føreren kom straks paa Dækket, og Skibet stagvendtes; men umiddelbart efter, Kl. ca. 4^{00} , tog E. Grunden ca. 300 m NØ.t.Ø. af den røde 3-Kost paa Svinbådan. Kl. 16^{30} kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjergningsdamper.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Motorhavariet i Forbindelse med ufor-sigtig Navigering.

95. Ff. Esperance af Esbjerg, 39 Reg. T. Br. Bygget 1912 af Eg og Bøg.

Havareret d. $11/6$ 38 i Nordsøen.

Søforklaring og Søforhør i Esbjerg d. $20/7$ 38.

Kl. ca. 8^{00} , da E. lettede fra en Ankerplads 210 Sm. V. $1/2$ S. af Graadyb Lystønde, sejlede Skibet hen over Ankergrejerne, hvorved Skruen fiskede Hanefoden paa Ankerbøjen. Da Besætningen ikke kunde faa Skruen klar, blev Ff. »Sylvia« af Esbjerg, som befandt sig i Nærheden, tilkaldt; men da S. forgæves havde forsøgt at sprænge É.s Ankerkæde, blev Redningsdamperen »Vesterhavet« tilkaldt, hvorefter E. blev bugseret til Esbjerg.

Anm. Aarsagen til Havariet fremgaar af det ovenfor anførte.

96. M/Tj. Esther af Kolding, 77 Reg. T. Br. Bygget 1909 af Staal. Paa Rejse fra Helsingør til Göteborg med Maskingods.

Grundstødt d. $14/5$ 38 ved Sveriges V.-Kyst.

Svensk Strandingsindberetning dat. $21/5$ 38. Søforklaring i Mariager d. $18/7$ 38.

Kl. 11^{15} passerede E. i tæt Taage den hvide 1-Kost ud for Morup Tånge. Herfra styredes mod den røde 2-Kost S. for Bergs-Ref. Der sejledes med mindsket Fart, ligesom Loddet holdtes gaaende, visende 5—6 Favne Vand. Da et Lodskud Kl. ca. 13^{30} viste 4 Favne Vand, blev der gjort klar til at ankre; men umiddelbart efter tog E. Grunden ca. 1 Sm. SV.t.S. af Galtabäck og blev staaende. Kl. ca. 16^{30} kom Skibet flot ved fremmed Hjælp.

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

97. S/S Esther Maria af Esbjerg, 1865 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Staal.

a) Paa Rejse fra Caen til Falmouth i Ballast.

Grundstødt d. $4/8$ 38 ved Englands S.-Kyst.

Indberetning til Board of Trade dat. $8/8$ 38. Søforklaring og Søforhør i Fredericia d. $10/9$ 38.

Kl. 17^{30} pejledes Start Point i N. $1/2$ Ø. i $6^{1/2}$ Sm.s Afstand, Log 46. Herfra styredes retv. S. 86° V. Kl. 21^{50} blev det tæt Taage, hvorfor Farten blev mindsket og forskriftsmæssigt Taagesignal afgivet. Kl. 23^{40} , da Skibet efter Bestikket skulde være tværs af St. Anthony Point, ændredes Kursen til retv. S. 9° V.; men kort efter, Kl. 23^{48} , tog Skibet Grunden ved Nare Point. D. $5/8$ Kl. 13^{10} kom E. M. flot ved Hjælp af en Bjergningsdamper.

Anm. 1. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Taage og Strømsætning i Forbindelse med den Omstændighed, at Loddet ikke blev benyttet som Kontrol for Bestikket.

Anm. 2. E. M.s Fører er ved en under $13/2$ 39 af Sørensen tor Fredericia Købstad m.v. afsagt Dom idømt en Statskassen tilfaldende Bøde af 100 Kr. for ved Pligtforsømmelse at have foranlediget Grundstødningen.

b) Paa Rejse fra Kotka med Papirmasse.

Grundstødt d. $23/12$ 38 ved Finlands S.-Kyst.

Søforhør i København d. $18/1$ 39.

Kl. 21^{41} afgik E. M., der havde Lods om Bord, fra Kotka. Vejret var klart med Frosttaagebanker. Efter at Lelleri Fyr var passeret i ca. 0,4 Sm.s Afstand om Stb., styredes SSØ. Kl. ca. 23^{00} mente Lods en at se Sandskærs Vinkelfyr skifte fra rødt til hvidt, og Kursen ændredes til S. Umiddelbart efter tog E.M. Grunden paa Sihina Skær og blev staaende. Da alle Bundtanke samt Forpeaktanken lakkede, tilkaldtes en Bjærgningsdamper, og d. $24/12$ Kl. 19^{37} , efter at ca. 50 Tons af Ladningen var lægtret og ca. 950 Tons kastet over Bord, kom E.M. flot.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes, at Lods en fejlagtig mente, at E. M. var kommet ind i Sandskær Fyrs hvide Vinkel.

98. S/S Estland af København, 1253 Reg. T. Br. Bygget 1918 af Staal. Paa Rejse fra Jacobstad til South Alloa med Træ.

Grundstødt d. $22/10$ 38 i South Alloa.

Indberetning til Board of Trade dat. $24/10$ 38.

Kl. 15^{45} , da E., der havde Lods om Bord, skulde lægge til Kaj i South Alloa, blev Skibet af Strømmen ført paa Grund paa en Sandpulle. D. $23/10$ Kl. 0^{30} kom E. ved Højvande flot ved egen Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

99. M/Gl. Eva af Hasle, 42 Reg. T. Br. Bygget af Eg. Paa Rejse fra Rønne til Vejle med Lervarer.

Sprunget læk d. $9/9$ 38 i Store Bælt; søgt Nødhavn.

Søforklaring i Vejle d. $12/9$ 38.

Da E. under en frisk NØ.-lig Brise befandt sig ud for Kerteminde, opdagedes det, at Skibet var læk. Motoren, der havde gaaet Fuld Kraft Frem, blev straks sat paa Langsomt Frem, samtidig med, at der blev pumpet. Da Vandet imidlertid stadig steg i Skibet, sejlede ind til Kerteminde for Reparation.

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

100. Ff. **Falken** af Skagen, 32 Reg. T. Br. Bygget 1930 af Eg.

Grundstødt d. $20\frac{1}{2}$ 38 ved Jyllands NV.-Kyst.

Søforklaring i Skagen d. $10\frac{1}{3}$ 38.

D. $19\frac{1}{2}$ Kl. 20^{30} afsejlede F. fra Hirtshals. Noget senere blev det tæt Taage, hvorfor Farten blev mindsket og Loddet holdtes gaaende. Der loddedes flere Gange 30 Favne Vand. D. $20\frac{1}{2}$ Kl. ca. 0^{10} , da F. antoges at være ud for Højen, blev Kursen ændret mod Land for at høre Sirenen fra Højen Fyr, og der loddedes 30 Favne Vand. Umiddelbart efter tog F. Grunden. F. drejedes udefter; men tog umiddelbart efter atter Grunden og blev staaende. Kl. ca. 2^{30} kom F. flot ved fremmed Hjælp.

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

101. M/S **Falster** af København, 129 Reg. T. Br. Bygget 1912 af Jern og Staal. Paa Rejse fra København til Tallinn med Olie.

Grundstødt d. $11\frac{1}{11}$ 38 i Tallinn.

Søforhør i København d. $26\frac{1}{11}$ 38.

Kl. ca. 18^{15} , da F., der havde Lods om Bord, befandt sig midt i et Havnebassin, tog Skibet Grunden og blev staaende. Kort efter kom Skibet flot ved egen Hjælp.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes, at Afmærkningen paa Grund af Mørke ikke kunde ses.

102. M/Tjk. **Familiens Lykke** af Egersund, 89 Reg. T. Br. Bygget 1902 af Jærn. Paa Rejse fra Graasten til Randers med Hvede.

Grundstødt d. $29\frac{1}{12}$ 38 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $3\frac{1}{1}$ 39. Søforklaring i Grenaa d. $11\frac{1}{1}$ 39.

Kl. 11^{00} , da F. L. befandt sig 2 Sm. SSØ. af Halk Hoved, blev det tæt Taage. Der styredes en nordlig Kurs med langsom Fart, og Loddet holdtes gaaende. Kl. ca. 11^{30} blev det besluttet at søge en Ankerplads under Land. Kursen blev ændret V. over. Da der pludselig loddedes 4 m Vand, blev Maskinen straks kastet Bak, men umiddelbart efter tog Skibet Grunden ved Flovt Strand og blev staaende. D. $30\frac{1}{12}$ Kl. 16^{00} kom F. L., der havde faaet nogen Bundskade, flot ved Hjælp af en Bjergningsdamper.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Taage.

103. S/S **Feddy** af København, 955 Reg. T. Br. Bygget 1909 af Staal. Paa Rejse fra Boness til Saxe-kjøbing med Kul.

Kollideret d. $5\frac{1}{8}$ 38 i Kattegat; søgt Nødhavn.

Søforklaring og Søforhør i Saxe-kjøbing d. $9\frac{1}{8}$ 38.

Kl. 23^{20} passerede F. i klart Vejr Læsø NV.-Rev i 2 Sm.s Afstand. Der styredes misv. S. $\frac{1}{4}$ V. Kl. ca. 23^{20} kom forude om Stb. en modgaaende Dampers Toplanterne og røde Sidelanterne i Sigte. Kursen ændredes nu til Stb.; men da det andet Skib, der senere viste sig at være S/S »Vim« af Bergen, samtidig syntes at dreje til Bb., blev Roret lagt haardt Bb. Da der syntes Fare for en Kollision, blev Maskinen Kl. 23^{25} beordret Fuld Kraft Bak; men umiddelbart efter tørnede V. med Stævnen mod F.s Stb.s Bov. Ved Kollisionen fremkom der et stort Hul i F.s Bov, og Forpeaken fyldtes med Vand, hvorfor F. blev sejlet ind til Frederikshavn for Reparation.

Anm. Søforklaring fra V. foreligger ikke.

104. S/S **Finse** af Bergen, 1618 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Burntisland til Kolding med Kul.

Grundstødt d. $14\frac{1}{11}$ 38 ved Sjællands N.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $15\frac{1}{11}$ 38.

Kl. 12^{35} grundstødte F. i diset Vejr under en frisk SSV.-lig Kuling paa Sjællands Rev. D. $15\frac{1}{11}$ Kl. 6^{00} kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjergningsdamper.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Ukendskab til Strømf forholdene i Forbindelse med usigtbart Vejr.

105. M/Sk. **Fortuna** af Aalborg, 80 Reg. T. Br. Bygget 1906 af Fyr og Eg. Paa Rejse fra Lübeck til København med Majs.

Tørnet Undervandshindring d. $18\frac{1}{2}$ 38 i Smaalandsfarvandet; søgt Nødhavn.

Søforklaring i Stubbekjøbing d. $21\frac{1}{2}$ 38.

Kl. ca. 8^{40} , da F. havde den røde 1-Kost NV. for Vejrø lidt foran for tværs om Bb., ændredes Kursen fra Ø.t.N. $1\frac{1}{2}$ N. til NØ. Kl. ca. 8^{45} mærkedes et Stød i Skibet, og Roret blev straks lagt haardt Bb. Da Skibet trak en Del Vand, blev det besluttet at sejle ind til Stubbekjøbing for Reparation.

106. 3^m M/Sk. **Fossanes** af Klaksvig, 153 Reg. T. Br. Bygget 1931 af Eg, Bøg og Fyr. Paa Rejse fra Vestmannøerne til Fiskeplads i Atlanterhavet.

Borteblevet i Marts 1938 i Atlanterhavet; 19 Omkomne.

Forlisanmeldelse det. Klaksvig d. $25\frac{1}{6}$ 38. Søforhør i Klaksvig d. $9\frac{1}{1}$ 39.

D. $3\frac{1}{3}$ Kl. 17^{00} saas F. under en VSV.-lig Orkan liggende underdrejet ca. 2 Sm. SSV. af Bygden paa Vestmannøerne. Da der siden intet er set eller hørt til Skibet, maa det antages at være forlist med Mand og Mus.

Anm. Skibets Besætning bestod af: Ole Martin Joensen, Meinhard Johannesen, John Reid Joensen, Thomas Johannesen og Thormund Johannesen, alle af Klaksvig, Jacob E. Jacobsen af Kvalvig, Morten

Holm af Arge, Jon Magnussen og Gudmundur Gudmundsson begge af Havnafjord (Island), Simon Niclasen af Gjøv, Joen Peter Lervig, Karl Jacob Toftenæs, Theodor Lervig og Absalon Vatnhamar, alle af Lervig, Aksel Dahl af Andefjord, Joen Pauli Høgnesen af Sydregøte, Joen Peter Petersen af Nordøre, Aksel Lervig af Porkere og Poul Erik Samuelsen af Stykket.

107. S/S **Frankrig** af København, 1361 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Staal. Paa Rejse fra Danzig til Rouen.

Grundstødt d. $24/8$ 38 paa Floden Seine.

Søforhør i København d. $8/9$ 38.

Kl. ca. 7^{50} , da F., der havde Lods om Bord, befandt sig i Nærheden af Villaville, tog Skibet Grunden i den N.-lige Side af Farvandet. Efter Grundstødningen pejledes Bøjerne Nr. 7 og Nr. 8 overet i misv. S.t.Ø. og Bøjen Ø. for Banc du Ratier i misv. Ø.t.N. $1/2$ N. Kl. 10^{50} kom F. flot ved Hjælp af en Bjergningsdamper.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes, at Lodsens paa Grund af stærkt Solskin og Dis har forvekslet Farvandsafmærkningen.

108. S/S **Fredensborg** af København, 2094 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Staal.

Paasejlet d. $11/12$ 38 i Sete.

Søforklaring i Marseille d. $20/12$ 38. Indberetning fra Konsulatet i Marseille dat. $22/12$ 38.

Kl. 21^{45} , medens F. under en SØ.-lig Storm laa i Sete Yderhavn med begge Ankre ude og Fortøjninger i Land agter, drev fransk S/S »Cassidaigne«, der var i Færd med at fortøje til Luvart af F., ned mod F.s Ankerkæder, men kom straks fri igen. Kl. 22^{15} drev C. med Siden mod F.s Bov og kom til at ride paa Ankerkæderne, hvorved et Led i Stb.s Kæde brækkede. Da C. kom klar tørnede det haardt mod F.s Stb.s Side, hvorved en Del Plader blev beskadiget. F. blev presset over mod S/S »Ilona« af Panama, der laa fortøjet tæt ved Bb.s Side; herved blev en Del Plader og det opstaaende paa Bb.s Side beskadiget. D. $12/12$ Kl. 7^{30} manøvreredes C., der i Løbet af Natten gentagne Gange havde tørnet F., bort. Herunder drev det atter mod F.s Ankerkæder, hvorved Stb.s Kæde brækkede.

Anm. Søforklaring fra C. og I. foreligger ikke.

109. M/Fg. **Freia** af Korsør, 1429 Reg. T. Br. Bygget 1936 af Staal. Paa Rejse fra Kalundborg til Aarhus med Passagerer og Stykgods.

Kollideret d. $19/3$ 38 i Aarhus Havn.

Søforhør i Aarhus d. $1/4$ 38.

Kl. ca. 16^{00} , da F. under en haard VSV.-lig Kuling for indgaaende havde passeret Midtermolen og derefter blev drejet Stb. over, faldt Forenden for meget af. For at faa Skibet drejet langs Anlægskajen, blev der bakket med Maskinerne. Da der syntes Fare for en Kollision med M/Sk. »Vega« af Nakskov, der laa fortøjet ved Kajen, afgav den vagthavende Styrmand, som opholdt sig paa Agterdækket, Advarselssignal til Broen med sin Fløjte. Da Signalet ikke syntes at være hørt paa Broen, blev det kort efter gentaget. Begge Maskiner beordredes nu Fuld Kraft Frem; men umiddelbart efter tørnede F. med Agterenden mod V. Ved Kollisionen blev V.s Fortøjninger sprængt, ligesom dette Skib blev en Del beskadiget.

Anm. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes, at det første Advarselssignal ikke blev hørt paa Broen.

110. 3^m M/Sk. **Frem** af Marstal, 141 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Eg. Paa Rejse fra Gefle til Figueira med Træ.

Grundstødt d. $12/10$ 38 ved Amager.

Søforklaring i Marstal d. $17/10$ 38.

Kl. ca. 0^{45} styrede F. under en frisk VSV.-lig Kuling en N.-lig Kurs med 2 røde Fyr, som blev antaget for 2 Lysbøjer i Drogden, men som senere viste sig at være Fyrene paa Dragør Fort og Nordre Røse overet. Kort efter tog Skibet Grunden paa Dragør Sandrev og blev staaende. Kl. ca. 8^{00} kom F. flot ved egen Hjælp.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes skødesløs Navigering.

111. S/S **Friesland** af Klaipeda, 1029 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Danzig til West Hartlepool med Props.

Grundstødt d. $2/11$ 38 ved Jyllands N.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $3/11$ 38.

Kl. 18^{45} grundstødte F. under en SV.-lig Kuling med klart Vejr ud for Skagen Nordstrand. Kl. 20^{45} kom Skibet flot ved egen Hjælp.

112. S/S **Frode** af København, 2140 Reg. T. Br. Bygget 1918 af Staal. Paa Rejse fra New York til Oslo.

Kollideret d. $9/6$ 38 i Oslofjorden.

Søforklaring i Helsingør d. $21/6$ 38.

Kl. 5^{05} passerede F., der havde Lods om Bord, i tæt Taage Færder, Log 0. Maskinen gik Halv Kraft Frem, og der blev afgivet forskriftsmæssigt Taagesignal. Kl. 5^{28} , da Loggen viste 2,5, hørtes Taagesignal fra en Damper omtrent ret forude. Maskinen blev straks stoppet. Der udveksledes nu flere Taagesignaler mellem Skibene. Kl. 5^{32} , da F. laa næsten stille, kom det andet Skib, der senere viste sig at være M/S »Cometa« af Bergen, i Sigte. Maskinen blev straks beordret Fuld Kraft Bak, hvilket blev tilkendegivet ved 3 korte Toner med Dampfløjten og Roret lagt haardt Stb.; men umiddelbart efter tørnede F. med Bb.s Bov mod C.s Bb.s Bov. Ved Kollisionen led F. en Del Skade paa Bb.s Bov, og C. fik en Bule i Bb.s Bov.

Anm. Søforklaring fra C. foreligger ikke.

113. S/S **Garonne** af København, 1502 Reg. T. Br. Bygget 1899 af Staal. Paa Rejse fra Antwerpen til København med Stykgods.

Paasejlet d. $\frac{25}{3}$ 38 i Antwerpen Havn.

Søforhør i København d. $\frac{31}{3}$ 38.

Kl. ca. 21⁰⁰, da G. laa fortøjet inden for Royers Sluse, blev Skibet paasejlet af S/S »Abbotsford« af Grangemouth. Ved Paasejlingen fik G. Skanseklædningen i Stb.s Side trykket ind, 11 Støtter bøjet og Lønningen knækket.

Anm. Søforklaring fra A. foreligger ikke.

114. S/S **Gerda** af Esbjerg, 1151 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal. Paa Rejse fra Pierfleet til Boston i Ballast.

Kollideret d. $\frac{16}{3}$ 38 paa Themsen.

Indberetning til Board of Trade dat. $\frac{18}{3}$ 38.

Kl. 15⁵⁰, da G., der havde Lods om Bord, under en V.-lig Storm manøvrerede ud fra Kajen ved Pierfleet Savmølle, blev Skibet af Vind og Strom ført hen paa M/S »Mallorca« af London, der laa fortøjet langs Kajen. Ved Kollisionen blev G. lettere beskadiget.

115. Ff. **Gerda** af Esbjerg, 20 Reg. T. Br. Bygget 1918.

Havareret d. $\frac{4}{10}$ 38 i Nordsøen; forladt af Besætningen og forlist.

Søforhør i Esbjerg d. $\frac{18}{10}$ 38.

Kl. ca. 20³⁵, da G. under en haard VSV.-lig Kuling laa underdrejet ca. 50 Sm. NV.t.V. af Vyl F.S., brød en Braadsø ind over Fartøjet, der blev helt begravet i Vand og krængede voldsomt Bb. over. Da Fartøjet paany rettede sig op, var begge Master gaaet over Bord, Styrehuset knust, alt opstaaende paa Dækket raseret og Vanter og Stag sprængt, ligesom Radiostationen var ødelagt og to Mand af Besætningen kommet til Skade. Da der syntes Fare for, at G. vilde synke, og der var et Skib i Sigte, forsøgte det at blusse ved Hjælp af en Dyne overhældt med Petroleum. Dynen blæste imidlertid over Bord, og da saavel Raketter som Tændstikker var ødelagt af Vand, var det umuligt at afgive Nødssignal. Senere viste det sig, at Vandet ikke steg i Fartøjet, og det forsøgte at øse læns, samtidig med at Hullerne efter Masterne og det ligeledes bortrevne Maskinskyldlight blev lukkede ved Hjælp af Køjeklæder og Sejldug. D. $\frac{5}{10}$ om Morgenen blev der rigget et Dynebetæk op som Nødssignal, og Kl. ca. 12⁰⁰, da G. befandt sig ca. 20 Sm. NV.t.N. af Horns Rev, kom russisk S/S »Volgoles« tilstede og bjergede Besætningen. Under Bjergningsarbejdet tørnede V. to Gange mod G. Besætningen blev senere landsat i Velsen (Holland), hvor de tilskadekomne kom paa Hospital. Da der senere er drevet Vragrester fra G. i Land, maa Fartøjet antages at være forlist.

Anm. Aarsagen til Havarierne fremgaar af det ovenfor anførte.

116. M/Gl. **Gertrud** af Kolding, 86 Reg. T. Br. Bygget 1894 af Staal. Paa Rejse fra Odense til Rudkøbing.

Kollideret d. $\frac{3}{3}$ 38 i Store Bælt.

Søforklaring og Søforhør i Odense d. $\frac{10}{3}$ 38.

Kl. ca. 10²⁰ kom forude om Bb. ca. 2 à 3 Sm. borte et Fiskefartøj i Sigte. Kl. ca. 10³⁰ saas Fartøjet ret forude 6 Favne fra G. Motoren blev straks kastet Fuld Kraft Bak og Roret lagt haardt Stb.; men umiddelbart efter tørnede G. med Bb.s Bov mod Bb.s Side af Fiskefartøjet, der viste sig at være M/B »Marie« af Kerteminde. Ved Kollisionen blev M. læk, og da der syntes Fare for, at Fartøjet skulde synke, blev det fortøjet langs G.s Bb.s Side ved Hjælp af 2 Wirer, som blev lagt rundt om M., og blev derefter bragt ind til Kerteminde.

Af den af M.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at Fartøjet Kl. ca. 10³⁰ laa og overhalede Tor skekroge ca. 3 Sm. NNV. af Romsø, da G. kom i Sigte i N.-lig Retning, styrende ret paa M. Da G. var ca. 1 Skibslængde fra M., og der syntes Fare for en Kollision, blev Krogene kastet over Bord og Roret lagt haardt Stb.; men umiddelbart efter indtraf Kollisionen som foran anført.

Anm. 1. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes, at der om Bord i G. ikke blev holdt tilstrækkelig effektiv Udkig.

Anm. 2. G.s Fører har under $\frac{13}{3}$ 39 inden Sørretten for Kolding Købstad m. v. vedtaget en Statskassen tilfaldende Bøde af 50 Kr. for ved Pligtforsømmelse at have foranlediget Kollisionen.

117. Ff. **Godthaab** af Trangisvaag, 95 Reg. T. Br. Bygget 1886 af Bøg og Eg.

Tørnet Grunden og sprunget læk d. $\frac{11}{8}$ 38 ved Grønlands V.-Kyst; søgt Nødhavn.

Søforklaring og Søforhør i Færingerhavnen d. $\frac{17}{8}$ 38.

Kl. ca. 11³⁰, da G. fiskede paa en Fiskeplads 3 Sm. misv. VSV. af Ivisugartok paa ca. 20 Favne Vand, mærkedes to Stød i Agterenden, og det viste sig, at Skibet havde tørnet med Agterenden mod et Skær. Motoren blev sat Fuld Kraft Frem, og G. kom straks flot. En Undersøgelse viste, at Skibet var læk, og da Vandet, skønt Pumpen holdtes gaaende, stadig steg i Skibet og i Løbet af 10—15 Minutter stoppede Motoren, blev der signaleret efter Hjælp, samtidig med at G. for Sejl alene blev sejlet hen imod Ff. »Gudrun Zoega« af Trangisvaag, som befandt sig i Nærheden. Besætningen fra G. Z. hjalp nu med at læse G., idet G. Z. samtidig bugserede G. mod Færingerhavnen, hvortil Skibene ankom Kl. ca. 21⁰⁰.

118. Ff. **Grete** af Frederikshavn, 51 Reg. T. Br. Bygget 1930 af Eg og Fyr.

Kollideret d. $\frac{13}{1}$ 38 i Frederikshavns Havn.

Søforklaring i Frederikshavn d. $\frac{22}{1}$ 38.

Kl. ca. 16⁰⁰, da G., der havde været paa Prøvetur efter Installation af ny Motor, manøvrerede i Frederikshavns Havn, kunde Motoren ikke hurtig nok skiftes fra Frem- til Bak, og Kutteren tørnede med Stævnen mod Stb.s Side af M/S »Normandiet« af København, som laa fortøjet langs kulkajen. Ved Kollisionen blev N. lettere beskadiget.

Anm. Aarsagen til Kollisionen fremgaar af det ovenfor anførte.

119. Ff. **Grethe** af Hirtshals, ca. 20 Reg. T. Br. Bygget 1923. Paa Rejse fra Fiskeplads i Skagerak til Hirtshals.

En Mand skyllet over Bord og druknet d. $17/3$ 38 i Skagerak.

Søforklaring og Søforhør i Hjørring d. $29/3$ 38.

Kl. ca. 1^{00} , da G. under en haard V.-lig Kuling var i Nærheden af Læmolen ved Hirtshals Havn, brød en Braadsø over Fartøjet, der blev helt begravet i Vand og slaet om paa Bb.s Side. Da G. rettede sig op paany, savnedes Fisker Knud Jensen af Hirtshals, der havde opholdt sig i Læ af Styrehuset. Da Roret havarede, kunde ingen Eftersøgning foretages, og da Havariet var midlertidig udbedret, kunde der paa Grund af Vejrforholdene ikke holdes paa Havnen.

Anm. Ulykken skyldes Vejrforholdene.

120. M/Gl. **Grethe** af Hasle, 77 Reg. T. Br. Bygget 1936 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Lemvig til Aalborg i Ballast.

Grundstødt d. $22/3$ 38 i Limfjorden.

Søforklaring og Søforhør i Hasle d. $2/4$ 38.

Kl. 21^{30} passerede G. Oddesundbroen. Kl. ca. 22 saas forude om Bb. 2 hvide Lys, som blev antaget for Sillerslev Ledefyr. Der styredes misv. NØ. $1/2$ N. Vejret blev nu diset, hvorfor Farten blev mindsket; men ca. 5 Minutter senere tog Skibet Grunden paa Jegind Tap og blev staaende. D. $24/3$ Kl. ca. 19^{00} kom G. flot ved fremmed Hjælp.

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

121. M/Gl. **Grethe** af Thisted, 83 Reg. T. Br. Bygget 1895 af Eg. Paa Rejse fra Memel til Danzig.

Kollideret d. $22/8$ 38 i Danzig Bugt.

Søforklaring i Danzig d. $26/8$ 38. Søforhør i Nykøbing M. d. $15/2$ 39.

Kl. 4^{15} passerede G., der paa Grund af Motorhavari sejlede for Sejl alene, under en NV.-lig Kuling Hela. Herfra styredes VSV., idet der regnedes med 2 Str.s Afrift. I en Afstand af ca. 4 Sm. var en mod-gaaende Bugserdamper, der senere viste sig at være hollandsk S/S »Risico« og som bugserede en Pram, i Sigte. Da R. var ca. 1 Sm. fra G., blev der afgivet 2 korte Toner med Luftfløjten, hvilket Signal kort efter, da R. var ca. 300 m borte, blev gentaget, samtidig med at Roret blev lagt haardt Bb. Da R. befandt sig ca. 75—100 m fra G., hørtes fra R. 1 kort Tone med Dampfløjten, samtidig med, at dette Skib syntes at dreje til Stb. Da R., nu befandt sig om Bb., medens Prammen saas om Stb., og der syntes Fare for en Kollision, blev Roret lagt haardt Stb.; men umiddelbart efter tørnede Prammen med Stævnen mod G.s Stævn, der blev en Del beskadiget.

Af den af R.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at da dette Skib, der havde Lods om Bord, befandt sig ca. 20 m fra Undervandssignal-Tønden, syntes G., der saas forude om Bb. i ca. 300 m.s Afstand, at skære ud til Bb. Roret blev lagt Stb., hvilket blev tilkendegivet ved 1 kort Tone med Dampfløjten, samtidig med at Lodsens ved at vinke med Hænderne forsøgte at faa G. til at dreje Stb. over. G. syntes derefter dreje Stb. over; men umiddelbart efter skete Kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Das Staatliche Seeamt Danzig har under $26/8$ 38 afsagt en Kendelse, hvorefter Aarsagen til Kollisionen var, at R.s Fører — uanset at han var klar over, at G. under de forhaandenværende Forhold var at betragte som et Sejlskib — i Modstrid med Bestemmelserne i Art. 20 i de internationale Søvejsregler ikke gik af Vejen for G.

122. S/S **Gudena** af København, 1359 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal.

a) Paa Rejse fra Bordeaux til Goole.

Kollideret d. $1/11$ 38 i Goole.

Søforhør i København d. $10/11$ 38. Indberetning til Board of Trade dat. $12/11$ 38.

Kl. 0^{00} , da G., der havde Lods om Bord, under en frisk Kuling skulde manøvrere ind i Dokken, mistede Skibet Styret. Da der syntes Fare for Kollision med 2 Lægttere og en Slæbedamper, der laa fortøjet uden paa hinanden ved en Kaj, blev Bb.s Anker stukket i Bund; men Ankeret holdt ikke, og umiddelbart efter tørnede G. med Stb.s Side midtskibs imod den ene Lægtter, Jernlægtter »Eglinton«. Ved Kollisionen blev de 2 Lægttere lettere beskadiget.

Anm. Søforklaring fra E. foreligger ikke.

b) Paa Rejse fra Goole til København.

Grundstødt d. $3/11$ 38 paa Floden Humber.

Søforhør i København d. $10/11$ 38. Indberetning til Board of Trade dat. $12/11$ 38.

Kl. 15^{15} afsejlede G., der havde Lods om Bord, under en SV.-lig Brise fra Slusen i Goole. Kl. 15^{30} mistede Skibet Styret og blev af Strømmen ført paa Grund. D. $4/11$ Kl. 16^{45} kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjergningsdamper.

Anm. Ministeriet maa antage, at Aarsagen til, at Skibet mistede Styret, er, at Skibet havde for ringe Fart gennem Vandet.

123. M/Gl. **Gudrun** af Fredericia, ca. 18 Reg. T. Br. Bygget 1836 (1913) af Eg. Paa Rejse fra Egernsund til Nykøbing F. med Mursten og Tagsten.

Sprunget læk og sunket d. 18/7 38 smaalandfarvandet.

Søforklaring og Søforhør i Fredericia d. $11/10$ 38.

Kl. ca. 11^{00} passerede G. under en frisk SV.-lig Brise Omø Fyr. Kort efter at Kostene Ø. for Omø var passeret, sprang Fartøjet pludselig læk. Kursen blev straks sat mod Land; men 20 Minutter senere sank G. paa 7 m Vand ca. 300 m fra Land. Føreren, der var alene om Bord, reddede sig i Land i Fartøjets Pram.

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

124. Ff. Gudrun af Esbjerg, ca. 20 Reg. T. Br. Bygget 1935.Paasejlet d. $\frac{9}{11}$ 38 i Nordsøen.Søforklaring i Lemvig d. $\frac{12}{11}$ 38.

Kl. ca. 21⁵⁰, da G. i klart, næsten stille Vejr laa til Ankers ca. 15 Sm. N. $\frac{1}{2}$ Ø. af Anduvningsbøjen ved Thyborøn, førende forskriftsmæssig Ankerlanterne, kom i N.-lig Retning en Dampers to Toplanter og grønne Sidelanterne samt Skrog i Sigte. Da der ikke syntes Fare for en Kollision, gik Vagtsmanden under Dæk. Da Vagtsmanden kort efter paany kom paa Dækket, var Damperen, der senere viste sig at være S/S »Ingarois« af Åbo, ganske nær, og da der syntes Fare for, at I. skulde fiske Ankergrejerne, blev Besætningen purret ud; men umiddelbart efter fiskede I. Ankergrejerne. Det forsøgtes ved Raab at paakalde I.s Opmærksomhed, samtidig med at Motoren blev varmet op; men I. stoppede først efter at have slæbt G. gennem Vandet i ca. 15 Minutter. Efter at I. var stoppet tørnede G. flere Gange mod I., hvorved Klyverbommen knækkede og Ankerlanteren blev knust.

Anm. Søforklaring fra I. foreligger ikke.

125. M/S Gudrun Mærsk af København, 2294 Reg. T. Br. Bygget 1936/37 af Staal. Paa Rejse fra London til New York med Stykgods.Kollideret d. $\frac{12}{10}$ 38 paa Themsens.Indberetning til Board of Trade dat. $\frac{18}{10}$ 38. Søforklaring i Rotterdam d. $\frac{19}{10}$ 38.

Kl. ca. 23¹⁰ afsejlede G. M., der havde Lods om Bord, fra Slusen i King George's Dock. Kl. ca. 23²⁰ kom en modgaaende Dampers røde Sidelanterne i Sigte om Stb. Fra G. M. blev der 2 Gange afgivet 1 kort Tone med Sirenen, hvilke Signaler ikke blev besvaret fra det andet Skib, der senere viste sig at være S/S »Umvum« af London. I G. M. blev Roret lagt haardt Bb., og umiddelbart efter haardt Stb., samtidig med at Motoren, der havde gaaet Langsomt Frem, blev beordret Fuld Kraft Bak, hvilket blev tilkendegivet ved 3 korte Toner med Sirenen, men umiddelbart efter, Kl. ca. 23²³, tørnede G. M. med Stævnen mod U.s Stævn. Ved Kollisionen blev G. M. stærkt beskadiget.

Anm. Søforklaring fra U. foreligger ikke.

126. M/Gl. Guldborg af Nykøbing F., 96 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Karrebæksminde til Stevns i Ballast.Tørnet Undervandshindring d. $\frac{21}{4}$ 38 i Østersøen; søgt Nødhavn.Søforhør i København d. $\frac{25}{4}$ 38.

Kl. 19⁵⁵, da G. befandt sig ca. 4 Sm. SV.t.S. af Stevns Fyr, mærkedes et Stød i Skibet. Der loddes umiddelbart efter 13 m Vand. Da en Undersøgelse viste, at saavel Bunden som Skruen var beskadiget, blev Skibet sejlet til København for Reparation.

127. S/S Gunhild af København, 1142 Reg. T. Br. Bygget 1918 af Staal. Paa Rejse fra Antwerpen til Methil i Ballast.Grundstødt d. $\frac{23}{12}$ 38 paa Schelde.Søforklaring i Methil d. $\frac{28}{12}$ 38. Søforhør i København d. $\frac{31}{1}$ 39.

Kl. ca. 16⁰⁰ da G., der havde Lods om Bord, havde passeret the lower beacon of Bath, blev der givet en lang Tone med Dampfløjten for at tilkendegive en medgaaende Damper, at G. vilde passere denne. Det andet Skib, der besvarede Signalet med 2 korte Toner, saas at dreje Bb. over saaledes at G. kunde passere paa Stb.s Side. Da Skibene var omtrent tværs af hinanden, saas det andet Skib at dreje Stb. over, og da der syntes Fare for en Kollision, drejedes Stb. over, samtidig med at Farten blev mindsket; men umiddelbart efter tog G. Grunden mellem Bøje Nr. 35 og Nr. 36. D. $\frac{24}{12}$ Kl. 15²⁰ kom Skibet flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

128. Ff. Gunnar Schou af Frederikshavn, 36 Reg. T. Br. Bygget 1929 af Eg og Fyr. Paa Fiskeri i Nordsøen.Havareret, en Mand slaaet over Bord og druknet d. $\frac{29}{1}$ 38 i Nordsøen.Søforhør i Esbjerg d. $\frac{14}{2}$ 38.

Kl. 17¹⁵, da G. S. under en stormende VNV.-lig Kuling laa opankret ca. 145 Sm. V. af Graadyb Barre, brød en Braadsø fra Bb.s Side over Fartøjet, der lagde sig helt over til Stb. Da Fartøjet paany rettede sig op, viste det sig, at Søen havde knust Nedgangskappen, Kabyssen paa Dækket og Prammen samt beskadiget Skanseklædningen i begge Sider. Endvidere savnedes Kok Alfred Schaffer af Esbjerg, som havde opholdt sig paa Dækket. Da Motoren var blevet stoppet af Vand i Motorrummet, var det umuligt at foretage Eftersøgning af den forsvundne, der antoges at være slaaet over Bord.

Anm. Aarsagen til Ulykken var Vejrforholdene.

129. S/S Gustaf Adolph af Göteborg, 926 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal. Paa Rejse fra Riga til Cardiff med Træ.Grundstødt d. $\frac{8}{8}$ 38 ved Saltholm.Strandingsindberetning dat. $\frac{9}{8}$ 38.

Kl. 22⁰⁰ grundstødte G. A. i klart Vejr paa V.-Siden af Saltholm D. $\frac{9}{8}$ Kl. 19⁰⁰ kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjergningsdamper, efter at en Del af Ladningen var lægtret.

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

130. S/S Gyda af København. 1695 Reg. T. Br. Bygget 1934 af Staal.Kollideret d. $\frac{4}{1}$ 38 i Port Said.Søforklaring i Antwerpen d. $\frac{29}{1}$ 38.

Kl. 21²⁵, da G. laa fortøjet paa anvist Plads med begge Ankre i Bund og Agterfortøjninger i Land, kom der et orkanagtigt Vindstød tværs paa Skibet, hvorved Agterfortøjningerne sprængtes, og Skibet svingede rundt og tørnede mod ægyptisk S/S »El Amir Farouq«. Ved Kollisionen blev begge Skibe en Del beskadiget.

Anm. Aarsagen til Kollisionen fremgaar af det ovenfor anførte.

131. M/Sk. **Gøte** af København, 99 Reg. T. Br. Bygget 1918 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Bergkvara til København med Træ.

Kollideret d. ³⁰/₇ 38 i Østersøen; søgt Nødhavn.

Svensk Indberetning dat. ²/₈ 38. Søforhør i Karlskrona d. ⁴/₈ 38. Søforklaring i Aarhus d. ²⁶/₈ 38. Søforhør i Stege d. ²⁰/₂ 39.

Kl. ca. 22⁰⁵, da »Gøte« i klart Vejr befandt sig paa ca. 55°54'5 N. Brd., 16°31' Ø. Lgd., kom en hvid Lanterne i Sigte ca. 4 Streger om Stb. Da Lanteren ved Pejling paa Kompasset syntes at trække agterover, bibeholdtes Kurs og Fart. Kort efter kom den røde Sidelanterne paa det andet Skib, der senere viste sig at være M/Sk. »Gustaf« af Mariehamn, i Sigte, og umiddelbart efter tørnede »Gustaf« med Stævnen mod »Gøte«s Stb.s Side. Ved Kollisionen blev »Gøte« læk og fyldtes med Vand; men da Skibet flød paa Lasten, blev det af »Gustaf« bugseret ind til Karlskrona.

Af den af »Gustaf«s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at »Gøte«s Toplanterne Kl. ca. 22⁰⁰ kom i Sigte ca. 2 Str. om Bb. Ca. 8 Minutter senere kom »Gøte«s grønne Sidelanterne i Sigte. Kort efter ændredes Kursen lidt til Stb. Da der syntes Fare for en Kollision, blev Motoren beordret Fuld Kraft Bak og Roret lagt haardt Stb.; men umiddelbart efter indtraf Kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes, at man om Bord i Skibene for sent har set det andet Skibs Sidelanterne.

132. S/S **Hadrian** af Bergen, 1620 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Staal. Paa Rejse fra Leith til Vejle med Kul.

Grundstødt d. ²³/₁₂ 38 ved Samsø's S.-Kyst.

Søforklaring i Vejle d. ²⁸/₁₂ 38.

Kl. 6³⁰ pejledes Ljushage F. i N. 83° V. og Falske Bolsax Lys- og Klokketønde i S. 7° Ø. Der styredes retv. S. 84°V. Det blæste en stormende ØNØ.-lig Kuling med Snebyger. Da stadige Pejlinger viste, at Skibet drev forsat mod Land, ændredes Kursen til S. 79° V. og lidt senere til S. 75° V. Da H. var ca. 1 Sm. af Ljushage ændredes Kursen 1 Str. Bb. over, men umiddelbart efter, Kl. ca. 6⁵⁰, tog Skibet Grunden og blev staaende. Kl. 7¹⁵ kom H., der havde lidt en Del Bundskade flot ved egen Hjælp.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Strømsætning i Forbindelse med den Omstændighed, at Ljushage Lys- og Klokketønde var slukket.

133. S/S **Hafnia** af København, 2031 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Staal. Paa Rejse fra Stettin til Odense.

Kollideret d. ⁴/₈ 38 i Østersøen.

Søforklaring og Søforhør i Odense d. ⁵/₈ 38.

Kl. 1³¹ kom ca. 2¹/₂ Streg om Bb. en hvid Lanterne i Sigte lavt over Vandet. Da Pejlingen af Lanteren viste, at denne trak agterover, bibeholdtes Kurs og Fart. Da Lanteren imidlertid var tværs af H.s Bov, saas det andet Skib, der senere viste sig at være Ff. »W. A. 258« af Warnemünde, dreje Bb. over, og Kl. 1⁴² tørnede det mod H.s Bb.s Side. Ved Kollisionen led H. ingen Skade.

Anm. Søforklaring fra W. A. 258 foreligger ikke.

134. S/S **Halldan** af Middelfart, 1448 Reg. T. Br. Bygget 1918 af Staal. Paa Rejse fra Bordeaux til La Rochelle-Pallice med Stykgods.

Tørnet Kajen d. ²⁸/₁₂ 38 i Bordeaux.

Søforklaring i La Rochelle d. ³⁰/₁₂ 38.

Kl. 9³⁰ under Manøvrering for at gaa ind i Slusen ved Bassin I faldt Skibet ned mod Kajen, der blev let beskadiget.

135. Lystk. **Hallo** af Aarhus, ca. 4 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Nykøbing M. til Aarhus.

Drevet til Søs d. ¹⁶/₈ 38; strandet og forlist d. ¹⁸/₉ 38 ved Sveriges V.-Kyst.

Strandingsforretning i Grenaa d. ¹⁷/₉ 38. Svensk Strandingsindberetning dat. ²¹/₉ 38. Søforhør i Aarhus d. ²⁹/₉ 38.

D. ¹⁶/₉ Kl. ca. 22⁰⁰ befandt H. sig under en V.-lig Kuling ca. 2 Sm. uden for Grenaa. Da Fartøjet paa Grund af Vind- og Strømførholdene ikke kunde krydse ind til Havnen, blev der signaleret efter Bugserhøjelp. Kort efter kom en 3^m Motorskonnert langs Siden, og tog en Slæbetrosse hvorefter de i H. ombordværende 3 Personer gik om Bord i Skonnerten. Da Bugseringen paabegyndtes, kom Slæbetrossen i Skruen og brækkede, hvorefter H. drev bort. Natten mellem d. ¹⁷/₉ og d. ¹⁸/₉ strandede H. ca. 200 m NNØ. af Fyret paa Hallands Väderö. Fartøjet er senere blevet Vrag.

136. M/Gl. **Hanne Marie** af Egersund, 59 Reg. T. Br. Bygget 1905 af Eg. Paa Rejse fra København til Nykøbing F. med Hvede.

Kollideret og sunket d. ¹⁸/₃ 38 i Østersøen.

Søforhør i København d. ²¹/₃ 38. Strandingsindberetning dat. ²⁵/₃ 38.

Se Nr. 4.

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

a) Paa Rejse fra Agnefest til Menstad i Ballast.

Tørnet Grunden d. $\frac{1}{3}$ 38 ved Norges S.-Kyst.

Søforklaring i Vejle d. $\frac{4}{3}$ 38.

D. $\frac{28}{2}$ Kl. 17²⁰ pejledes Oxø Taagesignal i retv. N. 21° V. i 3 Sm.s Afstand, Log 44. Det var næsten stille Vejr, og der styredes retv. N. 69° Ø. Kl. 18¹⁵ ændredes Kursen til retv. N. 46° Ø., Log 52, Kl. 22³⁹ til retv. N. 43° Ø., Log 88 og Kl. 24⁰⁰ til retv. N. 37° Ø., Log. 101. D. $\frac{1}{3}$ Kl. 3⁰⁰, da Loggen viste 121 $\frac{1}{2}$, og H. skulde være ca. 4 Sm. fra Kysten ved Tvesten Fvr, var Vinden frisket til haard Kuling af SV. Kursen ændredes nu til dev. SV. Under Kursændringen kom i ca. NNØ. et Fyr i Sigte, hvorfor Kursen blev ændret til NNØ., idet der sejledes meget langsomt. Fyret, der viste 1 Blink hvert 5. Sekund, blev antaget for Tvesten Fyr, men viste sig senere at være Lys- og Fløjtetønden ud for Kragerø. Kl. 3³⁰ pejledes Fyret i NNØ. i ca. 2 Sm.s Afstand, Log 123 $\frac{1}{2}$. Kursen blev nu ændret til dev. VNV., og Maskinen blev beordret Halv Kraft Frem. Kl. 3⁵⁰ tørnede H. mod en Klippe, men var straks flot igen.

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

b) Paa Rejse fra Hobro til Hammerhavnen i Ballast.

Kollideret d. $\frac{2}{6}$ 38 i Østersøen.

Svensk Indberetning dat. $\frac{4}{6}$ 38. Søforklaring i Helsingør d. $\frac{13}{6}$ 38.

Kl. 14⁵⁰ passerede H. Falsterbøve F. S., Log 139,5 og Kursen ændredes til Ø. $\frac{1}{2}$ S. Vejret var taaget, der sejledes med mindsket Fart, og forskriftsmæssigt Taagesignal blev afgivet. Kl. ca. 17⁵⁵, da H. befandt sig ca. 8 Sm. SØ. af Smygehuk, hørtes Taagesignal fra en Damper omtrent ret forude. Signalet blev straks besvaret med 1 lang Tone, samtidig med at Maskinen blev stoppet. Kl. ca. 17⁵⁶ hørtes fra det andet Skib, der senere viste sig at være S/S »Bertha« af Hålsingborg, 2 lange Toner, hvilket Signal besvarede med 1 lang Tone med Dampfløjten. Kl. ca. 17⁵⁷ kom B. i Sigte forude ca. 1 Streg om Bb. Maskinen blev straks beordret Fuld Kraft Bak, hvilket blev tilkendegivet ved 3 korte Toner med Dampfløjten; men umiddelbart efter tørnede H. med Stævnen mod B.s Stb.s Bov. Ved Kollisionen fik H. Stævnen beskadiget.

Anm. Søforklaring fra B. foreligger ikke.

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

a) Paa Rejse fra Gent til Antwerpen i Ballast.

En Mand forsvundet d. $\frac{9}{3}$ eller $\frac{10}{3}$ 38 paa Scheldefloden.

Søforklaring i Antwerpen d. $\frac{11}{3}$ 38.

D. $\frac{9}{3}$ Kl. 22³⁰ passeredes Hansweert. D. $\frac{10}{3}$ Kl. ca. 0³⁰ savnedes Matros Jens Axel Ørholm, der sidst var set gaaende forud d. $\frac{9}{3}$ Kl. 23⁴⁰. En Eftersøgning over hele Skibet gav intet Resultat, og paa Grund af Vejr- og Strømforholdene var det umuligt at lægge Skibet paa modsat Kurs.

b) Paa Rejse fra Manchester til Liverpool med Stykgods.

Kollideret d. $\frac{19}{12}$ 38 i Manchester Kanalen.

Søforklaring i Liverpool d. $\frac{22}{12}$ 38. Søforhør i København d. $\frac{6}{1}$ 39.

Kl. 16³⁰ afsejlede H., der havde Lods og Kanalstyrer om Bord, assisteret af en Bugserbaad agter, under en frisk Ø-lig Kuling fra Barton Loch. Kl. 16⁴⁰, da H. skulde passere en modgaaende Damper — engelsk S/S »Manchester City« — mistede Skibet Styret og drejede Bb. over. Maskinen blev beordret Fuld Kraft Bak, og Slæbebaaden trak Bb. over, samtidig med, at det ved Signaler blev tilkendegivet M. C. at passere H. om Stb. Under Manøvren tørnede M. C. med Stb.s Bov mod H.s Stb.s Forrig og derefter mod Broen. Ved Kollisionen led H. en Del Skade.

Anm. Søforklaring fra M. C. foreligger ikke.

139. S/S **Harriet** af Esbjerg, 1144 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Staal. Paa Rejse fra Gdynia til Wiborg i Ballast.

Kollideret d. $\frac{7}{5}$ 38 i Østersøen.

Søforklaring i Helsingfors d. $\frac{11}{5}$ 38.

Kl. ca. 0⁰³, da »Harriet« i klart Vejr befandt sig i Nærheden af Hela, kom et Skibs Toplanterne og grønne Sidelanterne i Sigte ca. 5 à 6 Str. om Bb. Da der syntes Fare for en Kollision, ændredes Kursen 1 Str. til Stb.; men pludselig kom begge Sidelanterne paa det andet Skib, der senere viste sig at være M/S »Henny« af Hamburg, i Sigte, og umiddelbart efter tørnede »Henny« med Stævnen mod »Harriet«s Bb.s Side ud for den agterste Mast. Ved Kollisionen blev »Harriet« en Del beskadiget.

Anm. Søforklaring fra »Henny« foreligger ikke.

140. Ff. **Havgasin** af Syderø, 98 Reg. T. Br. Bygget 1883 af Eg.

Sprunget læk d. $\frac{1}{4}$ 38 i Atlanterhavet; søgt Nødhavn.

Søforklaring i Reykjavik d. $\frac{4}{4}$ 38.

Kl. 5⁰⁰, da H. under en stormende VSV.-lig Kuling befandt sig paa Selvogsbanken, opdagedes det, at Skibet var læk. Da Lækken, der viste sig at være i Forskibet, syntes at tiltage, blev det efter et afholdt Skibsraad besluttet at søge ind til Reykjavik. D. $\frac{3}{4}$ Kl. 22³⁰ ankom H. til Reykjavik, hvor Skibet kom paa Bedding.

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

141. M/Jt. **Hebe** af Aalborg, 52 Reg. T. Br. Bygget 1903 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Aalborg til Krik med Sten.

Paasejlet en Bropille d. $\frac{6}{9}$ 38 i Aalborg.

Søforklaring og Søforhør i Aalborg d. $\frac{8}{9}$ 38.

Kl. ca. 5³⁰, da H. befandt sig i Gennemsejlingsaabningen i Jernbanebroen sejlede i V.-lig Retning, blev Skibet overhalet af M/Jt. »Ester« af Gulholmen. Derved blev H. forsæt hen imod den N.-lige Bropille og tørnede med Stb.s Side haardt imod denne. Ved Paasejlingen blev H. en Del beskadiget.

Anm. Søforklaring fra E. foreligger ikke.

142. M/Gl. **Hela** af Svendborg, 84 Reg. T. Br. Bygget 1909 af Staal. Paa Rejse fra København til Randers med Oliekager.

Kollideret d. $24/11$ 38 i Kattegat.

Søforklaring og Søforhør i Svendborg d. $28/12$ 38.

Kl. 7^{30} , da H. under en SØ.-lig Storm lettede fra en Ankerplads ud for Udbyhøj, blev Skibet af Vinden ført ned mod et Fiskefartøj, der laa til Ankers. Da der syntes Fare for en Kollision, blev Skruen koblet fra; men kort efter tørnede Skruen Fiskefartøjets Ankerkæde. Endvidere tørnede Hækjollen mod det andet Fartøj og blev en Del beskadiget.

Anm. Aarsagen til Kollisionen fremgaar af det ovenfor anførte.

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

Kollideret d. $8/8$ 38 i København.

Søforklaring i Kalundborg d. $12/8$ 38.

Kl. ca. 15^{30} , da H. laa fortøjet for en Trosse For og Agter langs Midtermolen i Frihavnen, blev Skibet af en forbi sejlede Slæbebaad suget ud fra Kajen. Under Arbejdet med at manøvrere H. langs Kaj igen, sprængtes Agterrossen, og Skibet sejlede ind i Agterenden af M/S »Agnethé« af Køge, der laa fortøjet langs Kajen. Ved Kollisionen led H. ingen Skade.

Anm. Søforklaring fra A. foreligger ikke.

144. M/Tj. **Hercules** af Marstal, 99 Reg. T. Br. Bygget 1907 af Staal. Paa Rejse fra Lübeck til Faaborg med Ammoniak.

Kollideret d. $6/9$ 38 i Østersøen.

Søforklaring og Søforhør i Rødby d. $7/9$ 38.

Kl. ca. 22^{00} , da H. i klart Vejr befandt sig paa ca. $54^{\circ}22'$ N. Brd., $10^{\circ}45'$ Ø. Lgd., kom nogle hvide Lanterner og kort efter en grøn Sidelanterne i Sigte ca. 4 Str. om Bb. Lidt senere kom endnu en grøn Sidelanterne i Sigte fra et Skib, der syntes at styre samme Kurs som det første. H.s Kurs og Fart blev bibeholdt. Da det forreste af Skibene, der senere viste sig at være en russisk Sandsuger, var ret forude i 300 à 400 m.s Afstand, hørtes 2 Toner fra dette Skib. Rorsmanden, der var alene paa Dækket, varskoede Føreren, som straks kom op og købde Skruen fra; men umiddelbart efter tørnede det andet i Sigte værende Skib, som viste sig at være under Bugsering af Sandsugeren, mod H.s Bb.s Side agter, hvorefter Sandsugeren tørnede mod H.s Stb.s Side ud for Stormasten. Ved Kollisionen blev H. læk og begyndte straks at synke, hvorfor Besætningen gik i Jollen og blev optaget af det ene af de to Skibe, med hvilke H. var kollideret. Kort efter sank H. der senere er blevet hævet.

Anm. Søforklaring fra de andre Skibe foreligger ikke.

145. S/S **Holland** af København, 1251 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Staal.

En Mand faldet over Bord og druknet d. $3/6$ 38 i Bordeaux.

Søforklaring i Bordeaux d. $3/6$ 38.

Kl. 3^{30} , da 1. Styrmand Clemmen Peter Clemmensen af Thurø vilde gaa om Bord, snublede han paa Landgangen og faldt i Vandet mellem Skibet og Kajen, hvor han straks forsvandt. Den overbordfaldne blev forgæves eftersøgt ved Hjælp af Dræg. D. $4/6$ blev den forulykkede fundet som Lig i Floden et Stykke fra Skibet.

146. M/Jt. **Immanuel** af Aalborg, ca. 18 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Aalborg til Bogense med Salpeter.

Strandet og forlist d. $11/2$ 38 ved Samsø Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $12/2$ 38. Forlisansmeldelse dat. Læsø d. $8/8$ 38. Søforhør i Aalborg d. $21/9$ og d. $30/9$ 38.

D. $10/2$ Kl. ca. 23^{00} , da I. befandt sig midt imellem Jylland og Hjelm, friskede Vinden til en haard NNV.-lig Kuling, og det blev besluttet at søge Læ i Ebeltoft Vig. Kort efter slog en SØ Roret af den øverste Rorløkke, og da Motoren var havareret, drev I. for Storsejlet omtrent tværs i Søen indtil Skibet d. $11/2$ Kl. 5^{00} tog Grunden mellem Armhoved og Lilleøre og blev staaende. Skibet er senere blevet Vrag.

Anm. Ministeriet maa antage, at Strandingen skyldes Vejrforholdene i Forbindelse med Motor- og Rorhavari.

147. M/S **India** af København, 9549 Reg. T. Br. Bygget 1930 af Staal. Paa Rejse fra Nørresundby til Aarhus med Kul og Oliekager.

Grundstødt d. $21/11$ 38 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $21/11$ 38. Søforhør i København d. $26/11$ 38.

Kl. 8^{07} passerede I., der havde Lods om Bord, og hvis Maskiner gik Halv Kraft Frem, under en haard S.-lig Kuling Hals. Vigesignalet »D« førtes paa Fortoppen. Lidt senere passerede Skibet mellem inderste hvide 1- og 3-Kost et modgaaende Sejlskib med Hjælpemotor. Da I. derved kom i Nærheden af Løbets S.-lige Side, blev Stb.s Maskine Kl. 8^{18} beordret Fuld Kraft Frem. Derved kom Skibet til at gire, og trods forskellige Manøvrer med Ror og Maskiner tog I. Kl. 8^{27} Grunden i Løbets N.-lige Side ud for den røde 2-Kost og blev staaende. D. $22/11$ Kl. 1^{35} kom I. flot ved Hjælp af 4 Bjærgningsdampere.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

148. M/Jt. **Ingeborg** af Aarhus, 34 Reg. T. Br. Bygget 1898 af Eg.

a) Paa Rejse fra Skive til Aalborg i Ballast.

Grundstødt d. $5/7$ 38 i Limfjorden.

Søforhør i Aarhus d. $14/7$ 38.

Kl. ca. 6, da I. befandt sig i Skive Bugt, kom der fra SV. en voldsom Tordenbyge med Regntykning. Alle Sejl blev bjerget, og det forsøgtes med Motoren at dreje Skibet op mod Vinden. Da der syntes Fare

for, at I. skulde drive paa Land, blev der gjort klar til at ankre; men inden Ankeret blev stukket ud, tog Skibet Grunden paa Lundø Hage og blev staaende. Kl. ca. 8⁰⁰ kom I. flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Vejrforholdene.

b) Paa Rejse fra Aalborg til Krik med Gødning.
Grundstødt d. 25/11 38 i Limfjorden; søgt Nødhavn.
Søforklaring og Søforhør i Lemvig d. 30/11 38.

Kl. 14⁰⁰ befandt I. sig ud for Helligsø Teglværk. Det blæste en frisk SØ.-lig Kuling, og Skibet gik for Motor alene, med denne gaaende Halv Kraft Frem. Efter at Skibet havde passeret 2 Prikker paa Fjordgrunden, blev Vejret usigtbart, og da 2-Kosten ved Løbet til Krik ikke kom i Sigte, blev Motoren stoppet. Umiddelbart efter tog Skibet Grunden og blev staaende. Efter forgæves at have forsøgt at bakke Skibet flot, blev Motoren sat Fuld Kraft Frem, og Roret lagt haardt Stb., hvorefter I. gik over Grunden. Da Skibet havde hugget haardt i Grunden, blev det besluttet at søge ind til Lemvig.

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

c) Paa Rejse fra Faaborg til Aarhus. Tom.

Grundstødt d. 11/12 38 ved Endelave.

Strandingsindberetning dat. 12/12 38. Søforhør i Aarhus d. 16/12 38.

Kl. ca. 18³⁰ passerede I. Æbelø Lysboje. Herfra styredes for Sejl og Motor mod Vesborg. Det blæste en stormende SØ.-lig Kuling med Regndis; Strømmen var haard N.-gaaende. Kl. ca. 19¹⁵ opdagedes det, at Koblingen til Skruen ikke virkede, hvorfor Kursen sattes ca. 2 Str. højere. Kl. ca. 20⁰⁰ mærkedes et Stød i Skibet. Føreren, der var i Motorrummet for at reparere Koblingen, kom straks paa Dækket; men umiddelbart efter tog Skibet Grunden og blev staaende. D. 13/12 Kl. 0³⁰ kom Skibet flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes, at man om Bord i I. under de givne Omstændigheder har undladt at benytte Loddet.

149. Ff. **Ingeborg** af Frederikshavn, 28 Reg. T. Br. Bygget 1907 af Eg, Bøg og Fyr.

Paasejlet d. 26/9 38 i Nordsøen.

Søforklaring i Frederikshavn d. 27/10 38.

Kl. 4³⁰, da I. i tæt Taage laa til Ankers 118 Sm. NØ.^{3/4} Ø. af Spurn F. S. uden at afgive Taagesignal, oversejlede en ukendt Dampet Ankergrejerne, der brækkede, I. blev desuden trukket ind mod Damperen, som den tørnede med Bb.s Bov, der blev stærkt beskadiget, Ankergrejerne blev bjerget af en Fiskekutter, som befandt sig i Nærheden.

150. Stf. **Inger** af Aarhus. Paa Rejse fra Vengesøbugt til Ebeltoft med Sten.

Strandet og forlist d. 28/1 38 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Strandingsforretning i Ebeltoft d. 29/1 38. Strandingsindberetning dat. 2/2 38. Søforhør i Ebeltoft d. 1/9 38. i Helsingør d. 12/9 38 og i Ebeltoft d. 10/10 38.

Kl. 17³⁰, da I. under en SSV.-lig Storm ud for Indsejlingen til Ebeltoft Havn skulde bjerge Stagfokken, bekneb Faldet i Blokken. For at hindre Skibet i at drive paa Grund blev Ankeret stukket i Bund. Stagfokken blæste nu i Stykker, og det forsøgtes at sejle ind i Havnen for Storsejl og Motor. Da Storskødet lidt efter skulde fires af for at bringe Skibet til at falde, bekneb Skødet sig, og inden det lykkedes at klare det, tog I. Grunden i luv Side af Sejlrenden. Skibet kom straks flot ved Hjælp af Motoren, og Ankeret blev kastet. Under Opankningen brækkede Ankerkæden, hvorefter I. Kl. 21³⁰ tog Grunden i den NØ.-lige Side af Sejlrenden ca. 50 m fra Indsejlingen til Havnen og blev staaende. Fartøjet er senere blevet Vrag.

Anm. Ministeriet maa antage, at Strandningen skyldes Vejrforholdene i Forbindelse med den Omstændighed, at Ankerkæden brækkede.

151. M/Gl. **Inger** af Thyborøn, 118 Reg. T. Br. Bygget 1916 af Staal og Jern. Paa Rejse fra Hobro til Nakskov med tomme Tønder.

Kollideret d. 18/3 38 i Kattekat.

Søforklaring og Søforhør i Nakskov d. 19/3 38.

Kl. 0⁶⁵ passerede I. under en SV.-lig Brise Leveret NV. Lysboje. Kl. 1⁰⁰ blev det Taage; forskriftsmæssigt Taagesignal blev afgivet. Kl. 1⁰⁵ kom et modgaaende Skibs Toplanterner og grønne Sidelanterne i Sigte forude. Kursen ændredes 1 Streg Bb. over. samtidig med at Skruen blev koblet fra. Kort efter saas det andet Skib, der viste sig at være M/Sk »William« af Karlstad, dreje haardt Stb. over, og umiddelbart efter tørnede W. med Stævnen mod I.s Stb.s Side. W.s Besætning oplyste, at dette Skib havde Maskinskade. Ved Kollisionen blev I. en Del beskadiget.

Anm. Søforklaring fra W. foreligger ikke.

152. Ff. **Irene** af Skærbæk, 11 Reg. T. Br. Bygget 1896.

Kollideret d. 10/10 38 i Skærbæk Havn.

Søforklaring og Søforhør i Fredericia d. 16/12 38.

Kl. ca. 16³⁰ da I., der var for indgaaende, med frakoblet Motor befandt sig midt i Indsejlingen til Havnen, saas et Fartøj — Ff. »Louise« af Fredericia — i Færd med at forlade Østmolen. Motoren paa I. blev koblet til for fuld Kraft, men ca. 25 m inden for Indsejlingen tørnede L. med Stævnen mod I.s Stb.s Side, der blev beskadiget.

Af den af L.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at efter at L. havde forladt Molen, kom I. i Sigte i Indsejlingen. Da der syntes Fare for en Kollision, løb Rorsmanden, der var alene paa Dækket, forud for om muligt at afbøde Stødet, men umiddelbart efter skete Kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes, at Fartøjernes Førere ikke har udvist fuld tilstrækkelig Agtpaaagivenhed.

153. S/S **Jakob Mærsk** af Aalborg, 2245 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal.

En Mand faldet over Bord og druknet d. $15/7$ 38 i Glasgow.

Søforklaring og Søforhør i Aalborg d. $22/9$ 38.

Kl. 16^{30} faldt Letmatros Tage Henry Hansen over Bord fra en Pram, fra hvilken han var i Færd med at skrabe Skibssiden. En Mand af Besætningen sprang i Vandet og dykkede efter den overbordfaldne, der imidlertid straks var gaaet til Bunds og ikke mere kom til Syne. Efter ca. $1/5$ Times Eftersøgning med Dræg blev den overbordfaldne fundet, men alle Oplivningsforsøg viste sig forgæves.

Anm. Ministeriet maa antage, at den forulykkede har mistet Balancen under Arbejde med at fastgøre Prammens Fortøjning.

154. M/T **Jane Mærsk** af Kalundborg, 7691 Reg. T. Br. Bygget 1928 af Staal. Paa Rejse fra Göteborg til Tampico.

Kollideret d. $22/3$ 38 i Nordsøen.

Søforklaring i Santa Cruz de Tenerife d. $9/5$ 38.

Kl. 16^{25} , da J. M. paa Grund af Taage sejlede med mindsket Fart og afgav forskriftsmæssigt Taagesignal, hørtes Taagesignal fra en Damper forude ca. 2 Streger om Stb. J. M.s Maskiner var da begge stoppede. Der udveksledes nu flere Taagesignaler mellem Skibene. Fra det andet Skib, der senere viste sig at være S/S »Roxen« af Göteborg, hørtes 2 lange Toner med Dampfløjtten, hvilket Signal besvaredes med 1 lang Tone. Stb.s Maskine beordredes Fuld Kraft Frem og Bb.s Maskine Fuld Kraft Bak, og Roret blev lagt haardt Bb. Fra R. hørtes nu 3 korte Toner, hvilket besvaredes med samme Signal, samtidig med at Stb.s Maskine beordredes Fuld Kraft Bak. Umiddelbart efter, Kl. 16^{30} tørnede R. med Stb.s Bov mod J. M.s Stb.s Side, der blev en Del beskadiget.

Anm. Søforklaring fra R. foreligger ikke.

155. S/S **Jeanne M.** af Cardiff, 1973 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Stockholm til Kristianssand i Ballast.

Kollideret og sunket d. $17/12$ 38 ved Sjællands Nordkyst.

Strandingsindberetning dat. $19/12$ 38.

Efter Kollision med svensk Damper i Sundet, drev J. nordefter og sank ca. 1400 m S. 77° Ø. for Ellekildehage Lysbøje. Besætningen blev optaget af Lodsbaaden fra Helsingør og et forbipasserende Fartøj og indbragtes til Helsingør.

156. S/S **Jenny** af Esbjerg, 843 Reg. T. Br. Bygget 1917 af Staal. Paa Rejse fra Cardiff til Oporto i Ballast.

Skruen havareret d. $11/2$ 38 i Atlanterhavet; søgt Nødhavn.

Indberetning til Board of Trade dat. $16/2$ 38. Søforklaring i Falmouth d. $16/2$ 38.

Kl. 1^{17} passeredes Wolf Rock om Bb. i 4,5 Sm.s Afstand. Der styredes retv. S. 42° V. Kl. 3^{40} mærkedes nogle haarde Stød i Skibet. Da en Undersøgelse viste, at 2 Blade var slaaet af Skruen, blev det besluttet at søge ind til Falmouth for Reparation.

Anm. Ministeriet maa antage, at Skibet har tørnet noget drivende Vraggods.

157. Ff. **Jens Berg** af Skagen, 27 Reg. T. Br. Bygget 1925 af Eg og Bøg. Paa Fiskeri i Nordsøen.

Mistet Ankergrejer d. $10/4$ 38 i Nordsøen.

Søforklaring i Skagen d. $30/6$ 38.

Kl. ca. 5^{55} , da J. B. i klart Vejr fiskede ca. 38 Sm. $V.1/2N.$ af Hirtshals Fyr, kom et Motorskib i Sigte i V.-lig Retning. Da der syntes Fare for, at Motorskibet, der senere viste sig at være M S »Beduin« af Oslo, vilde oversejle J. B.s Ankergrejer, forsøgtes det ved Tegn at faa B. til at dreje Stb. over. B.s Kurs blev imidlertid bibeholdt, hvorved B. sejlede over Ankertovet, der brækkede, og Ankeret med Kæde og Ankertov samt forskellige Fiskeredskaber gik tabt.

Anm. Søforklaring fra B. foreligger ikke.

158. 3^m M/Sk. **Johanne** af Marstal, 109 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Gdynia til Danzig. Tom.

Kollideret d. $5/3$ 38 i Gdynia Havn.

Søforklaring og Søforhør i Odense d. $18/3$ 38.

Kl. ca. 11^{30} , da J. under en frisk VNV.-lig Kuling var under Udsejling fra Gdynia, stoppede Motoren pludseligt. Da der syntes Fare for, at J. skulde drive ned paa B/B »Tur«, som laa fortøjet ved Kajen, blev Ankeret stukket i Bund og Motoren paanv startet og slaaet Fuld Kraft Bak; men umiddelbart efter tørnede J. med Sprydet mod T. midtskibs, hvorved T. fik nogen ovenbords Skade. Ved Kollisionen knækkede L.s Stampestag og Waterstag.

159. Ff. **Johanne Sofie** af Trangisvaag, 80 Reg. T. Br. Bygget 1880 af Eg.

Strandet og forlist d. $4/8$ 38 ved Grønlands V.-Kyst.

Søforhør i Færingehavnen d. $8/8$ 38.

D. $3/8$ Kl. ca. 23^{15} pejledes Øerne SV. tor Talerulik i dev. $Ø.1/2$ S. i en gisset Afstand af ca. 4—5 Sm. Der styredes dev. NØ.t.Ø., Deviation 2° Ø. Kl. 24 ændredes Kursen til dev. N.t.Ø. D. $4/8$ Kl. ea. 2^{00} mærkedes et Stød i Skibet, og det viste sig, at J. S. var stødt paa et Skær. Motoren blev straks kastet Fuld Kraft Bak; men J. S. blev staaende. Da Vandet var faldende, og Søen begyndte at rejse sig, blev der afgivet Nødsignal, og kort efter kom Ff. »Suduroy« af Thorshavn ned til J. S., hvorefter Besætningen i Redningsbaaden gik om Bord i S. Kl. ca. 5^{00} blev J. S. kastet af Skinet og sank.

160. M/S **Jutlandia** af København, 8457 Reg. T. Br. Bygget 1934 af Staal.

En Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. $32/4$ 38 i København.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. $23/4$ 38.

Kl. ca. 14³⁰, da J. laa i Frihavnen og lossede Teaktræ, gled under Landing af et Slæng paa Dsekke-
en Planke ud af Stroppen og ramte Lugemandens højre Fod, der blev beskadiget. Den tilskadekomne blev
i en tilkaldt Ambulance kørt til Hospitalet.

161. S/S Jutta af Esbjerg, 1549 Reg. T. Br. Bygget 1934 af Staal.

En Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. ⁸/₅ 38 i Østersøen.

Indberetning fra Statens Skibstilsyn dat. ¹⁶/₅ 38.

Kl. 17³⁰, da J. under en haard SV.-lig Kuling gik med mindsket Fart, opholdt Skibets 2. Styrmand
og en Letmatros sig paa Bakken for at anbringe et Betræk over Bb.s Ankerklyds. Under dette Arbejde
blev Letmatrosen af en SØ slynget ind mod en Wireulle og fik højre Ben brækket. Letmatrosen blev straks
bragt til Køjs og det brækkede Ben blev lagt i Skinner og forblindet, hvorefter J. blev sejlet ind til Køben-
havn, hvor den tilskadekomne i en tilkaldt Ambulance blev kørt til Hospitalet.

162. Ff. **Jylland** af Strandby, 19 Reg. T. Br. Bygget 1917 af Eg. Paa Rejse fra Fiskeplads i Katte-
gat til Strandby.

Grundstødt d. ¹²/₂ 38 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Søforklaring i Frederikshavn d. ⁷/₃ 38.

Kl. ca. 17³⁰, da J. var ud for Havnen i Strandby, tog Fartøjet Grunden umiddelbart foran Havne-
indløbet. Der blev sat Sejl, og kort efter kom J. flot og drev ind paa Stranden S. for Havnen og blev staa-
ende. D. ¹⁶/₂ kom J. flot ved Hjælp af en Bjergningsdamper.

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

163. Ff. **K. Strande** af Bagenkop, ca. 13 Reg. T. Br. Paa Fiskeri i Østersøen.

Kollideret d. ¹²/₁₁ 38 i Østersøen.

Søforklaring og Søforhør i Rudkøbing d. ¹⁷/₁₁ 38.

Kl. 9⁰⁰, da K. S. i Taage befandt sig paa 54°34' N. Brd., 10°47' 0. Lgd. styrende SØ. og afgivende
forskriftsmæssigt Taagesignal, kom en Damp, der senere viste sig at være S/S »Zeffiro« af Genua, hvor-
fra der intet Taagesignal var hørt, i Sigte forude om Bb. i ganske kort Afstand. Umiddelbart efter tørnede
Z. med Stævnen mod K. S.s Bb. Side. Da K. S., der havde faaet et stort Hul i Siden, straks begyndte
at synke, sprang Besætningen. 2 Mand, om Bord i Z. En Mand af Z.s Besætning sprang ned paa K. S
med en Trosse, der blev gjort fast, hvorefter K. S. blev bugseret til Kiel for Reparation.

Anm. Søforklaring fra Z. foreligger ikke.

164. S/S **Kalø** af København, 1973 Reg. T. Br. Bygget 1937 af Staal. Paa Rejse fra Sydney N. S.
til Memel med Træmasse.

Maskinen havareret d. ²¹/₉ 38 i Kanalen; søgt Nødhavn.

Indberetning til Board of Trade dat. ²³/₉ 38.

Kl. ca. 7³⁰, da K. befandt sig 10 Sm. S. for St. Anthony Hd., opdagedes det, at begge Kedler lækkede.
Skibet blev stoppet, og Fyrene trukne. Da det viste sig umuligt at udbedre Havariet, tilkaldtes en Skæbe-
damper, og K. blev bugseret ind til Falmouth.

165. S/S **Kalmarsund X** af Kalmar, 1002 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Methil til Odense med Kul.

Grundstødt d. ¹⁸/₃ 38 ved Sjællands V.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. ²¹/₃ 38.

Kl. 10³⁵ grundstødte K. X i diset Vejr paa Røsnæs Puller. Skibet kom senere flot ved Hjælp af en Bjerg-
ningsdamper.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være usigtbart Vejr.

166. M/Gl. **Kama** af Svendborg, 99 Reg. T. Br. Bygget 1935 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Svendborg
til Klaipeda i Ballast.

Skruen havareret d. ⁷/₄ 38 i Østersøen.

Søforklaring og Søforhør i Svendborg d. ²⁵/₄ 38.

Kl. 10⁰⁰, da K. under en frisk NV.-lig Kuling befandt sig ca. 30 Sm. V. for Klaipeda, mærkedes et
kraftigt Stød i Skibet, og en Undersøgelse viste, at Skruens Blade var beskadigede.

Anm. Ministeriet maa antage, at Skibet har tørnet noget drivende Vraggoods.

167. M/Jt. **Karen** af Vejle, 47 Reg. T. Br. Bygget 1900 af Eg og Bag. Paa Rejse fra Lübeck til Vejle
med Salt.

Sprunget læk d. ¹²/₈ 38 i Østersøen; søgt Nødhavn.

Søforklaring og Søforhør i Vejle d. ²⁶/₈ 38.

Kl. 10³⁰ passerede K. under en NØ.-lig Brise Travemünde. Der styredes misv. NØ. Kl. ca. 16⁰⁰ op-
dagedes det, at Skibet var læk, hvorfor der blev pumpet med baade Haand- og Motorpumpe. Da Vandet
imidlertid stadig steg i Skibet, besluttedes det at sejle tilbage til Travemünde for Reparation, og Kl. 20⁰⁰
ankom K. til Travemünde.

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

168. M/Gl. **Karla** af Horsens. 61 Reg. T. Br. Bygget 1903 af Eg. Paa Rejse fra Aalborg til Svendborg
med Cement.

Grundstødt d. ²²/₉ 38 i Limfjorden.

Søforklaring og Søforhør i Svendborg d. ²⁴/₉ 38.

Kl. ca. 20³⁰, da K. i taaget Vejr befandt sig tværs af Mou Bro, kom en modgaaende Damp i Sigte
om Bb. K., der sejlede i Farvandets Stb.s Side, drejedes yderligere Stb. over. Da der kort efter loddedes

6 m Vand, blev Roret lagt Bb.; men da Skibet havde drejet ca. 1 Streg, tog det Grunden og blev staaende. Kl. ca. 23⁰⁰ kom K. flot ved fremmed Hjælp.

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

169. S/S **Karpfanger** af Hamburg, 4974 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Sundsvall til Newport News med Papirmasse.

Grundstødt d. 16/12 38 ved Langelands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. 16/12 38.

Kl. 4⁰⁰ grundstødte K. under en haard SSØ-lig Kuling i klart Vejr 1 Sm. N. for Kjels Nor Fyr. Kl. 16⁰⁰ kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjergningsdamper.

170. M/Gl. **Kate** af Svendborg, 69 Reg. T. Br. Bygget 1925 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Aarhus til Svendborg med Stykgods.

Grundstødt d. 2/5 38 ved Fyns Ø.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Svendborg d. 9/5 38. Strandingsindberetning dat. 2/5 38.

D. 1/5 Kl. 23⁰⁰ passerede K. under en NØ.-lig Brise med klart Vejr Lys- og Klokketønden paa Lillegrund. Herfra sattes Kursen mod Lys- og Fløjtetønden Klæpen. D. 2/5 Kl. 0⁴⁵ tog K. Grunden paa Romsø V.-Rev og blev staaende. Kl. 9⁰⁰ kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjergningsdamper.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes uforsigtig Navigering.

171. S/S **Kirsten Mærsk** af Aalborg, 2410 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal.

En Mand afgaaet ved Døden som Følge af Ulykkestilfælde d. 19/10 38 i Ridham Dock.

Søforklaring og Søforhør i Fredericia d. 16/11 38.

Kl. 7³⁵ blev Donkeymand Vilhelm Robert Jonsson, som sidst var set den foregaaende Dag Kl. ca. 17²⁰, fundet liggende dræbt paa Bb.s Kedel. En Undersøgelse viste, at den forulykkede havde Kraniebrud, antagelig forarsaget ved et Fald fra øverste Ristværk ned paa Kedlen.

172. S/S **Kjøbenhavn** af Aalborg, 1668 Reg. T. Br. Bygget 1918 af Staal.

a) Paa Rejse fra København til Aalborg med Passagerer og Stykgods.

Grundstødt d. 13/3 38 i Limfjorden.

Søforklaring og Søforhør i Aalborg d. 14/3 38. Strandingsindberetning dat. 18/3 38.

Kl. 5³⁰ passerede K. i tæt Taage Hals. Der sejledes med mindsket Fart, og Loddet holdtes gaaende. Der styredes med Kending af Land mod Engholm. Kl. ca. 6⁴⁰ viste et Lodskud 11 m Vand, og umiddelbart efter tog Skibet Grunden ved Engholm-Øst Forfyr og blev staaende. Kl. 12²⁵ kom Skibet flot ved Hjælp af 3 Bjergningsdampere.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Taage.

b) En Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. 17/11 38 i København.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. 17/11 38.

Kl. ca. 15²⁰, da K. laa ved Kvæsthusbroen og lastede Automobildele, blev under Nedfiring i Nr. 2 Lastrum en Strop bestaaende af 4 Parter Vævlinegods skamfilet af en skarp Kant paa Godset og brækkede, hvorefter Godset faldt ned i Lasten og ramte en Havnearbejder. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt Ambulance kørt til Hospitalet.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

c) Paa Rejse fra København til Aalborg med Stykgods og Passagerer.

Kollideret d. 3/12 38 i Københavns Havn.

Søforklaring og Søforhør i Aalborg d. 5/12 38.

Kl. 21⁰⁷, da K. passerede Bomløbet, saas forude om Bb. en modgaaende Slæbedamper med Skib paa Slæb. Da Slæbedamperen, der viste sig at være S/S »Sigyn« af København, havdes tæt foran for tværs, drejede den pludselig ret mod K., som blev truffet paa Bb.s Laaring, hvorved Skanseklædning og Trælønning blev beskadiget paa en Strækning af ca. 2 m.

Anm. Søforklaring fra S. foreligger ikke.

173. M/Kv. **Klara** af Kalø, 12 Reg. T. Br. Bygget 1935 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Kolding til Kalø.

Grundstødt d. 19/12 38 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Sønderborg d. 10/1 39.

Kl. ca. 18³⁰ skulde K. efter Bestikket være i Nærheden af Øen Linderum. Det blæste en Ø.-lig Storm med Snetykning. Loddet holdtes gaaende, og da der loddedes ca. 3 m Vand formodedes det, at K. var ved Øens NV. Side, hvorfor Kursen ændredes mere V. over. Loddet holdtes vedblivende gaaende, og kort efter at der var loddet 2 m, tog K. Grunden paa Ørbyhage og blev staaende. D. 3/1 39 kom Fartøjet flot ved fremmed Hjælp.

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

174. M/Sk. **Klara Marie** af Rønne, 34 Reg. T. Br. Bygget 1884 af Eg og Fyr.

a) Paa Rejse fra Rønne til Korsør med Lervarer.

Kollideret d. 23/4 38 i Store Bælt.

Søforklaring og Søforhør i Nyborg d. 26/4 38.

Se Nr. 50.

b) Paa Rejse fra Rønne til Odense med Lervarer.

Grundstødt d. 28/11 38 ved Bogø S.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. 30/11 38. Søforklaring og Søforhør i Odense d. 6/12 38.

Kl. 14³⁰ stod K. M. Grønsund ind. Fra Skansepynten styredes retv. N. 73° V. Det blæste en SV-lig flov Brise, og der sejlede for Sejl og Motor. Vejret var diset. Kl. ca. 15³⁰ kom den røde Kost paa Brede-mandshage i Sigte ret forude; Roret blev lagt haardt Bb., men umiddelbart efter tog K. M. Grunden og blev staaende. D. ¹/₁₂ Kl. 23⁰⁰ kom Skibet flot ved fremmed Hjælp.

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

175. M/Gl. **Kodan** af Rønne, 95 Reg. T. Br. Bygget 1896 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Stettin til Kalmar med Sand.

Sprunget læk og forladt af Besætningen d. ¹¹/₁₂ 38 i Østersøen; strandet d. ¹²/₁₂ 38 ved Sveriges Østkyst.

Svensk Strandingsindberetning dat. ¹⁴/₁₂ 38; Søforklaring og Søforhør i Rønne d. ¹⁵/₁₂ 38.

Kl. 4³⁰, da K. under en SØ-lig Storm laa underdrejet for 2-rebet Storsejl og Klyver, opdagedes det, at Skibet trak Vand. Haandpumpen holdtes gaende. Efter ca. ¹/₂ Times Forløb gik Pumpestemplet i Stykker, hvorefter Pumpen var ubrugelig. Da Maskinpumpen ikke fungerede tilfredsstillende, steg Vandet i Skibet, og Kl. 5³⁰ arbejdede Motorens Svinghjul i Vand. Kursen ændredes mod en isigteværende Damper, hvis Opmærksomhed forgæves søgtes paakaldt ved Hjælp af Blus og Taagesignalapparat. Kl. ca. 6³⁰ ændredes Kursen N. over, og Kl. ca. 9⁰⁰ kom Land i Sigte. Efter Bestikket antoges K. at være mellem Utlången og Kristianopel. Da Afstanden til Kysten var 6—7 Sm., holdtes K. Ø. over, og Nødsignaler blev sat. Ved Hjælp af Pøse lænsedes fra Maskinrum og Forepeak; men Vandet steg stadig i Skibet, der arbejdede mere og mere dødt i Søen. Kl. 11³⁰ kom 3^m Skonnert »Mars« af Djupekås paa Prajehold, og der opnaaedes Forbindelse mellem Skibene. Under dette Arbejde tømmede M. mod K.s Klyverbom, der brækkede. M. forsøgte at bugsere K., men efter 5 Minutters Forløb brækkede Trossen. Da der var Fare for, at K. skulde synke, blev det besluttet at forlade Skibet, og efter at der var hældt Olie paa Søen, gik Besætningen Kl. 14³⁰ i Baaden og blev optaget af M., der landsatte Besætningen i Rønne. D. ¹²/₁₂ drev K. i Land paa Vingrunden.

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

176. S/S **Kongea** af København, 782 Reg. T. Br. Bygget 1911 af Staal.

Brand om Bord d. ²¹/₁₀ 38 i Lemvig.

Søforklaring og Søforhør i Lemvig d. ²⁴/₁₀ 38.

Kl. ca. 20²⁰ opdagedes en kraftig Røg komme fra Maskinrummet. Da det viste sig umuligt at trænge ind i dette, blev alle Aabninger dertil lukket og Brandvæsen fra Land tilkaldt. Da der saas Flamme paa Nr. 4 Mellemdæk ved Træskoddet mellem Kulbunkerne og Lastrummet, blev dette Skod overdænget med Vand. Kort efter forplantede Ilden sig til det forreste Træskod, der derefter ogsaa blev overdænget med Vand. Da Skibssiden ud for Maskinrummet blev rødgloedende, blev en Slange stukket ned gennem Maskinskyldet, og Manøvrepladsen blev overdænget med Vand. I Løbet af kort Tid lykkedes det at faa en Slange ned paa Fyrpladsen, og Kl. ca. 22⁰⁰ var man Herre over Ilden.

Anm. Ministeriet maa antage, at Branden er opstaaet ved Selvantændelse i noget Affaldstvist, som laa i en Jernbeholder i Maskinrummet.

177. S/S **Konsul Hintz** af Rostock, 1500 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Methil til Stettin med Kul.

Grundstødt d. ³/₁₂ 38 ved Jyllands NV.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. ⁶/₁₂ 38.

Kl. 15³⁰ grundstødte K. H. under Taage ca. 1000 m V. for Spirbakken. D. ⁴/₁₂ Kl. 17⁰⁰ kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjergningsdamper efter at en Del af Ladningen var kastet over Bord.

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

178. Polsk Lystk. **Krzysztof Arciszewski**, 11 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Gdynia til Göteborg.

Grundstødt d. ¹³/₉ 38 i Østerby Havn Læsø. Strandingsindberetning dat. ¹⁴/₉ 38.

Kl. 17⁰⁰, da K. A. under en stormende NV-lig Kuling laa opankret i Yderhavnen, knækkede Ankerkæden, hvorefter Fartøjet drev paa Grund i den S-lige Del af Havnebassinnet. Fartøjet er senere kommet flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Vejrforholdene.

179. M/Gl. **Leny** af Kampen.

Grundstødt d. ¹⁰/₉ 38 ved Bornholms V.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. ¹³/₆ 38.

Kl. ca. 12³⁰ grundstødte L. i tæt Taage ved Levka. Kl. ca. 13³⁰ kom Skibet flot ved egen Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Taage.

180. 3^m M/Sk. **Leo** af Hangö, 148 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Træ. Paa Rejse fra Åbo til Esbjerg med Træ.

Grundstødt d. ²⁵/₉ 38 ved Jyllands V.-Kyst.

Søforklaring i Esbjerg d. ²⁷/₉ og d. ²⁹/₉ 38.

Kl. ca. 11⁰⁰, da L., der var under Bugsering, befandt sig i Nærheden af den hvide 3-Kost ud for Blaa-vands Huk, kom Skibet uden for Sejlløbet og tog Grunden. L. kom straks flot.

181. MGI. **Leonhardt** af Hamburg, 127 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Fakse til Hamburg i Ballast.

Grundstødt d. ⁹/₁ 38 ved Sjællands O.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. ¹⁰/₁ 38.

Kl. 16⁴⁵, da L. under en SSØ-lig Kuling var naaet uden for Havnen i Fakse Ladeplads, havarerede Motoren, Under Forsøg paa at sejle tilbage til Havnen, drev Skibet V. for denne, hvorfor Ankeret blev

stukket i Bund. Ankerkæden sprængtes imidlertid, og umiddelbart efter tog L. Grunden ca. 500 m V. for Havnen og blev staaende. D. $31/1$ Kl. 22⁰⁰ kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjergningsdamper.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

182. S/S **Libau** af Malmö, 332 Reg. T. Br. Bygget 1890 af Jern. Paa Rejse fra Danzig til Hälsingborg med Stykgods.

Grundstødt d. $7/3$ 38 ved Amagers Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $8/3$ 38.

Kl. 20³⁰ grundstødte L. i klart Vejr paa Søndre Røse. D. $8/3$ Kl. 14⁰⁰ kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjergningsdamper, efter at en Del af Ladningen var lægtret.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Forveksling af Fyret paa Dragør Fort med en rød Lysbøje.

183. M/Sk. **Lieutenant Vedrines** af Thorshavn, 181 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Eg. Paa Fiskeri i Atlanterhavet.

Havareret; 2 Mand skyllet over Bord d. $3/3$ 38 i Atlanterhavet.

Søforhør i Thorshavn d. $8/3$ 38.

Kl. 22³⁰, da L. V. under en NV.-lig Storm laa underdrejet 6 Sm. SV. af Vestmanøerne, fyldte en Braadsø hele Dækket og skyllede en Baad samt alt løst paa Dækket over Bord. Endvidere blev begge Skylighter over Kahytten, Ruderne i Styrehuset, Kahytskappen, Maskinskylightet og Kabysen knust, Dækket over Motorrummet blev slaaet læk og Skanseklædningen samt begge Lanternebrædder med Lanterne blev slaaet overbord. Da Besætningen derefter blev talt, savnedes Fiskerne Daniel Hansen af Kollefjord og Samuel Vang af Kvivig, hvorfor det maatte antages, at de var blevet skyllet over Bord.

Anm. Ministeriet maa antage, at Havarierne og Ulykken skyldes Vejrforholdene.

184. S/S **Lilleborg** af København, 1452 Reg. T. Br. Bygget 1916 af Staal. Paa Rejse fra Birkenhead til Setubal i Ballast.

Tørnet Kaj, kollideret d. $12/1$ 38 i Birkenhead.

Indberetning til Board of Trade dat. $17/1$ 38. Søforhør i København d. $22/7$ 38.

Kl. ca. 21⁵⁰, da L., der havde Lods om Bord, under en stiv VSV.-lig Kuling befandt sig i Alfred Basin bakkende for Fuld Kraft for at gaa klar af en Lægter forude, mistede Skibet Styret og blev af Vinden ført ind mod Dokmuren. Maskinen blev straks beordret Frem og derefter Fuld Kraft Bak; men umiddelbart efter tørnede Skibet med Bb.s Bov haardt mod Dokmuren, hvorved der fremkom en større Bule i Boven. Under Bakmanøvren tørnede Skruen mod en Lægter, der laa meget lavt paa Vandet, og blev en Del beskadiget.

Anm. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes Vejrforholdene.

185. Ff. **Lilly** af Esbjerg, ca. 18 Reg. T. Br. Bygget 1915. Paa Rejse fra Fiskeplads i Nordsøen til Esbjerg.

En Mand faldet over Bord og druknet d. $7/5$ 38 i Nordsøen.

Søforhør i Esbjerg d. $27/5$ 38.

Kl. ca. 19, da L. under en NNV.-lig Kuling med høj Sø befandt sig 80 Sm. V. $1/2$ N. af Graadyb Barre, gled Fisker Georg Synnesteved Jørgensen af Esbjerg paa det vaade Dæk, og da Kutteren i det samme tog en Overhaling, tørnede han mod Lønningen og faldt over Bord. Kutteren blev straks lagt paa modsat Kurs; men den overbordfaldne kom ikke til Syne, og efter ca. 2 Timers forgæves Eftersøgning fortsattes Rejsen.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

186. S/S **Limfjorden** af Aalborg, 488 Reg. T. Br. Bygget 1904/13 af Staal. Paa Rejse fra Løgstør til Thisted med Stykgods.

Grundstødt d. $19/11$ 38 i Limfjorden.

Søforhør i København d. $30/11$ 38.

Kl. 3³⁶ passerede L. i klart Vejr den hvide 2-Kost ved Jegind Tap. Herfra styredes S. $1/8$ V., indtil Grisetaa Odde Fyr KL 3⁵² viste rødt, hvorefter der styredes SV. $3/4$ S. Kl. 4⁰⁵ ændredes Kursen til S. $3/4$ Ø. mod Venø Snævring. Kl. 4¹⁵ tog L. Grunden med Bb.s Side og blev staaende. D. $20/11$ Kl. 12⁰⁵ kom Skibet flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Strømsætning.

187. M/Sk. **Lindholm I** af Nr. Sundby, 58 Reg. T. Br. Bygget 1894 af Eg. Paa Rejse fra Bogense til Odense med Cement.

Kollideret d. $30/9$ 38 i Kattegat.

Søforklaring og Søforhør i Fredericia d. $1/10$ 38.

Se Nr. 8.

188. Ff. **Litten** af Frederikshavn, 34 Reg. T. Br. Bygget 1931 af Eg.

Kollideret d. $4/10$ 38 paa Floden Humber.

Søforklaring i Frederikshavn d. $27/10$ 38.

Kl. ca. 5⁰⁰, da L. under en haard VSV.-lig Kuling laa til Ankers ud for Grimsby, friskede Vinden, og Skibet gik i Drift. Motoren blev straks varmet op; men inden det lykkedes at laa den startet, tørnede L. mod et norsk Skib, der laa til Ankers. Ved Paasejlingen fik det andet Skib trykket 2 Bord i Skanseklædningen ind. Da L. var kommet agten for det andet Skib, fik Ankeret Hold i Bunden, og L. blev liggende med Motoren i Gang. Kl. ca. 8⁰⁰ blæste det en V.-lig Storm. Nummerbaad »Holka« saas komme ned mod

L Da der syntes Fare for en Kollision, holdtes en Korkfender ud. Umiddelbart efter tørnede H. med stor Kraft mod L.s Stævn og gled derpaa langs Siden. Ved Paasejlingen blev L. stærkt beskadiget.

Anm. Søforklaring fra det norske Skib og fra H. foreligger ikke.

189. S/S **Lodsen** af København, 48 Reg. T. Br. Bygget 1896 af Staal.

Kollideret d. $25/1$ 38 i Københavns Havn.

Søforklaring i København d. $31/1$ 38.

Kl. ca. 10^{45} , da L. under Indsejling befandt sig i Havneløbet til Frihavnen, saas tværs af Redmolen M/Sk. »Najaden« af Hobro kommende fra Nordhavnen med Kurs udefter. En indgaaende Damper havdes foran for tværs om Bb. Da L. var midt imellem det yderste og det inderste Ledefyr paa Langelinimolen, saas N. i en Afstand af ca. 10 m 1 Str. foran for tværs om Stb. styrende ret paa L. Da en Kollision kort efter syntes uundgaaelig, blev Roret lagt haardt Stb.; men umiddelbart efter fiskede N.s Bovspryd L.s agterste Skorstensbardun og derefter Baadhangeren, hvorved N.s Bovspryd knækkede.

Af den af N.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at N. Kl. ca. 10^{00} afgik fra Redmolen til Frihavnen. Da Skibet var klar af Molefyret ind til Nordmolen, ændredes Kursen Stb. over mod Toldvagt Nr. 5 paa Langelinimolen. L. havdes da i Sigte forude. Da N. var ca. 1 Skibslængde fra L., og der syntes Fare for en Kollision, blev Motoren, der gik Langsomt Frem, kastet Fuld Kraft Bak; men umiddelbart efter skete Kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes, dels at N.s Drejning Stb. over ikke blev tilkendegivet ved Manøvreresignal, dels at L.s Fører havde sin Opmærksomhed henvendt paa den indgaaende Damper.

190. Ff. **Louise** af Fredericia, ca. 8 Reg. T. Br.

Kollideret d. $10/10$ 38 i Skærbæk Havn.

Søforklaring og Søforhør i Fredericia d. $16/12$ 38.

Se Nr. 162.

191. Ff. **Luna** af Esbjerg, 29 Reg. T. Br. Bygget 1930 af Eg, Bøg og Fyr.

En Mand skyllet over Bord; havareret d. $10/2$ 38 i Nordsøen.

Søforhør i Esbjerg d. $28/2$ 38.

Kl. ca. 22^{30} , da L. under en stormende NNV.-lig Kuling befandt sig ca. 115 Sm. V.t.S. af Graadyb, slog en Braadsø Kutteren helt over paa Bb.s Side. Søen fyldte Styrehuset, knuste Døre og Vinduer og forskubbede Styrehuset, saaledes at Igangsætteren til Skruen blev ødelagt. Endvidere knækkede Mastetoppen, Stb.s Vant blev sprængt og Prammen samt Lukafkappen og Skylighet knust. Da Vandet var løbet af Dækket savnedes 2 Mand af Besætningen. Den ene fandtes hængende i Lønningen udenbords og blev bjerget om Bord, medens den anden — Fisker Martin Dusenius Jensen Knak af Harbøre — var forsvundet. Da der var Fare for, at L. skulde kænre, blev alt Tovværk, som var blevet skyllet udenbords og stadig hang fast i Kutteren, kappet, og d. $11/2$ Kl. ca. 2^{00} var L. rettet nogenlunde op.

Anm. Ministeriet maa antage, at Ulykken og Havarierne skyldes Vejrforholdene.

192. M/S **Lundby** af Kalvehave, 4150 Reg. T. Br. Bygget 1926 af Staal.

Paasejlet d. $20/7$ 38 i Montreal.

Indberetning til Board of Trade dat. $27/7$ 38.

Kl. 6^{50} , da L. i stille, klart Vejr laa fortøjet ved Kaj, tørnede S/S »Beechbay« af Montreal mod L.s Bb.s Side agter, hvorved Skanseklædningen blev beskadiget.

Anm. Søforklaring fra B. foreligger ikke.

193. S S **Lynæs** af København, 537 Reg. T. Br. Bygget 1916 af Staal.

a) Paa Rejse fra Rouen til London i Ballast.

Kollideret d. $17/5$ 38 paa Themsen.

Indberetning til Board of Trade dat. $18/5$ 38.

Kl. 20^{30} , da L., der havde Lods om Bord, i Nærheden af Gravesend var ved at overhale et medgaaende Skib paa dettes Stb.s Side, maatte L. dreje Stb. over og tørnede derved mod en Lystønde. Ved kollisionen fik L. en Plade i Bb.s Bov lettere beskadiget.

b) Paa Rejse fra Hamburg til Runcovn med Potaske.

Paasejlet d. $23/8$ 38 paa Floden Mersey.

Indberetning til Board of Trade dat. $23/8$ 38.

Kl. 7^{30} , da L. laa til Ankers ud for Cammell Lairds Skibsværft, blev Skibet paasejlet af S/S »Dione« af Helsingfors. Ved Paasejlingen fik L. Bb.s Bob lettere beskadiget.

Anm. Søforklaring fra D. foreligger ikke.

c) Paa Rejse fra Kemi til Brest med Træ.

Grundstødt d. $30/10$ 38 ved Jyllands V.-Kyst; sprunget læk og sunket d. $7/11$ 38 i Skagerak.

Strandingsforretning i Klitmøller d. $30/10$ 38. Strandingsindberetning dat. $31/10$ 38. Søforhør i København d. $14/11$ 38. Forlisansmeldelse dat. København d. $10/1$ 39.

D. $29/10$ Kl. 22^{50} havdes Hirshals Fyr i retv. S. 26° Ø. i 3 Sm.s Afstand, Log 64. Herfra styredes retv. S. 56° V. D. $30/10$ Kl. ca. 5^{00} blev det Taage. Kl. 5^{00} loddedes $11\frac{1}{2}$ Favne Vand, Bundart fint Sand, Log 10. Kl. 5^{55} pejledes i en Klaring i Vejret Hanstholm Fyr tværs. Afstanden blev ved en 4 Str.s Pejling bestemt til $5\frac{1}{2}$ Sm., Log. 18. Kursen blev derefter ændret til retv. S. 27° V. Kort efter forsvandt Fyret isen i Taagen. Kl. 6^{35} tog L. Grunden ud for Ørhage og blev staaende, Log 23. D. $6/11$ Kl. 15^{00} kom L. flot ved Hjælp af en Bjergningsdamper, efter at Dækslasten var kastet over Bord. Skibet blev derefter bugseret mod Frederikshavn. Kort efter at Bugseringen var paabegyndt, steg Vandet i Maskinlasten, og da Vandet trods vedvarende Pumpning stadig steg, blev der Kl. 20^{00} afgivet Stopsignal til Bjergningsdamperen, hvorefter

hele Besætningen ved Hjælp af Bb.s Redningsbaad gik om Bord i denne. Bugseringen fortsattes derpaa, men d. $\frac{7}{11}$ Kl. 5³⁰ sank L. ca. 7 Sm. NØ.t.N. af Hirshals Fyr.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes skødesløs Navigering.

194. Ff. **Maagen** af Skagen, 33 Reg. T. Br. Bygget 1927 af Eg og Bøg. Paa Fiskeri i Kattegat.

En Mand faldet over Bord og druknet d. $\frac{7}{12}$ 38 i Kattegat.

Søforhør i Skagen d. $\frac{12}{12}$ 38.

Kl. ca. 8³⁰, da M. var i Færd med at løbe Vodlinerne ud paa en Fiskeplads ca. 12 Sm. SSØ. af Skagen, fik Fisker Kaj Georg Petersen af Aalbæk, der passede Linerne, en Løkke af det ene Vodtov om Benet og blev trukket over Bord. Maskinen blev straks kastet Bak, og M. blev bakked tilbage mod Stedet, hvor den overbordfaldne var forsvundet, idet Vodtovet samtidig blev halet ind. Vodtovet kom imidlertid i Skruen og brækkede. M. sejlede tilbage til Bøjen, og Indhivningen af det andet Vodtov paabegyndtes. Kl. ca. 10 $\frac{1}{2}$ blev den forulykkede, der havde en Tørn af Linen om Benet, halet om Bord, men var afgaaet ved Døden.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

195. 3^m Sk. **Maj** af Vårdö, 475 Reg. T. Br. Bygget 1909 af Træ.

En Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. $\frac{23}{7}$ 38 i Tuborg Havn.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. $\frac{23}{7}$ 38.

Kl. ca. 14²⁰, da M. laa i Tuborg Havn og lossede Brædder, vippede et Slæng, da det blev landet med den ene Ende paa Skibets Lønning og den anden Ende paa Kajen, og ramte en Havnearbejder, som opholdt sig paa Kajen, i Hovedet. De tilskadede blev i en tilkaldt Ambulance kørt til Hospitalet.

196. M/S **Malaya** af København, 8654 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal.

En Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. $\frac{26}{11}$ 38 i København.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. $\frac{26}{11}$ 38.

Kl. ca. 11³⁰, da M. laa i 10-m Bassinet og lossede tørrede Frugter i Papkasser, gled under Ophivning af et Slæng en Kasse ud af Stroppen og faldt ned i Lasten, hvor den ramte en Havnearbejder i Hovedet. Den tilskadede blev i en tilkaldt Ambulance kørt til Hospitalet.

197. M/S **Marchen Mærsk** af København, 6580 Reg. T. Br. Bygget 1937 af Staal.

En Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. $\frac{9}{10}$ 38 i Zebu.

Søforklaring i Shanghai d. $\frac{1}{11}$ 38.

Kl. 12³⁰ faldt en Styrmandsaspirant, der skulde fastskruer Mandehulspladen til Nr. 7 Tank, gennem Mandehullet ned i Tanken. Den paagældende, der havde faaet et Hul i Baghovedet, kunde kort efter ved egen Hjælp gaa op af Tanken. En tilkaldt Læge konstaterede, at han ikke havde taget alvorlig Skade.

Anm. Ministeriet maa antage, at Ulykken skyldes den paagældendes egen Uforsigtighed.

198. Ff. **Maren Tuberg** af Thyborøn, 20 Reg. T. Br. Bygget 1930 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Fiskeplads i Nordsøen til Thyborøn.

Grundstødt d. $\frac{29}{12}$ 38 ved Jyllands V.-Kyst.

Strandingsforretning ved Knopper Strand d. $\frac{30}{12}$ 38; Søforhør i Lemvig d. $\frac{9}{1}$ 39.

Kl. ca. 15⁰⁰ afsejlede M. T. fra en Fiskeplads ca. 42 Sm. misv. V. af Knopper. Der styredes Ø. Kl. ca. 19⁰⁰ blev det Snetykning. Kl. ca. 20⁰⁰, da M. T. efter Bestikket skulde være ca. 12 Sm. fra Land. mærkedes det, at Fartøjet rørte Grunden. Motoren blev straks kastet Bak, men umiddelbart efter tog M. T. Grunden ved Knopper og blev staaende. D. $\frac{2}{1}$ 39 kom Fartøjet, der havde lidt nogen Bundskade, flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Strømsætning i Forbindelse med den Omstændighed, at der ikke blev ført tilstrækkelig Kontrol med Bestikket.

199. Ff. **Maria** af Skagen, ca. 18 Reg. T. Br. Bygget 1911. Paa Fiskeri i Skagerak.

Mistet Ankergrejer d. $\frac{27}{8}$ 38 i Skagerak.

Søforklaring i Skagen d. $\frac{24}{10}$ 38.

Kl. ca. 12¹⁵, da M. i klart Vejr var i Færd med at sætte Vod N. for Skagen, blev Kutterens Ankergrejer, der var afmærket med en Jernbøje, to hvide Blærer og en Flagbøje, oversejlet og sprængt af en V.-gaaende Damper, der senere oplystes at være S/S »Saturnus« af Karlstad. Ankergrejerne mistedes.

Anm. Søforklaring fra S. foreligger ikke.

200. Ff. **Maria** af Havnsø, 7 Reg. T. Br. Paa Rejse fra København til Vedbæk.

Kollideret d. $\frac{7}{12}$ 38 i Københavns Havn.

Søforhør i København d. $\frac{10}{12}$ 38.

Se Nr. 14.

201. M/Tj. **Marianne** af Odense, 92 Reg. T. Br. Bygget 1907 af Staal. Paa Rejse fra Nybøl Nor til Egernsund med Mursten.

Grundstødt d. $\frac{22}{10}$ 38 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Søforhør i København d. $\frac{31}{10}$ 38.

Kl. ca. 17⁰⁰ passeredes Kosten paa Bøsbæk Hage. Motoren gik Langsom Frem. Da M. havde passeret de to Halmviske og den røde 1-Kost ud for Kobbelskov henholdsvis om Stb. og om Bb., beordrede Motoren Fuld Kraft Frem. Kort efter drejedes lidt Stb. over for at passere 2 hvide Stager, og da disse var passeret tæt om Bb., drejedes lidt Bb. over for at passere endnu en hvid Stage om Stb. Umiddelbart efter tog M. Grunden og blev staaende. D. $\frac{23}{10}$ kom Skibet flot ved fremmed Hjælp, efter at en Del af Ladningen var lægtret.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Forveksling af Farvandsafmærkningen.

202. M/B. **Marie** af Kerteminde. Paa Fiskeri i Store Bælt.Kollideret d. $\frac{3}{3}$ 38 i Store Bælt.Søforklaring og Søforhør i Odense d. $\frac{10}{3}$ 38.

Se Nr. 116.

203. M/Jt. **Marie** af Aarhus, 35 Reg. T. Br. Bygget 1901 af Eg.Kollideret d. $\frac{1}{8}$ 38 i Aarhus Havn.Søforhør i Aarhus d. $\frac{6}{8}$ 38.

Kl. ca. 23⁰⁰, da M. i klart Vejr med langsom Fart passerede Molehovedet mellem Bassin I og Bassin II med Kurs mod Sten- og Gruskompagniets Plads, kom S/S »Turisten« af Aarhus i Sigte om Stb., styrende ud af Bassin I. Der blev afgivet 2 korte Toner med Luftfløjten, samtidig med at Kursen ændredes lidt Bb. over. Fra T. hørtes nu 1 Tone med Dampfløjten, hvilket Signal blev besvaret med 2 korte Toner, og kort efter afgaves paany 2 korte Toner. Kl. 23⁰³ tørnede T. med Stævnen mod M.s Stb.s Side.

Ifølge den af T.s Besætning afgivne Forklaring afsejlede dette Skib Kl. 23⁰⁰ fra Midtermolen i Bassin I. Kort efter Afsejlingen blev der afgivet Opmærksomhedssignal med Dampfløjten. Da T. befandt sig ca. 50 m fra Molehovedet, kom M.s grønne Lanterne i Sigte om Bb. Maskinen, der havde gaaet Fuld Kraft Frem, blev beordret Langsomt Frem, og der blev afgivet 1 kort Tone med Dampfløjten, samtidig med at Roret blev lagt Stb.; derefter blev Maskinen beordret Fuld Kraft Bak; men umiddelbart efter indtraf Kollisionen som ovenfor anført.

Anm. 1. Aarsagen til Kollisionen maa antages at være, at der fra T. ikke er udvist fornøden Agtpaa-givenhed under Udsejling fra Havnen.

Anm. 2. Ved en under $\frac{24}{11}$ 38 af Aarhus Kriminalret afsagt Dom er T.s Fører, mod hvem der var rejst Tiltale for ved Pligtforsømmelse at have foranlediget Kollisionen, frifundet.

204. S/S **Marie** af Kasmu.En Mand faldet over Bord og dræbt d. $\frac{30}{12}$ 38 i kattegat.Forhør i Nørresundby d. $\frac{23}{1}$ 39.

Kl. ca. 9³⁰, skulde Lodsformand Arnold Hansen fra en Motorbaad gaa om Bord i M., som med stoppet Maskine befandt sig ud for Hals. Den paagældende entrede op ad en Stormlejder, og da han var naaet op paa Lejderens øverste Trin og havde det ene Ben inde paa Dækket, mistede han Taget i Lejderen og faldt i Vandet agten for Motorbaaden, der straks blev bakket mod den overbordfaldne, der saas svømmende langs Skibssiden; men umiddelbart efter blev den overbordfaldne grebet af M.s Skrue, der som Følge af Skibets Fart gennem Vandet gik rundt, og ført gennem Vandet og kastet ud til den ene Side. Det lykkedes derefter at faa Tag i den forulykkede; men da han tilsyneladende var livløs og var for tung at løfte op i Baaden, blev der laaet en Ende om ham, hvorefter han blev slæbt ind til Hals. Ved Ankomsten hertil viste det sig, at den paagældende var død som Følge af, at Brystkassen var blevet knust.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

205. Ff. **Marie Lund** af Esbjerg, 31 Reg. T. Br. Bygget 1936 af Eg, Bøg og Fyr. Paa Fiskeri i Nordsøen.

Forlist i April 1938 i Nordsøen; 4 Omkomne.

Søforhør i Esbjerg d. $\frac{23}{5}$ 38. Forlisanmeldelse dat. Esbjerg d. $\frac{3}{9}$ 38.

D. $\frac{1}{4}$ blev M. L. set ca. 175 Sm. V. af Vyl F. S. Da der siden er fundet forskelligt Vraggoods og Inventar fra Kutteren, maa den antages at være forlist med Mand og Mus.

Anm. Besætningen bestod af: Fiskeskipper Magnus Martinus Lund, Bedstemand Christian Smed Kirk Andersen samt Fiskerne Niels Jørgen Nøler og Louis Douglas Valdemar Domar alle af Esbjerg.

206. M/Gl. **Marie II** af Stralsund, 92 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Aarhus til Rudkøbing med Hamp.Grundstødt d. $\frac{31}{12}$ 38 ved Langelands V.-Kyst.Strandingsindberetning dat. $\frac{7}{1}$ 39.Kl. 22⁰⁰ grundstødte M. II i usigtbart Vejr paa Revbjerg Grund. D. $\frac{6}{1}$ 39 kom Skibet flot ved egen Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være usigtbart Vejr.

207. 3^m M/Sk. **Marna** af Marstal, 117 Reg. T. Br. Bygget 1913 af Staal.

a) Paa Rejse fra Rønne til Næstved med Stykgods.

Grundstødt d. $\frac{18}{8}$ 38 ved Bogø.Strandingsindberetning dat. $\frac{19}{8}$ 38. Søforhør i Frederiksberg d. $\frac{17}{11}$ 38.

Kl. ca. 0³⁰, da M. under en V.-lig Storm befandt sig lidt V. for Stubbekøbing, forveksledes under en Byge Stubbekøbing Vinkelfyr med et Lys i Land. Derved ændredes Kursen for tidligt til NNV., og kort efter tog M. Grunden lidt Ø. for den røde 1-Kost paa Bredemands-Hage. D. $\frac{19}{8}$ Kl. 6⁰⁰ kom Skibet flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

b) Paa Rejse fra Lübeck til Mullerup med Koks.

Grundstødt d. $\frac{27}{8}$ 38 ved Langelands Ø.-Kyst.Søforhør i Frederiksberg d. $\frac{17}{11}$ 38.

Kl. 0³⁰ passeredes Kjels Nor Fyr i 2,5 Sm.s Afstand. Der styredes misv. N.t.Ø. $\frac{3}{4}$ Ø. Det blev nu regntykt, og der styredes af og til NNØ. Kort efter tog Skibet Grunden paa Nebbe Revler og blev staaende. Kl. ca. 24⁰⁰ kom M. flot ved fremmed Hjælp.

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

208. Ff. **Martha** af Frederikshavn, M Reg. T. Br. Bygget 1899 af Eg. Paa Fiskeri i Nordsøen.Mistet Ankergejer d. $\frac{26}{9}$ 38 i Nordsøen.Indberetning til Board of Trade dat. $\frac{28}{9}$ 38.

Kl. 12¹⁵, da M. i diset Vejr laa til Ankers 111 Sm. NØ. af Spurn F. S., kom en Trawler i Sigte i ØSØ. i ca. $\frac{1}{4}$ Sm.s Afstand. Da der syntes Fare for, at Trawleren vilde fiske M.s Ankergrejer, forsøgte det ved Raab at henlede Opmærksomheden paa M., men kort efter fiskede Trawleren Ankergrejerne, der sprængtes og blev bortrevet.

Anm. Søforklaring fra Trawleren foreligger ikke.

209. M/Jtsk. **Martha** af Marstal, 52 Reg. T. Br. Bygget 1899 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Kiel til Svendborg med Cinders.

Grundstødt d. $\frac{4}{12}$ 38 ved Ærø Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{5}{12}$ 38. Søforklaring i Marstal d. $\frac{7}{1}$ 39.

Kl. ca. 16⁰⁰ passeredes Anduvningsbøjen til Klørudby. Efter at have rundet den røde Hjørneprik styredes V.t.N. $\frac{1}{2}$ N. Kort efter blev det tæt Taage. Loddet holdtes gaaende, men kort efter tog M. Grunden paa Løbets S.-Side og blev staaende. D. $\frac{5}{12}$ Kl. ca. 2⁰⁰ kom Skibet flot, efter at en Del af Ladningen var lægtret.

Anm. Ministeriet maa antage at Grundstødningen skyldes usigtbart Vejr i Forbindelse med Strøm-sætning.

210. S/S **Martin Goldschmidt** af København, 2094 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Staal. Paa Rejse fra Sfax til Kalundborg med Fosfat.

Tørnet en undersøisk Hindring d. $\frac{22}{12}$ 38 i Storebælt.

Søforklaring i Kalundborg d. $\frac{27}{12}$ 38.

Kl. 6³⁵ passerede M. G. Romsø i en Afstand af 1,7 Sm. Loggen viste 68. Herfra styredes retv. N. 6°V. Kl. 7⁰⁰, da Loggen viste 72, og Kalundborg Radiofonistation radiopjledes i retv. N. 56° Ø., mærkedes et Stød i Skibet, og en skrabende Lyd bemærkedes langs Bund og Sider. Maskinen blev straks beordret Fuld Kraft Bak, hvorefter der loddedes 19 m Vand. Ved Pejling af Rendestenene viste det sig, at Skibet var blevet læk.

Anm. Ministeriet maa antage, at M. G. har tørnet et drivende Vrag.

211. M/S **Martini** af Ny Amsterdam, 362 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Emden til Nykøbing S. med Koks.

Grundstødt d. $\frac{22}{9}$ 38 ved Sjællands V.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{23}{9}$ 38.

Kl. 5³⁰ grundstødte M. i klart Vejr paa Røsnæs Puller. D. $\frac{23}{9}$ Kl. 11³⁰ kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjergningsdamper, efter at en Del af Ladningen var lægtret.

212. Ff. **Mary** af Esbjerg, 36 Reg. T. Br. Bygget 1899 af Eg. Paa Rejse fra København til Fiske-Plads i Nordsøen.

Kollideret d. $\frac{14}{2}$ 38 i Københavns Havn.

Søforhør i København d. $\frac{21}{2}$ 38.

Kl. ca. 15⁰⁰, da M. befandt sig for udgaaende omtrent ud for den N.-lige Ende af Kvæsthusbroen, kom Undervandsbaad »Triton« i Sigte for indgaaende i Løbets V.-lige Side. M. bibeholdt Kurs og Fart. Pludselig saas T., der nu var ca. 30 m borte, dreje Bb. over. Da der syntes Fare for en Kollision, blev Motoren kastet Bak og Roret lagt haardt Bb.; men umiddelbart efter tørnede M. med Stævnen mod T.s Agterende.

Af den af T.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at da dette Skib befandt sig i Løbets V.-lige Side imellem de 2 sydligste Bøjer, kom M. i Sigte forude. Da T. havde den sydligste Bøje tværs, blev Roret lagt haardt Bb., samtidig med at der blev afgivet 2 korte Toner med Sirenen. Da T. var drejet til Kurs Ø., og der syntes Fare for en Kollision, blev der 3 Gange slaaet Fuld Kraft Frem paa Maskintelegraphen; men umiddelbart efter indtraf Kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes, at man om Bord i M. ikke har hørt T.s Månøvesignal, og at man om Bord i T. har ment uden Fare at kunne komme foran om M.

213. M/S **Max** af Hamburg. Paa Rejse fra Stettin til Grenaa med Kul.

Grundstødt d. $\frac{12}{3}$ 38 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{14}{3}$ 38.

Kl. 14³⁰ grundstødte M. i klart Vejr paa Kalkgrunden. Skibet er senere kommet flot ved egen Hjælp.

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

214. Ff. **Mercator** af Thyborøn, 30 Reg. T. Br. Bygget 1937 af Eg. Paa Rejse fra Fiskeplads i Nordsøen til Thyborøn.

Grundstødt d. $\frac{7}{5}$ 38 ved Jyllands V.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{7}{5}$ 38. Strandingsforretning i Thyborøn d. $\frac{8}{5}$ 38. Søforhør i Lemvig d. $\frac{25}{5}$ 38.

Kl. ca. 19³⁰, da M. under en stormende NV.-lig Kuling var naaet ind i Nærheden af Land, brød 2 Braadsøer over Skibet, hvorved Rorpinden blev slaaet løs fra Rorstammen. Det forsøgte ved Hjælp af Motor og Sejl at sejle Kutteren klar af Land; men Kl. 20⁰⁰ tog M. Grunden S. for Høfde 58 og blev staaende. D. $\frac{17}{5}$ Kl. 6⁰⁰ kom Kutteren flot ved Hjælp af en Bjergningsdamper.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

215. S/S **Mercur** af Kolding, 791 Reg. T. Br. Bygget 1901 af Staal. Paa Rejse fra Esbjerg til Antwerpen med Heste og Kreaturer.

Kollideret d. $\frac{23}{1}$ 38 i Nordsøen.

Søforhør i Esbjerg d. $\frac{4}{2}$ 38 og i Hamburg d. $\frac{17}{5}$ 38.

Kl. 1³⁰, da M. befandt sig ca. 4 Sm. N. af Maas F. S., styrende misv. SV. $\frac{3}{4}$ V., blev det Taage, hvorfor Farten blev mindsket og forskriftsmæssigt Taagesignal afgivet. Kl. 1⁵⁰ kom en modgaaende Dampers

Topplanterne og umiddelbart efter dens røde Sidelanterne i Sigte ca. 2 Streger om Stb. Maskinen blev straks beordret Fuld Kraft Bak, hvilket blev tilkendegivet ved 3 korte Toner med Dampfløjten, og Roret blev lagt haardt Stb. Da M. var næsten stoppet, tørnede det andet Skib, der viste sig at være S/S »Wolfram« af Hamburg, med Bb.s Laaring mod M.s Stævn, hvorved Bb.s Anker blev ødelagt, og flere Plader i Stævnen beskadiget. Da Skibet senere paa Dagen lettede fra en Ankerplads ved North Steenbank Lystønde, viste det sig, at Stb.s Anker var faldet af Kæden, hvorfor det maa antages, at ogsaa dette Anker er blevet beskadiget ved Kollisionen.

Af den af W.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at dette Skib, der var paa Rejse fra Bubaque til Amsterdam, Kl. ca. 1¹⁵ i klart Vejr befandt sig ca. 3¹/₂ Sm. N. af Maas F. S. styrende retv. N. 63° Ø., da M.s grønne Sidelanterne kom i Sigte forude 1 Streg om Bb. W.s Kurs og Fart blev bibeholdt indtil der Kl. ca. 1¹⁹ syntes Fare for en Kollision, hvorfor Roret blev lagt Stb., hvilket blev tilkendegivet ved 1 kort Tone med Dampfløjten. Fra M. hørtes nu 3 korte Toner, hvilket Signal besvaredes med 1 kort Tone. Da M. paany afgav 3 korte Toner, beordredes Maskinen Fuld Kraft Bak; men Kl. 1²¹ skete Kollisionen som foran anført.

Anm. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes Taage.

216. 3^m M/Sk. Merkur af Marstal, 188 Reg. T. Br. Bygget 1902 af Eg. Paa Rejse fra Talee til Grange-mouth i Ballast.

Havareret d. 18/11 38 i Nordsøen; søgt Nødhavn.

Indberetning til Board of Trade dat. 24/11 38.

Kl. 22⁰⁰, da M. under en SV.-lig Storm befandt sig ca. 15 Sm. af Skotlands Ø.-Kyst, blev Storsejlet slaaet i Stykker. Motoren var ogsaa havareret, hvorfor der søgtes ind til Aberdeen for Reparation.

Anm. Ministeriet maa antage, at Havariet skyldes haardt Vejr.

217. M/Gl. **Merkur** af Rønne, 100 Reg. T. Br. Bygget 1935 af Staal. Paa Rejse fra København til Rønne med Stykgods.

Kollideret d. 31/12 38 i Københavns Havn.

Søforhør i København d. 10/1 39.

Kl. 5⁵⁰ afsejlede »Merkur« i tæt Taage fra Kajen i Kristiansgade. Der blev sejlet langsomt midt i Fandvet, og forskriftsmæssigt Taagesignal blev afgivet. Kl. ca. 6²⁰, da den N.-ligste Bøje før Bomløbet var passeret, kom en modgaaende Dampers Topplanter i Sigte ca. 1 Str. om Bb. samtidig med at Roret blev lagt haardt Stb., hvilket blev tilkendegivet ved en kort Tone med Sirenen. Fra det andet Skib, der senere viste sig at være finsk S/S »Mira«, hørtes 3 korte Toner. Da »Merkur« var drejet ca. 2 Str. Stb. over, tørnede »Mira« med Bb.s Side mod »Merkur«s Bb.s Side foran for Mesanriggeren. Ved Kollisionen blev »Merkur« en Del beskadiget.

Anm. Søforklaring fra »Mira« foreligger ikke.

218. S/S **Minsk** af Middelfart, 1229 Reg. T. Br. Bygget 1911 af Staal. Paa Rejse fra Rotterdam til Antwerpen med Stykgods.

Kollideret d. 20/3 38 paa Schelde-Floden.

Søforhør i København d. 25/3 38.

Kl. 2¹², da M., der havde Lods om Bord, havde passeret Vlissingen, saas forude lidt om Bb. en modgaaende Dampers grønne Sidelanterne samt dens Topplanter næsten overet. Da Pejlingen af det andet Skib, der senere viste sig at være norsk M S »Taranger«, ikke forandrede sig, blev M.s Kurs Kl. 2¹⁶ ændret 1/2 Streg til Stb., samtidig med at der blev afgivet 1 kort Tone med Dampfløjten. Kort efter blev Roret lagt haardt Stb. T. syntes nu at dreje Bb. over, og umiddelbart efter hørtes fra dette Skib 2 korte Toner med Dampfløjten, hvilket Signal blev besvaret med 1 kort Tone. Kl. 2¹⁸, da der syntes Fare for en Kollision, blev Maskinen beordret Fuld Kraft Bak, hvilket blev tilkendegivet ved 3 korte Toner med Dampfløjten; men umiddelbart efter tørnede M. med Bb.s Bov mod T.s Stb.s Bov. Ved Kollisionen blev M. en Del beskadiget.

Anm. Søforklaring fra T. foreligger ikke.

219. Ff. **Monna** af Varde, ca. 5 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Thorsminde til Esbjerg.

Strandet og forlist d. 18/11 38 ved Jyllands V.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. 18/11 38. Strandingsforretning i Børsmose d. 18/11 38. Søforhør i Varde d. 6/12 38.

Om Morgenen, opankredes M., der havde Motorhavari og var læk, under en SV.-lig Brise udenfor 3. Revle ved Vejrs. Kl. ca. 15⁰⁰ blev de ombordværende 2 Personer bjerget i Land af Redningsbaaden fra Vejrs, og kort efter drev M. i Land ca. 1 Sm. S. for Børsmose Rende. Fartøjet er senere blevet Vrag.

Anm. Aarsagen til Strandingen fremgaar af det ovenfor anførte.

220. M/S **Mulan** af Dordrecht, 253 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Mullerup til Antwerpen med Byg.

Grundstødt d. 24/11 38 ved Sjællands V.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. 26/11 38.

Kl. 10⁰⁰ grundstødte M. under en stormende SV.-lig Kuling N. for Mullerup Havn. Kl. 19⁰⁰ kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjergningsdamper.

Anm. Aarsagn til Grundstødningen angives at være Uforsigtighed ved Udsejlingen fra Mullerup Havn.

221. S/S **N. C. Monberg** af København. 2301 Reg. T. Br. Bygget 1928 af Staal. Paa Rejse fra Risør til London med Træ.

Mistet Dækslast d. 18/8 38 i Skagerak.

Indberetning til Board of Trade dat. $29/8$ 38.

Under en V.-lig Storm med byget Vejr mistede N. C. M. en Del Dækslast.

222. M/Sk. **Najaden** af Hobro, 47 Reg. T. Br. Bygget 1875 af Eg.

Kollideret d. $25/1$ 38 i Københavns Havn.

Søforhør i København d. $31/1$ 38.

Se Nr. 189.

223. M/Sk. **Najaden** af Hobro, 33 Reg. T. Br. Bygget 1918 af Eg, Fyr og Bøg. Paa Rejse fra København til Odense med Oliekager.

Grundstødt d. $12/10$ 38 ved Fyns N.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Odense d. $15/10$ 38.

Kl. 18^{00} passerede N. i let diset Vejr Lillegrund Lys- og Klokketønde. Herfra styredes i Enebærodde Fyrs hvide Vinkel. Da N. Kl. ca. 18^{50} var naaet næsten ind til Enebærodde, blev Vejret usigtbart, og umiddelbart efter tog Skibet Grunden og blev staaende. Efter Grundstødningen pejledes den røde stage ud for Enebærodde Fyr 1 Str. om Bb. i ca. 10 m.s Afstand. Kl. ca. 21^{30} kom N. flot ved fremmed Hjælp.

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

224. M/Jt. **Nelly** af Marstal, 48 Reg. T. Br. Bygget 1849/1908 af Eg. Paa Rejse fra København til Nr. Sundby med Majs.

Strandet og forlist d. $4/10$ 38 ved Sjællands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $4/10$ 38. Søforklaring i Helsingør d. $8/10$ 38. Forlisansmeldelse dat. Marstal d. $8/11$ 38.

D. $3/10$ Kl. 18^{00} opankredes N. under en frisk SV.-lig Kuling for Stb.s Anker paa Snekkersten Red. D. $4/10$ Kl. 2^{00} var Vinden frisket og drejet om i SSØ., og Bb.s Anke blev stukket i Bund. I Løbet af Natten friskede Vinden yderligere til orkanagtig Storm, og Kl. 6 blev Motoren startet. Skibet gik imidlertid i Drift og tog Kl. 9^{00} Grunden lidt N. for Snekkersten Havn. Søen brød stadig over Skibet og alt Opstaaende blev skyllet over Bord. Ved Hjælp af en Redningskrans fastgjort til en Line opnaaedes Forbindelse med Land, hvorefter Besætningen blev bjerget. Skibet er senere blevet Vrag.

Anm. Ministeriet maa antage, at Strandingen skyldes Vejrforholdene.

225. S/S **Nemanja** af Dubrovnik, 5226 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Gdynia til Alexandria med Kul.

Grundstødt d. $1/11$ 38 ved Fyens Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $3/11$ 38.

Kl. 4^{00} grundstødte N. i regndiset Vejr ud for Østerskov paa Langeland. D. $2/11$ Kl. 12^{00} kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjergningsdamper.

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

226. M/S **Neptun** af Pärnu, 621 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Rotterdam til Libau. med Kul og Koks.

Grundstødt d. $14/11$ 38 ved Sjællands S.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $15/11$ 38.

Kl. 1^{55} grundstødte N. i diset Vejr under en SSØ.-lig Kuling ca. 1 Sm. NNV. for Prikken paa Schønheyder Pulle. D. $16/11$ kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjergningsdamper.

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

227. M/Tjk. **Neptunus** af Svendborg, 83 Reg. T. Br. Bygget 1901 af Staal. Paa Rejse fra Sakskøbing til Rudkøbing med Foderstoffer.

Brand om Bord d. $23/12$ 38 ved Fyens Ø.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Rudkøbing d. $27/12$ 38.

Kl. 5^{00} , da N. laa til Ankers udfør Rudkøbing, vaagnede Føreren og mærkede Røglugt. En Undersøgelse viste, at der var Ild i en Sofa i Kahytten, hvor Besætningen havde opholdt sig den foregaaende Aften til Kl. ca. 23^{00} . Det lykkedes at slukke Ilden i Løbet af ca. 1 Time. Ved Branden blev Kahytten og Styrehuset stærkt beskadiget.

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

228. S/S **Nerma** af Esbjerg, 1210 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal.

En Mand omkommet ved Ulykkestilfælde den $25/12$ 38 i Fedala.

Søforklaring i Casablanca d. $26/12$ 38. Søforhør i København d. $6/2$ og $9/2$ 39.

Kl. ca. 21^{40} hørte en Mand af Besætningen, som opholdt sig i Lukafet forude, Lyden af et Fald mod Garneringen i Nr. 1 Last. En Undersøgelse viste, at Skibets Ungkok, Walter Wiktor Rasmussen af København, laa i Bunden af Lasten tilsyneladende livløs. I en tilkaldt Ambulance blev den paagældende kørt til Hospitalet, hvor det konstateredes, at Døden var indtraadt.

229. S/S **Nevada** af København, 3766 Reg. T. Br. Bygget 1917 af Staal.

a) Paa Rejse fra Montreal til København med Stykgods.

En Mand forsvundet d. $29/5$ 38 i Atlanterhavet.

Søforhør i København d. $7/6$ 38.

Kl. 10^{30} , da N. befandt sig paa ca. $57^{\circ}11' N$. Brd., $25^{\circ}05' V$. Lgd., savnedes Matros Ove Ejner Jensen. En Eftersøgning over hele Skibet gav intet Resultat, og da den forsvundne sidst var set Kl. ca. 5^{00} i Færd med at vaske Tøj, maa det antages, at han under Arbejdet med at hænge Tøjet til Tørring har mistet Balancen og er faldet over Bord.

b) Paa Rejse fra Danzig til Santos.

En Mand død efter Ulykkestilfælde d. $\frac{7}{10}$ 38 i Atlanterhavet.

Indberetning fra Konsulatet i Santos dat. $\frac{22}{10}$ 38. Søforklaring i København d. $\frac{8}{3}$ og $\frac{9}{3}$ 39.

Kl. 8⁰⁵, da N. i stille Vejr befandt sig paa ca. 8°35' N. Brd., 7°50' V. Lgd., mistede Fyrbøder Gunnar Poul Hansen af Korsør, der var paa Vej op fra Fyrpladsen, Fodfæstet og styrtede ned paa Fyrpladsen, hvor han blev liggende bevidstløs. Den tilskadekomne, der havde paadraget sig et aabent Kraniebrud og forskellige indre Kvæstelser, afgik ved Døden Kl. 8²⁵.

Anm. Der er intet oplyst om Aarsagen til Ulykken.

230. M/S **Nicoline Mærsk** af Odense, 4194 Reg. T. Br. Bygget 1925 af Staal.

En Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. $\frac{3}{9}$ 38 i København.

Indberetning fra Statens Skibstilsyn dat. $\frac{28}{10}$ 38.

Kl. ca. 15¹⁵, medens N. M. laa i Burmeister & Wain's Tørdok, hvor der ved Hjælp af en Kran paa Land blev taget Maskingods op fra et af Lastrummene, løftede Kranens Løftewire under Ophivning en af Skibets Lossebomme, der var firet af og hvilede i en Gaffel. Bommen faldt ned paa Dækket og ramte en Værftsarbejder, der dirigerede Kranen. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt Ambulance kørt til Hospitalet.

231. M/Sk. **Noah** af Svendborg, 109 Reg. T. Br. Bygget 1893 af Eg.

a) Paa Rejse fra Danzig til Mörbylånga med Kalisalt.

Grundstødt d. $\frac{5}{1}$ 38 ved Sveriges Ø.-Kyst.

Svensk Strandingsindberetning dat. $\frac{11}{1}$ 38. Søforhør i Aarhus d. $\frac{27}{1}$ 38.

Kl. ca. 6³⁰, da N. befandt sig ud for Mörbylånga Havn, blev der signaleret efter Lods. Kl. 10³⁰ var Signalerne endnu ikke blevet besvaret, og da Vinden samtidig friskede fra SV., besluttedes det at sejle i Havn uden Lods. Da Skibet befandt sig ca. 300 m fra Havnen, kom det ind i Is, og kort efter maatte Skruen stoppes. »Noah« blev derpaa af Vind og Is ført paa Grund ca. 150 m fra Havnemolen og blev staaende. D. $\frac{6}{1}$ Kl. 5⁰⁰ kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjergningsdamper.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

b) Paa Rejse fra København til Assens.

Grundstødt d. $\frac{12}{11}$ 38 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Svendborg d. $\frac{18}{11}$ 38.

Kl. 17¹⁵ passerede N. Lillebæltsbroen. Der styredes efter Børup Ledefyr. Kl. 17⁵⁰ blev det Taage, og Fyrene forsvandt af Sigte. Kort efter kom et modgaaende Skibs røde Sidelanterne i Sigte om Stb., hvorfor Kursen ændredes $1\frac{1}{2}$ Str. Stb. over. Idet det modgaaende Skib passerede N., rettede det sin Projektør mod N., hvis Besætning blev blændet. Der styredes SV., indtil der ca. 5 Minutter senere saas noget mørkt forude. Roret blev da lagt haardt Bb. og Maskinen kastet Fuld Kraft Bak; men umiddelbart efter tog N. Grunden i Blistang Vig og blev staaende. D. $\frac{13}{11}$ Kl. ca. 13⁰⁰ kom N. flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Taage.

232. Ff. **Nordboen** af Skagen, 39 Reg. T. Br. Bygget 1933 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra København til Skagen.

Grundstødt d. $\frac{16}{8}$ 38 ved Sveriges V.-Kyst.

Svensk Strandingsindberetning dat. $\frac{18}{8}$ 38. Søforklaring i Skagen d. $\frac{29}{8}$ 38.

Kl. 21⁴⁸, da N. under en VNV.-lig Brise havde Lappegrundens F. S. i N.t.V. $\frac{1}{2}$ V. i ca. 2 Sm.s Afstand, opdagedes det, at der var Vand i Motorrummet. Bedstemanden, der var alene paa Dækket, surrede derfor Roret og gik ned i Motorrummet tor at klare Lænsepumpens Sugerør. Ca. 10 Minutter efter tog N. Grunden ca. 250 m S. for Hålsingborgs S.-lige Havneindsejling. D. $\frac{17}{8}$ Kl. 0³⁰ kom Skibet flot ved fremmed Hjælp.

Anm. 1. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes, at N.s Bedstemand gik under Dæk uden at drage Omsorg for, at en anden Mand af Besætningen overtog Vagten.

Anm. 2. N.s Bedstemand er ved en under $\frac{31}{10}$ 38 af Søretten for Frederikshavn Købstad m. v. afsagt Dom idømt en Statskassen tilfaldende Bøde af 100 Kr. for ved Skødesløshed og Forsømmelse i Tjenesten at have foranlediget Grundstødningen.

233. M/S **Norden** af København, 4700 Reg. T. Br. Bygget 1937 af Staal. Paa Rejse fra San Pedro til Yokohama.

En Mand forsvundet d. $\frac{7}{11}$ 38 i Stillehavet.

Søforklaring i New York d. $\frac{31}{1}$ 39.

Ved Udpudding Kl. 3⁴⁰ kunde 2. Maskinmester Karl Kristian Jacobsen, der var gaaet til Køjs lidende af Hovedpine d. $\frac{6}{11}$ Kl. ca. 21⁰⁰, ikke findes. Skibet blev lagt paa modsat Kurs; men efter ca. 2 Timers forgæves Eftersøgning fortsattes Rejsen.

234. M/S **Nordhval** af København, 4473 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Staal. Paa Rejse fra San Pedro til Panama.

En Mand dræbt ved Ulykkestilfælde d. $\frac{23}{2}$ 38 i Stillehavet.

Søforklaring i Chalmette, Louisiana, d. $\frac{16}{3}$ 38.

Kl. 13³⁰, da N. i næsten stille Vejr befandt sig paa ca. 30°06' N. Brd., 116°23' V. Lgd., skulde Matros Helge Johansen af Nakskov smøre Stængestaget paa Fortoppen. Den paagældende blev hejst op i en Baadsmandsstol ved Hjælp af en ny 3" Manilla Topjolle, som han med et dobbelt Skostik havde fastgjort til Baadsmandsstolen, der blev holdt ind til Staget med en stor Sjækkel. Da Baadsmandsstolen var ca. 60' over Dækket, gik Stikket op, og Matrosen faldt ned paa Nr. 1 Luge og dræbtes paa Stedet.

Anm. Ministeriet maa antage, at den forulykkede havde anbragt Sjakken i Skostikket, hvorved dette under Ophejsningen er blevet løst.

235. Ff. **Nordkysten** af Esbjerg, 36 Reg. T. Br. Bygget 1936 af Eg, Bøg og Fyr. Paa Fiskeri i Nordsøen.

En Mand faldet over Bord og druknet d. $\frac{20}{4}$ 38 i Nordsøen.

Søforhør i Esbjerg d. $\frac{9}{5}$ 38.

Kl. 12¹⁰, da N. under en svag N.-lig Brise laa opankret 187 Sm. V.t.N.^{1/2}N. af Vyl F. S., faldt Kok Oskar Knudsen Jensen af Hanstholm, der med en Baadshage var i Færd med at bjærge én Vodbøje indenbords, over Bord. Ankergrejerne blev straks kappet, og Kutteren blev sejlet hen mod den overbordfaldne, der laa i Vandet ca. 5 Favne fra N., holdende fast i en Baadshage; men inden Kutteren naaede hen til den overbordfaldne, forsvandt han og kom ikke mere til Syne.

Anm. Ministeriet maa antage, at Ulykken skyldes, at den forulykkede under sit Arbejde har mistet Balancen.

236. S/S **Nordlys** af København, 3718 Reg. T. Br. Bygget 1916 af Staal. Paa Rejse fra Sorel til Queenstown med Majs.

Tørnet Grunden d. 24/7 38 paa Quebec Floden; søgt Nødhavn.

Indberetning til Board of Trade dat. 28/7 38. Søforklaring i Bristol d. 26/8 38.

Kl. 0⁴⁵, da N., der havde Lods om Bord, i Taage befandt sig i Nærheden af Cape Salmon med Maskinen gaaende Langsomt Frem, idet den med korte Mellemlum blev stoppet, hørtes pludselig Cape Salmons Taagesignal ret forude. Roret blev straks lagt haardt Stb., samtidig med at Maskinen beordredes Fuld Kraft Bak. Umiddelbart efter tørnede Skibet imidlertid med Bb.s Bov og Side mod en Klippe ca. 1 Sm. V. for Cape Salmon Fyr, men var straks flot igen. Da N. ved Grundstødningen var blevet læk, besluttedes det at sejle tilbage til Quebec for Reparation. Kl. 17¹⁵ ankom Skibet til Quebec.

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

237. M/Jt. **Nordlyset** af Rødvig, 57 Reg. T. Br. Bygget 1894 af Eg. Paa Rejse fra Aalborg til Kyndby.

Havareret d. 23/11 og d. 24/11 38 i Kattegat; søgt Nødhavn.

Søforklaring i Grenaa d. 26/11 38.

D. 23/11 Kl. ca. 16³⁰, da N., der bugserede en Ponton, under en SSØ.-lig Storm befandt sig lidt N. for Als Odde, viste det sig vanskeligt at faa Skibet til at gaa over Stag. Der blev derfor stukket et Anker paa Slæberen, og Pontonen blev opankret i 5 m Vand, hvorefter N. fortsatte Rejsen paa Ø.-lig Kurs. Kl. ca. 19³⁰ brækkede Pikfaldet. Kl. 20³⁰ stagvendtes. Kl. ca. 21⁰⁰ sprængtes Skødbarmen, hvorfor Storsejlet blev firet ned. Under Nedfiringen blev Klofaldet kappet, og Storsejlet flængedes. D. 24/11 Kl. ca. 5⁰⁰, da N. for Motor alene blev holdt op mod Vind og Sø, brækkede en Gerd paa Bommen, der rev sig løs. Kl. ca. 5¹⁵ knækkede Masten og faldt ud over Bb.s Side, og Kl. ca. 6¹⁵ stoppede Motoren. Da det derefter var umuligt at holde N. op mod Søen, blev Skibet opankret ca. 4 Sm. S. for Lys- og Fløjtetønden Tangen NØ. Kl. ca. 9⁰⁰ brækkede Ankerkæden og beskadigede Ankerklydset og nogle Planker i Bb.s Side. Da Masten, der flød langs Siden af N., drev ind under Skibet og hindrede Manøvreringen, blev den kappet fri af N. Under dette Arbejde blev Klyverbommen revet løs og beskadigede Stævnen. Endvidere mistedes Lanterneerne og Storsejlet. Da N. var klar af Masten, lykkedes det at starte Motoren, hvorefter N. blev sejlet ind til Grenaa.

Anm. Ministeriet maa antage, at Havarierne skyldes Vejrforholdene.

238. M/S **Nordpol** af København, 4480 Reg. T. Br. Bygget 1926 af Staal. Paa Rejse fra Calcutta til Manila med Kul.

Grundstødt d. 21/9 38 ved Philippinerne.

Indberetning fra Konsulatet i Yokohama dat. 12/11 38. Søforklaring og Søforhør i Nakskov d. 6/2 39.

Kl. 5⁰⁰ kom Louis Ledge Fyr i Sigte tæt om Bb. Kl. 6⁰⁵ pejlede samme Fyr i retv. N. 20° Ø. i en gisset Afstand af 1 1/2 Sm., samtidig med at en Bøje, der antoges for sort, men senere viste sig at være rød, kom i Sigte ca. 2 Str. om Bb. Da Fyrbygningerne i Land ikke kunde ses paa Grund af Dis, ændredes Kursen til den i Kortet udsatte Ledefyrlinie retv. N. 5° Ø. Kl. 6¹² blev Maskinen, der havde gaaet Fuld Kraft Frem, beordret Langsomt Frem. Kl. 6¹⁷ tog N. Grunden imellem Louis Ledge Fyrtaarn og ovennævnte Bøje paa en Grund, der ikke fandtes i det ved Navigeringen benyttede Søkort, og blev staaende. D. 23/9 Kl. 22⁰⁰ kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjergningsdamper, efter at en Del af Ladningen var lægtret.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

239. M/S **Normandiet** af København, 3161 Reg. T. Br. Bygget 1935 af Staal.

Paasejlet d. 13/1 38 i Frederikshavns Havn.

Søforklaring i Frederikshavn d. 22/1 38.

Se Nr. 118.

240. Ff. **Orion** af Skagen, 30 Reg. T. Br. Bygget 1931 af Eg, Bøg og Fyr. Paa Fiskeri i Kattegat.

En Mand faldet over Bord og druknet d. 5/12 38 i Kattegat.

Søforklaring og Søforhør i Skagen d. 12/12 38.

Kl. 10³⁰, da O. under en frisk SSØ.-lig Kuling fiskede med Trawl ca. 10 Sm. ØSØ. af Skagen Havn, blev Fisker Oskar Mathiasen af Skagen afløst ved Roret. Ca. 10 Minutter senere, da Trawlet skulde hives ind, kunde den paagældende ikke findes om Bord. Trawlet blev straks hevet ind og Skibet lagt paa modsat Kurs; men efter ca. 1/2 Times forgæves Eftersøgning sejlede ind til Skagen.

Anm. Ministeriet maa antage, at den forulykkede som Følge af Skibets Bevægelser i Søen har mistet Balancen og er faldet over Bord.

241. 3^m M/Sk. **Orkney** af Skärhamn, 123 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Hudiksvall til Nyborg med Træ.

Grundstødt d. 12/11 38 i Smaalandsfarvandet.

Strandingsindberetning dat. 13/11 38.

Kl. 18⁰⁰ grundstødte O. i tæt Taage paa Stubbekøbing Rev. D. 13/11 Kl. 9²⁰ kom Skibet flot. ved fremmed Hjælp.

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

- 242.** S/S **Ossian** af Leith. Paa Rejse fra Burntisland til Aarhus med Kul.
Grundstødt d. $\frac{4}{8}$ 38 ved Jyllands NV.-Kyst.
Strandingsindberetning dat. $\frac{5}{8}$ 38.
Kl. 11¹⁵ grundstødte O. i klart Vejr N. for Højen Fyr ca. 450 m fra Land. Kl. 22¹⁵ kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjergningsdamper.
- 243.** S/S **Otto Petersen** af København, 2832 Reg. T. Br. Bygget 1930 af Staal.
En Mand død som Følge af Ulykkestilfælde d. $\frac{11}{11}$ 38 i Sorel.
Søforklaring i Sorel d. $\frac{11}{11}$ 38. Søforhør i København d. $\frac{1}{12}$ 38.
Kl. ca. 9³⁰, da O. P. laa til Ankers paa St. Lawrence Floden ud for Sorel, blev Letmatros Eberhardt Fritz Hess af Storgaard, Pommern, fundet liggende livløs i Bunden af Nr. 2 Lastrum. Den tilskadekomne blev i en Motorbaad bragt i Land, hvor en Læge konstaterede, at han var afgaaet ved Døden.
Anm. Det maa antages, at den forulykkede, der skulde banke Rust paa Skibssiden i Nr. 2 Mellemdæk, er snublet over Lugekarmen paa Mellemdækket, som var utildækket, men som holdtes oplyst af 2 Sole, og faldet ned i Lasten.
- 244.** Ff. **P. Jerup** af Læsø, 30 Reg. T. Br. Bygget 1903 af Eg. Paa Rejse fra Höganäs til København med Fisk.
Grundstødt d. $\frac{17}{9}$ 38 ved Sveriges V.-Kyst.
Svensk Strandingsindberetning dat. $\frac{19}{9}$ 38. Søforklaring og Søforhør i Helsingør d. $\frac{22}{9}$ 38.
Kl. ca. 16³⁰ passerede P. J. under en frisk SV.-lig Kuling med Regndis den røde 2-Kost paa NV.-Siden af Grunden Sillören om Stb. Kort efter tog Skibet Grunden og blev staaende. Kl. 22²⁰ kom P. J. flot ved Hjælp af en Bjergningsdamper.
Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Forveksling af Farvandsafmærkningen.
- 245.** S/S **Paris** af København, 1509 Reg. T. Br. Bygget 1927 af Staal. Paa Rejse fra Danzig til London med Stykgods.
Kollideret d. $\frac{17}{3}$ 38 paa Themsen.
Indberetning til Board of Trade dat. $\frac{18}{3}$ 38. Søforhør i København d. $\frac{3}{10}$ 38.
Kl. 23⁴⁰ drejede P., der havde Lods om Bord, haardt Bb. over, for at undgaa Kollision med et Sejl-skib, der stagvendte for Boven af P. Herved kom P. for nær til nogle Lægtene, som laa fortøjet i den S.-lige Side af Floden, og tørnede mod en af disse. Ved Kollisionen fik P. nogle Plader i Bb.s Bov og i Bb.s Side lettere beskadiget.
Anm. Aarsagen til Kollisionen fremgaar af det ovenfor anførte.
- 246.** 3^m M/Sk. **Pax** af Marstal, 133 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Eg. Paa Rejse fra Methil til Ærøskøbing med Kul.
Havareret d. $\frac{4}{10}$ 38 i Nordsøen; 2 Mand kommet til Skade.
Søforklaring i Ærøskøbing d. $\frac{14}{10}$ 38.
Kl. 23⁰⁰, da P. under en stormende Kuling lænsede for Forestagsel, slog en Braadsø Storstaden, som hang i Davidder agter, over Bord tilligemed den ene David samt bortrev Rat og Ratrulle, knuste Styrehuset og fyldte Kahytten med Vand. Endvidere blev Føreren og en Matros haardt kvæstede. Efter at de tilskadekomne var bragt til Køjs og forbundne, lykkedes det at reparere Styregrejerne, og d. $\frac{5}{10}$ Kl. 12⁰⁰ kunde Rejsen fortsættes. D. $\frac{6}{10}$ Kl. ca. 9⁰⁰ blev der, da de tilskadekomnes Tilstand var alvorlig, signaleret efter Hjælp fra S/S »Adolf Kirsten« af Hamburg, som befandt sig i Nærheden. Fra A. K., der var paa Rejse til Stavanger, blev der sat en Baad paa Vandet, og de tilskadekomne blev bragt om Bord i dette Skib.
Anm. Ministeriet maa antage, at Havarierne og Ulykken skyldes haardt Vejr.
- 247.** M/S **Peru** af København, 6962 Reg. T. Br. Bygget 1916 af Staal.
En Mand dræbt ved Ulykkestilfælde d. $\frac{14}{12}$ 38 i København.
Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. $\frac{14}{12}$ 38.
Kl. ca. 10³⁰, da P. laa ved Islands Brygge og lossede Copra, savnedes Havnearbejder Sofus Peter Jensen af København. Kort efter fandtes den paagældende liggende livløs i Bunden af Nr. 5 Lastrum.
Anm. Det maa antages, at den forulykkede er snublet over Lugekarmen paa Nr. 5 Mellemdæk.
- 248.** M/S **Peter Mærsk** af København, 5476 Reg. T. Br. Bygget 1932 af Staal.
En Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. $\frac{29}{10}$ 38 i Baltimore.
Søforklaring i Baltimore d. $\frac{1}{11}$ 38 og i New York d. $\frac{10}{11}$ 38.
Kl. ca. 9⁰⁰ blev Dækselev K. V. Nielsen af Svendborg, der sammen med Skibets Tømmermand og en Matros skulde lægge Garnering i Dybtankene, fundet liggende i Bunden af Nr. 3 Dybtank i haardt kvæstet Tilstand. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt Ambulance kørt til Hospitalet.
Anm. Ministeriet maa antage, at Ulykken skyldes, at den paagældende var uvidende om, at Tankdækslet i Besætningens Frokost pause var fjernet af nogle Havnearbejdere.
- 249.** S/S **Pia** af København. Bygget 1916 af Staal. Paa Rejse fra Paimboeuf til Tamise.
Tørnet en Bro d. $\frac{1}{9}$ 38 i Tamise.
Søforklaring i Antwerpen d. $\frac{6}{9}$ 38.
Kl. ca. 21³⁰, da P., der havde Lods om Bord, befandt sig i Nærheden af Jernbanebroen ved Tamise, løste Lods en af ved Roret. Kort Tid efter, da Skibet befandt sig umiddelbart foran Broen, mistede det Styret og blev af Strømmen drejet tværs Løbet og tørnede derefter med Bb.s Bov imod en Granit-Bropille, hvorved Boven blev stærkt beskadiget. Ved Kollisionen tørnede P. endvidere mod Broens Svingparti, der svingede ud over Skibet Og anrettede en Del Skade paa Storrigen.

250. M/Gl. **Pilen** af Helsingør, ca. 16 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Hasenøre til Kyndby med Sten.

Sprunget læk d. $19/5$ 38 i Kattegat; søgt Nødhavn.

Strandingsforretning i Æbeltoft d. $25/5$ 38. Søforklaring og Søforhør i Æbeltoft d. $28/5$ 38.

Kl. ca. 5^{30} , da Skibet befandt sig ud for Hjelm, gik Motorenes Lænsepumpe i Staa, og umiddelbart efter stoppede Motoren. Under Forsøg paa at starte Motoren knækkede Startkæden, hvorfor Skibet blev opankret tæt S. for Hjelm. Vinden friskede nu fra NØ., og P. begyndte at drive med Ankeret. Søen slog over Skibet, hvis Dæk var læk og hvis Luge ikke var dækket. Da P. endvidere var blevet læk, steg Vandet i Skibet, skønt Haandpumpen holdtes gaaende, og Kl. ca. 8^{00} blev det besluttet at kaste over Bord af Ladningen. Kl. ca. 11^{30} kom Lodsdamperen »Skagerak« i Sigte, og da der syntes Fare for, at P. skulde synke, blev der hejst Nødsignal. S.s Besætning hjalp til med at kaste Last over Bord. Da P. var meget medtaget, blev der lagt en Wire rundt Kølen, hvorefter Skibet blev bugseret til Æbeltoft.

251. M/Sk. **Plus** af Nørresundby, 33 Reg. T. Br. Bygget 1928 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra København til Frederikshavn med Majs.

Strandet og forlist d. $4/10$ 38 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $6/10$ 38. Forlisanmeldelse dat. Nørresundby d. $24/10$ 38. Søforklaring og Søforhør i Nørresundby d. $15/10$ 38 og i Odense d. $21/2$ 39.

Kl. 6^{00} passerede P. Læsø Rende F.S. Det blæste en S.-lig Storm. Kl. ca. 7^{00} sprængtes Klyverskinken, og Klyveren sloges i Stykker. Da Skonnertsejlet ogsaa begyndte at gaa itu, og Motoren begyndte at sætte ud, drev Skibet tværs i Søen. Kl. 9^{30} kom Hirsholmene i Sigte, og der sattes Nødsignal. Det forsøgte forgæves at faa Styr paa Skibet, der Kl. ca. 10^{45} tog Grunden mellem Havnen paa Hirsholmen og Staalhagen. Besætningen — 2 Mand — blev af Folk fra Land reddet ved Hjælp af en Line. Skibet blev senere Vrag.

Anm. Ministeriet maa antage, at Forliset skyldes Vejrforholdene.

252. B/B **Pluto** af København, 162 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Staal. Paa Rejse til Göteborg.

Grundstødt d. $31/12$ 39 ved Sveriges V.-Kyst.

Søforhør i København d. $23/3$ 39.

Kl. ca. 8^{15} , da P. havde Hunnebådens røde 2-Kost ca. 200 m om Bb., blev Kosten skjult i en Snebyge. Kort efter kom Kosten i Sigte ca. 3 Str. om Stb. i ca. 40 m.s Afstand; Roret blev lagt haardt Stb., men umiddelbart efter tørnede Skibet Grunden lige ved Kosten uden at blive staaende. Ved Grundstødningen fik P. nogen Bundskade.

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

253. S/S **Polly** af København, 803 Reg. T. Br. Bygget 1911 af Staal. Paa Rejse fra Sebzaete til Struer med Ammoniak.

Grundstødt d. $17/2$ 38 i Limfjorden.

Strandingsindberetning dat. $18/2$ 38. Søforklaring i Struer d. $19/2$ 38.

Kl. 7^{30} , da P., der havde Lods om Bord, befandt sig ud for Lystønden Thyborøn Kanal S., blev Roret lagt haardt Bb., samtidig med at Maskinen, der havde gaaet Langsomt Frem, blev beordret Halv Kraft Frem. Da Skibet ikke drejede, blev Maskinen beordret Fuld Kraft Frem; men umiddelbart efter tog P. Grunden i Farvandets V.-lige Side og blev staaende. D. $18/2$ Kl. ca. 7^{00} kom Skibet flot, efter at en Del af Ladningen var lægtret.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes den Omstændighed, at Skibet mistede Styret og blev ført paa Grund af Strøm.

254. M/Gl. **Pride** af Langesjö, 99 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Wargöen til København med Papirmasse.

Grundstødt d. $4/12$ 38 ved Sjællands N.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $9/12$ 38.

Kl. 15^{30} grundstødte P. i taaget Vejr S. for Hornbæk. Skibet er senere kommet flot ved Hjælp af en Bjergningsdamper.

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

255. M/Jt. **Protector** af Bogense, 80 Reg. T. Br. Bygget 1902 af Eg. Paa Rejse fra Stettin til Nakskov med Briketter.

Forlist i Oktober 1938 i Østersøen; 3 Omkomne.

Forlisanmeldelse dat. Bogense d. $30/11$ 38. Søforhør i Bogense d. $3/2$ 39.

D. $3/10$ afsejlede P. fra Stettin. Da der senere paa Bornholm er ilanddrevet Vragrester af Skibet, og Førerens Lig d. $28/10$ er fundet i Østersøen, maa P. antages at være forlist med Mand og Mus.

Anm. Besætningen bestod af: Skibsfører Axel Emil Eriksen af Bogens, Letmatros Palle Andersen af Odense samt Kok og Ungmand Eggert Lundbeck Henriksen af København.

256. M/S **Ragnhild** af København, 2252 Reg. T. Br. Bygget 1938 af Staal. Paa Rejse fra London til Hull med Frugt.

Paasejlet d. $12/12$ 38 i Hull.

Indberetning til Board of Trade dat. $12/12$ 38.

Kl. 7^{00} , da R. laa fortøjet langs Riverside Quay, blev Skibet paasejlet af S/S »Salerno« af Hull. Ved Paasejlingen blev R. lettere beskadiget.

Anm. Søforklaring fra S. foreligger ikke.

- 257.** M/Gl. **Rebus** af Tønsberg, 85 Reg. T. Br. Bygget 1914 af Træ. Paa Rejse fra Menstad til Hou med Kalksalpeter.
Grundstødt d. $15/11$ 38 ved Jyllands Ø.-Kyst.
Strandingsindberetning dat. $16/11$ 38.
Kl. 18⁰⁰ grundstødte R. i stille, usigtbart Vejr N. for Indsejlingen til Hou. D. $16/11$ Kl. 16⁰⁰ kom Skibet flot ved egen Hjælp, efter at en Del af Ladningen var lægtret.
Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Strømsætning og usigtbart Vejr.
- 258.** S/S **Reinbæk** af Hamburg, 2884 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Holtenau til Canada i Ballast.
Grundstødt d. $23/9$ 38 ved Fyens N.-Kyst.
Strandingsindberetning dat. $26/9$ 38.
Kl. 6⁰⁰ grundstødte R. i usigtbart Vejr paa Hatter Rev. D. $24/9$ Kl. 18⁰⁰ kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjergningsdamper.
Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være usigtbart Vejr og Strømsætning.
- 259.** Ff. **Rex** af Esbjerg, 38 Reg. T. Br. Bygget 1937 af Eg, Bøg og Fyr. Paa Rejse fra Fiskeplads i Kattegat til Skagen.
Grundstødt d. $28/1$ 38 ved Jyllands V.-Kyst.
Strandingsindberetning dat. $1/2$ 38. Søforklaring i Frederikshavn d. $10/2$ 38.
Kl. 12³⁰ afsejlede R. fra en Fiskeplads ved Læsø Trindel F.S. Der styredes NV.t.V. $1/2$ V. Strømmen var haard nordgaaende, og det blæste en stormende SSV.-lig Kuling. I Løbet af Eftermiddagen blev det Snetykning, og Kl. 18⁰⁰ grundstødte R. 3 Sm. SV. af Skagen. Efter Grundstødningen observeredes haard sydgaende Strøm. D. $29/1$ Kl. 18⁴³ kom Kutteren flot ved Hjælp af en Bjergningsdamper.
Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes usigtbart Vejr og Strømsætning i Forbindelse med den Omstændighed, at R. havde mistet Loddet.
- 260.** M/Gl. **Rita** af Aalborg, 90 Reg. T. Br. Bygget 1916 af Eg.
a) Paa Rejse fra Aalborg til København med Cement.
En Mand faldet over Bord og druknet d. $3/5$ 38 i Limfjorden.
Søforklaring og Søforhør i Aalborg d. $21/5$ 38.
Kl. ca. 13⁵⁰, da R. i næsten stille Vejr befandt sig i Langerak, blev Bedstemand Laurits Marinus Olesen af Fuur, der stod paa Ruftaget, hvor han havde været ved at reparere Storsejlet, hvis Skøde var halet tot, slaadet over Bord af Storbommen. Maskinen blev straks kastet Fuld Kraft Bak og Skibet last paa modsat Kurs, samtidig med at Jollen blev sat i Vandet; men inden man naaede hen til den overbordfaldne, der saas i Vandet ca. 150 Favne fra R., forsvandt denne og kom ikke mere til Syne.
Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.
b) En Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. $7/12$ 38 i København.
Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. $7/12$ 38.
Kl. ca. 14¹⁵, da R. laa ved Midtermolen i Frihavnen langs Siden af S S »Nevada« af København og lastede Oliekager i Sække fra N. ved Hjælp af dette Skibs Lossegrejer, kom under Nedfiring et Slæng i svingende Bevægelse og ramte en Mand af R.s Besætning, der opholdt sig i dette Skibs Lastrum. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt Ambulance kørt til Hospitalet.
- 261.** Ff. **Robert Schou** af Frederikshavn, 23 Reg. T. Br. Bygget 1932 af Eg. Paa Rejse fra Grimsby til Fiskeplads i Nordsøen.
Mistet Anker d. $5/6$ 38 i Nordsøen.
Indberetning til Board of Trade dat. $20/6$ 38.
Kl. 16⁰⁰, da R. S. skulde lette paa en Ankerplads 40 Sm. NØ.t.N. $1/2$ N. af Spurn F.S., kunde Ankeret ikke løftes, hvorfor Ankergrejerne blev kappet.
- 262.** M/S **Robur** 5 af Gdynia, 1975 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Limhamn til Gdynia i Ballast.
Grundstødt d. $4/10$ 38 ved Saltholm.
Strandingsindberetning dat. $6/10$ 38.
Kl. ca. 11⁰⁰ grundstødte R. 5 i diset Vejr paa S.-Siden af Saltholm. Skibet er senere kommet flot ved egen Hjælp.
Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Regndis.
- 263.** Ff. **Rota** af Frederikshavn, 29 Reg. T. Br. Bygget 1931 af Eg. Paa Rejse fra Fiskeplads i Nordsøen til Grimsby.
Grundstødt d. $12/8$ 38 paa Floden Humber.
Indberetning til Board of Trade dat. $31/8$ 38. Søforklaring og Søforhør i Frederikshavn d. $22/12$ 38.
Kl. ca. 5⁴⁵ passerede R. Spurn F.S. tæt om Stb. Vejret var taaget. Under Sejladsen op ad Humberfloden styredes efter et Taagesignal, som blev antaget for Sirenen ved Grimsby. Det viste sig imidlertid at være Sirenen ved Immingham, og da Fejltagelsen opdagedes, ændredes Kursen. Der loddedes 8—10 m Vand. Umiddelbart efter, Kl. 7³⁰, tog R. Grunden paa en Sandbanke og blev staaende. Kl. ca. 9⁰⁰ kom R. flot ved fremmed Hjælp.
Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.
- 264.** S/S **Rota** af Odense. 840 Reg. T. Br. Bygget 1923 af Staal. Paa Rejse fra Nakskov til Odense i Ballast.
Grundstødt d. $7/12$ 38 i Odense Fjord.
Søforklaring og Søforhør i Odense d. $8/12$ 38.

Kl. 16³⁰ passerede R. Gabet. Vejret var mørkt og diset. Kl. 17⁰³ passeredes Harehage med langsom Fart. Da den hvide Kost paa Sydsiden af Sejlrenden ikke kom i Sigte, blev Maskinen stoppet; men umiddelbart efter tog Skibet Grunden paa Nordsiden af Renden. Kl. 22³⁰ kom Skibet flot ved fremmed Hjælp.

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

265. 4^m M/Sk. **Ruth** af Svendborg, 321 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Eg, Bøg og Fyr.

a) Paa Rejse fra Trangsumd til Aarhus med Træ.

Kollideret d. ³/₇ 38 i Østersøen.

Søforhør i Aarhus d. ¹⁴/₇ 38.

Kl. ca. 2⁴⁰, da R. der under en ØSØ.-lig Brise med tæt Taage sejlede for Sejl alene, befandt sig i Nærheden af Øen Hogland afgivende forskriftsmæssigt Tangesignal, hørtes 2 Gange Taagesignal fra en Dampforude. Kort efter kom Damperen, der senere viste sig at være S/S »Nils Gorthon« af Hålsingborg, i Sigte ca. 3 à 4 Streger om Bb. i ca. 20 m.s Afstand. Da der syntes Fare for en Kollision, blev Skruen straks koblet til Motoren, der var i Gang, og sat Fuld Kraft Bak, samtidig med at Roret blev lagt haardt Bb. Fra N. G. hørtes nu 1 kort Tone; men umiddelbart efter tørnede N. G. med Bb.s Side mod R.s Forgrej og derefter mod Bb.s Bov. Ved Kollisionen blev Sprydet ødelagt og nogle Støtter samt Lønningen paa Bb.s Bov revet op.

Anm. Søforklaring fra N. G. foreligger ikke.

b) Paa Rejse fra Fowey til Gdynia med Clay.

Grundstødt d. ²³/₁₁ 38 ved Amagers Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. ²⁵/₁₁ 38. Indberetning fra Statens Skibstilsyn dat. ²²/₁₂ 38. Søforklaring og Søforhør i Svendborg d. ²/₁ 39.

Kl. 12⁰⁰ befandt R., der sejlede for baade Sejl og Motor, sig under en V.-lig Kuling ca. 1 Sm. misv. VNV. af Drogden Fyr. I Løbet af Eftermiddagen gik Vinden om i S. og friskede til haard Kuling. Kl. 17³⁰ blev Klyveren bjerget, og der sattes et Reb i Bomsejlene. Kl. 18³⁰ blæste Skonnertsejl og Stagejl ud af Ligene. Kl. 20³⁰, da Falsterbo Fyr pejlede i misv. Ø.t.N. i en gisset Afstand af 3 Sm., blev det besluttet at sejle tilbage til Sundet for at ankre. Kl. 21³⁰ passeredes Drogden Fyr om Stb. i en gisset Afstand af ¹/₂ Sm. Der styredes efter et rødt Fyr, som blev antaget for Lystønde C i Drogden, men som senere viste sig at være Dragør Fort Fyr. Kl. 21⁵⁵ tog R. Grunden paa Dragør Sandrev og blev staaende. D. ³/₁₂ Kl. 18³⁰ kom Skibet, der havde faaet betydelig Bundskade, flot ved Hjælp af en Bjergningsdamper, efter at en Del af Ladningen var lægtret.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Forveksling af Lystønde C. og Dragør Fort Fyr.

266. S/S **Ryaa** af København, 1289 Reg. T. Br. Bygget 1899. Paa Rejse fra Thorshavn til København med Skærver.

En Mand faldet over Bord og druknet d. ³/₄ 38 i Nordsøen.

Søforhør i København d. ⁸/₄ 38.

Kl. ca. 17⁰⁰, da R. under en NV.-lig stormende Kuling befandt sig paa ca. 57°48' N. Brd. 8°05' Ø. Lgd., styrende en Ø.-lig Kurs, brød en svær Braadsø over Agterskibet. Umiddelbart efter savnedes Ungmand Svend Lynge Severinsen af Nørre Sundby, som havde været beskæftiget med at stuve en Trosse ned i Kabelrummet Agter. Skibet blev straks lagt paa modsat Kurs; men al Eftersøgning viste sig forgæves.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

267. Lystk. **Salambo** af Warnemünde, 4 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Warnemünde til Klintholm.

Strandet og forlist d. ⁴/₈ 38 ved Sjællands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. ⁵/₈ 38.

Kl. ca. 20⁰⁰, da S. under en frisk Ø.-lig Kuling laa til Ankers ud for Tøvelde Strand, knækkede Ankerkæden, hvorefter Fartøjet drev paa Land. Fartøjet blev senere Vrag.

268. S/S **Samsø** af Helsingør, 1198 Reg. T. Br. Bygget 1930 af Staal. Paa Rejse fra Norfolk Va. til Kinlockleven med Koks.

Grundstødt d. ²⁵/₁ 38 ved Skotlands Ø.-Kyst.

Indberetning til Board of Trade dat. ²/₂ 38.

Kl. 11⁵⁴, da S., der havde Lods om Bord, under en V.-lig Storm befandt sig i Kanalen til Kinlockleven, mistede Skibet Styret og tog Grunden i Kanalens Stb.s Side. Kl. ca. 12¹⁰ kom Skibet flot ved egen Hjælp.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Vejrforholdene.

269. S/S **Savonia** af Brændø, 1820 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Burntisland til Gdynia med Kul.

Grundstødt d. ³/₄ 38 ved Saltholm.

Strandingsindberetning dat. ⁴/₄ 38.

Kl. 6³⁰ grundstødte S. under en haard V.-lig Kuling ved 1-Kosten NV. for Saltholm. Skibet kom senere flot ved Hjælp af en Bjergningsdamper.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være, at Rorledningen kom i Uorden.

270. S/S **Sejrø** af Helsingør, 1489 Reg. T. Br. Bygget 1929 af Staal.

Brand om Bord i Dagene ²⁹/₉—¹⁸/₁₀ 38 i New Jersey.

Søforklaring i New York d. ²²/₁₀ 38.

D. ²⁹/₉, da S. laa ved Pier 7 C. R. R. og lastede Drejespaaner, observeredes om Aftenen, at Ladningen dampede stærkt. D. ³⁰/₉ var Ladningen fugtig og varm, og Sider og Top af Tunnellen var varme. D. ¹/₁₀ Kl. 9¹⁵ var Skibet tillastet; men da Temperaturen i Lastrummene og Tunnellen vedblev at stige, besluttedes det ikke at afsejle, før der var afholdt Syn af Ladningen. Kl. 10³⁰ forhaledes til Bunkerkuldepot

paa Staten Island. Kl. 14⁰⁰ afholdtes Syn af Ladningen, og da der maales en Temperatur af 67° Celsius i Lastrummene, besluttedes det at opankre Skibet paa Red Hood Flath for at afvente, at Temperaturen i Lastrummene skulde falde. D. ²/₁₀ maales højeste Temperatur 88,5° Celsius i Nr. 4 Lastrum. D. ⁷/₁₀ maales højeste Temperatur 82° Celsius i samme Rum. Da Temperaturen derefter paany steg, blev der ført Rør ned i alle Lastrum. D. ⁹/₁₀ maales i 9" Dybde i et Rør i Nr. 2 Lastrum over 115° Celsius. D. ¹⁰/₁₀ afholdtes paany Syn af Ladningen, og det viste sig da, at der i denne fandtes Rester af Papir, Klude, Tvist, Metaldele og andet Affald. Da Temperaturen i de følgende Dage vedblev at stige, blev det d. ¹⁴/₁₀ besluttet at oplosse Ladningen i Nr. 2, 3 og 4 Lastrum, idet Ladningen i Nr. 1 Lastrum fandtes i tilfredsstillende Stand. Under Losningsarbejdet opdagedes d. ¹⁶/₁₀ Ild i forreste Del af Nr. 2 Lastrum. Ilden slukkedes ved Hjælp af Cement. Da der senere viste sig Ild i Agterkant af Nr. 2 Lastrum, tilkaldtes Kl. 23³⁰ Brandvæsenet fra Land. Kl. 23⁵⁰ opdagedes det, at Skoddet mellem Fyrpladsen og Nr. 2 Lastrum var rødglødende, og der kom en kraftig Røg op af Luftrørene. Efter forgæves at have forsøgt at slukke Ilden med Kulsyre, blev New York Havns Brandbaad tilkaldt. D. ¹⁷/₁₀ Kl. ca. 1 var man, efter at der var sprøjtet ca. 400 Tons Vand i Forskibet, Herre over Ilden. Da der var Fare for, at Skibet skulde synke, blev det sat paa Grund. Losningsarbejdet fortsattes, og d. ¹⁸/₁₀ Kl. 18³⁰ var Ladningen udlosset. Ved Branden var S. blevet stærkt beskadiget.

271. S/S **Selma** af Esbjerg, 1392 Reg. T. Br. Bygget 1937 af Staal.

a) Paa Rejse fra Kemi til Rouen med Træmasse.

Brand om Bord i Dagene ¹/₆—³/₆ 38 i Østersøen.

Søforklaring i Rouen d. ¹¹/₆ 38.

D. ¹/₆ Kl. ca. 14⁰⁰ opdagedes Ild i Underbunkerne i Bb.s Side. Der blev straks sprøjtet Vand paa Kullene, og Kl. ca. 14³⁰ syntes Ilden at være slukket. D. ²/₆ Kl. ca. 3⁰⁰ begyndte det atter at ryge fra Bunkerne, Ilden blev slukket med Vand, men Kl. ca. 6⁰⁰ blussede den op paany. Efter at der var sprøjtet Vand paa Kullene og en Del af disse var lempet bort, var Ilden tilsyneladende atter slukket. D. ³/₆ Kl. 9⁰⁰ brændte det atter i Kullene. Der sprøjtedes Vand paa Kullene samtidig med, at de lempedes bort. Kl. ca. 16⁰⁰ var man inde ved Ildens Arnested, og Kl. 18⁰⁰ var Ilden endelig slukket.

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

b) Paa Rejse fra Kemi til Preston med Træ.

Grundstødt d. ²/₉ og ³/₉ 38 paa Floden Ribble.

Indberetning til Board of Trade dat. ⁵/₉ 38. Søforhør i København d. ³¹/₁ 39.

D. ²/₉ Kl. 18⁴⁰ mistede S., der blev assisteret af en Slæbedamper, Styret og tog Grunden. Yderligere 1 Slæbedamper blev antaget til Assistance, og Kl. 18⁴⁵ kom Skibet flot. Kl. 18⁵⁵ mistede S. atter Styret og tog Grunden 1,5 Sm. fra Preston Sluse. D. ³/₉ Kl. 6⁰⁰ kom Skibet flot, men Kl. 6²⁰ mistede Skibet paany Styret og tog Grunden ca. 1 Sm. fra Preston Sluse. Kl. 18¹⁵ kom S. flot ved Hjælp af Slæbebaadene.

272. S/S **Selma B.** af København, 355 Reg. T. Br. Bygget 1918 af Staal. Paa Rejse fra Køge til København i Ballast.

Grundstødt d. ⁸/₁ 38 ved Amager.

Strandingsindberetning dat. ⁸/₁ 38. Søforhør i København d. ¹⁷/₁ 38.

Kl. 13⁵⁵ afsejlede S. B. i diset Vejr fra Køge. Kursen sattes 1 Sm. S. om 2-Kosten paa Aflandshage. Da Distancen til 2-Kosten Kl. 15⁴⁵ var udsejlet, uden at Kosten var i Sigte, blev Roret lagt haardt Stb. Da Skibet var begyndt at dreje, tømmede det Grunden, men var straks flot igen. Da der var opstaaet en Lækage i Forskibet, og Skibet ikke kunde holdes flydende, blev det sejlet ind paa 4 m Vand og sank. Amager S. Luftfyr pejledes da i misv. N.¹/₂V. D. ¹⁰/₁ Kl. 16⁰⁰ kom S. B. flot ved Hjælp af en Bjergningsdamper.

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

273. Lystk. **Shanty** af København. Bygget 1912 af Eg. Paa Rejse fra Kastrup til Rønne i Ballast. Strandet og forlist d. ¹³/₁₀ 38 ved Bornholms V.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Rønne d. ²⁰/₁₀ 38. Strandingsindberetning dat. ²²/₁₀ 38.

D. ¹²/₁₀ Kl. ca. 23⁰⁰ befandt S. sig under en stormende VSV.-lig Kuling ca. 2¹/₂ Sm. VSV. af Rønne Havn. Da Føreren, der var alene om Bord, var ukendt med Indsejlingsforholdene, blev Fartøjet drejet under for Motor, og Stormsejl. Kort efter knuste en Sø Vinduet i Styrehuset og fyldte Motorrummet med Vand, hvorefter Motoren stoppede. Fokken blev sat, og det forsøgtes derefter for Sejl alene at sejle S. klar af Land; men d. ¹³/₁₀ Kl. ca. 0³⁰ tog Fartøjet Grunden ud for Amager og blev staaende.

274. S/S **Siauliai** af Klaipeda, 968 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Danzig til Kingslyn med Træ.

Grundstødt d. ⁶/₆ 38 ved Saltholm.

Strandingsindberetning dat. ⁷/₆ 38.

Kl. 23⁴⁵ grundstødte S. i let diset Vejr paa V.-Siden af Saltholm. D. ⁸/₆ 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.

275. S/S **Sigrid** af København, 1207 Reg. T. Br. Bygget 1917 af staal.

a) Paa Rejse fra Frederikshavn til Kings Lynn med Træ.

Grundstødt d. ²³/₈ 38 paa Floden Ouse; tømnet Kajen d. ²³/₈ 38 i Kings Lynn.

Søforklaring og Søforhør i Svendborg d. ¹⁵/₉ 38.

Kl. ca. 15⁰⁰, da S., der havde Lods om Bord, befandt sig ud for Kings Lynn, gaende med langsom Fart, tog Skibet Grunden, men kom straks flot. Da Skibet kort efter manøvrerede ind i Dokken, mistede det Styret og drev ind mod en Kaj og tømmede med Stb.s Side haardt mod denne.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Lavvande og Kollisionen Strømsætning.

b) Sprunget læk d. ³¹/₈ 38 i Immingham.

Søforklaring og Søforhør i Svendborg d. 15/9 38.

Kl. 6⁰⁰, da S. laa i Immingham og lastede Kul, opdagedes det, at Nr. 1 Tank var læk i Stb.s Side.

Anm. Det maa antages, at S. d. 23/8 38 under Opankring i Kings Lynn har tørnet en Undervands-hindring.

276. Ff. **Sine** af Esbjerg, 30 Reg. T. Br. Bygget 1917 af Eg og Bøg.

Sprunget læk og sunket d. 11/9 38 i Nordsøen.

Søforhør i Esbjerg d. 16/9 38. Forlisanmeldelse dat. Esbjerg d. 29/12 38.

Kl. 3³⁰, da S. under en NV.-lig Brise i klart Vejr laa opankret 115 Sm. V. af Vyl F.S., opdagedes det, at der var Vand i Motorrummet. Da Vandet vedblev at stige, skønt Pumpen holdtes gaaende og der øsedes ved Hjælp af en Spand, blev Prammen gjort klar og Nødsignal afgivet. Kl. ca. 6⁰⁰ stod Agterdækket under Vand, og da Forskibet derefter begyndte at synke, blev Prammen sat paa Vandet. Kl. ca. 7³⁰ kom en engelsk Trawler i Nærheden af S., og da det kunde befrygtes, at Skibet snart vilde synke, gik S.s Besætning i Prammen og roede over til Trawleren. Kort efter kom en dansk Fiskekutter til Assistance. Det forsøgtes forgæves at redde Redskaberne fra S.; men Kl. ca. 8⁰⁰ sank Skibet paa ca. 25 Favne Vand, hvorefter Besætningen gik om Bord i Fiskekutteren.

277. B/B **Sleipner** af København, 76 Reg. T. Br. Bygget 1912 af Staal.

Kæntret d. 9/4 38 i Københavns Havn; 2 Omkomne.

Søforklaring og Søforhør i København d. 22/4 og 25/4 38.

Kl. 21⁴⁵, da S. i Frihavnen assisterede S/S »Moormacsea« af New York under Manøvre med at gaa langs Kaj, blev S., der havde Slæber fra M.s Agterende, at dette Skibs Skruevand drejet tværs paa Sejlretningen. Da der var Fare for, at S. vilde kæntre, forsøgtes det at udløse Slæbetrossen med Patentslippeapparatet; men dette virkede ikke, og kort efter blev S., der nu var trukket helt om paa Bb.s Side, fyldt med Vand og sank. Af de 4 ombordværende druknede Maskinmester Sinius Emil Hermansen og Matros Viggo Valdemar Larsen, begge af København.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

278. S/S **Sleipner** af København, 1066 Reg. T. Br. Bygget 1915 af Staal.

a) Paa Rejse fra Danzig til København med Stykgods.

Kollideret d. 4/12 38 i Drogden.

Søforhør i København d. 12/12 38.

Kl. 15⁰⁷ passeredes Drogden Fyr ca. 50 m om Stb. Vejret var tæt Taage, forskriftsmæssigt Taagesignal blev afgivet, og Farten var mindsket til Halv Kraft. Der styredes retv. N.3°V. Kl. 15¹⁰ hørtes Taagesignal fra en Damper, der senere viste sig at være S/S »Artemis« af Stockholm, forude om Stb. Maskinen blev straks stoppet. I de efterfølgende 10 Minutter hørtes Taagesignal regelmæssigt fra A., der syntes at trække Stb. over, og som antoges at være modgaaende. Maskinen blev med korte Mellemrum beordret Langsom Frem og Stop, og Loddet holdtes gaaende. Da der Kl. 15²⁰ to Gange var loddet 10 m Vand, blev Maskinen beordret Langsom Frem, og Kursen ændret 1 Streg Bb. over. Kl. 15²³, da S. var lidt ØSØ. for Lysbøje »C.«, kom A. i Sigte forude, og Maskinen blev stoppet. Da A. umiddelbart efter saas liggende tværs for Boven af S. i en Afstand af ca. 40 m, blev Maskinen beordret Fuld Kraft Bak, men straks efter tørnede S. med Stævnen mod A.s Bb.s Side midtskibs. Efter Kollisionen sank A. hurtigt, og Besætningen, der var gaaet i Baadene, blev taget om Bord i S., der ankrede op.

Anm. Søforklaring fra A. foreligger ikke.

b) En Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. 18/12 38 i København.

Indberetning fra Statens Skibstilsyn dat. 3/1 39.

Kl. 19³⁰, da S. var i Færd med at lægge til ved Larsens Plads. lænede en Matros sig ud over Lønningen paa Bakken for at holde en Fender mellem Skibet og Kajen. Den paagældende mistede derved Fodfæstet paa Dækket og styrtede ned paa Kajen, hvor han blev liggende bevidstløs. I en tilkaldt Ambulance blev den tilskadekomne kørt paa Hospitalet, hvor en lettere Hjernerytelse konstateredes.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

279. S/S **Smiril** af Thorshavn, 300 Reg. T. Br. Bygget 1931 af Staal.

Paasejlet d. 24/8 38 i Thorshavns Havn.

Søforklaring i Thorshavn d. 25/8 38.

Kl. ca. 20¹⁵, da S. under en frisk SSV.-lig Brise laa fortøjet ved Kajen, tørnede engelsk Trawler »Osako«, der skulde lægge til langs Siden af S., med Stævnen mod S.s Stb.s Side. Ved Paasejlingen blev S. stærkt beskadiget.

Af den af O.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at da O. med langsom Fart fremover for stoppet Maskine var i Færd med at gaa langs Siden af S., blev Maskinen beordret Fuld Kraft Bak. Maskinen kunde imidlertid ikke straks sættes i Gang, og umiddelbart efter skete Kollisionen.

Anm. Aarsagen til Kollisionen fremgaar af det ovenfor anførte.

280. S/S **Snæfell** af Akureyri, 751 Reg. T. Br. Paa Rejse fra København til Karlshamn med Stykgods.

Grundstødt d. 4/1 38 ved Saltholm

Strandingsindberetning dat. 3/1 38.

Kl. 19⁰⁰ grundstødte S. i klart Vejr ved Saltholm. D. 6/1 Kl. 12⁰⁰ kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjergningsdamper, efter at en Del af Ladningen var lægtet.

Anm. Aarsagen til Grundstødning engives at være Overisning af en Lystønde.

281. Ff. **Sofus Nipper** af Skagen, ca. 20 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Eg.

Strandet og forlist d. 10/12 38 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Søforklaring i Skagen d. $22/12$ 38.

Kl. 5⁴⁵ afsejlede S. N. under en stiv SSØ.-lig Kuling fra Skagen. Da Fartøjet befandt sig ca. 25—30 Favne uden for Havneløbet, stoppede Motoren. Ankeret blev straks stukket i Bund; men inden det holdt, drev S. N. mod Land og tog Grunden paa Molens Stensætning. Besætningen gik i Land paa Stensætningen, og i Løbet af ca. 2 Timer var Fartøjet Vrag.

Anm. Aarsagen til Strandingen fremgaar af det ovenfor anførte.

282. S/S **Sonja** af Esbjerg, 2061 Reg. T. Br. Bygget 1930 af Staal. Paa Rejse fra Swansea til Boston med Kul.

Paasejlet d. $1/1$ 38 i Swansea.

Indberetning til Board of Trade dat. $16/2$ 38. Søforhør i Fredericia d. $15/7$ 38.

Kl. 15²⁰, da S., der havde Lods om Bord, laa i Dokporten til King's Dock, blev Skibet paasejlet af S/S »Suzon« af Antwerpen, der var under Udsejling fra Alexander Dock. Ved Paasejlingen blev S. trykket ind mod Kajen, hvorved der opstod en Bule i Bb.s Bov, ligesom det opstaaende i Stb.s Side af Bakken blev beskadiget.

Anm. Søforklaring fra »Suzon« foreligger ikke.

283. M/Jt. **Sonja** af Sønderborg, 17 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Nysted til Sønderborg i Ballast.

Grundstødt d. $9/12$ 38 ved Langeland.

Strandingsindberetning dat. $9/12$ 38.

Kl. 6⁰⁰ grundstødte S. i diset Vejr N. for Smørstakken. D. $10/12$ kom Fartøjet flot ved egen Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være diset Vejr.

284. S/S **Sophie** af København, 945 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal.

Brand om Bord d. $4/9$ 38 i Svendborg.

Søforklaring og Søforhør i Svendborg d. $5/9$ 38.

Kl. ca. 21¹⁵, da S. var beliggende ved Skibsværftet, opstod Brand i Skibets Lamperum. Det forsøgtes at slukke Ilden ved Hjælp af Vand, samtidig med, at Falck's Redningskorps blev alarmeret. Kl. ca. 22⁰⁰ var Ilden slukket.

Anm. Aarsagen til Branden var, at en af Besætningen, der var i Færd med at tappe Petroleum fra en Tank, gled paa Dørken, hvorved han væltede en tændt Petroleumlampe.

285. M/T **South America** af Oslo, 6246 Reg. T. Br. Bygget 1931 af Staal.

Grundstødt d. $13/5$ 38 i Nakskov Fjord.

Søforklaring og Søforhør i Nakskov den $27/3$ 38.

Kl. ca. 6³⁵ da S. A., der havde Lods om Bord og blev assisteret af B/B »Vulcan« af Nakskov, befandt sig i den gravede Rende i Nakskov Fjord, kom V. udenfor Renden og tørnede Bunden med Skruen. Derved mistede S. A. Styret og blev af Vinden ført paa Grund i Farvandets Stb.s Side. Kl. 20⁰⁰ kom S. A. flot ved Hjælp af 2 Bjergningsdampere.

286. Ff. **Stanley** af Frederikshavn, ca. 17 Reg. T. Br.

Strandet d. $3/4$ 38 ved Læsø.

Strandingsindberetning dat. $4/4$ 38. Søforhør i Byrum d. $29/4$ 38.

Kl. ca. 15⁰⁰ lettede S. under en N.-lig Storm fra en Ankerplads ved Syr Odde for at sejle til Østerby. Ved Ankomsten hertil var der imidlertid saa høj Sø, at Fartøjet ikke kunde gaa i Havn, hvorfor Kursen sattes Ø. om Læsø til Aalebjergsdybet for at søge Ankerplads ved Mellemflakket; men inden Ankerpladsen var naaet, tørnede S. Grunden og blev læk. Fartøjet drev derefter mod Land, og opankredes paa 3' Vand. Da det viste sig umuligt at holde Fartøjet flydende, blev der afgivet Nødsignaler, og d. $4/4$ Kl. ca. 6⁰⁰ blev Besætningen — 3 Mand — bjerget af Redningsbaaden fra Østerby. D. $7/5$ kom Fartøjet flot ved Hjælp af en Bjergningsdamper.

Anm. Ministeriet maa antage, at Strandingen skyldes Vejrforholdene.

287. M/B **Stella** af København, 8 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Røsnæs Fyr til Kalundborg.

Strandet og forlist d. $1/11$ 38 ved Sjællands V.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $13/11$ 38. Søforhør i Kalundborg d. $22/11$ 38.

Kl. ca. 16¹⁵ afsejlede S. under en haard SSV.-lig Kuling fra Røsnæs Fyr. Ud for Helvedespynten tog Fartøjet en Del Vand over, og da Motoren begyndte at sætte ud, blev det besluttet at ankre op ca. 100 m fra Land. Medens den ene af de to ombordværende Personer var ved at gøre Ankeret klart, blev han slaaet over Bord af en Sø., Den overbordfaldne fik Tag i Baaden og Ankeret blev kastet. Under Arbejdet med at bjerge den overbordfaldne om Bord slog Søen stadig over Baaden, der drev for Ankeret. Kl. ca. 17²⁰ tog S. Grunden og blev staaende. Fartøjet blev senere Vrag.

Anm. Ministeriet maa antage, at Strandingen skyldes Vejrforholdene.

288. M/Logger **Stella** af Ommel, 107 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal. Paa Rejse fra Scheveningen til Marstal i Ballast.

Grundstødt d. $26/12$ 38 ved Hollands N.-Kyst

Søforklaring i Harlingen d. $2/2$ 39. Søforklaring og Søforhør i Marstal d. $2/3$ 39.

Kl. 10⁰⁰ passerede S. Haaks F.S. om Bb. i 3 à 4 Sm.s Afstand. Det blæste en SSØ.-lig Brise, og der sejledes for Sejl alene. Herfra styredes NØ.t.N. mod Terschellingerbank F.S. Kl. 14²⁰ kom Eierland Fyr i Sigte lidt foran for Tværs i en gisset Afstand af 13 Sm., og Kursen ændredes til misv. NØ.t.N. $1/2$ N. Kl. 15¹⁵ hørttes Brænding om Stb., og umiddelbart efter tog Skibet Grunden. Det forsøgtes forgæves at halse

rundt; men Skibet blev af Strømmen ført i NØ.-lig Retning og blev staaende 2 Sm. N.11°V. af Eierland Fyr. D. $\frac{23}{1}$ 39 kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjergningsdamper.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes den Omstændighed, at Loddet ikke blev benyttet som Kontrol for Bestikket.

289. M/Fg. **Strib** af Fredericia, 115 Reg. T. Br. Bygget 1932 af Eg. Paa Rejse fra Fredericia til Strib med Passagerer.

Grundstødt d. $\frac{30}{4}$ 38 ved Fyns V.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Fredericia d. $\frac{11}{10}$ 38.

Kl. ca. 22⁴⁵, da S. under en NØ.-lig Storm var i Færd med at gaa ind i Færgelejet i Strib, mistede Skibet Styret og drev over mod Lejets V.-lige Bolværk og derefter rundt om Molehovedet ind paa Strandgrunden V. for Færgelejet, hvor det blev staaende. D. $\frac{1}{5}$ Kl. 17⁰⁰ kom S. flot ved Hjælp af en Bjergningsdamper.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Vejr- og Strømforholdene.

290. Lystkutter **Strit** af Aarhus. Paa Rejse fra Kongsgaarde til Aarhus.

Kæntret d. $\frac{19}{6}$ 38 i Aarhus Bugt; 1 omkommet.

Søforhør i Aarhus d. $\frac{5}{7}$ 38.

Kl. ca. 16³⁰ afsejlede S. for rebet Storsejl under en frisk SV.-lig Brise fra Kongsgaarde. Kl. ca. 17⁰⁰, da Fartøjet befandt sig ud for Molshoved ca. 500 m fra Land, blev det Stille, hvorfor Storsejlet sattes fuldt. Lidt senere kom der Vind fra NV., og under en Stagvending, da Fokken stod bakket, kom der et stærkt Vindstød, som kæntrede Fartøjet, der straks sank. Af de to ombordværende Personer, der begge faldt i Vandet, blev den ene i Løbet af ca. 10 Minutter bjerget om Bord i et Lystfartøj, der befandt sig i Nærheden, medens den anden, Jytte Julie Nielsen af Aarhus, først blev bjerget i bevidstløs Tilstand efter at have ligget i Vandet i ca. 20 Minutter. Der blev straks foretaget Oplivningsforsøg, men alle Anstrengelser viste sig forgæves.

Anm. Ministeriet maa antage, at Ulykken skyldes Vejrforholdene.

291. M/S **Sundet I** af København, 98 Reg. T. Br. Bygget 1931 af Staal. Paa Rejse fra Malmø til København i Ballast.

En Mand faldet over Bord og druknet d. $\frac{15}{8}$ 38 i Sundet.

Søforhør i København d. $\frac{3}{10}$ 38.

Kl. 12¹⁵, da S. I i stille, klart Vejr passerede Kroneløbet, savnedes Matros Carl Arthur Christian Pedersen af København, der sidst var set paa Agterdækket Kl. 11²⁰. Al Eftersøgning om Bord var forgæves; d. $\frac{21}{8}$ blev den forsvundne fundet som Lig i Nærheden af Oscargrunden.

Anm. Der er intet oplyst om Aarsagen til Ulykken.

292. S/S **Svenske** af Öregrund, 514 Reg. T. Br. Bygget 1903 af Staal. Paa Rejse fra Grangemouth til Stege med Kul.

Grundstødt d. $\frac{1}{4}$ 38 ved Sjællands S.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Stege d. $\frac{5}{4}$ 38.

Kl. 14³⁰, da S. under en haard VNV.-lig Kuling med stærk Ø.-gaaende Strøm befandt sig i Langø Vrid, ca. $\frac{1}{2}$ Skibslængde V. for den første Riskost, mistede Skibet Styret og blev af Vind og Strøm ført paa Grund i Farvandet Bb.s Side. D. $\frac{3}{4}$ kom S. flot ved Hjælp af en Bjergningsdamper.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Vejrforholdene.

293. S/S **Taarnholm** af Aalborg, 1420 Reg. T. Br. Bygget 1905 af Staal.

En Mand omkommet ved Ulykkestilfælde d. $\frac{19}{5}$ 38 i Danzig.

Søforklaring i Danzig d. $\frac{20}{5}$ 38.

Kl. ca. 7³⁰, medens T. laa fortøjet i Havnen, saas Letmatros Niels Erling Pedersen af Bagenkop, der arbejdede udenbords paa en Stilling, række Armene i Vejret, hvorefter han faldt bagover i Vandet. Kort efter kom den overbordfaldne til Syne i Vandoverfladen for umiddelbart efter atter at forsvinde. I Løbet af ca. 10 Minutter lykkedes det at bjerge den overbordfaldne ved Hjælp af en Baadshage, men alle Oplivningsforsøg var forgæves.

294. S/S **Takstaas** af Arendal.

En Mand kommet til Skade d. $\frac{13}{12}$ 38 i København.

Indberetning fra Statens Skibstilsyn dat. $\frac{29}{12}$ 38.

Kl. ca. 20⁰⁰, da T. laa i Nordhavnen og lossede Kul ved Hjælp af en Kran med Grab, greb under Op-hvining et Vinkeljern paa Grabben fat i en Havnearbejders Arbejdshandske. Den paagældende blev løftet op til ca. 4 m.s Højde og faldt derefter ned i Lasten og forsløg Skulderpartiet. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt Ambulance kørt til Hospitalet.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

295. M/Tj. **Taurus** af Middelfart, 75 Reg. T. Br. Bygget 1897 af Staal.

a) Paa Rejse fra Bläse til Stockholm med Kalk.

Havareret d. $\frac{31}{7}$ 38 i Østersøen.

Indberetning fra Generalkonsulatet i Stockholm dat. $\frac{6}{8}$ 38. Søforklaring i Fredericia d. $\frac{12}{10}$ 38.

Kl. ca. 16⁰⁰, da T. under en haard SV.-lig Kuling var i Nærheden af Svenska Högarne Fyr, styrende NNØ. med Maskinen gaaende Halv Kraft, brød en svær Sø over Agterskibet, hvorved Styrehuset blev stærkt beskadiget. Kl. ca. 17³⁰ brød en Braadsø over Skibet og skyllede Jollen over Bord.

b) Paa Rejse fra Egersund til København med Mursten.

Grundstødt d. $30/10$ 38 i Smaalandsfarvandet.

Søforhør i København d. $4/11$ 38.

Kl. ca. 21⁰⁰, da T. befandt sig i Stubbekøbing Fyrs hvide Vinkel, blev det Regntykning. Skruen blev slaet fra og Kursen ændret N.-over for at søge Ankerplads ved Bogø. Loddet holdtes gaende. Kl. ca. 21³⁰ loddedes ca. 10 m Vand, og umiddelbart efter tog T. Grunden i Nærheden af Lindebro og blev staaende. D. $31/10$ Kl. 3¹⁰ kom Skibet flot ved fremmed Hjælp.

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

c) Paa Rejse fra Juelsminde til København med Fodermel.

Grundstødt d. $26/12$ 38 ved Sveriges V.-Kyst.

Svensk Strandingsindberetning dat. $31/12$ 38. Søforhør i København d. $7/1$ 39.

Kl. 18⁵⁵ befandt T. sig under en svag V.-lig Brise ca. $1/2$ Sm. misv. S. af Gilleleje Flak F.S. Der styredes misv. ØSØ. Kl. 18⁵⁰ ændredes Kursen til misv. SØ.t.Ø. Lidt senere blev det Snetykning, hvorfor Farten blev mindsket og forskriftsmæssigt Taagesignal afgivet. Der loddedes jævnligt 16—20 m uden Bund. Kl. ca. 20⁰⁵ saas forude om Bb. noget, der blev antaget for en Isflage, men som senere viste sig at være Domstens Rev. Roret blev lagt haardt Stb. og Farten mindsket yderligere; men da T. var drejet 4—5 Str. Stb. over, tog Skibet Grunden paa Domstens Rev og blev staaende. D. $27/12$ Kl. 1³⁰ blev Besætningen — 3 Mand — reddet ved Hjælp af Baade fra Land. Kl. ca. 14³⁰ kom T., der var blevet læk, flot ved Hjælp af en Bjergningsdamper, efter at en Del af Ladningen var kastet over Bord.

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

296. S/S **Teddy** af København, 557 Reg. T. Br. Bygget 1907 af Staal.

a) Paa Rejse fra Assens til Selby med Sukker.

Grundstødt d. $8/4$ og d. $10/4$ 38 paa Floden Ouse.

Indberetning til Board of Trade dat. $19/4$ 38. Søforklaring i Tranebjerg d. $22/4$ 38.

Kl. 12²⁵ grundstødte T., der havde Lods om Bord, midt i Sejllobet. D. $10/4$ Kl. 17⁴⁰ kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjergningsdamper; men kort efter, da T. befandt sig i en Kurve paa Floden tæt ved Booth-ferry Bridge, mistede Skibet Styret og tog Grunden med Agterskibet. D. $11/4$ Kl. 18³⁰ kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjergningsdamper.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen d. $8/4$ skyldes Lavvande, samt at Grundstødningen d. $10/4$ skyldes Strømsætning.

b) Paa Rejse fra Menstad til Aabenraa med Kalksalpeter.

Grundstødt d. $31/8$ 38 ved Fyns V.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $31/8$ 38. Søforklaring og Søforhør i Svendborg d. $5/9$ 38.

Kl. 4⁴⁸ passerede T. under en NV.-lig Kuling med tætte Regnbyger Fænø. Der styredes derefter i Fænø Fyrs hvide Vinkel. Kl. ca. 5²⁰ under en Byge blev Maskinen, der havde gaaet Fuld Kraft Frem, beordret Langsomt Frem. Kl. ca. 5³⁰ kom Ægholm i Sigte forude i kort Afstand. Roret blev straks lagt haardt Bb. og Skibet drejet til ØNØ.-lig Kurs; men umiddelbart efter tog det Grunden ved Ægholm's N.-Kyst ca. 700 m fra Land. D. $1/9$ Kl. 11⁵⁰ kom Skibet flot, efter at en Del af Ladningen var lægtret.

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

297. S/S **Tennessee** af København, 2342 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal.

a) En Mand dræbt ved Ulykkestilfælde d. $11/5$ 38 i Aalborg.

Søforklaring i Helsingør d. $12/5$ 38.

Kl. ca. 16⁰⁰ gik Dæksdreng Leif Aabert af Valby, der var beskæftiget med at feje Nr. 4 Mellemdæk, ned paa Nr. 3 Mellemdæk, hvor der var mørkt, for at hente en Kost. Da den paagældende ikke kom tilbage, blev han eftersøgt og fandtes liggende i Bunden af Nr. 3 Lastrum i haardt kvæstet Tilstand. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt Ambulance kørt til Hospitalet, hvor han d. $12/5$ afgik ved Døden som Følge af sine Kvæstelser.

Anm. Ministeriet maa antage, at Ulykken skyldes, at den forulykkede uden Lys gik ned paa Nr. 4 Mellemdæk, hvor Lugen til Underlasten stod aaben.

b) Paa Rejse fra Göteborg til Portland med Træmasse.

Havareret i December 1938; 1 Mand kommet til Skade; kollideret d. $7/12$ 38 i Atlanterhavet.

Søforhør i Helsingør d. $20/3$ 39.

D. $3/12$ Kl. 15²⁰, da T. under en VSV.-lig Orkan var paa ca. 56° N. Brd. 27° V. Lgd., brød en Braadsø over Bb.s Side, hvorved Surringen til Bb.s Redningsbaad blev sprængt og Baaden slaaet ud af Klampen over mod Maskinskyllighet og ødelagt. Endvidere blev Bb.s Side af Broklædet paa Underbroen beskadiget. Kl. 21¹⁵ mærkedes det, at Skibet havde mistet Styret, og en Undersøgelse viste, at Rorkvadranten var brækket lige over Rorstammen. Haandstyreapparatet blev koblet til; men da det paa Grund af Søen var umuligt at styre med dette, blev Rattet surret fast. D. $4/12$ Kl. 9¹⁵ brød en Braadsø over Agterdækket, hvorved Rorkassen blev slaaet i Stykker og Boltene i Dækket til Styreapparatet blev sprængt, saaledes at Styreapparatet svingede med Roret fra Side til Side og blev slaaet itu. Skibets 1. Maskinmester, der var i Færd med at spænde Bolte i Styreapparatet, blev ramt af dette, og fik Laaret kvæstet. Det lykkedes ved Hjælp at Wiresurringer at faa Roret surret fast igen. Kl. 20³⁰ slog en Braadsø op over Broen og knuste Glasset i Maskintelegraf, og d. $5/12$ Kl. 1³⁰ slog en Braadsø atter over Broen og beskadigede Stb.s Kalesche. Kort efter faldt Antennen ned; men det lykkedes at faa den repareret og sat op igen. Kl. 3³⁵ brækkede Surringerne paa Roret. Det lykkedes at faa Rorkassen og Snekkeakslen fjernet fra Roret og at faa dette surret fast med Surringer til Aaget. D. $7/12$ Kl. 8¹⁵ kom S/S »Georgia« af København langs Siden, og da Vejret var bedret noget, opnaedes Forbindelse mellem Skibene, og G. begyndte at bugsere T. Kl. ca. 9⁴⁵ brækkede Slæberen, og Kl. 12³⁰ forsøgtes det paany at faa Forbindelse mellem Skibene. Herunder drev G. ned mod T.s Agterende, hvorved Lønningen blev trykket ind, og der fremkom en Bule i Dækket. Ved

Hjælp af en tom Tønde, hvorpaa der var stukket en Line, lykkedes det at opnaa Forbindelse mellem Skibene, hvorefter G. bugserede T. mod Gasgow. D. $^{10}/_{12}$ Kl. 8⁴⁵ blev Bugseringen overtaget af en Slæbedamper, og d. $^{14}/_{12}$ Kl. ca. 4¹⁵ opankredes T. udenfor Ardrossan, hvor I. Maskinmester kom paa Hospitalet.

Anm. Aarsagen til Havariet og Kollisionen fremgaar af det ovenfor anførte.

298. Ff. **Thor** af Sandevaag, 77 Reg. T. Br. Bygget 1878 af Eg.

Paasejlet d. $^{9}/_{9}$ 38 i Thorshavn.

Søforklaring og Søforhør i Thorshavn d. $^{10}/_{9}$ 38.

Kl. ca. 17⁰⁰. medens T. laa ved Trækajen og lossede Fisk, tømmede italiensk S/S »Morca«, der var ved at afgaa, mod T.s Stb.s Side agten for midtskibs, hvorved T. blev noget beskadiget.

Anm. Søforklaring fra M. foreligger ikke.

299. Ff. **Thurid** af Thorshavn, 95 Reg. T. Br. Bygget 1925 af Staal.

Grundstødt d. $^{25}/_{2}$ 38 i Thorshavn.

Søforklaring og Søforhør i Thorshavn d. $^{28}/_{2}$ 38.

Kl. ca. 10⁰⁰ afsejlede T. under Bugsering af M/B »Dugvan« i en frisk S.-lig Kuling fra Thorshavn mod Vestaruvag. Da Skibene skulde dreje ind i Vestaruvag, blev T. af Vinden ført mod Land. Der blev givet Ordre til at ankre, men Ankerkæden bekneb sig i Klydset, og inden den blev klaret, tog T. Grunden paa Skinnarasker. Kl. ca. 13⁰⁰ kom Skibet flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

300. S/S **Tinge** af Panama, 1744 Reg. T. Br. Bygget 1918 af Staal.

Grundstødt d. $^{18}/_{2}$ 38 ved Jyllands NV.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $^{19}/_{2}$ 38.

Kl. 17⁵⁰ grundstødte T. i klart Vejr ud for Højens Fyr. Kl. 18⁴⁵ kom Skibet flot ved egen Hjælp.

301. S/S **Tomsk** af København, 1229 Reg. T. Br. Bygget 1911 af Staal.

En Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. $^{5}/_{12}$ 38.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. $^{5}/_{12}$ 38.

Kl. ca. 14³⁰, da T. laa ved Midtermolen i Frihavnen og lossede Jernbaand i Bundter fra Mellemdækket, løftede et Slæng under Ophivning et Luggedæksel op fra den tildækkede Mellemdæksluger. Dækslet faldt ned i Lasten tillige med en Havnearbejder, der stod derpaa. Den tilskadede komne blev i en tilkaldt Ambulance kørt til Hospitalet.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

302. M/S **Tonking** af København, 6645 Reg. T. Br. Bygget 1914 af Staal. Paa Rejse fra Penang til Colombo med Stykgods.

Brændt og forlist d. $^{2}/_{4}$ 38 i Malacca Strædet.

Søforklaring og Søforhør i Penang d. $^{7}/_{4}$ og d. $^{8}/_{4}$ 38. Indberetning til Board of Trade dat. $^{12}/_{4}$ 38. Søforhør i København d. $^{28}/_{5}$ 38. Forlisansmeldelse dat. København d. $^{4}/_{7}$ 38.

Kl. 14¹⁵, da T. befandt sig paa 5°34' N. Brd., 99°51' Ø. Lgd., opdagedes Ild i Dækslasten, der bestod af Copra, paa Nr. 4 og Nr. 5 Luger. Det forsøgte at slukke Ilden ved Hjælp af Skibets Brandslukningsmidler samtidig med, at Kursen ændredes mod Penang. Kl. 14³⁸ telegraferedes efter Slukningsassistance fra Land. Da det viste sig umuligt at slukke Ilden, blev der lempet over Bord af Dækslasten; men da ca. 70 Tons var lempet over Bord, var Heden saa stærk, at Ophold paa Agterdækket var umulig. Kl. 16²⁰ svigtede Styremaskinen, hvorefter der blev styret med Skrueerne alene. Da Vinden, der var agter ind, friskede, blev Skibet Kl. 16⁵⁵ opankret ca. 3 Sm. VNV. af North Channel F.S. Kl. 17⁰⁰ kom Lods om Bord, og Kl. 17¹⁵ blev Passagererne — 5 Voksne og 1 Barn — sat i Land af Lodsbaaden. Kl. 17³⁵ var det umuligt at opholde sig i Maskinrummet for Røg, og Maskinerne blev stoppet. Kl. ca. 17⁴⁵ begyndte det at brænde i Agterkant af Maskinhuset, og kort efter stod først Bb.s derefter Stb.s indvendige Maskingang i Flamme. Kl. 18³⁰ ankom en Slukningsbaad, som straks gik i Gang med at sprøjte Vand paa Agterdækket. Kl. 20⁰⁰ antændtes Baaddækket, og Telegrafisten maatte forlade Radiostationen, og Kl. 21⁰⁰ antændtes Copra-Dækslasten paa Nr. 3 Luge. Skibet havde nu faaet 8° Bb.s Slagside, og da det viste sig umuligt at begrænse Ilden, blev Størstedelen af Besætningen taget om Bord i 3 Lodsbaade, som laa langs Siden af T., hvorefter Ankeret blev stukket fra, og Skibet bugseret ind paa lægt Vand. D. $^{3}/_{4}$ Kl. 0²⁰ opankredes T. ca. 3 Sm. N. af Pulo Tikus paa 5 Favne Vand, og Resten af Besætningen forlod Skibet. Skibet er senere blevet kondemneret.

Anm. Der er intet oplyst om Aarsagen til Branden.

303. S/S **Tove** af København, 1191 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Staal. Paa Rejse fra Calais til Goole i Ballast.

Mistet Anker d. $^{16}/_{1}$ 38 paa Floden Ouse.

Indberetning til Board of Trade dat. $^{17}/_{11}$ 38.

Kl. 23⁰⁰, medens T., der havde Lods om Bord, var i Færd med at lette fra en Ankerplads paa Hull Red, knækkede Stb.s Ankerkæde i Nærheden af Ankeret, hvorved dette mistedes.

304. Lgt. **Transport I** af Sønderborg, 34 Reg. T. Br. Bygget 1905 af Eg og Fyr.

Sunket d. $^{21}/_{11}$ 38 i Sønderborg Havn.

Søforklaring i Sønderborg d. $^{29}/_{11}$ 38.

D. $^{20}/_{11}$ Kl. ca. 19⁰⁰ blev T. I fortøjet ved Sandkajen. D. $^{21}/_{11}$ Kl. 1⁰⁰ blev Fartøjet pumpet læns, hvorefter Besætningen gik i Land. Kl. ca. 7⁰⁰, da Besætningen vilde om Bord, var Kartøjet sunket.

Anm. Om Aarsagen til Skibets Lækage er intet oplyst.

- 305.** M/Jt. **Trelholm** af Nakskov, 42 Reg. T. Br. Bygget 1776 af Eg. Paa Rejse fra Horsens til Malmø med Jernrør.
Grundstødt d. $16/9$ 38 i Smaalandsfarvandet.
Strandingsindberetning dat. $19/9$ 38.
Kl. 19¹⁵ grundstødte T. i klart Vejr ved Farø. D. $18/9$ kom Skibet flot ved egen Hjælp.
Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være, at Afstanden til Farø blev bedømt forkert.
- 306.** U/B **Triton**, 68 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Øvelsesplads i Sundet til København.
Kollideret d. $14/2$ 38 i Københavns Havn.
Søforhør i København d. $21/2$ 38.
Se Nr. 212.
- 307.** S/S **Trondhjem** af København, 1399 Reg. T. Br. Bygget 1923 af Staal. Paa Rejse fra Bergen til Aalesund i Ballast.
Grundstødt d. $30/11$ 38 ved Norges V.-Kyst.
Søforhør i København d. $8/12$ 38.
Kl. ca. 11¹⁵, da T., der havde Lods om Bord, under en ØSØ.-lig Kuling skulde lægge til Kajen ved Tafjord Smelteværk, blev Skibet af Vinden ført i Læ af Kajen, hvorved Masterne tørnedes imod en Høj-spændingsluftledning. Herved mistede T. Styret og tog Grunden med Bb.s Kimming. Skibet kom kort efter flot ved egen Hjælp.
Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.
- 308.** S/S **Turisten** af Aarhus, 45 Reg. T. Br. Bygget 1898 af Staal. Paa Rejse fra Aarhus Havn til Aarhus Red med Passagerer.
Kollideret d. $1/8$ 38 i Aarhus Havn.
Søforhør i Aarhus d. $9/8$ 38.
Se Nr. 203.
- 309.** S/S **Uffe** af Middelfart, 1889 Reg. T. Br. Bygget 1906 af Staal.
En Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. $20/4$ 38 i København.
Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. $20/4$ 38.
Kl. ca. 10³⁰, da U. var beliggende ved Asiatisk Plads, fiskede et Slæng Stuvetræ, der blev hevet op fra Nr. 1 Lastrum, en Skærstok i Mellemdækslugen. Skærstokken blev løftet ud af sit Spor og faldt ned i Underlasten, hvor den ramte en Mand i Hovedet. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt Ambulance kørt til Hospitalet.
- 310.** M/Jtsk. **Urda** af Vejle, 79 Reg. T. Br. Bygget 1911 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Vejle til Lübeck i Ballast.
Grundstødt d. $18/11$ 38 ved Tysklands N.-Kyst.
Søforklaring og Søforhør i Fredericia d. $23/11$ 38.
Kl. ca. 0³⁰, da U., der sejlede for baade Sejl og Motor, i klart Vejr havde Dahmeshöved Fyr i SV.t.S., gik Føreren under Dæk efter at have givet Ordre til at styre S.t.V. $1/2$ V. samt til at varsko, hvis noget indtraf. Førerens Ordre blev imidlertid misforstaaet, og der styredes SV.t.S. $1/2$ S. Kl. ca. 0⁴⁵ blev det Taage; men først Kl. ca. 2⁰⁰, da Taagen var blevet meget tæt, og Skibet rørte Grunden uden at blive staaende, blev Føreren varskoet. Kort efter tog U. imidlertid Grunden ca. $21/2$ Sm. N. for Dahmeshöved og blev staaende.
Anm. 1. Ministeriet man antage, at Grundstødningen skyldes, at Føreren undlod at overbevise sig om, at den givne Ordre til at styre S.t.V. $1/2$ V. var blevet rigtig forstaaet, i Forbindelse med den Omstændighed, at Føreren ikke blev varskoet, da det blev Taage.
Anm. 2. U.s Fører og Letmatros er ved en under $21/3$ 39 af Sørensen for Fredericia Købstad m. v. afsagt Dom idømt Statskassen 2 tilfaldende Bøder af henholdsvis 80 og 40 Kr. for ved Skødesløshed og Forsømmelse i Tjenesten at have foranlediget Grundstødningen.
U.s Letmatros indankede Afgørelsen for Vestre Landsret, der i en under $14/6$ 39 afsagt Dom har stadfæstet den af Sørensen for Fredericia Købstad m. v. afsagte Dom i Sagen.
- 311.** M/Sk. **Vega** af Nakskov, 63 Reg. T. Br. Bygget 1901 af Eg.
Paasejlet d. $19/8$ 38 i Aarhus Havn.
Søforhør i Aarhus d. $1/4$ 38.
Se Nr. 109.
- 312.** M/Evgl. **Venus** af Egersund, 91 Reg. T. Br. Bygget 1911 af Staal.
En Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. $22/11$ 38 i København.
Kl. ca. 16⁰⁰, da Baaden ved Hjælp af Lossebommen, der hang i et Pikfald, skulde udsættes fra Storlugen, brækkede Pikfaldet, hvorved Bommen faldt ned og ramte en Mand af Besætningen i Ryggen. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt Ambulance kørt til Hospitalet.
Anm. Aarsagen til Ulykken maa antages at være, at flere Traade i Pikfaldet, der var en Wire, var rustet over.
- 313.** M/S **Vera** af København, 47 Reg. T. Br. Bygget 1910 af Staal.
a) Kollideret d. $23/4$ 38 i Københavns Havn.
Søforhør i København d. $28/4$ 38.

Kl. ca. 12⁰⁰, da V. blev manøvreret langs Siden af M/S »Dronning Alexandrine«, der laa fortøjet ved Islands Plads, mistede Skibet Styret og tørnede mod en Kulpram, der ligeledes laa fortøjet ved Islands Plads. Ved Kollisionen blev V. ikke beskadiget; men Prammen, der var lastet med Kul, blev læk og sank Kl. ca. 12²⁰.

b) Paa Eejse fra København til Svendborg med Olie.

Sprunget læk og sat paa Grund d. ¹⁴/₁₀ 38 ved Møens S.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. ¹⁷/₁₀ 38. Søforklaring og Søforhør i Svendborg d. ²¹/₁₀ 38.

Kl. ca. 22³⁰, da V. under en stormende VNV.-lig Kuling befandt sig ved den N.-lige Indsejling til Tolkeløbet, opdagedes det, at Skibet var læk. Skønt Pumpen holdtes gaaende, vedblev Vandet at stige, og da Vandet Kl. ca. 23⁰⁰ stod højt over Lønningen agter og begyndte at trænge fra Styrehuset ned i Maskinrummet, blev Skibet Kl. 23⁰⁰ sat paa Grund paa V.-Siden af Ny Tolk, hvor det hurtigt fyldtes med Vand og krængede stærkt Stb. over. Besætningen gik i Jollen og kom d. ¹⁵/₁₀ Kl. ca. 2⁰⁰ i Land ved Vindebæk. V. er senere blevet bjerget, og det viste sig, at Pakdaaserne til Roret, der ikke gaar gennem en Rorbrønd, var lække.

Anm. Ministeriet maa antage, at Pakdaaserne til Roret har arbejdet sig læk i Søen.

c) Paa Rejse fra Aalborg til København i Ballast.

Tørnet drivende Genstand d. ²⁹/₁₂ 38 i Kattegat; søgt Nødhavn.

Søforklaring i København d. ⁹/₃ 39.

Kl. ca. 4³⁰, da V. befandt sig ca. 2,5 Sm. Ø. for Lysegrund F., mærkedes et Stød i Agterskibet. Maskinen blev straks stoppet, og der blev loddet 20 m, ingen Bund. Da en Undersøgelse viste, at Rorstammen var brækket, ligesom det senere konstateredes, at Halen var brækket, blev et Nødror tilrigget, og Rejsen fortsattes. Kl. ca. 9⁰⁰, da det viste sig vanskeligt at styre Skibet, blev det besluttet at lade V. bugsere ind til Gilleleje.

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

314. M/T **Veritas XXVII** af København, 41 Reg. T. Br. Bygget 1893 af Staal.

Brand om Bord d. ⁶/₁ 38 i København; 1 omkommet.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. ⁶/₁ 38.

Kl. ca. 1⁰⁰ kom Ungmand Harald Jakobsen om Bord og tændte en Petroleumsovn, der stod i et Hjørne af Lukafet, hvorefter han gik til Køjs. Kl. ca. 4⁴⁵ vaagnede Ungmanden ved, at der var Ild i Skjorteærmet paa hans ene Arm, der laa ud over Køjekanten. Hele Lukafet stod da i lys Lue. Det lykkedes Ungmanden at komme op paa Dækket og faa tilkaldt Hjælp. Ungmanden, der var stærkt forbrændt, blev i en tilkaldt Ambulance kørt til Hospitalet. I Løbet af kort Tid var Brandvæsenet, der var tilkaldt, Herre over Ilden. D. ⁷/₁ afgang Ungmanden ved Døden som Følge af sine Forbrændinger.

Anm. Der er intet oplyst om Aarsagen til Branden.

315. S/S **Vesta** af Helsingfors, 1015 Reg. T. Br. Bygget 1889 af Staal.

En Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. ¹⁰/₇ 38 i København.

Indberetning fra Statens Skibstilsyn dat. ¹⁴/₇ 38.

Kl. ca. 9³⁰, da V. laa langs Kaj i Redhavnen og lossede Træ, gled under Nedfiring til Kajen af et Slæng paa ca. 40 Brædder et Bræt ud af Stroppen og ramte en Havnearbejder i Hovedet. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt Ambulance kørt til Hospitalet.

316. Ff. **Vesterby** af Skagen, ca. 18 Reg. T. Br. Bygget 1922. Paa Rejse fra Fiskeplads i Nordsøen til Thyborøn.

En Mand faldet over Bord og druknet d. ⁷/₅ 38 i Nordsøen.

Søforklaring og Søforhør i Skagen d. ¹⁹/₅ 38.

Kl. ca. 23⁰⁰, da V. under en haard NV.-lig Kuling befandt sig ud for Thyborøn, tog Kutteren en svær Overhaling. Da den paany rettede sig op, savnedes Fisker Hans Christian Christensen al Skagen, der havde været beskæftiget med at surre Skylightet. Kort efter hørtes Raab fra den forsvundne, der laa i Vandet et Stykke agterude. V. blev straks lagt paa modsat Kurs; men inden Kutteren naaede hen til den overbordfaldne, forsvandt han og kom ikke mere til Syne.

Anm. Ministeriet maa antage, at den forulykkede har mistet Balancen ved Kutterens Bevægelser i Søen.

317. Ff. **Vesterhavet** af Skagen, 28 Reg. T. Br. Bygget 1923 af Eg og Bøg.

Brand om Bord d. ¹¹/₉ 38 i Esbjerg.

Forhør i Esbjerg d. ¹⁰/₁₀ 38.

Kl. ca. 11⁰⁰, da V. uden Besætning stod paa Statens Bedding, opdagedes Brand i Lukafet forude. Brandvæsenet blev alarmeret og var i Løbet af kort Tid Herre over Ilden. Ved Branden blev Forskibet stærkt beskadiget.

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

318. Ff. **Vestkysten** al Esbjerg, 41 Reg. T. Br. Bygget 1904 af Eg og Fyr. Paa Fiskeri i Nordsøen.

En Mand skyllet over Bord og druknet d. ¹³/₁₁ 38 i Nordsøen.

Søforhør i Esbjerg d. ¹/₁₂ 38.

Kl. ca. 10⁰⁰, da V. under en frisk SSV.-lig Kuling var i Færd med at løbe Voddet ud ca. 120 Sm. V. af Vyl F.S., brød en Sø over Agterskibet og skyllede Kokken og Bedstemanden, som passede Vodtovene agter, over Bord. V. blev straks lagt paa modsat Kurs og sejlet tilbage til de overbordfaldne. En Redningskrans blev kastet ud til Bedstemanden, der fik Tag i Kransen. Kokken, der var bevidstløs, blev derefter halet om Bord; men da man vilde bjerge Bedstemanden, Sofus Karl Sonniksen al Esbjerg, var han forsvundet og kom ikke mere til Syne. Efter nogen Tids forgæves Eftersøgning blev V. sejlet til Esbjerg.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar al det ovenfor anførte.

319. Ff. Victoria af Thyborøn, 27 Reg. T. Br. Bygget 1929 af Eg og Bøg. Paa Fiskeri i Nordsøen.

Forlist i April 38 i Nordsøen; 4 Omkomne.

Forlisansmeldelse dat. Lemvig d. $20/8$ 38. Søforhør i Lemvig d. $26/11$ 38.

D. $3/4$ ved Middagstid blev V. set opankret paa en Fiskeplads ca. 65 Sm. V. $1/2$ N. af Thyborøn. Det blæste en NNV.-lig Storm. Da der senere er opfisket forskelligt Vragods fra V., og der iøvrigt intet er set eller hørt til Skibet, maa det antages at være forlist med Mand og Mus.

Anm. Besætningen bestod af Fiskeskipper Christian Laursen Møllerup af Vrist, Bedstemand Mads Senius Christensen af Langerhuse, Fisker Lars Peder Jensen af Vrist samt Hovmester Richard Flyvholm af Harboøre.

320. S/S Viking af Aabenraa, 1153 Reg. T. Br. Bygget 1893 af Staal.

a) Havareret i Dagene $30/9$ — $10/10$ 38 i Sutton Bridge.

Søforklaring og Søforhør i Svendborg d. $24/10$ 38.

I Dagene $30/9$ — $10/10$ 38, medens V. laa i Sutton Bridge og lossede Træ, stod Skibet ca. 2 m ved hvert Lavvande. Derved blev Bunden en Del beskadiget og Trædækket midtskibs revnede som Følge af, at Skroget har givet sig i Sammenføjningerne.

Anm. Aarsagen til Havarierne fremgaar af det ovenfor anførte.

b) Paa Rejse fra Svendborg til Gdynia i Ballast.

Grundstødt d. $22/10$ 38 ved Fyens S.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Svendborg d. $24/10$ 38.

Kl. 19^{20} afsejlede V., der havde Lods om Bord, i klart Vejr fra Skibsværftet; der styredes V. efter gennem Svendborgsund. Lidt senere saas forude om Bb. en hvid Lanterne, som blev antaget for en Lanterne, Lodsens havde anbragt paa 2-Kosten ved Dødmanden, men som senere viste sig at være Lanternen paa en Ankerligger. Som Følge heraf kom V. for langt til Bb. i Farvandet og tog Grunden paa Dødmanden og blev staaende. D. $23/10$ Kl. 19^{15} kom Skibet flot ved egen Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

321. M/Sk. Vily af Grenaa, 41 Reg. T. Br. Bygget 1895 af Eg. Paa Rejse fra Lübeck til Saxejøbing med Briketter.

Grundstødt d. $31/7$ 38 ved Lollands V.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $1/8$ 38. Søforklaring og Søforhør i Saxejøbing d. $3/8$ 38.

D. $30/7$ Kl. 22^{30} , da V. i diset Vejr under en svag SSØ.-li Brise befandt sig ca. 7 Sm. S. for Kjels Nor Fyr havarerede Kølevandspumpen, hvorfor Skruen blev koblet fra. Der styredes N.t.Ø. D. $31/7$ Kl. ca. 1^{00} , da Gulstav Fyr pejledes agten for tværs, kom Lystønden ved Albuen i Sigte. Kursen blev sat klar af Lystønden, V. om denne; men Kl. 1^{20} tog V. Grunden ca. 1 Sm. fra Lystønden. Kl. 11^{30} kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjergningsdamper.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes dels den Omstændighed, at Kølevandspumpen havarerede, dels at Loddet ikke blev benyttet som Kontrol for Bestikket.

322. M/Jt. Violen af Aalborg, 29 Reg. T. Br. Bygget 1906 af Eg. Paa Rejse fra Aalborg til Lohals med Cement.

Grundstødt d. $30/5$ 38 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $31/5$ 38. Søforklaring i Grenaa d. $1/6$ 38.

Kl. ca. 11^{30} passerede V. under en SSØ.-lig Kuling Fornæs. Da Skibet befandt sig omtrent midt imellem Fornæs og Grenaa sprængtes Glødhovedet paa Motoren. Det forsøgtes forgæves at stagvende, og da der var Fare for, at Skibet skulde grundstøde, blev Ankeret stukket i Bund. Ankeret kunde imidlertid ikke holde, og kort efter, Kl. 13^{30} , tog V. Grunden paa Lillerev og blev staaende. Kl. ca. 14^{00} kom V. flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

323. S/S Virginia af København, 4088 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal. Paa Rejse fra New York til Oslo.

Havareret; 1 Mand skyllet over Bord d. $12/3$ 38 i Atlanterhavet.

Søforhør i København d. $26/3$ 38.

Kl. 20^{00} , da V. under en NV.-lig Orkan befandt sig paa ca. $46^{\circ}39'$ N. Brd., $40^{\circ}55'$ V. Lgd., brød en Sø ind over Nr. 3 Luge og splintrede Lugebommene og alle Døre i Brohuset samt bortrev et Luftrør. Maskinen, der gik Halv Kraft Frem, blev stoppet, hvorefter Skibet drev for Vinden. Kl. 20^{45} brød en Sø ind over Agterskibet og slog Stb.s Side af Dækshuset ind, trykkede Dækket ned, slog Luftrør, Styresøjle, Gelænder og Solsejlsribber bort samt fyldte Lukaferne med Vand. Kl. 22^{50} brød en Sø op over Broen, slog Huset i Bb.s Side bort og skyllede 3. Styrmand, Anker Pauli Rothausen af Vedslet, der opholdt sig i Broens Stb.s Side, over Bord. Der blev straks kastet en Redningskra<?>s med Vager ud til den overbordfaldne, som laa i Vandet ca. 1 Fv. fra Skibssiden. Det lykkedes den overbordfaldne at faa fat i Redningskransen, og en Mand af Besætningen fik fat i Vageren; men da Skibet derefter slingrede over til Stb., maatte han slippe sit Tag, hvorefter den overbordfaldne kom ind under Hækken og forsvandt.

Anm. Ministeriet maa antage, at Havarierne og Ulykken skyldes Vejrforholdene.

324. M/Gl. Vita af Stubbekøbing, 49 Reg. T. Br. Bygget 1891 af Eg. Paa Rejse fra Rønne til Kolding med Lervarer.

Strandet og forlist d. $6/2$ 38 ved Bornholms V.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $7/2$ 38. Søforklaring og Søforhør i Rønne d. $9/2$ 38. Forlisansmeldelse dat. Stege d. $5/4$ 38.

Kl. ca. 1^{00} afsejlede V. under en haard VSV.-lig Kuling fra Rønne. Da Skibet var tværs af Lys- og

Fløjtetønden uden for Havnen, blev Loggen sat. Der styredes V.^{1/2} S. Kl. 6⁰⁰ drejede Vinden om i V. og tiltog samtidig i Styrke. Kl. 9⁰⁰ blev det besluttet at søge tilbage til Rønne, og Kursen ændredes til Ø., Log 25. Kl. ca. 11⁰⁰ blev det tæt Taage, og Farten blev mindsket, indtil det kort efter klarede op. Kl. 13³⁰, da Distancen til Lys- og Fløjtetønden var udsejlet, blev det paany Taage. Motoren blev stoppet, og der blev loddet uden at faa Bund, hvorfor Kursen bibeholdtes. Umiddelbart efter saas Braad forude; Motoren blev kastet Fuld Kraft Frem, og det forsøgtes at vende; men umiddelbart efter huggede V. i Grunden, hvorved Roret blev løftet af. Da Skibet derefter ikke kunde styres, faldt det af og tog Grunden paa den N.-lige Side af Hvideodde Rev, hvor det blev staaende. Efter faa Minutters Forløb var Motorrummet fyldt med Vand til midt op paa Motoren, og Besætningen — 2 Mand — gik i Jollen og roede til Land.

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

325. 3^m M/Sk. **Vita** af Randers, 121 Reg. T. Br. Bygget 1911 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Kotka til Randers med Træ.

Sprunget læk d. 27/6 38 i Østersøen; søgt Nødhavn.

Søforklaring i Tallinn d. 4/7 38. Søforhør i Randers d. 25/10 38.

Kl. 0¹⁵, da V. under en haard NV.-lig Kuling befandt sig i Nærheden af Hüurnadal F.S., sprang Skibet læk. Da Vandet trods vedvarende Pumpning med baade Haand- og Motorpumpe stadig steg i Skibet, besluttedes det at sejle til Tallinn for Dykkerundersøgelse og Reparation. Kl. 16⁰⁰ ankom V. til Tallinn.

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

326. Ff. **West Bound** af Esbjerg, 39 Reg. T. Br. Bygget 1929.

En Mand skyllet over Bord; grundstødt d. 24/11 ved Jyllands V.-Kyst.

Strandingsforretning i Haurvig d. 24/11 38. Strandingsindberetning dat. 25/11 38. Søforhør i Ringkøbing d. 26/11 38.

Kl. ca. 5⁰⁰, da W. B. under en V.-lig Storm befandt sig ud for Haurvig, loddedes 6 Favne Vand. Skibet blev derfor lagt ud fra Land. Kort efter skyllede en Braadsø Bedstemand Hans Mathiesen, der var i Færd med at bjerge noget Tovværk, som hang udenbords, over Bord. Det forsøgtes forgæve at bjerge den overbordfaldne; men da der stadig hang en Del Tovværk udenbords, kunde Skruen ikke benyttes. Inden det lykkedes at faa Skruen klaret, tog W. B. Kl. 5³⁰ Grunden ud for Haurvig og blev staaende. D. 25/12 Kl. ca. 20⁰⁰ kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjergningsdamper.

Anm. Ministeriet maa antage, at Ulykken og Grundstødningen skyldes Vejrforholdene.

327. M/Sk. **William** af Halmstad, 43 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Lübeck til Halmstad med Koks.

Grundstødt d. 21/11 38 ved Møen.

Strandingsindberetning 22/11 38.

Kl. 16³⁰ blev W., der var sprunget læk, sat paa Land ved Søhundehavn. Skibet er senere kommet flot ved Hjælp af en Bjergningsdamper.

328. S/S **Yrsa** af Aarhus, 455 Reg. T. Br. Bygget 1889/1898 af Staal.

a) Paa Rejse fra Aalborg til Aarhus med Stykgods.

Grundstødt d. 28/1 38 i Limfjorden.

Søforhør i Aarhus d. 3/2 38.

Kl. 19³⁰ lettede Y. under en stormende SSV.-lig Kuling med Sne fra en Ankerplads. Under Manøvrer med at bringe Skibet paa Kurs, blev det af Vinden ført ind paa Grund i N.-Siden af Farvandet ca. 1 Sm. V. for Mov Bro og blev staaende. D. 29/1 Kl. 1⁴⁵ kom Y. flot ved Hjælp af en Bjergningsdamper.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

b) Paa Rejse fra Hamburg til Aalborg i Ballast.

Kollideret d. 28/9 38 i Kielerkanalen.

Søforklaring og Søforhør i Aalborg d. 30/9 38.

Kl. ca. 0⁵⁵, da Y., der havde Lods om Bord, paa Grund af Taage laa stoppet for at fortøje i Pælene paa Sydsiden af Fischerhütte Vigestation, kom et modgaaende Skibs grønne Sidelanterne i Sigte ca. 1 Str. om Bb. Da der syntes Fare for en Kollision, blev Maskinen beordret Kuld Kraft Bak, hvilket blev tilkendegivet ved 3 korte Toner med Dampfløjten. Det modgaaende Skibs røde Sidelanterne kom nu i Sigte, og umiddelbart efter tørnede det andet Skib med Bb.s Bov mod Y.s Bb.s Bov. Ved Kollisionen blev Y. lettere beskadiget.

Anm. Søforklaring fra det andet Skib foreligger ikke.

c) Paa Rejse fra Hamburg til København med Stykgods.

Kollideret d. 16/11 38 paa Elben.

Søforklaring i Frederikshavn d. 22/11 38 og i Hamburg d. 5/12 38.

Kl. 9²⁶, da Y., der havde Lods om Bord, i Taage befandt sig ca. 4 Sm. neden for Glückstadt Andvuningsbøje, afgivende forskriftsmæssigt Taagesignal, kom et modgaaende Skib i Sigte ca. 1 Str. om Stb. Roret blev lagt haardt Bb., hvilket blev tilkendegivet ved 2 korte Toner med Dampfløjten. Fra det andet Skib, der senere viste sig at være M/S »Ransdorff« at Amsterdam, hørtes 1 kort Tone, samtidig med at dette Skib syntes at dreje Stb. over. Y. afgav derefter flere Gange 2 korte Toner, og R. syntes nu at dreje Bb. over; men umiddelbart efter, Kl. 9²⁸, tørnede R. med Stb.s Bov mod Y.s Stb.s Side ud for Bunkerlugen. Ved Kollisionen blev Stb.s Redningsbaad knust og Skibssiden samt Lønningen og det opstaaende stærkt beskadiget.

Af den af R.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at dette Skib, der havde Lods om Bord og sejlede med mindsket Fart, Kl. ca. 9²⁵ i tæt Taage passerede Lystønde g. Kort efter hørtes Taagesignal fra V., og da dette Skib lidt senere kom i Sigte ret forude, blev der 2 Gange afgivet 1 kort Tone, samtidig med at Roret blev lagt Stb. Da Y. syntes at bibeholde sin Kurs, blev Roret lagt haardt Stb., hvilket blev tilkendegivet ved 1 kort Tone. Medens R. drejede til Stb., syntes Y. at dreje til Bb., og samtidig hørtes fra

dette Skib en Række korte Toner. Da der syntes Fare for en Kollision, blev Maskinen beordret Fuld Kraft Bak; men umiddelbart efter — Kl. 9³⁰ — skete Kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Seeamt zu Hamburg har under ⁵/₁₂ 38 afsagt en Kendelse, ifølge hvilken Kollisionen er forårsaget af Y.s Fører, idet denne uden tvingende Grund har foretaget en Drejemanøvre til Bb.

329. M/Gl. **Zephyr** af Egersund, 81 Reg. T. Br. Bygget 1914 af Staal.

Kollideret d. ¹⁴/₃ 38 i Københavns Havn.

Søforklaring og Søforhør i København d. ¹⁵/₃ 38.

Kl. 8¹⁰, da Z. skulde fortøje langs Siden af M/S »Vinland« af Haugesund, der laa fortøjet ved Østmolen i Frihavnen, tørnede Toppen af Z.s Stormast mod en af V.s Lossebomme, der var svinget ud over Vandet klar til Lossearbejde. Ved Kollisionen led Z. ingen Skade.

Af den af V.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at Kl. 8¹⁰, da V. laa fortøjet langs Østmolen i Frihavnen, blev dens Stb.s Lossebom ved Nr.2 Luge paasejlet af Z., der skulde fortøje langs V. Ved Paasejlingen blev Bommen bøjet og et Stag sprængt, hvorefter Bommen svingede agterover og beskadigede Broklædningen samt Huset i Borde paa Broen.

Anm. Ministeriet maa antage, at Paasejlingen skyldes, at Z.s Fører fejlagtig skønnede, at Z. kunde gaa klar af V.s Lossebom.

330. M/B uden Navn. Paa Fiskeri i Limfjorden.

En Mand faldet over Bord og drunet d. ⁷/₁₀ 38 i Limfjorden.

Forhør i Nørresundby d. ¹⁷/₁₁ 38.

Kl. ca. 16⁰⁰, da Baaden befandt sig paa Fiskeri lidt V. for Vesterlade, var de to ombordværende i Færd med at hale Vaad ind ober Bb.s Side, støttende sig til en Bom, der var anbragt i Brysthøjde og fastgjort til Rælingen. Herunder brækkede Rælingen og begge faldt i Vandet. Den ene af de overbordfaldne fik Tag i en Fender, der hang udenbords, og kom op i Baaden, hvorimod den anden, Havnearbejder Jens Christian Nielsen af Nørresundby, blev ført bort af Strømmen. Det forsøgtes at sejle Baaden hen til den paagældende; men Vaaddet kom i Skruen. En i Nærheden værende Baad blev tilkaldt, men den overbordfaldne var imidlertid forsvundet. Fra Baaden blev der kastet Vaad ud, og i Løbet af kort Tid blev den overbordfaldne fundet. Der sejledes ind til Rørdal, medens der blev givet den forulykkede kunstig Aandedræt, men det lykkedes ikke at kalde ham til Live.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

Tabel A.

Art og Antal af de for Aaret 1938 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	14	2	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	15	2
Grundstødning	56	35	2	4	5	6	1	2	5	5	3	3	—	2	3	9	75	66
Kæntring	2	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	1
Sprunget læk i Søen	8	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8	2
Forladt synkefærdig	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	—
Forskellig Søskade	24	19	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	24	19
Kollision	41	42	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	41	43
Krigsskade	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Brand	4	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	8
Borteblevet	7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7	—
Overbordfald m. m.	16	34	—	1	—	1	—	1	—	1	—	—	—	—	—	1	16	39
I alt...	177	144	2	5	5	7	1	3	6	6	3	3	—	3	3	10	197	181

378

Tabel B.

Art og Antal af de i Aaret 1938 indtrufne Forlis af danske Skibe.

Forlisets Art	Sejlskibe		Dampskibe		Tilsammen	
	Antal Skibe	Brutto RegisterTonnage	Antal Skibe	Brutto Register Tonnage	Antal Skibe	Brutto Register Tonnage
Stranding, Grundstødning m. m.	14	347	2	545	16	892
Kæntring	1	20	—	—	1	20
Forladt synkefærdig	4	93	—	—	4	93
Kollision	2	102	—	—	2	102
Krigsskade	—	—	1	844	1	844
Brand	—	—	2	6655	2	6655
Borteblevet	7	404	—	—	7	404
I alt...	28	966	5	8044	33	9010

Tabel C.

Tab af Menneskeliv ved de for danske Skibe for Aaret 1938 opførte Søulykker og Søskader.

Ulykkestilfældets Art	Antal omkomne		
	Sejlskibe	Dampskibe	Ialt
Stranding, Forlis eller anden Søskade	43	3	46
Overbordfald	14	12	26
Andre Ulykkestilfælde	—	9	9
I alt...	57	24	81

Tabel D.

Danske og fremmede skibes Strandinger m.m. i Aaret 1938 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	Danske	Ialt
	uden Forlis		med Forlis			uden Forlis		med Forlis							
	Sejl	Dp.	Sejl	Dp.		Sejl	Dp.	Sejl	Dp.						
Jyllands Vestkyst (til Hanst-Holm)	6	—	1	1	8	2	—	—	—	2	10	—	—	—	
Jyllands Nordvestkyst (Skagen indbefattet).....	1	1	—	—	2	—	3	—	—	3	5	—	—	—	
Jyllands Østkyst.....	9	2	4	—	15	3	1	—	—	4	19	—	—	—	
Limfjorden.....	6	6	—	—	12	1	—	—	—	1	13	—	—	—	
Læsø.....	1	—	—	—	1	1	—	—	—	1	2	—	—	—	
Anholt.....	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1	1	—	—	—	
Fyns Nordkyst (med Samsø). Fyns Vest- og Sydkvst (med Ærø).....	2	2	1	—	5	1	5	—	—	6	11	—	—	—	
Fyns Østkvt (med Langeland)	3	—	—	—	3	2	2	—	—	4	7	—	—	—	
Sjællands Nordkyst (med Hesselø).....	1	—	—	—	1	2	1	—	—	3	4	—	—	—	
Sjællands Vestkyst (m. Sprogø) Smaalandsfarvandet (Grønsund og Ulvsund indbefattet)	—	1	1	1	3	—	3	—	—	3	6	—	—	—	
Lollands og Falsters Syd- og Vestkyst.....	6	—	—	—	6	3	4	—	—	7	13	—	—	—	
Møens Øst- og Sydkyst.....	1	—	2	—	3	1	2	—	—	3	6	—	—	—	
Sjællands Østkyst (Syd fra til Amager).....	—	1	—	—	1	1	—	—	—	1	2	—	—	—	
Amager.....	—	—	—	—	—	1	—	1	—	2	2	—	—	—	
Saltholm.....	5	2	—	—	7	—	3	—	—	3	10	—	—	—	
Middelgrund.....	—	—	—	—	—	—	5	—	—	5	5	—	—	—	
Øresundskysten (fra Kjøbenhavn Frihavn.....	—	—	1	—	1	—	—	—	—	—	1	—	—	—	
Bornholms Vestkyst.....	—	—	2	—	2	—	—	—	—	—	2	—	—	—	
Bornholms Østkyst.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
I alt...	44	18	12	2	76	18	30	1	—	49	125	—	—	—	

Anmærkninger til Tabellerne.

De i Tabellerne under »Sejl« (Sejlskibe) opførte Skibe omfatter tillige Sejlskibe med Hjælpe-maskinkraft. De under »Damp« (Dampskibe) opførte Skibe omfatter tillige Motorskibe.

Ifølge Tabel A er Antallet af de opførte Søulykker — 378 — større end i Aarene 1937 og 1936, hvor Antallet var henholdsvis 373 og 342, ligesom ifølge Tabel D Antallet af Søulykker i danske Farvande i 1938 — 125 — er større end i 1937 og 1936, hvor Antallet var henholdsvis 117 og 100.

Forlis af danske Skibe.

Af danske Damp- og Motorskibe er i 1938 gaaet tabt 5 Skibe med en samlet Tonnage af 8044 Reg. Tons Brutto. I 1937 og 1936 var Tabet henholdsvis 7 Skibe med 9863 Reg. Tons Brutto og 5 Skibe med 7393 Reg. Tons Brutto. Tabet af Sejlskibe og Sejlskibe med Hjælpe-maskinkraft udgør i 1938 28 Skibe med 966 Reg. Tons Brutto mod i 1937 18 Skibe med 698 Reg. Tons Brutto og i 1936 30 Skibe med 1362 Reg. Tons Brutto.

Af de Tabel B opførte 28 Sejlskibe og Sejlskibe med Hjælpe-maskinkraft var 1 Skib paa 153 Reg. Tons Brutto; af de øvrige 27 Skibe var intet Skib over 100 Reg. Tons Brutto.

Brand.

I Aaret 1938 har der været ialt 12 Tilfælde af Brand i danske Skibe, nemlig 5 Tilfælde i Dampskibe, 3 Tilfælde i Motorskibe, 2 Tilfælde i Sejlskibe med Hjælpe-motor og 2 Tilfælde i Fiskerfartøjer. Aarsagen til Brandene var i 4 Tilfælde Selvantændelse (i Ladning, i Bunkerne eller i oliemættet Tvist), og i 5 Tilfælde ukendt. I de resterende 3 Tilfælde skyldes Branden henholdsvis Kortslutning, et overhedet Udstødsrør og en væltet Petroleumslampe.

Tab af Menneskeliv.

Ifølge Tabel C er Tab af Menneskeliv ved Overbordfald i 1938 indtruffet i 26 Tilfælde mod 20 Tilfælde i 1936.

Af de ifølge Tabel C omkomne 81 Personer var 79 Søfolk.

Danske Søretters Domme eller Udtalelser om Søulykker, overgaaet danske Skibe i 1938, er afgivet i 9 Tilfælde.