

DANSK
SØULYKKE-STATISTIK

1939

UDGIVET AF

MINISTERIET FOR HANDEL, INDUSTRI OG SØFART

JULI 1941

FORHANDLES FRA
DET KONGELIGE SØKORT-ARKIV
KJØBENHAVN

Den foreliggende Oversigt, der herved offentliggøres af

Ministeriet for Handel, Industri og Søfart

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



Indholdsfortegnelse.

Søulykker i 1939	5
Tabeller indeholdende statistiske Oplysninger vedrørende Søulykker i 1939	57

BIANCO LUNOS BOGTRYKKERI A/S
KOBENHAVN

1939.

1. Ff. **A. E. Borch** af Kolding, 26 Reg. T. Br. Bygget 1906 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Aarhus til Sletterhage i Ballast.

Grundstødt d. $16/10$ 39 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $17/10$ 39. Søforhør i Kolding d. $15/11$ 39.

Kl. 11³⁰, da A. E. B. i let diset Vejr sejlede ind til Sletterhage, tog Skibet Grunden ca. $3/4$ Sm. fra Land paa en Stenpulle, som ikke var udsat i Kortet, og blev staaende. Kl. ca. 21 kom A. E. B. flot ved fremmed Hjælp.

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

Tørnet Molen d. $8/2$ 39 i Esbjerg.

Søforklaring og Søforhør i Esbjerg $17/2$ 39.

Kl. ca. 13³⁰, da A. P. B., der for langsom Fart i tæt Taage og stærk indgaaende Strøm blev manøvreret ind i Esbjerg Havn, med Stævnen var kommet inden for den nordre Mole, mistede Skibet Styret. Maskinen blev kastet Fuld Kraft Bak, men umiddelbart efter tørnede A. P. B. med Stævnen mod Molen, der blev en Del beskadiget.

3. S/S **Aagot** af Helsingfors, 3939 Reg. T. Br. Bygget 1906 af Staal. Paa Rejse fra Uleåborg til West Hartlepool med Props.

Grundstødt d. $20/8$ 39 ved Amagers Ø.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Helsingør d. $13/9$ 39.

Kl. 2⁴⁷ passerede A., der havde ca. 9° Bb.s Slagside, Drogden Fyr tæt om Stb. Kl. 3⁰⁵ giredes Skibet Stb. over og kom uden for den gravede Rende. Umiddelbart efter saas Grunden om Bb., og Maskinen blev stoppet, men Kl. 3¹⁰ tog A. Grunden med Bb.s Bov og blev staaende. Kl. 6¹⁰ kom Skibet flot ved egen Hjælp.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes, at Skibet mistede Styret.

4. S/S **Aase** af København, 1206 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Staal.

En Mand omkommet ved Ulykkestilfælde d. $1/12$ 39 i Barcelona.

Søforklaring i Barcelona d. $4/12$ 39.

Kl. ca. 21, da nogle af Besætningen var i Færd med at hive Bomme op, hørtes Nr. IV-Spillet køre med stærk Fart, og umiddelbart efter saas Taljeløberen blive hevet til Bloks, hvorved den knækkede, og Bommen faldt ned. Da Spillet blev stoppet, fandtes 2. Styrmand, Jacob Peter Olav Frederik Lave af Trangisvaag, der havde været beskæftiget med at hive Bommen op, dræbt og indfiltret i Taljeløberen, der var taget til Spiltromlen.

Anm. Ministeriet maa antage, at Ulykken skyldes, at den omkomne har faaet Armen ind i Løberen ved at styre denne paa Tromlen.

5. M/Gl. **Adele** af Odense, 48 Reg. T. Br. Bygget 1893 af Eg. Paa Rejse fra Rørdal til Odense med Cement.

Sprunget læk d. $3/10$ 39 i Kattegat; søgt Nødhavn.

Søforklaring i Grenaa d. $9/10$ 39.

Kl. 12³⁰, da A. under en flov ØNØ.-lig Brise befandt sig ca. 16 Sm. SSØ. af Hals, opdagedes det, at der var Vand i Motorrummet, samt at Motorpumpen ikke virkede. Motoren blev stoppet, og Haandpumpen holdtes gaaende. Det lykkedes at faa Motorpumpen rensat, hvorefter Motoren blev startet, og A. blev sejlet ind til Grenaa, hvor Skibet kom paa Bedding. En Undersøgelse viste, at 10 cm Naad i Bunden var daarligt.

Anm. Aarsagen til, at Skibet sprang læk, fremgaar af det ovenfor anførte.

6. S/S **Agersø** af Hammerhavnen, 298 Reg. T. Br. Bygget 1901 af Staal. Paa Rejse fra København til Hammerhavnen i Ballast.

Grundstødt d. $9/9$ 39 ved Amagers Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $10/9$ 39. Søforhør i København d. $24/11$ 39.

Kl. ca. 13 passerede A. i diset Vejr under en NV.-lig Kuling Dragørfort i ca. 300 Meters Afstand. Kort efter saas Kirkestenskosten om Stb. Der blev straks slaaet Fuld Kraft Bak til Maskinen, men umiddelbart efter tog Skibet Grunden tæt Øst for Kosten. D. $10/9$ Kl. 8 kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

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

7. Ff. **Agnes** af Frederikshavn, 16 Reg. T. Br. Bygget 1920. Paa Rejse fra Fiskeplads i Kattegat til Frederikshavn.

Kollideret d. $24/10$ 39 i Kattegat.

Søforhør i Frederikshavn d. $30/10$ 39.

Kl. 4^{45} passerede A. i klart Vejr Lys- og Fløjtetønden »Frederikshavn SSE.«. Herfra sattes Kursen paa Frederikshavns nordlige Molefyr. Kl. ca. 5 kom et Fartøj, der senere viste sig at være Ff. »Ella Viola« af Frederikshavn, i Sigte paa Bagbords Bov. Roret blev straks lagt haardt Stb. og Skruen koblet fra, men umiddelbart efter tørnede A. med Stævnen mod Stb.s Bov af E. V. Ved Kollisionen blev E. V. stærkt beskadiget og begyndte at synke. Besætningen, der bestod af 2 Mand, blev taget om Bord i A., hvorefter det forsøgte at bugser E. V., der imidlertid sank kort efter. Ved Kollisionen tog A. ingen Skade.

Af den af E. V.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at dette Fartøj afsejlede fra Frederikshavn Kl. ca. 5. Der styredes SSØ. Kort efter saas et Fartøj forude lidt om Stb. Rorsmanden, der var alene paa Dækket, lagde Roret Bb., men umiddelbart efter skete Kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes mangelfuld Udkik om Bord i begge Fartøjer.

8. M/Gl. **Agnethe** af Aarhus, 83 Reg. T. Br. Bygget 1923 af Staal.

Kollideret d. $28/7$ 39 i Aarhus Havn.

Søforhør i Aarhus d. $8/8$ 39.

Kl. ca. 9, da A. befandt sig for indgaaende ca. 30 Meter fra Indløbet til Bassin I, saas en Damper, S/S »Turisten« af Aarhus, komme frem bag Skuret paa Midtermolen. Fra T. hørtes 3 korte Toner. Da A. naaede Molehovedet, hørtes fra T. 1 kort Tone, og T. saas dreje Bb. over. A.s Motor, der gik Langsomt Frem, blev sat paa Fuld Kraft Bak, hvorved A. faldt tværs i Løbet, og umiddelbart efter tørnede A. med Stævnen mod T.s Bagbordsside agten for midtskibs.

Af den af T.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at da dette Skib for udgaaende befandt sig ca. en Skibslængde fra Indløbet til Bassin I, kom A. i Sigte lige uden for Midtermolen. Maskinen blev stoppet og derefter kastet Fuld Kraft Bak, hvilket blev tilkendegivet ved 3 korte Toner med Dampfløjten. Da A. syntes at dreje Stb. over, blev der afgivet 1 kort Tone med Dampfløjten. Maskinen blev beordret Fuld Kraft Frem og Roret lagt haardt Bagbord, men umiddelbart efter skete Kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes at T. søgte at gaa frem for A.

9. M/S **Ajax** af Hammerhavnen, 182 Reg. T. Br. Bygget 1918 af Staal. Paa Rejse fra Hammerhavnen til Aalborg med Skærver.

Grundstødt d. $29/8$ 39 ved Vens V.-Kyst.

Svensk Strandingsindberetning dat. $31/8$ 39.

Kl. 6 grundstødte A. i tæt Taage paa $55^{\circ}54' 6$ N. Brd., $12^{\circ}40' 3$ Ø. Lgd. Kl. 7^{30} kom Skibet flot uden nævneværdig Skade.

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

a) En Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. $24/1$ 39 i København.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. $24/1$ 39.

Kl. ca. 15^{15} , da A. laa i Frihavnen og lossede Foderstoffer i Sække, tørnede et Slæng under Ophivning mod Lugekarmen paa Mellemdækket, hvorved en Sæk gled ud af Stroppen og faldt ned i Underlasten, hvor den ramte en Havnearbejder. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt Ambulance kørt til Hospitalet.

b) Paa Rejse fra København til Malmø med Stykgods.

Tørnet Kajen d. $29/4$ 39 i Malmø.

Svensk Indberetning dat. $3/5$ 39. Søforhør i København d. $18/12$ 39.

Kl. 19^{05} , da A., der havde Lods om Bord, manøvrerede for at komme til Kaj, blev Maskinen beordret Bak. Da Bakmanøvreren ikke blev udført, forsøgte det at stoppe Skibet ved at lade begge Ankre gaa i Bund; men umiddelbart efter tørnede A. Kajen, hvorved Skibet led betydelig Skade.

Anm. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes, at Maskinens Manøvreventil havarerede.

c) En Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. $18/12$ 39.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. $30/12$ 39.

Kl. ca. 10^{10} , da A. laa i Frihavnen, var nogle af Besætningen beskæftiget med at afdække Bunkerlugen paa Baaddækket. Herunder mistede en Mand, der stod paa Lugekarmen, Fodfæstet og styrtede ned i Bunkerne, hvorved han blev stærkt kvæstet. I en tilkaldt Ambulance blev den tilskadekomne kørt paa Hospitalet.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

11. Ff. **Alf** af Gudhjem, 10 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Gudhjem til Skillinge med Fisk.

Strandet og forlist d. $23/3$ 39 ved Sveriges S.-Kyst.

Svensk Strandingsindberetning dat. $28/3$ 39. Søforhør i Neksø d. $21/4$ 39.

Kl. 2^{10} , da A. under en NØ.-lig Kuling med klart Vejr befandt sig ud for Skillinge, blev Skruen koblet fra og Sejlene bjerget. Da Skruen derefter paany skulde kobles til var Koblingen i Uorden, og inden det lykkedes at faa den i Orden, tog A. Grunden ca. 300 m S. for Skillinge Havn. Fartøjet er senere blevet Vrag.

Anm. Ministerier maa antage, at Strandingen skyldes Motorhavari i Forbindelse med Strømsætning.

12. Ff. **Alkan** af Thorshavn, 67 Reg. T. Br. Bygget 1882 af Eg. Paa Rejse fra Kollefjord til Thors-havn med Passagerer og Stykgods.

Grundstødt og forlist d. $6/7$ 39 ved Strømø.

Søforklaring og Søforhør i Thorshavn d. $8/7$ 39. Forlisanmeldelse dat. Thorshavn d. $9/12$ 39.

Kl. ca. 12 passerede A. Hvidenæs. Vejret var stille med tæt Taage og sydgaaende Strøm. Der styredes S. $\frac{1}{2}$ Ø. Kort efter saas Brænding paa et Skær NV. for Højvigsholm. Maskinen blev straks kastet Rak, men umiddelbart efter tog A. Grunden paa nævnte Skær og blev staaende. Efter forgæves at have forsøgt at bringe A., der var blevet læk, flot, blev Passagererne bragt i Land i en Baad fra Land.

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

13. M/S **Aisia** af København, 5812 Reg. T. Br. Bygget 1929 af Staal. Paa Rejse fra Penang til Colombo med Stykgoods og Passagerer.

Brand om Bord d. $\frac{9}{5}$ 39 i det indiske Hav; strandet og forlist ved Ceylons Vestkyst.

Indberetning til Board of Trade dat. $\frac{12}{5}$ 39. Søforklaring i Colombo d. $\frac{15}{5}$ 39. Søforhør i København d. $\frac{17}{6}$ 39. Forlisansmeldelse dat. København d. $\frac{7}{11}$ 39.

Kl. 20⁴⁵, da A. befandt sig ca. 20 Sømil S. for Barberyng Fyr, slog høje Flammer op fra en af Bb.s Motors Cylinderdæksler. Motoren blev stoppet, og det forsøgtes at slukke Ilden med Skumslukkere, men Ilden bredte sig fra Maskinrummet til Apterengen. Da Ilden i Maskinen næsten var under Kontrol, gjorde Røg Opholdet i Maskinrummet umuligt. Det forsøgtes at slukke Ilden i Apterengen ved Hjælp af Brand-slangere, og da Brandpumperne ophørte at fungere, dannede Besætningen Kæde og Vand haledes op i Pøse saavel udenbords fra som fra Passagerernes Badekar. Det viste sig imidlertid umuligt at bekæmpe Ilden, og Kl. 22²⁸, da hele Midtskibet stod i Flamme, forlod Passagerer og Besætning Skibet i Baadene, hvorfra de kort Tid efter blev optaget af tililende Skibe. En tilkaldt Slæbebaad forsøgte senere at bugsere A., men Slæberen sprang, og d. $\frac{10}{5}$ Kl. ca. 13 drev A. paa Grund ved Uduwata Point, Ceylon. Skibet er senere blevet Vrag.

Anm. Ministeriet maa antage, at Ilden er opstaaet som Følge af, at Olie fra et Smørerør eller en Brændselsolieledning er sprøjtet ud og har ramt det ophedede Udstødsrør og derved er blevet antændt, hvorefter Ilden har bredt sig til Omgivelserne.

14. M/S **Amerika** af København, 10278 Reg. T. Br. Bygget 1930 af Staal. Paa Rejse fra Aarhus til Hull med Stykgoods.

a) Rørt Grunden d. $\frac{29}{3}$ 39 i Kattegat.

Indberetning til Board of Trade dat. $\frac{1}{4}$ 39. Søforklaring i Hull d. $\frac{3}{4}$ 39. Søforhør i København d. $\frac{18}{7}$ 39.

Kl. 18²⁹ befandt A. sig i klart Vejr 5,2 Sm. retv. S. 22⁰ V. af Hjelm Fyr, styrende retv. Ø. Kl. 18⁴⁰ saas Moselgrund Lystønde ca. 1 Str. om Bb. Kursen ændredes til retv. N. 86⁰ Ø. Kl. 18⁴⁵ saas Lystønden pludselig 2 Str. om Stb.; Røret blev lagt haardt Stb. og Maskinen kastet Fuld Kraft Bak; men umiddelbart efter rørte Skibet Grunden uden at blive staaende. Ved Grundstødningen blev Tank Nr. 6 læk.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Strømsætning.

b) En-Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. $\frac{1}{12}$ 39 i København.

Rapport fra Københavns Politi dat. $\frac{7}{12}$ 39. Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. $\frac{1}{12}$ 39.

Kl. ca. 11⁵⁰, da A. laa langs Frihavnens Midtermole og lossede Frugt i Kasser, gled to Kasser ud af Længen, da den befandt sig i Højde med Lugekarmen, og ramte en Havnearbejder i Hovedet, Den tilskadekomne blev i en Ambulance kørt til Hospitalet.

15. M/Sk. **Anna** af Aalborg, 44 Reg. T. Br. Bygget 1856 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Travemünde til Skive med Briketter.

Mistet Rigningen d. $\frac{22}{4}$ 39 i Store-Bælt; søgt Nødhavn.

Søforklaring i Kalundborg d. $\frac{25}{4}$ 39.

Kl. ca. 15³⁰, da A., der sejlede for Sejl alene, befandt sig ca. 1 Sm. S. for 3 Kosten paa Asnæs Hev, kom Skibet pludselig ind i en skypumpeligende Byge. Skonnertsejlets Pikfald blev kastet los, og der gjordes Forsøg paa at faa Skibet til at luve, men begge Master knækkede i Højde med Dækket. Motoren blev startet, og Skibet blev sejlet ind til Kalundborg.

Anm. Ministeriet maa antage, at Havariet skyldes Vejrforholdene.

16. M/Sk. **Anna** af Hals, 95 Reg. T. Br. Bygget 1904 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Stettin til Krik med Briketter.

Grundstødt d. $\frac{5}{5}$ 39 i Limfjorden.

Søforklaring og Søforhør i Vestervig d. $\frac{9}{5}$ 39.

Kl. ca. 8³⁰ blev der, efter at Helligsø var passeret, styret mod en rød Kost, som blev antaget for Hjørne-kosten inden Løbet til Krik; men umiddelbart efter tog Skibet Grunden paa Fjordgrunden og blev staaende. Kl. 16 kom Skibet flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Forveksling af Kosten paa Grund af Solrefleks paa Vandet.

17. Ff. **Anna** af Gjøv, 76 Reg. T. Br. Bygget 1875 af Eg. Paa Fiskeri i Atlanterhavet.

Brand om Bord og forlist d. $\frac{5}{9}$ 39 i Atlanterhavet.

Søforklaring og Søforhør i Thorshavn d. $\frac{14}{9}$ 39.

Kl. ca. 21, da A. befandt sig paa en Fiskeplads ca. 8 Sm. N. af Svinleikarmuli, opdagede« det, at der trængte Røg op fra Kahytten. Da det paa Grund af Ilden viste sig umuligt at trænge ind i Kahytten, hvori der opbevaredes ca. 14 kg Krudt, forlod Besætningen Skibet i Baaden og blev optaget af S/S »Svalbard« af Aalesund der kort efter kom til Stede. Ca. $\frac{1}{2}$ Time efter hørtes en Eksplosion om Bord i A., hvorefter hele Skibet omspændtes af Flamme. Det lykkedes at faa en Slæber gjort fast paa A., der derefter blev bugseret mod Land; men d. $\frac{9}{9}$ Kl. 9⁴⁰ sank A. i Nærheden af Laknerstad.

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

- 18.** M/Gl. **Anna** af Hamburg, 107 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Fredericia til Flensburg i Ballast. Grundstødt d. ²³/₉ 39 ved Fyns V.-Kyst. Strandingsindberetning dat. ²⁴/₉ 39. Kl. 20¹⁵ grundstødte A. i klart Vejr paa Sandhammeren ca. 300 m S. for Baagø Fyr. D. ²⁴/₉ Kl. 2¹⁵ kom Skibet flot ved egen Hjælp. Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være galt Bestik i Forbindelse med Strømsætning.
- 19.** Gl. **Anna** af Halmstad. Paa Rejse fra Halmstad til Kappeln med Træ. Grundstødt d. ²⁰/₁₀ 39 ved Hesselø. Strandingsindberetning dat. ²¹/₁₀ 39. Kl. 0³⁰ grundstødte A. i klart Vejr under en Ø.-lig Kuling paa Hesselø SØ.-Rev. D. ²⁸/₁₀ drev Skibet af Grunden under en NØ.-lig Storm, og blev d. ²⁹/₁₀ indbugseret til Helsingør. Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Strømsætning.
- 20.** M/Sk. **Anna** af Rønne, 74 Reg. T. Br. Bygget 1907 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Rønne til Aabenraa med Skærver. Grundstødt d. ³/₁₁ 39 ved Fyns S.-Kyst. Søforklaring og Søforhør i Aabenraa d. ¹³/₁₁ 39. Kl. ca. 18 befandt A. sig under en Ø.-lig Kuling med haard Ø.-gaaende Strøm i Svendborgsund. Der styredes efter Ledefyrene. Kl. 18³⁰ passeredes den hvide 2-Kost ved Christiansmindebroen, og Kursen sattes mod Svendborg. Kort efter mistede Skibet Styret og drejede 180°. Maskinen blev kastet Fuld Kraft Bak, men umiddelbart efter at A. var lagt paa Kursen, tog Skibet Grunden SV. for den hvide 1-Kost og blev staaende. D. ⁹/₁₁ Kl. 11 kom A. flot ved fremmed Hjælp, efter at en Del af Ladningen var lægtret. Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.
- 21.** Ff. **Anna Margrethe** af Esbjerg, 35 Reg. T. Br. Bygget 1917 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Esbjerg til Fiskeplads i Nordsøen. Sprunget læk d. ²⁹/₇ 39; sunket d. ³⁰/₇ 39 i Nordsøen. Søforhør i Esbjerg d. ²²/₈ 39. Forlisanmeldelse dat. Esbjerg d. ²⁴/₁₀ 39. Kl. ca. 23, da A. M. under en SV.-lig Brise befandt sig ca. 40 Sm. V.t.N. af Vyl F. S., satte Motoren ud, og en Undersøgelse viste, at der stod Vand i Motorrummet. Da Lænsepumpen fremdeles virkede, antoges det, at Skibet var sprunget læk. Der blev straks paabegyndt Lænsning med Haandpumpen. Kort efter stoppede Motoren. Det lykkedes to Gange at starte Motoren; men den stoppede hver Gang kort efter Igangsætningen. Da Vandet stadig steg i Skibet blev det besluttet at søge Hjælp. Ved at skærme Motorens Glødhoved lykkedes det paany at starte Motoren, og Kursen blev sat mod nogle Trawlere, der befandt sig ca. 3 Sm. borte i V.-lig Retning. Efter ca. ¹/₂ Times Sejladis naaede A. M. op paa Siden af den ene af Trawlere, hvis Besætning lovede at holde sig i Nærheden af A. M., der derefter blev opankret. D. ³⁰/₇ Kl. ca. 7 stod Vandet ca. 1 m under Dækket, og da der var Fare for, at A. M. skulde synke, blev der hejst Nødsignal paa Stortoppen, og Baaden blev sat paa Vandet. Kort efter kom et dansk Ff. langs Siden af A. M., der blev forladt af Besætningen. Det forsøgtes at bugseres A. M. mod Esbjerg, men Kl. ca. 15 lagde A. M. sig om paa Bb.s Side og sank ca. 40 Sm. V.t.N. af Vyl F. S. paa 21 Favne Vand. Anm. Der er intet oplyst om Aarsagen til at Skibet sprang læk.
- 22.** S/S **Apollo** af Krivista, 303 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Norrkøping til Køge med Telegrafpæle. Grundstødt d. ⁹/₂ 39 ved Sjællands Ø.-Kyst. Strandingsindberetning dat. ¹¹/₂ 39. Søforklaring i Køge ¹⁴/₂ 39. D. ⁸/₂ Kl. 18⁵⁰ havde A. Sandhammeren Fyr Tværs i 1,2 Sm.s Afst., Log 82. Der styredes V.¹/₂ S., Vejret var taaget. D. ⁹/₂ Kl. 8 da Loggen viste 21 blev Kursen ændret til V.t.N., og Kl. 8¹⁵ tog A. Grunden paa Nordmandshage ved Jungshoved. D. ¹⁰/₂ Kl. 16⁴⁵ kom Skibet flot ved fremmed Hjælp. Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Taage i Forbindelse med Strømsætning.
- 23.** Ff. **Arcturus** af Esbjerg, 40 Reg. T. Br. Bygget 1933 af Eg, Fyr og Bøg. Paa Rejse fra Esbjerg til Fiskeplads i Nordsøen. Kollideret d. ²²/₅ 39 i Nordsøen. Søforklaring og Søforhør i Esbjerg d. ¹⁹/₆ 39. Kl. ca. 10³⁰, da A. befandt sig ca. 6 Sm. af Graadyb Barre, styrende SV., saas Ff. »Ester« af Esbjerg, der var beskæftiget med Fiskeri ca. 2 Str. om Stb. i ca. 1 Sm.s Afstand. Vejret var fint, og Kursen blev ændret mod E. for at komme paa Prajehold. I en Afstand af ca. 400 m fra E., der havdes ca. 4 Str. om Bb., blev Motoren sat paa Halv Kraft og lidt senere, da Skibene var ca. 100 m fra hinanden, blev Motoren stoppet og Roret lagt haardt Stb. Kort efter, Kl. 10³⁰, tørnede E. med Stævnen mod A.s Bb.s Side, hvorved E.s Stævn skar sig ca. 0,5 m ind i A. Det forsøgtes forgæves at stoppe Lækagen, men Vandet steg stadig, hvorfor der fra tililende Fiskerfartøjer blev lagt Wirer under A, der i synkefærdig Tilstand blev bugseret ind til Esbjerg. Af den af E.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at da dette Fartøj, efter at have sat Vaad, var paa Vej tilbage til sin Fiskebøje, styrende NNV., saas A. i en Afstand af ca. 1400 m 4—6 Str. om Stb., styrende mod E. Da Skibene var ca. 100 m fra hinanden, saas A. pludselig dreje Stb. over, og da der syntes Fare for en Kollision, blev Roret lagt Bb. og Skruen slaaet Bak, men umiddelbart efter skete Kollisionen som ovenfor anført. Ved Kollisionen led E. ingen Skade. Anm. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes usømandsmæssig Manøvre fra A.
- 24.** M/Gl. **Argus** af Lohals, 38 Reg. T. Br. Bygget 1896 af Eg. Paa Rejse fra København til Nakskov med Rug.

Grundstødt d. ²⁴/₉ 39 i Smaalandsfarvandet.

Søforklaring i Kalundborg d. ⁴/₁₁ 39.

Kl. ca. 17, da A. under en NØ.-lig Kuling befandt sig SØ. for Fejø, forsvandt den hvide Kost ved Sletterev af Syne i en Byge, og kort efter huggede Skibet 2 Gange i Grunden ca. 0,3 Sm. ØSØ. for Kosten uden at blive staaende.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Vejrforholdene.

25. M/S **Arusa** af Aarhus, 411 Reg. T. Br. Bygget 1939 af Staal. Paa Rejse fra Gustafsberg til Skutskär i Ballast.

Rørt Grunden d. ¹⁹/₁₀ 39 ved Sveriges Ø.-Kyst.

Svensk Strandingsindberetning dat. ²⁵/₁₀ 39.

Kl. 12⁴⁵, da A., der havde Lods om Bord, for Langsom Fart befandt sig i Farstasund, lystrede Skibet ikke Roret i et Sving; umiddelbart efter rørte A. Grunden med Bb.s Side, men kom straks flot uden at have taget Skade.

26. M/S **Asia** af København, 7014 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Staal. Paa Rejse fra Østen til Dunkerque med Ris og Majs.

Brand om Bord og mistet et Anker d. ²³/₁ 39 i den engelske Kanal.

Søforklaring i Dunkerque d. ²⁸/₁ 39. Søforhør i København d. ¹⁶/₂ 39.

Kl. 7 passerede A. St. Catharina Pt. F. i 17 Sm.s Afstand. Kl. 8 opdagedes Røg fra en Ventil til Nr. 4 Last. Hætteerne sattes paa alle Ventiler, og Brandslangerne gjordes klar. Kl. 17, da Ilden syntes at brede sig, blev der sat Damp til Spardækket. Kl. 21⁴⁵ opankrede A. udenfor Dunkerque for at afvente Lods. Under Letning Kl. 22⁵⁵ brækkede Bb.s Ankerkæde, og Ankret med 30 Fv. Kæde gik tabt. D. ²⁴/₁ Kl. 13²⁶ fortøjedes i Dunkerque, og umiddelbart efter ankom Brandvæsenet, som gennem et Hul, der blev skaaret i Dørken i Kontoret over Ildens formodede Arnested, i ca. 20 Minutter sprøjtede en kemisk Slukningsvædske. Kl. 18³⁰ aabnedes Nr. 4 Luge, og Losningen paabegyndtes. Kl. 21 fandtes Ildens Arnested, hvor nogle tilbageværende Gløder blev slukket med Vand. Ved Branden blev ca. 600 Sække Ris og Majs beskadiget.

Anm. Ministeriet maa antage, at Branden skyldes Kortslutning i et elektrisk Kabel, hvis Armering viste sig at være skamfilet.

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

a) Paa Rejse fra Rotterdam til Stettin med gammelt Jern.

Kollideret d. ²⁸/₂ 39 i Kieler-Kanalen.

Søforklaring i Stettin d. ⁶/₃ 39. Søforhør i København d. ⁹/₃ 39.

Kl. 1, da A., der havde Lods om Bord, skulde passere et Uddybningsfartøj, der laa i den S.-lige Side af Kanalen, afgik der fra dette en Bugserdamper »v. Jonquires« af Holtenu med en Lægter paa sin Bb.s Side V. paa. Begge Maskiner beordredes Langsomt, og Roret blev lagt Bb., hvilket blev tilkendegivet ved 2 korte Toner med Fløjten. Det blev besvaret med 2 korte Toner fra v. J. Da der syntes Fare for en Kollision, blev Stb.s Maskine beordret Fuld Kraft Bak; men umiddelbart efter tørnede A. med Stævnen mod Kanalens N. Side, hvorefter Lægteren tørnede mod A.s Stb. Laaring. Ved Kollisionen fik A. en Plade revet op, flere Plader bulet, nogle Spanter bøjet og Dækket revet en Del op.

Anm. Søforklaring fra v. J. foreligger ikke.

b) Paa Rejse fra London til Herrenwyk med Jernerts.

Kollideret og grundstødt d. ⁸/₄ 39 i Kielerkanalen.

Søforklaring og Søforhør i København d. ¹⁵/₄ 39.

Kl. ca. 18, da A., der havde Lods om Bord, befandt sig ud for 53,5 km-Stenen, kom en modgaaende Damper, der senere viste sig at være S/S »Butt« af Bremen, i Sigte forude i ca. 700 m.s Afstand. Fra B. hørtes 2 korte Toner med Dampfløjten, samtidig med at Skibet syntes at dreje Bb. over. Fra A. blev Signalet besvaret med 2 korte Toner, og Roret blev lagt haardt Bb. samtidig med at Bb.s Maskine beordredes Fuld Kraft Bak, medens Stb.s Maskine gik Fuld Kraft Frem. Kort efter hørtes fra B. 1 kort Tone, hvilket 2 Gange blev besvaret med 2 korte Toner. B. syntes at dreje Stb. over, og da der opstod Fare for en Kollision, blev A. løbet paa Grund i Kanalens N.-lige Side; men umiddelbart efter tørnede B. med Stævnen mod A.s Stb.s Side. Ved Kollisionen skar B.s Stævn ca. 1 Fod ind i A.s Side. A., der blev fortøjet tæt til Kanalbredden, fyldtes med Vand, og da den agterste Pullert senere blev revet op fra Dækket, gled Agterskibet ud fra Land og sank. A. er senere blevet hævet.

Anm. Søforklaring fra B. foreligger ikke.

28. M/Gl. **Assistent** af Bandholm, 59 Reg. T. Br. Bygget 1905 af Eg.

a) Paa Rejse fra København til Aalborg med Oliekager.

Motoren havareret d. ¹⁵/₈ 39 i Limfjorden.

Søforklaring i Aalborg d. ¹⁹/₈ 39.

Kl. ca. 14, da A. befandt sig i Langerak, stoppede Motoren pludselig. En Undersøgelse viste, at Motorens Stempel var sprængt.

b) Paa Rejse fra Hals til Fejø med Cement

Skruen havareret d. ²³/₈ 39 i Kattekat.

Søforklaring i Maribo d. ²⁸/₉ 39.

Kl. ca. 12, da A. befandt sig ¹/₂ Sm. SØ. for Naverens Lys- og Fløjtetønde mærkedes et Stød i Skibet, samtidig med at Motoren begyndte at arbejde hurtigere. En Undersøgelse viste, at et Skruerblad var mistet. Anm. Ministeriet maa antage, at Skruen har tørnet en drivende Genstand.

c) Paa Rejse fra Vordingborg til Aarhus med Hvede.

Grundstødt d. $\frac{9}{12}$ 39 i Smaalandsfarvandet.

Søforhør i Aarhus d. $\frac{15}{12}$ 39.

Kl. ca. 16³⁰, da A., der havde Lods om Bord, havde passeret den hvide Prik paa 2 m-Grunden udfor Snekkeø i Vordingborg Fjord, ændredes Kursen efter Sortsø Skov. Umiddelbart efter tog Skibet Grunden og blev staaende. D. $\frac{13}{12}$ Kl 15 kom A. flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes, at Farvandsafmærkningen var i Uorden.

d) Paasejlet d. $\frac{13}{12}$ 39 i Smaalandsfarvandet.

Søforhør i Aarhus d. $\frac{15}{12}$ 39.

Kl. ca. 2, medens M/S »Villi« af Nexø søgte at bringe A. flot, gik V. ved en Fejlmanøvrering frem i Stedet for bak, hvorved V. tørnede mod A., som fik en Del ovenbords Skader.

Anm. Søforklaring fra V. foreligger ikke.

29. M/Sk. **Bent** af Lemvig, 99 Reg. T. Br. Bygget 1902 af Staal. Paa Rejse fra Aarhus til Nørresundby i Ballast.

Grundstødt d. $\frac{31}{1}$ 39 i Limfjorden.

Strandingsindberetning dat. $\frac{31}{1}$ 39. Søforhør i Rønne d. $\frac{20}{2}$ 39.

Kl. 6, da B. skulde overhale et medgaaende Fartøj, der styrede meget daarligt, kom Skibet uden for Løbet og tog Grunden paa dettes N.-lige Side ca. $1\frac{1}{2}$ Sm. V. for Hals. Kl. 13 kom B. flot ved Hjælp af en Bjergningsdamper.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

30. S/S **Bertha** af København, 766 Reg. T. Br. Bygget 1915 af Staal. Paa Rejse fra Raumo til Galway (Irland) med Træ.

Grundstødt d. $\frac{19}{6}$ 39 ved Ølands Ø.-Kyst; søgt Nødhavn.

Svensk Strandingsindberetning dat. $\frac{27}{6}$ 39. Søforklaring i Struer d. $\frac{21}{7}$ 39. Søforhør i Svendborg d. $\frac{15}{8}$ 39 og i København d. $\frac{2}{10}$ 39.

Kl. 9⁴⁵ passerede B. Højby i 4 Sm.s Afstand. Vejret var taaget. Der styredes retv. S. 17° V. Kl. 11 tog Skibet Grunden ved Yttergrund og blev staaende. Ved Grundstødningen blev Nr. 1, 2 og 3 Tanke samt Forpeak læk. D. $\frac{20}{6}$ Kl. 9, efter at en Del af Ladningen var lægtret, kom Skibet flot og gik ind til Karlshamn for Reparation.

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

a) Paa Rejse fra Marans til Aberdeen med Hvede.

Kedelhavari d. $\frac{7}{6}$ 39 i Kanalen; søgt Nødhavn.

Søforklaring og Søforhør i Svendborg d. $\frac{5}{7}$ 39.

Kl. 4⁴⁰, da B. befandt sig i Nærheden af Brest, opdagedes det, at Kedelrørene lakkede stærkt, saaledes at Damtrykket ikke kunde holdes. Der søgtes ind til Brest for Reparation.

b) Paa Rejse fra Derwenthaug til Skagen med Koks.

Mistet Dækslast; 1 Mand omkommet d. $\frac{21}{6}$ 39 i Nordsøen.

Søforklaring og Søforhør i Skagen d. $\frac{26}{6}$ 39.

Kl. 0¹⁵ afgik B. fra Derwenthaug. Kl. 2³⁵ kvitteredes Lodsens ved Tynemouth. Det blæste en NØ.-lig Kuling. Da Skibet i Løbet af Formiddagen fik Bb.-Slagside blev Dækslasten lempet. Kl. 10 rettede Skibet sig og faldt derefter over til Stb. med en Slagside, der langsomt tiltog til ca. 20° , hvorfor det besluttedes at kaste Dækslast over Bord. Under Arbejdet hermed tiltog Slagsiden, hvorfor alle Mand kaldtes paa Dæk og man gik i Gang med at kappe Surringerne. Herunder, Kl. 11⁴⁷, brækkede en Støtte, og en Del af Dækslasten, hvorpaa befandt sig Letmatros Otto Andrew Henning Solbjørn Johansen, gik over Bord. Maskinen blev straks stoppet og Redningskranse kastet ud, ligesom Stb. Redningsbaad blev sat i Vandet, men det lykkedes ikke at bjærge Manden, der var set synke, før Baaden kom i Vandet.

32. S/S **Betta** af Esbjerg, 1567 Reg. T. Br. Bygget 1931 af Staal. Paa Rejse fra Mäntyluoita til Dover med Stykgods.

Tørnet Kajen d. $\frac{2}{6}$ 39 i Dover.

Indberetning til Board of Trade dat. $\frac{9}{6}$ 39.

Kl. ca. 0, da B., der havde Lods om Bord, skulde manøvrere ind i Granville Dok, mistede Skibet Styret og tørnede mod Hjørnet af Kajen, hvorved 2 Plader paa Stb. Bov blev beskadiget.

33. Ff. **Betty** af Hals, 11 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Eg. Paa Fiskeri i Nordsøen.

En Mand faldet over Bord og druknet d. $\frac{20}{5}$ 39 i Nordsøen.

Søforhør i Lemvig d. $\frac{1}{6}$ 39.

Kl. ca. 6³⁰, da B. under en VSV.-lig Brise befandt sig ca. 600 Favne fra Land ud for Klitmøller i Færd med at sætte Vod, kom Fisker Arnold Sørensen af Egense pr. Mou ind i en Hanefod paa Voddet, og blev slynget over Bord. Motoren blev straks kastet Bak. Den overbordfaldne saas agterude svømme hen til en i Voddet fastgjort Glaskugle og holde sig fast i denne. Inden det lykkedes at faa B. manøvreret hen til den overbordfaldne og faa Tag i ham med en Baadshage, forsvandt han. B. blev liggende paa Stedet i nogen Tid, ligesom der af et i Nærheden liggende Fartøj blev trukket Vod efter den forulykkede, men al Eftersøgning viste sig forgæves.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

34. M/B **Bi III** af København, 3 Reg. T. Br. Bygget 1938.

Strandet og forlist d. $\frac{4}{8}$ 39 ved Sjællands Ø.-Kyst.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. $\frac{25}{8}$ 39.

Kl. 18³⁰, medens B., under en haard Storm, laa fortøjet ud for Taarbæk, gik Skibet i Drift og drev ind paa Kysten. Skibet blev Vrag.

Anm. Aarsagen til Forliset fremgaar af det ovenfor anførte.

35. S/S **Bien** af Helsingør, 120 Reg. T. Br. Bygget 1917 af Staal. Paa Bjergningsarbejde i Sundet.

Grundstødt d. $\frac{9}{9}$ 39 ved Amagers Ø.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Helsingør d. $\frac{20}{9}$ 39.

Kl. c a. 17³⁰, da B., der havde Lods om Bord, under en flov NV.-lig Brise med stærk S.-gaaende Strøm, var beskæftiget med at bringe et ca. 200 m S.t.Ø. for Kirkesten grundstødt Skib flot, tog Skibet Grunden paa en Sten med Bb.s Side. Maskinen blev straks kastet Fuld Kraft Bak, hvorved B. kom flot. Strømmen førte imidlertid atter B. paa Grund, hvor det blev staaende med ca. 20° Bb.s Slagside. D. $\frac{10}{9}$ Kl. 1³⁰ kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjergningsdamper.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

36. S/S **Birgitte** af København, 1595 Reg. T. Br. Bygget 1930 af Staal. Paa Rejse fra London til Famagusta med Stykgods.

Mistet Skruen d. $\frac{3}{4}$ i Atlanterhavet; søgt Nødhavn.

Søforklaring i Falmouth d. $\frac{11}{4}$ 39. Søforhør i Vejle d. $\frac{3}{6}$ og i Kalundborg d. $\frac{12}{6}$ 39.

Kl. 12²⁵, da B. under en SV.-lig Storm befandt sig paa 44°40' N. Brd., 8°42' V. Lgd., mærkedes et kraftigt Stød i Skibet. Maskinen, der tog Rovs, blev straks stoppet og en Undersøgelse viste, at Skruen var mistet. D. $\frac{7}{4}$ blev B. af tilkaldt Bugserdamper indbragt til Falmouth.

Anm. Ministeriet maa antage, at Skruen har tørnet drivende Vragods.

37. M/Gl. **Birgitte** af Stubbekøbing, 64 Reg. T. Br. Bygget 1910 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra København til Nykøbing F. med Hvede.

Grundstødt d. $\frac{7}{11}$ 39 ved Sjællands S.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Nørresundby d. $\frac{20}{11}$ 39.

Kl. 14, da B. under en SV.-lig Brise befandt sig ved Indsejlingen til Bøgestrømmen, blev der signaleret efter Lods, samtidig med at Skibet sejlede ind i den gravede Rende. Loddet holdtes gaaende. Ved den 3. hvide Prik rørte B. Grunden uden at blive staaende. Da Skibet var ved den 4. Prik tog det paany Grunden og blev staaende. D. $\frac{9}{11}$ Kl. 11 kom B. flot ved fremmed Hjælp, efter at en Del af Ladningen var lægtret.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Lavvande.

38. Ff. **Bjørn** af Graverne, 56 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Kiel til Göteborg i Ballast.

Grundstødt d. $\frac{24}{1}$ 39 ved Fyns Ø.-Kyst.

Politirapport dat. $\frac{24}{1}$ 39. Strandingsindberetning dat. $\frac{25}{1}$ 39.

Kl. 3 grundstødte B. i tæt Taage ved Stavres Hoved. D. $\frac{25}{1}$ kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjergningsdamper.

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

39. M/S **Blankenburg** af Wesermünde, 344 Reg. T. Br.

Grundstødt d. $\frac{26}{11}$ 39 ved Sjællands V.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{27}{11}$ 39.

Kl. 15¹⁵ grundstødte B. under en SV.-lig Storm med Snetykning V. for Agersø. D. $\frac{27}{11}$ Kl. 7 kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjergningsdamper.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Vejrforholdene.

40. S/S **Blumenau** af Odense, 296 Reg. T. Br. Bygget 1905 af Staal.

a) Paa Rejse fra Aarhus til Bremen.

Kollideret d. $\frac{19}{1}$ 39 paa Elben.

Søforklaring og Søforhør i Odense d. $\frac{4}{2}$ 39.

Kl. 12³⁰, da B., der havde Lods om Bord, i tæt Taage befandt sig i Nærheden af Lystønde 4 paa Brunsbüttel Red sejlede med mindsket Fart og afgivende forskriftsmæssigt Taagesignal, hørtes Taagesignal og Motorstøj fra et Skib forude. Maskinen blev straks stoppet. Der hørtes derefter flere Taagesignaler fra det andet Skib, der Kl. 12⁴⁵ kom i Sigte forude. Fra det andet Skib, der viste sig at være tysk Sejlskib med Hjælpemotor »Bertha von Busch«, hørtes 1 kort Tone. Da der syntes Fare for en Kollision blev B.s Maskine beordret Fuld Kraft Bak, hvilket blev tilkendegivet ved 3 korte Toner med Dampfløjten; men umiddelbart etter tørnede B. v. B. med Klyverbotommen mod B.s Stb.s Side af Bakken, der blev lettere beskadiget.

Anm. Søforklaring fra B. v. B. foreligger ikke.

b) Paa Rejse fra Bremen til Skive.

Grundstødt d. $\frac{23}{1}$ 39 i Limfjorden.

Søforklaring og Søforhør i Odense d. $\frac{4}{2}$ 39.

Kl. 15⁰⁷ passerede B. i tæt Taage den hvide 1-Kost paa SV.-Siden af Rind-Grund tæt om Bb. Herfra styredes misv. SØ.t.S. $\frac{1}{2}$ S. mod 1-Kosten paa den Ø.-lige Side af Rotholm-Rev. Ca. 10 Minutter senere kom en Stage uden Topbetegnelse i Sigte om Stb. Stagen blev antaget for Kosten paa Rotholm-Revs NV.-lige Ende, og Kursen blev bibeholdt, men Kl. 15³⁰ tog B. Grunden paa Rotholm-Revs Ø.-lige Side og blev staaende. D. $\frac{24}{1}$ Kl. 12 kom Skibet flot ved egen Hjælp.

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

41. S/S **Bogø** af København, 1214 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal. Paa Rejse fra Göteborg til Methil i Ballast.

Forlist efter Eksplosion d. $17/12$ 39 i Nordsøen; 14 omkomne.

Søforhør i København d. $28/12$ 39. Forlisansmeldelse dat. København d. $4/1$ 40.

Kl. ca. 5^{15} , da B. befandt sig ca. 75 Sm. Ø. af May Island, indtraf en voldsom Eksplosion i Forskibet. Skibet rejste sig med Agterenden næsten lodret i Vejret og sank derpaa i Løbet af ca. 1 Minut. 3 Mand af Besætningen bjergede sig op paa Redningsflaaden, der flød paa Vandet, og blev d. $18/12$ Kl. ca. 3^{30} optaget af en britisk Trawler.

Anm. De omkomne er: Skibsfører Peter Christian Wilhelm Franzen af Hellerup, 1. Styrmand Jens Vilhelm Holger Jensen af København, 2. Styrmand Peter Frederik Johansen af Kastrup, 1. Maskinmester Søren Alexander Christensen, 2. Maskinmester Axel Peter Larsen, Hovmester Preben Bajer samt Kok Harry Aarre alle af København, Matros Hans Bernhard Have af Odense, Matros Christian Carl Marinus Christensen samt Letmatros Martin Fredegod Marinus Andersen begge af Frederikshavn, Letmatros Johannes Thomsen af København, Ungmand Carl Højmark Christian Christensen af Frederikshavn, Fyrbøder Bruno Castor Villy Albert Nielsen af Esbjerg og Messedreng Aage Hjort Andersen af Hjørring.

Anm. Eksplosionen maa antages at skyldes Krigsaarsager.

42. M/Sk. **Bonavista** af Marstal, 92 Reg. T. Br. Bygget 1914 af Eg. Paa Rejse fra Rønneby til Hasle i Ballast.

Grundstødt d. $11/11$ 39 ved Sveriges S.-Kyst.

Svensk Strandingsindberetning dat. $13/11$ 39. Søforklaring i Ærøskøbing d. $8/1$ 40.

Kl. 19 afsejlede B. fra Rønneby. Vejret var klart, og det blæste en SV.-lig Brise. Der styredes efter den hvide Vinkel i Sandviken Fyr, indtil Asbank Ledefyr saas overet. Derefter styredes med Ledefyrene overet ret agterude, indtil Stekø Fyrs hvide Vinkel kom i Sigte, og derefter holdtes denne ret agterude. Da det befrygtedes, at B. var kommet for nær til Land, blev Motoren stoppet og Skibet lagt paa modsat Kurs; men Kl. 19^{30} tog B. Grunden ved Fiskarø Skær paa $56^{\circ}09'2$ N. Brd., $15^{\circ}16'1$ Ø. Lgd. og blev staaende. D. $12/11$ Kl 5^{30} kom Skibet flot ved fremmed Hjælp.

Anm. B.s Fører har anført, at Stekø Vinkelfyr var i Uorden, hvorfor der for tidligt blev ændret Kurs fra Ledefyrlinien.

43. M/S **Boringia** af København, 5821 Reg. T. Br. Bygget 1930 af Staal. Paa Rejse fra Bangkok til Antwerpen med Stykgods.

Grundstødt d. $18/12$ 39 paa Scheldefloden.

Søforklaring i Antwerpen d. $20/12$ 39. Søforhør i København d. $3/1$ 40.

Kl. 20^{25} , da B., der havde Lods om Bord og blev assisteret af 2 Slæbebaade, nærmede sig Hangar 12, toges Farten af Skibet, og det svajedes Stb. rundt. Da Skibet næsten var kommet rundt, tog det Grunden med Forskibet i Løbets Stb.s Side og blev staaende. D. $19/11$ Kl. ca. 7^{34} kom B. flot ved Hjælp af 7 Slæbebaade.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes, at Skibet under Svajningen blev holdt for langt over i Farvandets Stb.s Side.

44. M/S **Bornholm** af København, 3177 Reg. T. Br. Bygget 1930 af Staal. Paa Rejse fra Santos til New York med Stykgods.

Kollideret d. $3/8$ 39 paa Santos Bugten.

Søforhør i Santos d. $5/8$ 39 og i København d. $4/12$ 39.

Kl. 21^{45} afsejlede B., der havde Lods om Bord fra Santos. Kl. ca. 22^{15} kom en modgaende Damper i Sigte forude i en Drejning i Floden. B. holdtes gaaende midt i Floden. Kl. 22^{18} blev Maskinen, der havde gaaet Langsomt Frem, beordret Fuld Kraft Frem, samtidig med at Roret blev lagt Stb. Da den modgaende Damper, der senere viste sig at være brasiliansk S/S »Lydia M.«, syntes at dreje Bb. over, blev Drejningen til Stb. fortsat, hvilket blev tilkendegivet ved 1 kort Tone med Fløjten. Signalet blev kort efter gentaget, og fra L. hørtes nu 2 korte Toner, hvilket blev besvaret med 1 kort Tone. Fra L. hørtes nu 3 korte Toner, og da der syntes Fare for en Kollision, blev Roret lagt haardt Bb.; men kort efter, Kl. 22^{25} , tørnede L. med Stævnen haardt imod B.s Bb.s Side under en Vinkel paa 5 Str. Kl. 22^{26} blev Maskinen stoppet og Kl. 22^{27} beordret Fuld Kraft Bak for at B. ikke skulde grundstøde. Da Agterskibet imidlertid begyndte at synke hurtigt, blev Skibet sat paa Grund, og i Løbet af ca. 5 Minutter fyldtes Agterskibet med Vand. B. er senere kommet flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Søforklaring fra L. foreligger ikke.

45. S/S **Britta** af Esbjerg, 1146 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Staal. Paa Rejse fra Rotterdam til Wolgast.

Rørt Grunden d. $20/2$ 39 ved Tysklands N.-Kyst.

Tysk Strandingsindberetning dat. $24/2$ 39.

Kl. 11 tog B., der havde Lods om Bord, Grunden mellem de røde Bøjer Z og A ved Carlshagen. Maskinen blev kastet Fuld Kraft Bak, hvorved Skibet straks kom flot.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være, at Skibet mistede Styret.

46. Ff. **Brüggmann** af Sønderborg. Bygget 1916 af Eg og Fyr. Paa Fiskeri i Gelting Bugt.

Strandet og forlist d. $17/3$ 39 ved Tysklands Ø.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Sønderborg d. $27/3$ 39.

Kl. ca. 8, medens B. laa til Ankers ca. 200 m fra Land ved Havernæs, begyndte det at blæse op fra NØ., Besætningen, 2 Mand, der i Jollen var ude for at tilse Krogene, kunde ikke komme om Bord og maatte

ro til Land. Kl. ca. 11³⁰ sprængtes Ankertovet, hvorefter Fartøjet drev ind paa Grunden, hvor det senere er blevet Vrag.

Anm. Ministeriet maa antage, at Forliset skyldes Vejrforholdene.

47. S/S **Brynhild** af Helsingør, 2195 Reg. T. Br. Bygget 1907 af Staal. Paa Rejse fra København til Leningrad i Ballast.

En Mand forsvundet d. $\frac{4}{8}$ 39 i Østersøen.

Søforklaring i Hull d. $\frac{24}{8}$ 39. Søforhør i København d. $\frac{16}{9}$ 39.

Kl. 1¹⁰ passeredes Surup F. i 10,5 Sm.s Afstand. Vejret var næsten stille. Kl. 2 savnedes Matros Lars Christian Olsen, der sidst var set paa Bakken Kl. 0⁵⁴. Da den paagældende ikke kunde findes om Bord, blev Skibet Kl. 2²⁵ lagt paa modsat Kurs, men al Eftersøgning var forgæves.

48. M/Gl. **Bygholm** af Horsens, 129 Reg. T. Br. Bygget 1900 af Staal. Paa Rejse fra Kragerø til Stettin med Feltpat.

Grundstødt d. $\frac{11}{11}$ 39 ved Sveriges V.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Svendborg d. $\frac{7}{12}$ 39.

Kl. 10¹⁵, da B. under en SV.-lig Brise befandt sig Ø. for Saltholmen i Lysekils Skærgaard, tog Skibet Grunden paa et Skær. Kl. 15¹⁵ kom B. flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes, at Solen blændede, saaledes at Farvandsafmærkningen ikke kunde ses.

49. S/S **Calchas** af Liverpool, ca. 7500 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Gdynia til Swansea med Kul og Jern.

Grundstødt d. $\frac{1}{1}$ 39 ved Langelands S.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{3}{1}$ 39.

Kl. 14 grundstødte C. i taaget Vejr ca. 500—600 m fra Kjels Nor Fyr. D. $\frac{5}{1}$ kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjergningsdamper.

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

50. M/Sk. **Camilla** af Rønne, 35 Reg. T. Br. Bygget 1891 af Eg. Paa Rejse fra Holbæk til Rønne med Stykgods.

Kollideret d. $\frac{25}{3}$ 39 i Øresund.

Søforhør i København d. $\frac{28}{3}$ 39.

Kl. 7 passerede C. Nordre Røse Fyr om Bb. i ca. 60 m Afstand. Herfra styredes misv. S. $\frac{1}{2}$ V. for Bb. Halse. Da Skibet var Tværs af den første Lysbøje S. for Nordre Røse, gik Føreren ned for at tilse Maskinen, der begyndte at sætte ud. Ca. 10 Minutter senere saa Rorsmanden en Damper ret forude, og Føreren, der blev varskoet, kom straks paa Dæk. Roret blev lagt haardt Stb., men umiddelbart efter tørnede Damperen, hvis Navn det ikke er oplyst, mod C. og gled med Bb.s Side langs C.s Bb.s Side. Ved Kollisionen fik C. Bovsprydet knækket.

51. M/S **Canada** af København, 11108 Reg. T. Br. Bygget 1935 af Staal. Paa Rejse fra Hull til København med Soyabønner og Stykgods.

Forlist efter Eksplosion d. $\frac{3}{11}$ 39 i Nordsøen.

Søforklaring i Hull d. $\frac{7}{11}$ 39. Søforhør i København d. $\frac{18}{11}$ 39. Forlisansmeldelse dat. København d. $\frac{21}{11}$ 39.

Kl. 13⁰⁶ passeredes Humber F. S. tæt om Bb., Log 0. Derfra styredes retv. N. indtil Loggen Kl. 13³⁰ viste 4,5, hvorefter Kursen ændredes til retv. 313°. Kl. 13⁵² saas om Stb. en Mastetop i ca. 1 Sm.s Afstand og om Bb. en stump Mast eller Pæl i ca. $\frac{1}{2}$ Sm.s Afstand. Der styredes lige midt imellem dem. Kl. 13⁵⁵, da C. befandt sig ca. 7 Sm. Ø. for Withernsea Fyr, indtraf en voldsom Eksplosion under 2-Lasten, hvorved Skibet blev stærkt beskadiget. Besætningen gik i Baadene; men da C. syntes at holde sig flydende, gik Føreren og tolv Mand en halv Time senere atter om Bord. Da Maskinen fandtes i Orden, paabegyndtes Lænsning af Laster. Hovedmotoren blev startet og der styredes i SV.-lig Retning mod et Skib, der blev anmodet om at tage sig af C.s øvrige Redningsbaade, medens C. blev sejlet mod Land. Kl. 17²⁰ blev Skibet sat paa Grund med Forskibet i $7\frac{1}{2}$. Favne Vand. D. $\frac{7}{11}$ viste det sig, at Ladningen af Soyabønner havde sprængt Skibet, hvorefter Bjergning blev opgivet.

Anm. Eksplosionen maa antages at skyldes Krigsaarsager.

52. M/Sk. **Carla** af Nyborg, 51 Reg. T. Br. Bygget 1900 af Eg og Fyr.

2 Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. $\frac{18}{8}$ 39 i Kattegat.

Søforklaring i Frederikshavn d. $\frac{24}{8}$ 39.

Kl. ca. 7, da C. laa til Ankers ved Hirtsholmene beskæftiget med at fiske Sten, skulde en Sten paa ca. 6 t. hives om Bord. Mens Stenen endnu befandt sig i Vandet, forlod Matrosen, der passede Spillet, dette, hvorfor Spillet løb tilbage. Spillets Tandhjul sprængtes, og Brudstykker af det store Tandhjul ramte Matrosen, hvis højre Ben blev kvæstet, samt Føreren, der fik Hovedet kvæstet. Skibet blev straks sejlet til Frederikshavn, hvor de tilskadekomne i en tilkaldt Ambulance blev kørt paa Hospitalet.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

53. M/S **Chastine Mærsk** af Svendborg, 5177 Reg. T. Br. Bygget 1923 af Staal. Paa Rejse fra Suva til Liverpool med Sukker.

En Mand forsvundet d. $\frac{13}{9}$ 39 i Atlanterhavet.

Søforklaring i Liverpool d. $\frac{26}{9}$ 39.

Kl. 8¹⁵, da C. M. befandt sig paa ca. 38° N. Brd., 45° V. Lg., savnedes 2. Maskinmester Poul Chr.

Pedersen af København, der sidst var set paa Dækket Kl. ca. 5³⁰. Skibet blev straks lagt paa modsat Kurs, og der holdtes Udkig fra Broen og Rigningen efter den forsvundne. Kl. 13, efter ca. 5 Timers forgæves Eftersøgning, fortsattes Rejsen.

54. M/S **Chile** af København, 6956 Reg. T. Br. Bygget 1915 af Staal. Paa Rejse fra Newcastle til Las Palmas.

En Mand forsvundet d. 21/1 39 i Stillehavet.

Søforklaring og Søforhør i Nakskov d. 5/4 39.

Kl. 6³⁰, da C. under en SØ.-lig Kuling med Dønning befandt sig paa ca. 37° S. Brd., 150° Ø. Lgd., kunde Smører Jens Boie Behrendsen, der sidst var set d. 20/1 Kl. 21³⁰, ikke findes om Bord. Skibet blev straks lagt paa modsat Kurs. Efter ca. 1 Times forgæves Eftersøgning fortsattes Rejsen.

Anm. Ministeriet maa antage, at den forulykkede, der havde for Vane at sætte sig paa Lønningen, som Følge af Skibets Bevægelser i Søen har mistet Balancen og er faldet over Bord og druknet.

55. M/S **Chr. Sass** af København, 3812 Reg. T. Br. Bygget 1930 af Staal. Paa Rejse fra Mackenzie til Boston med Bauxit.

Kollideret d. 29/11 39 i Boston, Mass.

Søforklaring i New York d. 14/12 39.

Kl. 11³⁶, da C. S., assisteret af 2 Bugserbaade, manøvrerede til Kaj grundstødte B/B, »Edwin L. Pilsbury«, der slæbte i en Trosse fra C. S.s Stb. Laaring, i Kanten af Løbet. C. S. svingede Bb. over, hvorved C. S.s Stb.s Skrue tørnede mod E. L. P., der blev slaet læk og sank. C. S. fik Stb.s Skrue og Skrueaksel beskadiget.

Anm. Søforklaring fra E. L. P. foreligger ikke.

56. Ff. **Chr. Sømand** af Skagen, 34 Reg. T. Br. Bygget 1939.

Brand om Bord d. 23/11 39 i Skagen.

Søforklaring og Søforhør i Skagen d. 14/12 39.

Kl. ca. 20 opdagedes Brand i Lukafet om Bord i C., der laa fortøjet ved Kaj og hvis Besætning var gaaet i Land ca. Kl. 17³⁰. Da det viste sig umuligt at komme ned i Lukafet, blev Brandvæsenet alarmeret, og i Løbet af kort Tid var Ilden slukket. Ved Branden blev Lukafet stærkt beskadiget.

Anm. Der er intet oplyst om Aarsagen til Branden.

57. M/Sgl. **Christine** af Svendborg, 35 Reg. T. Br. Bygget 1885 af Eg.

Motoren havareret d. 12/8 39 i Ærøskøbing.

Søforklaring og Søforhør i Ærøskøbing d. 17/8 39.

Efter at Motoren i ca. 1 Time havde gaaet Fuld Kraft Frem med Skruen tilkoblet, blev Skruen koblet fra og Motorens Gang ændret til Langsomt. Umiddelbart efter mærkedes et Stød i Motoren, der stoppede. En Undersøgelse viste, at Krumtapboltene var knækkede, og Stemplet, der laa nede i Bunden af Cylindren samt Krumtaplejet, stærkt beskadiget.

58. Ff. **Cimbria** af Hvide Sande, 6 Reg. T. Br. Bygget 1907. Paa Rejse fra Tyborøn til Hvide Sande.

Strandet og forlist d. 2/12 39 ved Jyllands V.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. 2/12 39. Strandingsforretning i Hvide Sande d. 2/12 39. Søforhør i Ringkøbing d. 28/3 40.

Kl. ca. 15³⁰, da C. var under Indsejling til Hvide Sande Havn, ramtes Baaden af en svær Braadsø, hvorved den kæntrade. C. kom atter paa ret Køl og drev ind paa Revlen lige ved Sejløbet. Besætningen, 2 Mand, blev bjerget af en anden Kutter. C. er senere blevet Vrag.

Anm. Aarsagen til Strandingen fremgaar af det ovenfor anførte.

59. S/S **Cimbria** af København, 2653 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal. Paa Rejse fra Aarhus til Burntisland i Ballast.

Grundstødt d. 11/12 39 ved Skotlands Ø.-Kyst.

Søforhør i København d. 26/3 40.

Kl. 17¹⁵ pejledes Buchan Ness Fyr i retv. N.28°V. i 3 Sm.s Afstand. Herfra styredes retv. S. Kl. 18²⁰, var 9 Sm. udsejlet, og Kursen ændredes til retv. S.22°V. Kl. 20⁴⁵ havdes Girdle Ness Fyr tværs i 6 Sm.s Afstand. Kursen bibeholdtes. Kl. 22° grundstødte C. ved den S.-lige Side af Indsejlingen til Stonehaven Havn. D. 22/12 39 Kl. 8³⁰ kom C. flot ved fremmed Hjælp.

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

60. M/Sk. **Cito** af Marstal, 53 Reg. T. Br. Bygget 1897 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Aalborg til Krik med Cement.

Grundstødt d. 30/4 39 i Limfjorden.

Søforklaring og Søforhør i Aalborg d. 6/5 39.

Kl. ca. 8³⁰, da C. under en frisk NØ.-lig Kuling befandt sig i Bejstrup Løb, tog Skibet Grunden paa N.-Mejlgrund ca. 1/4 Sm. V.t.S. af den røde 2-Kost og blev staaende. Kl. ca. 17³⁰ kom C. flot ved fremmed Hjælp.

61. M/Gl. **Clara** af Juelsminde, 37 Reg. T. Br. Bygget 1889 af Eg og Fyr.

En Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. 21/3 39 i København.

Indberetning fra Statens Skibstilsyn dat. 20/4 39.

Kl. ca. 16, medens G. laa i Redhavnen, blev en Ungmand i en Baadsmansstol hejst op i Mesan-

masten for at bringe Bomdirksblokken, der havde været nede til Eftersyn, paa Plads. I Højde med Godset knækkede Faldet, og Ungmanden faldt ned paa Agterkant af Lugekarmen, og derefter ned i Lastrummet. Den tilskadekomne, der havde kvæstet Ryggen, blev i en tilkaldt Ambulance kørt til Hospitalet.

Anm. 1. Ministeriet maa antage, at Ulykken skyldes, at det benyttede Fald var stærkt slidt og i længere Tid havde været udsat for Vejrets Paavirkning.

Anm. 2. C.s Fører, mod hvem der i Medfør af Bestemmelserne i Sømandslovens § 75 var rejst Til-tale for Overtrædelse af Bestemmelserne i samme Lovs § 55 ved ikke at have iagttaget de fornødne Sikkerhedsforanstaltninger til Værn mod Ulykker, har under $^{18}/_{10}$ 39 vedtaget en Statskassen tilfaldende Bøde af 50 Kr., med en Forvandlingsstraf af Hæfte i 6 Dage.

62. S/S **Clara** af København, 1398 Reg. T. Br. Bygget 1925 af Staal.

En Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. $^{4}/_{12}$ 39 i København.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. $^{4}/_{12}$ 39.

Kl. ca. 18⁵⁵, da C. laa ved Kajen ved Bunkerkuldepotet ved Refshaleøen, gled en Mand af Besætningen, der iført Fodtøj med Gummihæle løb over Løbebroen over Bb.s Side af Druknehullet paa For-dækket, og faldt ud mellem Stræktovene og gennem Luge Nr. 1, hvor 2 Luggedæksler paa Grund af Arbejde var taget af, ned i Lasten. Ved Faldet paadrog den paagældende sig et Laarbensbrud og blev i en tilkaldt Ambulance kørt til Hospitalet.

63. S/S **Clara Clausen** af Kolding, 1010 Reg. T. Br. Bygget 1907 af Staal. Paa Rejse fra Sønderborg til Aalborg i Ballast.

Grundstødt d. $^{6}/_{8}$ 39 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $^{6}/_{8}$ 39. Søforklaring og Søforhør i Aalborg d. $^{11}/_{9}$ 39.

Kl. 1³² passeredes Hals Barre under en NNØ.-lig Brise. Kort efter mistede Skibet pludselig Styret, og tog Grunden mellem den hvide 1-Kost og den hvide 2-Kost ved Sønderhage og blev staaende. Kl. 11⁵⁵ kom C. flot ved Hjælp af en Bjergningsdamper.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes, at C. ved at komme for tæt til Kanten af Sejløbet mistede Styret.

64. M/Sk. **Clytia** af Svendborg, 162 Reg. T. Br. Bygget 1896 af Eg. Paa Rejse fra Thisted til Helsingfors.

Kollideret d. $^{1}/_{10}$ 39 i Sundet.

Søforklaring og Søforhør i Svendborg $^{18}/_{1}$ 40.

Kl. 19³⁰ da C., der havde Minelods om Bord, under en haard Ø.-lig Kuling, var kommet gennem Minefeltet ved Falsterbo og skulde kvittere Lodsens ved det S. for Feltet stationerede Vagtskib, tørnede Lodsbaaden gentagne Gange mod C., hvorved Skibet led en Del ovenbords Havari.

Anm. Søforklaring fra Lodsbaaden foreligger ikke.

65. M/S **Cometa** af Bergen, 3794 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal.

En Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. $^{1}/_{7}$ 39 i København.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. $^{1}/_{7}$ 39.

Kl. ca. 13³⁰, da C. laa ved Østkajen i Frihavnen og lossede Bomuldsfrøkager, ramte et Slæng under Ophivning Lastlejderen udfør Mellemdækket, hvorved en Havnearbejder, der støttede sig til Lejderen, fik venstre Haand klemt. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt Ambulance kørt paa Hospitalet.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

66. Ff. **Conny** af København.

En Mand kommet til Skade d. $^{16}/_{8}$ 39.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. $^{30}/_{8}$ 39.

Kl. ca. 1³⁰, da C., der var for indgaaende i Københavns Havn, skulde passere Bomløbet, opdagede Føreren, at den anden ombordværende Person laa bevidstløs i Kahytten. Baanden blev lagt ind til Toldbod-bommen og i en tilkaldt Ambulance blev den paagældende kørt til Hospitalet.

Anm. Ministeriet maa antage, at den tilskadekomne er blevet forgiftet som Følge af, at Udstøds-gassen fra Motoren, gennem et Brud paa Udstødsrøret har samlet sig i Kahytten.

67. Ff. **Constance** af Vestenø, 14 Reg. T. Br. Bygget 1914 af Eg.

Grundstødt d. $^{12}/_{9}$ 39 ved Anholt.

Søforklaring i Byrum d. $^{6}/_{10}$ 39.

D. $^{11}/_{9}$ Kl. 16⁴⁰ blev C. under en Ø.-lig Brise opankret N. for Anholt Fyr i ca. 6 m Vand for 1 Anker og 32 m Kæde, og Besætningen gik i Land. I Løbet af Aftenen friskede Vinden til haard Kuling af ØNØ., og Fartøjet gik i Drift. D. $^{12}/_{9}$ Kl. 0¹⁶ tog C. Grunden ca. 1 Sm. fra Anholt Fyr og blev staaende. D. $^{13}/_{9}$ Kl. ca. 9³⁰ kom Fartøjet, der var blevet læk, flot ved Hjælp af en Bjergningsdamper.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Vejrforholdene.

68. M/Sk. **Constance** af Degerhamn. Paa Rejse fra Karlskrona til Korsør med Margarineolie.

Grundstødt d. $^{22}/_{4}$ 39 ved Møens S.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $^{23}/_{4}$ 39.

Kl. 20⁴⁵ grundstødte C. under en stormende VSV.-lig Kuling paa Flæskegrunden. D. $^{23}/_{4}$ kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjergningsdamper.

69. 3^m M/Sk. **Cornwall** af Svendborg, 214 Reg. T. Br. Bygget 1906 af Eg. Paa Rejse fra Kemi til Svendborg med Træ.

Grundstødt d. ²¹/₉ 39 ved Sveriges Ø.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Svendborg d. ⁹/₁₀ 39.

Kl. 3 pejledes Bergudden Fyrs grønne Vinkel i misv. N.t.Ø.¹/₂Ø. og Holmøgadd Fyr i misv. S.t.Ø. Det blæste en SV.-lig Kuling, og der styredes misv. S.18°V., idet der blev regnet med 6° Afdrift. Umiddelbart efter forsøgetes det at stagvende; men Skibet tog Grunden og blev staaende. Efter at have hugget i Grunden i ca. ¹/₂ Time kom C. flot ved egen Hjælp. Da Skibet ved Grundstødningen var blevet læk og trak meget Vand, blev det sejlet ind til Umeå.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes, at de tagne Pejlinger har været unøjagtige.

70. S/S **Dagmar** af Aalborg, 2471 Reg. T. Br. Bygget 1903 af Staal.

a) Paa Rejse fra London til København med Stykgods.

Kollideret d. ²⁷/₄ 39 paa Themsens.

Søforhør i København d. ²/₅ 39.

Kl. ca. 19⁵⁸, da D., der havde Lods om Bord, befandt sig i Woolwich-Reach, kunde Rattet ikke drejes. Maskinen blev straks stoppet, men Skibet drejede Stb. over, og da der syntes Fare for at kollideres med en i Upper-Carlton Bøjer fortojet græsk S/S »Nicolaus M. Embisicos«, blev Bb. Anker stukket i Bund, og Maskinen beordret Fuld Kraft Bak. Kort efter, Kl. 20⁰⁵, tørnede D. med Stævnen mod N. M. E.s Bb.s Laaring. Ved Kollisionen fik N. M. E. en Del Plader bøjedede og sprængt, og D. fik Stb.s Ankerklyds sprængt. Ved Eftersyn viste det sig, at en Lejebuk under Styremaskinens Kontrolsnækkeaksel var brækket.

Anm. Aarsagen til, at Skibet mistede Styret, fremgaar af det ovenfor anførte.

b) En Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. ²/₅ 39 i København.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. ²/₅ 39.

Kl. ca. 10¹⁵, medens D. laa ved Fordfabrikken i Sydhavnen og lossede Automobildele i Kasser, bræk kede Gerden paa Lossebommen, der viste ud over Skibssiden. Bommen svingede ind midtskibs, og Godset, der hang i Losseløberne ramte en Havnearbejder, der styrtede ned paa Mellemdækket, hvorved han fik kvæstet Hovedet. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt Ambulance kørt til Hospitalet.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

71. M/Gl. **Dan** af Aalborg, 55 Reg. T. Br. Bygget 1898 af Eg. Paa Rejse fra Fakse Ladeplads til Odense med Kalk.

Grundstødt d. ²⁸/₁ 39 i Smaalandsfarvandet; kastet Ladning over Bord.

Strandingsindberetning dat. ²/₂ 39. Søforhør i Odense d. ¹¹/₂ 39.

Kl. ca. 0²⁰ passeredes Haarbølle Pynt. Det blæste en svag NØ.-lig Brise og Strømmen var østgaaende. Da det kort efter opdagedes, at Motorens forreste Hovedleje varmede, blev det besluttet at søge Ankerplads Ø. for Lindebro, hvorfor der for langsom Maskine styredes ØNØ., samtidig med at Loddet holdtes gaaende. Kl. ca. 1²⁵ loddedes ca. 12 m Vand og Maskinen blev stoppet samtidig med, at Kursen ændredes til Ø. Kl. ca. 1³⁰ loddedes ca. 4 m Vand; Maskinen blev straks kastet Bak, men umiddelbart efter tog D. Grunden ved Bogø og blev staaende. D. ²/₂ Kl. 9³⁰ kom Skibet flot, efter at ca. 20 Tons af Ladningen var kastet over Bord.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Strømsætning.

72. M/Gl. **Dide** af Hamburg, 112 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Bremen til Kastrup med Kaligødning.

Grundstødt d. ²⁵/₈ 39 ved Amager.

Strandingsindberetning dat. ²⁵/₈ 39.

Kl. 0³⁰ grundstødte D. i klart Vejr under en ØSØ.-lig Brise paa et sunket Dampskib ved Lystønde C i Drogdens gravede Rende. Kl. 13³⁰ kom Skibet flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være, at D. for at holde sig klar af to andre Dampskibe kom for nær Vraget af det sunkne Dampskib.

73. M/Gl. **Dorthea** af Dragør. Paa Rejse fra Hälsingborg til Stockholm med Lervarer.

Grundstødt d. ²²/₁₁ 39 ved Sveriges S.-Kyst.

Svensk Strandingsindberetning dat. ²⁴/₁₁ 39.

Kl. 6³⁰ grundstødte D. i klart Vejr paa Falsterborev paa 55°19'3 N. Brd., 12°50' Ø. Lgd. D. ²³/₁₁ kom Skibet flot uden at have taget nævneværdig Skade.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være den Omstændighed, at Afstanden til Falsterbo Fyr paa Grund af den usædvanlig klare Luft bedømtes forkert.

74. M/Tj. **Duen** af København, 96 Reg. T. Br. Bygget 1906 af Staal. Paa Rejse fra Halmstad til Odense med Papir.

Grundstødt d. ⁶/₁₂ 39 ved Hesselø.

Strandingsindberetning dat. ⁸/₁₂ 39. Søforklaring og Søforhør i Odense d. ¹³/₁₂ 39.

Fra Halmstad styredes SV.t.V. Vejret var klart, og det blæste en frisk N.-lig Brise. Da Fyret paa Hesselø kom i Sigte, ændredes Kursen til SV.t.S. Afstanden til Fyret ansloges da til ca. 12 Sm. Kl. 22³⁰ grundstødte Skibet paa Hesselø SØ.-Rev ca. 200 Favne Nord for Kosten. D. ⁷/₁₂ Kl. 18⁴⁵ kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjergningsdamper, efter at en Del af Ladningen var lægtret.

Anm. 1. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes skødesløs Navigering.

Anm. 2. D.s Fører er under ¹³/₁ 41 af Sø- og Handelsretten idømt en Statskassen tilfaldende Bøde af 100 Kr. for ved skødesløs Navigering at have foranlediget Grundstødningen.

75. M/Sk. **Ebba** af Aalborg, 61 Reg. T. Br. Bygget 1901 af Eg og Bøg. Paa Kejse fra Aalborg til København med Cement.

Grundstødt d. $14/10$ 39 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $15/10$ 39. Søforklaring i Grenaa d. $19/10$ 39.

Kl. ca. 19, da E., der under opfriskende Ø.-lig Kuling med Regn og Dis sejlede for Sejl og Motor, vilde søge ind til Grenaa, kunde man ikke faa Storsejlet ned. Samtidig svigtede Motorens Kobling. Inden Ankeret var klart til at falde tog E. Grunden ved Havnemolen og mistede Styret, hvorefter Skibet af Søen blev sat helt ind paa Stenene og straks efter fyldtes med Vand. D. $18/10$ kom Skibet flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

76. Lystk. **Echo** af København, 7 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Vejle til Odense.

Strandet og forlist d. $24/8$ 39 ved Fyns N.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $25/8$ 39. Søforhør i København d. $14/9$ 39.

Da E. var ved Fyens Hoved, sattes Kursen langs Landet mod Odense Fjord. Det blæste en frisk NØ.-lig Brise og Vejret var taaget. Kl. ca. 13 saas i Taagen nogle Fartøjer, der syntes at ligge opankret, men som senere viste sig at være trukket paa Land. Kursen ændredes mod Fartøjerne, og umiddelbart efter tog E. Grunden uden dog at blive staaende. Der sejlede langs Landet, men ca. 15 Minutter senere tog E. atter Grunden og blev staaende ud for Agernæs Sand ca. 1 Sm. V. for Egebjerggaard. Fartøjet er senere blevet Vrag.

Anm. Ministeriet maa antage, at Strandingen skyldes Taage i Forbindelse med Lavvande.

77. Ff. **Einar** af Esbjerg, 21 Reg. T. Br. Bygget 1918 af Eg, Fyr og Bøg. Paa Fiskeri i Nordsøen.

Forlist d. $12/7$ 39 i Nordsøen.

Søforhør i Esbjerg d. $1/8$ 39. Forlisanmeldelse dat. Esbjerg d. $4/10$ 39.

Kl. ca. 22^{30} blev E. ankret op ca. 100 Sm. V. $1/4$ N. af Vyl F. S., og Føreren gik ned i Motorrummet for at stoppe Motoren. Da Manometret paa Startluftbeholderen viste et Tryk af 11 Atm., og der til at starte Motoren krævedes et Tryk af mellem 12 og 13 Atm., sattes Luftpumpen i Gang, og der pumpedes Luft paa Beholderen, indtil Manometret viste mellem 12 og 13 Atm., hvorefter Tilgangen for Luft blev afbrudt. Kort efter hørtes en Lyd som af udstrømmende Luft, og umiddelbart efter eksploderede Startluftbeholderen. Ved Eksplosionen antændtes Motorrummet, og Skibet blev læk. Da Agterskibet sank hurtigt, blev Baaden sat i Vandet, og Besætningen, 3 Mand, forlod E. Fra Baaden afbrændtes Nødblus, og kort efter blev Besætningen optaget af et Ff., der laa opankret i Nærheden.

Anm. Der er intet oplyst om Aarsagen til, at Startluftbeholderen eksploderede.

78. M/Gl. **Elinor** af Rønne, 73 Reg. T. Br. Bygget 1882 af Eg.

En Mand kommet til Skade d. $15/8$ 39 i Kattegat.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. $15/8$ 39.

Kl. ca. 8, da E. befandt sig paa Stenfiskeri ved Silde Røn ved Læsø, knækkede Skibets Bom under Ophivning af en Sten. Det underste Stykke af Bommen faldt ned og ramte Skibets Kok, der brækkede Laaret som Følge af Slaget. E. blev straks sejlet til Hals, hvor den tilskadekomne kom under Lægebehandling, hvorefter Skibet sejlede til Aalborg, hvor den tilskadekomne i en tilkaldt Ambulance blev kørt til Hospitalet.

Anm. 1. Ministeriet maa antage at Ulykken skyldes, at Bommen blev overbelastet.

Anm. 2. E.s Fører har under $23/12$ 39 inden Esbjerg Søret for Undladelse af at træffe de til Sikring mod Ulykker ved Skibets sædvanlige Drift fornødne Foranstaltninger vedtaget en Statskassen tilfaldende Bøde af 60 Kr.

79. S/S **Elisabeth** af København, 945 Reg. T. Br. Bygset 1920 af Staal. Paa Rejse fra Struer til Ghent.

Paasejlet en Bro d. $10/11$ 39 ved Zelzate.

Søforklaring i Stockholm d. $12/12$ 39.

Kl. 4^{25} , da E., der havde Lods om Bord, nænnede sig Zelzate Jernbanebro, hvorfra Signal for fri Passage blev vist, blev Broklappen turet ned. Maskinen blev straks kastet Fuld Kraft Bak og en Række korte Toner afgivet med Dampfløjten. Det syntes som om Nedfiringen af Boklappen blev stoppet, men kort efter fortsattes Nedfiringen, og umiddelbart efter tørnede E.s Fokkemast mod Broklappen. Ved Kollisionen led E. en hel Del Skade.

80. M/Gl. **Elise** af Lohals, 26 Keg. T. Br. Hygget 1925 af Eg. Paa Rejse fra Svendborg til Gaabense med Majs.

Motoren havareret d. $17/6$ 89 i Østersøen.

Søforklaring og Søforhør i Svendborg d. $23/6$ 39.

Kl. ca. 13, da E. defandt sig tværs af Kragenæs, hørtes et Knæk i Motoren. En Undersøgeksr, at Motorens Topstykke var revnet.

81. M/Gl **Ella** af Odense, 96 Reg. T. Br. Bygget 1915 af Staal. Paa Rejse fra Aarhus til Stettin med Fedt.

Grundstødt d. $7/12$ 39 i Smaalandsfarvandet.

Søforklaring og Søforhør i Odense d. $18/12$ 39.

Kl. 11^{30} , da E. under en let NØ.-lig Brise i klart Vejr befandt sig udfor Farnæs Skov, styrende efter Landkending, tog Skibet Grunden ved Falsters N.-Kyst og blev staaende. D. $9/12$ Kl. ca. 1 kom Skibet flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes, at Rorsmanden, der var alene paa Dæk- ket, har gisset Afstanden til Land forkert.

- 82.** Ff. **Ella Viola** af Frederikshavn, 10 Reg. T. Br. Bygget 1898. Paa Rejse fra Frederikshavn til Fiskeplads i Kattegat.
Kollideret d. $24/10$ 39 i Kattegat.
Søforhør i Frederikshavn d. $30/10$ 39.
Se Nr. 7.
- 83.** M/Jt. **Ellen** af Skærbæk, 84 Reg. T. Br. Bygget 1904 af Staal. Paa Rejse fra Mønsterås til Kalmar med Træ.
Kollideret med Ekholmsgrundets Fyr d. $11/7$ 9.
Svensk Strandingsindberetning dat. $15/7$ 39. Søforklaring og Søforhør i Fredericia d. $29/8$ og d. $30/9$ 39.
Kl. 12, da E. i klart Vejr, under en V.-lig Brise befandt sig i det afmærkede Sejløb ud for Mønsterås Havn, tørnede Skibet i en Drejning i Løbet mod en Fyrbaake. Ved Paasejlingen led E. ingen Skade.
Anm. Ministeriet maa antage, at Paasejlingen skyldes, at der om Bord i E. ikke blev holdt effektiv Udkig.
- 84.** S/S **Ellensborg** af København, 1259 Reg. T. Br. Bygget 1918 af Staal.
a) Paa Rejse fra Danzig til London.
Maskinen havareret d. $7/4$ 39 i Sundet; søgt Nødhavn.
Indberetning til Board of Trade dat. $12/4$ 39. Søforhør i København d. $24/4$ 39.
Kl. 13⁵⁰ passerede E. Hvens L. T. tæt om Stb. Ca. 10 Minutter senere mærkedes et haardt Stød i Maskinen, der øjeblikkelig blev stoppet. Ved nærmere Eftersyn viste det sig, at Højtryksdækslet var blevet sprængt og en Junkringskrue, knækket. E. blev opankret og senere indbragt til Helsingør for Reparation.
Anm. Aarsagen til Havariet fremgaar af det ovenfor anførte.
b) Paa Rejse fra Esbjerg til Dunston i Ballast.
Grundstødt d. $4/12$ 39 ved Englands Ø.-Kyst.
Søforklaring og Søforhør i Helsingør d. $19/12$ 39.
Kl. 17⁴¹, da E. i klart Vejr befandt sig ud for Blyth og efter Bestikket skulde være ca. 10 Sm. fra Land, saas pludselig Land forude. Maskinen blev straks kastet Fuld Kraft Bak; men umiddelbart efter tog Skibet Grunden N. for Blyth uden at blive staaende.
Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Strømsætning i Forbindelse med den Omstændighed, at Fyrene i Land dels var slukket dels brændte med nedsat Lysstyrke.
- 85.** M/Sk. **Elsa Croy** af Riga, 297 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Råå til Gdynia i Ballast.
Grundstødt d. $9/2$ 39 ved Bornholms V.-Kyst.
Strandingsindberetning dat. $10/2$ 39.
Kl. ca. 2 grundstødte E. C. i tæt Taage paa Ydersiden af Hammerhavnens N.-lige Mole. Besætningen blev samme Dags Eftermiddag reddet i Redningsstol af Allinge Redningsvæsen. D. $19/2$ Kl. 18³⁰ kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.
Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Taage i Forbindelse med Strømsætning.
- 86.** M/Sk. **Else** af Jegindø, 82 Reg. T. Br. Bygget 1914 af Eg. Paa Rejse fra København til Stockholm med Foderkager.
Grundstødt d. $23/4$ 39 ved Sveriges Ø.-Kyst.
Svensk Strandingsindberetning dat. $25/4$ 39. Søforklaring og Søforhør i Nørresundby d. $10/8$ 39.
Kl. 2³⁰ blev E. under en stormende SSV.-lig Kuling ankeret op for et Anker med ca. 30 Favne Kæde paa Reden NØ. for Kalmar Havn. Skønt Motoren holdtes gaaende Fuld Kraft Frem, drev Skibet med Ankeret og tog Grunden Ø. for Varvsholmen. Kl. 3 kom E., der havde faaet en mindre Lækage, flot ved egen Hjælp.
Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Vejrforholdene.
- 87.** M/Sk. **Elsie** af Kasmu (Estland), 246 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Helsingborg til Borgaa med Teglsten.
Grundstødt d. $20/7$ 39 paa Middelgrunden.
Strandingsindberetning dat. $20/7$ 39.
Kl. 0³⁰ grundstødte E. under Regndis paa Middelgrunden. Kl. 19³⁰ kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.
Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Regndis i Forbindelse med Strømsætning.
- 88.** S/S **Emanuel** af Marstal, 1290 Reg. T. Br. Bygget 1907 af Staal. Paa Rejse fra Trelleborg til Newcastle i Ballast.
Kollideret d. $9/1$ 39 paa Floden Tyne.
Indberetning til Board of Trade dat. $13/1$ 39. Søforhør i Aarhus d. $20/11$ 39.
Kl. 13³⁰, da E., assisteret af Lods og Slæbebaad, under en stormende V.-lig Kuling var i Færd med at fortøjet ved Bøje ud for Derventhaugh, blev Skibet af Vind og Strøm ført Stb. over, hvorved Skæbewiren og Fortøjningswiren i Bøjen sprængtes. E. tørnede derefter mod S/S »Luzy Essberger« af Hamburg, som laa fortøjet. Ved Kollisionen fik E. en Bule i Stb.s Hæklønning, medens L. E. fik alle Støtter og Underlag til Bb.s Redningsbaad bøjet og forskubbet, Støtpepunktet tor agterste David brækket, 2 Wirer sprængt og 1 Wireklampe brækket.
Anm. Søforklaring fra L. E. foreligger ikke.
- 89.** M/Tj. **Emmanuel** af Næstved, 97 Reg. T. Br. Bygget 1897 af Staal. Paa Rejse fra Lübeck til Næstved med Glassand.
Grundstødt d. $12/1$ 39 ved Lollands V.-Kyst.
Strandingsindberetning dat. $14/1$ 39. Søforklaring i Næstved d. $16/1$ 39.

KL 4 passerede E. tæt N. om Fehmern Belt F. S. Vejret var diset. Kl. 7³⁰ kom Land i Sigte i en gisset Afstand af 1,2 Sm. Kursen ændredes V. over og senere til NNV. Kl. 7⁴⁵ tog E. Grunden paa Albue Triller og blev staaende. Kl. 23 kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

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

Anm. 2. Føreren af E. har under $\frac{5}{10}$ 39 inden Søretten for Ærøskøbing Købstad m. v. vedtaget en Statskassen tilfaldende Bøde af 100 Kr. for ved Pligtforsømmelse at have foranlediget Grundstødningen.

90. M/Gl. **Energi** af Svendborg, 93 Reg. T. Br. Bygget 1906 af Staal. Paa Rejse fra Flensborg til København med Kul.

Rørt Grunden d. $\frac{26}{9}$ 39 ved Sjællands Ø.-Kyst.

Søforhør i København d. $\frac{17}{10}$ 39.

Kl. ca. 13, da E. befandt sig i Bøgestrømmen i Nærheden af Anduvningstønden, huggede Skibet under en ØNØ.-lig Byge i Grunden med Agterenden. Klyveren blev sat, og Skibet gik tilbage til Jungshoved, hvor der opankredes.

91. S/S **Energi** af Marstal, 990 Reg. T. Br. Bygget 1898 af Staal. Paa Rejse fra Campbellton til Lowestoft med Træ.

Mistet Skruen d. $\frac{4}{10}$ 39 i Atlanterhavet.

Søforklaring i Lissabon d. $\frac{7}{11}$ 39. Søforhør i København d. $\frac{29}{1}$ 40.

Kl. 13³⁰, da E. under en stormende NV.-lig Kuling befandt sig paa ca. 50°19' N. Brd., 24°35' V. Lgd. knækkede Skruetakselen og Skibet mistede Skruen. Skibet arbejdede herefter haardt i Søen, og Dækslasten forskubbete sig og gav Skibet stor Stb.s Slagside. Kl. 16³⁰ blev det besluttet at kaste noget af Dækslasten over Bord. For at bringe Skibet til at ligge støt i Søen, blev Storsejl, Skonnertsejl og Foksyet af Lugepresenninger rigget op og E. drev derefter for Vejret. D. $\frac{7}{10}$ Kl. 8³⁰, da E. befandt sig paa ca. 50°18' N. Brd., 22°36' V. Lgd., udveksledes Signaler med en Damper, der telegraferede efter Bugserassistance til E. I de følgende Dage blev der af Lugepresenninger syet et Gaffeltopsejl og et Mærsejl, Sejlene blev rigget op, hvorved E. skød over Stævn med 2—3 Knobs Fart. D. $\frac{17}{10}$ Kl. 6 fik E., der da befandt sig paa ca. 47°34' N. Brd., 20°26' V. Lgd., atter Forbindelse med et Skib, der afgav noget Proviant til E. og afsendte et Telegram til Rederiet. D. $\frac{21}{10}$ Kl. 2 opnaedes Forbindelse med en finsk Damper. Der blev sat en Slæber om Bord i Damperen, som bugserede E. S.-over. Der brækkede flere Slæbetrosser og Ankerkæder. D. $\frac{23}{10}$ meddelte den finske Damper, at en Bjærgningsdamper var paa Vej til E., der da befandt sig paa 44°46' N. Brd., 14°15' V. Lgd. D. $\frac{25}{10}$ Kl. 12, da E. befandt sig paa 44°10' N. Brd., 14°00' V. Lgd., opnaedes Forbindelse med Bjærgningsdamperen, der bugserede E. ind til Lissabon.

92. M/Gl. **Enigheden** af Haderslev, 74 Reg. T. Br. Bygget 1908 af Eg.

a) Paa Rejse fra Haderslev til København med Stykgods.

Kollideret d. $\frac{31}{1}$ 39 i Lillebælt.

Søforhør i København d. $\frac{9}{2}$ 39.

Kl. ca. 19⁵⁰, da E. befandt sig lidt N. for den røde Trekost ved Indsejlingen til Haderslev Fjord styrende misv. ØSØ., kom Lanternen fra en Ankerligger, der senere viste sig at være Motortjalk »Courir« af Hamborg, i Sigte ret for. Roret blev lagt haardt Stb. og Maskinen kastet Bak, men umiddelbart efter tørnede E. med Boven mod C.s Bb.s Side. Ved Kollisionen fik begge Skibe en Del ovenbords Skade.

Anm. Søforklaring fra C. foreligger ikke.

b) Paa Rejse fra København til Kolding med Stykgods.

Sprunget læk d. $\frac{29}{5}$ 39 i Kattegat; søgt Nødhavn.

Søforhør i Tranebjærg d. $\frac{2}{6}$ 39.

Kl. 12, da E. befandt sig ca. 3 Sm. VSV. for Snekkeløbet, opdagedes det, at der var Vand i Maskinrummet. Skønt Motorens Lænsepumpe og en Haandpumpe holdtes gaaende steg Vandet i Maskinrummet, Kl. 13³⁰ passeredes Sejro Lystønde og ca. 10 Minutter efter var Vandet i Skibet steget saa højt, at Maskinen gik i Staa. E. fik efterhaanden Slagside, og en Del Last blev kastet over Bord for at rette Skibet op. Der blev sat Nødsignal og Kl. ca. 15 blev E. taget paa Slæb af et andet Skib og bugseret ind til Ballen.

Anm. Lækken er opstaaet som Følge af, at Værket i et Naad var faldet ud i en Længde af 0,7 m.

c) Paa Rejse fra Lübeck til Tuborg Havn med Glassand.

Kollideret d. $\frac{20}{9}$ 39 i Sundet.

Søforklaring og Søforhør i Rønne d. $\frac{15}{1}$ 40.

Om Formiddagen, da E., der havde tysk Minelods og Kontrolofficerer om Bord, under en NØ.-lig Kuling laa stoppet S. for den tyske Minespærring ved Sundets S.-lige Indgang, tørnede den tyske Lodsbaad, som skulde hente Kontrolofficererne, mod E.s Bb.s Lønning, hvorved noget af Lønningen og Skanseklædningen samt 3 Støtter blev knækket.

Anm. Søforklaring fra Lodsbaaden foreligger ikke.

93. M/S **Erik** af Odense, 300 Reg. T. Br. Bygget 1902/28 af Sraal.

a) Paa Rejse fra Stege til Odense med Sukker.

Grundstødt d. $\frac{28}{6}$ 39 ved Sjællands S.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{29}{6}$ 39. Søforklaring og Søforhør i Randers d. $\frac{17}{8}$ 39.

Kl. 17⁴⁵ grundatødte E., der havde Lods om Bord og laa med stoppet Motor og afventede Mased-sundbroens Aabning, paa Masedø Red. D. $\frac{29}{6}$ Kl. ca. 12 kom Skibet flot ved fremmed Hjælp, efter at en Del af Ladningen var lægtret.

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

b) Paa Rejse fra København til Nakskov.

Kollideret d. $\frac{18}{7}$ 39 i Smaalandsfarvandet.

Søforklaring og Søforhør i Odense d. $31/7$ 39.

Kl. ca. 23^{25} , da E. i diset Vejr befandt sig mellem Vejrø og 1-Kosten ved Onsevig, saas pludselig forude Lanternen fra en Ankerligger. Rorsmanden, der var alene paa Dækket, lagde straks Roret haardt Stb., men umiddelbart efter tørnede E. med Bb.s Bov mod Bb.s Side af det andet Skib, der viste sig at være M/S »Jonni Wilhelmine« af Hamburg. Ved Kollisionen fik E. en mindre Bule i Boven, medens J. W. fik nogen ovenbords Skade.

Anm. Søforklaring fra J. W. foreligger ikke.

94. M/Gl. **Erna** af Aalborg, 20 Reg. T. Br. Bygget 1880 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Fredericia til Flensborg i Ballast.

Føreren forsvundet d. $4/5$ 39 i Lillebælt.

Søforklaring og Søforhør i Sønderborg d. $8/5$ 39.

Kl. ca. 5 blev »Erna« af Føreren i Fiskekutter »Emanuel« af Sønderborg set sejlede for Sejl alene ret mod Land ud for de militære Skydebaner paa Als. »Emanuel« gik langs Siden af »Erna«, der havde taget Grunden, og det viste sig at Besætningen, 1 Mand, sov forude, medens Føreren, Skipper Niels Christensen af Fuur, der sidst var set d. $3/5$ Kl. 20, medens Skibet laa til Ankers i Gelting Bugt, var forsvundet. »Erna« blev indbragt til Sønderborg.

95. M/Gl. **Erna** af Nexø, 55 Reg. T. Br. Bygget 1898 af Eg. Paa Rejse fra Rønne til København.

Kollideret d. $9/12$ 39 i Østersøen.

Søforklaring og Søforhør i Nexø d. $20/12$ 39.

Kl. ca. 9^{30} , da E. under en stiv Ø.-lig Kuling befandt sig lidt Ø. for den afmærkede Rende ved Falsterbo, blev Skibet overhalet af S/S »Mathilda« af Norrkøping. Kort efter mindskede M., der var kommet ind i Renden, Farten, hvorved E. løb op langs M.s Stb.s Side. Skibene sejlede Side om Side i ca. 10 Min., hvorefter E. blev suget ind imod M.s Laaring og fik en Del ovenbords Skade. M. led tilsyneladende ingen Skade ved Kollisionen.

Anm. Søforklaring fra M. foreligger ikke.

96. M/Sk. **Erna** af Odense, 215 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal.

a) Paa Rejse fra Danzig til Skillinge med Kul.

Kollideret d. $13/4$ 39 i Østersøen.

Søforklaring i Danzig d. $19/4$ 39. Søforhør i Bogense d. $30/5$ 39.

Kl. 20^{10} passerede C. Heisternest Fyr om Bb. i ca. 2 Sm.s Afstand, Log 5. Der styredes NV. $1/2$ V. Kl. ca. 21^{25} , da E. var mellem Heisternest og Rixhøft, ca. 4 Sm. af Land, gik Føreren ned for at tilse Motoren, Ca. 4 Minutter senere saa Rorsmanden, der var alene paa Dækket, et Skib tæt forude om Stb., og umiddelbart efter tørnede E. med Stævnen mod Bb.s Side af det andet Skib, der viste sig at være Toldkrydser »Triton« af Stockholm. Ved Kollisionen fik E. flere Plader i Boven sprængt samt Stævnen bøjjet.

Anm. Søforklaring fra T. foreligger ikke.

b) Paa Rejse fra Danzig til Skillinge med Kul.

Grundstødt d. $29/7$ 39 ved Sveriges S.-Kyst.

Svensk Strandingsindberetning dat. $31/7$ 39.

Kl. 4^{15} grundstødte E. under en SV.-lig Brise med klart Vejr ca. 200 m S. for Indsejlingen til Skillinge. Skibet er senere kommet flot uden at have taget nævneværdig Skade.

97. M/Tj. **Eros** af Groningen, 81 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Bremen til København med Stykgods.

Grundstødt d. $1/6$ 39 ved Ærø.

Strandingsindberetning dat. $6/6$ 39.

Kl. 19^{30} grundstødte E. i klart Vejr paa Hvinegrund. D. $4/6$ Kl. 16^{30} kom E. flot ved fremmed Hjælp efter at en Del af Ladningen var lægtret.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Havari paa Styregrejerne i Forbindelse med Strømsætning.

98. M/S **Esbjerg** af Esbjerg, 2762 Reg. T. Br. Bygget 1929 af Staal. Paa Rejse fra Parkeston til Esbjerg med Passagerer og Stykgods.

Kollideret d. $31/8$ 39 i Graadyb.

Søforhør i Esbjerg d. $5/9$ 39. Søforklaring i Frederikshavn d. $12/9$ 39.

Kl. ca. 16^{25} , da E. i klart Vejr befandt sig midt i Farvandet mellem Bøjerne Nr. 8 og 9, saas forude mellem Bøjerne Nr. 9 og 10 i Stb.s Side af Farvandet en modgaende Fiskekutter, der viste sig at være svensk »G. G. 468«. Maskinen blev stoppet, og Ankomstsignalet, 1 Tone af 20 Sek.s Varighed, blev afgivet. Da »G. G. 468« var ca. $1\frac{1}{2}$ Skibslængde fra E., saas den dreje Stb. over. Der blev afgivet 2 korte Toner, og Maskinen blev kastet Fuld Kraft Bak; men umiddelbart efter tørnede E. mod Kutterens Bb.s Laaring. Nogle tililende Fiskefartøjer forsøgte at bugser »G. G. 468« paa Grund; men Kutteren sank i Løbet af ca. 8 Minutter i Kanten af Sejlløbet, efter at Besætningen var bjerget.

Anm. Søforklaring fra »G. G. 468«.s Besætning foreligger ikke.

99. Ff. **Ester** af Esbjerg, 41 Reg. T. Br. Bygget 1904 af Eg. Under Fiskeri i Nordsøen.

Kollideret d. $22/5$ 39 i Nordsøen.

Søforklaring og Søforhør i Esbjerg d. $19/6$ 39.

Se Nr. 23.

100. S/S **Ester** af København.

Paasejlet d. $13/12$ 39 i Derwenthaugh (Tyne).

Søforhør i København d. $21/12$ 39.

Kl. ca. 11, da E. laa fortøjet ved Kaj, blev Skibet paasejlet af S/S »Bohus« af Gøteborg, der manøvrerede ud af Havnen. Ved Paasejlingen blev E. en Del beskadiget.

Anm. Søforklaring fra B. foreligger ikke.

101. M/Gl. **Esther** af Nexø, 20 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Eg. Paa Rejse fra Nexø til Gdynia med Fisk.

Havareret d. $8/1$ og $9/1$ 39 i Østersøen; søgt Nødhavn.

Søforklaring i Nexø d. $21/1$ 39.

D. $7/1$ Kl. 23 afsejlede E. under en SV.-lig Brise fra Nexø. Der styredes Ø.t.S. D. $8/1$ Kl. 7 mærkedes et Stød i Skibet, og en Undersøgelse viste, at Skruen var tabt, hvorefter Rejsen fortsattes for Sejl alene. Kl. ca. 9 sprang Vinden om i SØ. og friskede til Storm med Snetykning, og Kursen ændredes til V.t.N. I Løbet af Dagen flovede Vinden og gik V.-lig. Der styredes N.t.V. D. $9/1$ Kl. 12 ændredes Kurs til SSV. Vinden friskede nu atter til Storm. Herunder knækkede en Bolt i Storskødet, og Storsejlet slog ud til Bb., hvorfor Skibet faldt af for Vinden og mistede Styret. Umiddelbart efter brækkede Sytovene i Stb.s Side af Storrigen, og Storsejlet slog forefter og flængedes. Endvidere blev Bb.s Kranbjælke beskadiget. Der holdtes af for Vejret, idet Søen, som slog ind over Agterskibet og knuste en Støtte i Styrehuset, blev dæmpet med Olie. D. $9/1$ Kl. 4 var Skibet kommet i Nærheden af Land, og blev opankret for Stb.s Anker i ca. 12 m Vand. E. blev senere observeret af et tysk Kystvagtskib, og bugseret til nærmeste Havn.

Anm. Ministeriet maa antage, af Skruen har tørnet en drivende Genstand, samt at Havarierne skyldes Vejrforholdene.

102. M/Tj. **Esther** af Kolding, 77 Reg. T. Br. Bygget 1909 af Staal. Paa Rejse fra Flensborg til Nibe med Koks.

Grundstødt d. $18/2$ 39 i Limfjorden.

Søforklaring og Søforhør i Aalborg $23/2$ 39.

Kl. ca. 14 befandt E. sig i haard V.-lig Kuling med diset Vejr ved Dynen styrende efter Afmærkningen. Ved den tredje hvide Kost, der laa ned med Topbetegnelsen langs Vandet, tog E. Grunden og blev staaende. D. $19/2$ Kl. ca. 13 kom Skibet af Grunden.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Vejrforholdene.

103. S/S **Estrid** af København, 1397 Reg. T. Br. Bygget 1933 af Staal. Paa Rejse fra Barry Dock til Azorerne med Træ.

En Mand faldet over Bord og druknet d. $3/10$ 39 i Atlanterhavet.

Søforklaring i Vancouver B. C. d. $15/11$ 39.

Kl. 8, da E. under en haard Ø.-lig Kuling med høj Sø befandt sig i Atlanterhavet, tog Skibet en voldsom Overhaling til Stb., hvorved nogle Bunkerkul paa Fordækket forskubbete sig og brækkede Støtter og Oprigning. Letmatros Niels Villy Marius Pedersen, der befandt sig paa Dækslasten, blev revet med af Kullene og faldt over Bord. En Redningskrans blev straks kastet ud og Maskinen stoppet, hvorefter E. blev sejlet op til Luvart af Redningskransen; men den overbordfaldne var forsvundet. Efter ca. $2\frac{1}{2}$ Times forgæves Eftersøgning fortsattes Rejsen.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

104. M/S **Europa** af København, 10224 Reg. T. Br. Bygget 1931 af Staal. Paa Rejse fra Hull til St. Thomas med Passagerer og Stykgods.

Tørnet Fortøjningskæde d. $22/1$ 39 paa Southampton Red.

Indberetning fra Board of Trade dat. $23/1$ 39.

Kl. 22, da E., der havde Lods om Bord, befandt sig ud for Shell More Jetty, fiskede Skruen en Bøjes Fortøjningskæde. D. $23/1$ Kl. 8 kom Skibet klar ved egen Hjælp.

105. M/Gl. **Eva** af Hasle, 42 Reg. T. Br. Bygget af Eg.

a) Paa Rejse fra København til Randers med Foderkager.

Grundstødt d. $5/1$ 39 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $6/1$ 39. Søforklaring i Grenaa d. $9/1$ 39.

Kl. ca. 20, da E. under en frisk N.-lig Brise var ved Lysbøjen »Naveren«, blev det besluttet at søge ind til Grenaa. Efter flere Gange forgæves at have blussat efter Lods, sejledes der op til Fornæs, hvor der atter blussedes efter Lods. Da der ingen Lods kom ud, styredes Kl. ca. 22 mod Havnen for langsom Fart samtidig med, at Sejlene blev bjærget. Under dette Arbejde tog Skibet pludselig Grunden paa Kalkgrunden og blev staaende. D. $6/1$ Kl. ca. 5 kom E. flot ved fremmed Hjælp, efter at ca 31 Tons af Ladningen var blevet lægtret.

Anm. Ministeriet maa efter det oplyste antage, at Grundstødningen skyldes Vejrforholdene.

b) Paa Rejse fra Egernsund til Malmø med Mursten.

Grundstødt d. $15/3$ 39 ved Sjællands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $18/3$ 39. Søforhør i København $15/3$ 39.

Kl. ca. 1^{30} gik E., der under en NØ.-lig orkanagtig Storm laa til Ankers ved Jungshoved med begge Anker ude og Kæderne stukket ud til Tamp., i Drift. Skibet tog kort efter Grunden ca. 1 Sm. Ø. for Bønsvig Baadeleje og blev staaende. Den $17/3$ kom Skibet flot efter at en Del af Ladningen var lægtret.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

106. M/Jt. **Eva** af Nykøbing F., 40 Reg. T. Br. Bygget 1909 af Eg, Bøg og Fyr. Paa Rejse fra Aarhus til Nykøbing F. med Stykgods.

a) Grundstødt d. $2/4$ 39 i Smaalandsfarvandet.

Søforhør i Aarhus d. $\frac{8}{4}$ 39.

Kl. 10⁵⁰ passerede E. Helleholm Flak 2-Kost om Stb. i 0,5 Sm.s Afstand. Herfra styredes SØ. $\frac{1}{4}$ S. Noget senere saas en hvid Kost, der antoges for at være 2-Kosten paa Kirkegrunden forude, og Kursen ændredes saa Kosten blev holdt paa Stb.s Bov. Kl. ca. 11³⁰ tog Skibet Grunden paa Venegrundene og blev staaende. D. $\frac{3}{4}$ Kl. 1 kom E., der ikke havde lidt nævneværdig Skade, flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes, at Føreren som Følge af stærk Solglimt har forvekslet 3-Kosten paa Venegrundene med 2-Kosten paa Kirkegrunden.

b) Paa Rejse fra Aarhus til Nykøbing F. med Stykgods.

Grundstødt d. $\frac{19}{12}$ 39 i Smaalandsfarvandet.

Strandingsindberetning dat. $\frac{19}{12}$ 39. Søforklaring og Søforhør i Aarhus d. $\frac{8}{1}$ 40.

Kl. ca. 5 passerede E., der blev bugseret langs Siden af et andet Fartøj, Vejro Fyr, og Kursen ændredes fra SØ. til SØ.t.Ø. Vejret var stille og diset. Kl. ca. 7¹⁵ tog Skibet Grunden paa Stenøre Nakke N. for Fæmø og blev staaende. D. $\frac{22}{12}$ Kl. 23 kom Skibet flot ved fremmed Hjælp.

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

107. S/S Falken af København, 82 Reg. T. Br. Bygget 1890 af Jern. Paa Fiskerikontrol i Kattegat.

Kollideret d. $\frac{19}{4}$ 39 i Kattegat.

Søforklaring og Søforhør i Nyborg d. $\frac{1}{5}$ 39.

Kl. ca. 10⁴⁰, da F., der var paa Fiskeriinspektion, befandt sig i Farvandet mellem Æbelø og Endelave under en nordvestlig Brise, blev Ff. »Solvej« af Skærbæk opfordret til at lægge til langs Siden af F. Da S. nægtede at efterkomme Opfordringen, blev F. med langsom Fart manøvreret op til Luvart af S. i ca. 2 Meters Afstand og saaledes, at F. havde Vinden 2 Str. ind om Stb. S. blev derefter anmodet om at gaa lidt frem; men S. syntes at gaa frem med fuld Kraft, og umiddelbart efter tørnede S. med Stb.s Side imod F. ca. 1 Meter agten for Fokkemasten. F. led ingen Skade ved Kollisionen.

Af den af S.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at da dette Skibs Fører Kl. ca. 10⁴⁰ blev anmodet om at lægge til langs Siden af F., nægtede han dette, under Hensyn til Vejrforholdene. F. forsøgte derefter at udføre Manøvren, og under denne blev S. anmodet om at gaa frem, hvorfor Maskinen blev sat paa Halv Kraft Frem; men umiddelbart efter skete Kollisionen som ovenfor anført. Ved Kollisionen fik S. en Del ovenbords Skader.

Anm. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Kollisionen skyldes, at S. ikke har manøvreret med tilstrækkelig Forsigtighed.

108. M/B Falken af Marstal, 12 Reg. T. Br. Bygget 1905. Paa Rejse fra Taasinge til Assens med Sukkerroer.

Forlist d. $\frac{22}{11}$ 39 ved Fyns V.-Kyst; 1 omkommet.

Søforhør i Assens d. $\frac{29}{12}$ 39.

Kl. ca. 12 afsejlede F. fra Taasinge under en SV.-lig Kuling. Fartøjet førte Dækslast, og Lugen var ikke skalket. D. $\frac{23}{11}$ fandtes Vraget af F. sunket $1\frac{1}{2}$ Sm. V. for Thorø paa $2\frac{1}{2}$ Favne Vand. Føreren, Oscar Godtfred Skov af Marstal, der var alene om Bord, var omkommet.

109. Ff. Falken af Rødvig, 7 Reg. T. Br. Bygget 1920. Paa Fiskeri i Østersøen.

Sprunget læk og forlist d. $\frac{19}{11}$ 39 i Østersøen.

Søforklaring og Søforhør i Store-Heddinge d. $\frac{1}{12}$ 39.

Kl. ca. 12 passerede F. under en ØNØ.-lig Kuling Møns Fyr. Der styredes efter Trelleborg. Kl. ca. 14 gik Motoren i Staa. En Undersøgelse viste, at Fartøjet var sprunget læk forude, og at Vandet i Motorrummet stod op til Motorens Luftklapper. Skønt Pumpen holdtes gaaende, steg Vandet stadig, og da der syntes Fare for, at F. skulde synke, hejstes Nødflag. Kl. ca. 16 blev Besætningen, 2 Mand, taget om Bord i S/S »Blumenau« af Odense. F. drev senere ind paa Møns N.-Kyst og blev Vrag.

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

110. M/S Falster af København, 129 Reg. T. Br. Bygget 1912 af Staal. Paa Rejse fra Svendborg til København.

Grundstødt d. $\frac{8}{1}$ 39 ved Amagers Ø.-Kyst.

Søforhør i København d. $\frac{12}{4}$ 39.

Kl. 9⁵⁰ passerades den yderste røde 3-Kost paa Tolken, og Loggen blev sat. Det var tæt Taage. Kl. 11³⁰ passerede F. Møns Fyr i $\frac{1}{2}$ Sm.s Afstand, Log 12,5. Der styredes misv. N. $\frac{3}{4}$ Ø., idet der, da det blæste en frisk V.-lig Kuling, regnedes med $\frac{1}{4}$ Str.s Afdrift. Kl. ca. 15 var Vinden flovat, og Kursen ændredes til misv. N.t.Ø. Kl. 16¹⁵, da Loggen viste 48,6, skulde Skibet efter Bestikket være ved Drogden Fyr. Motoren blev stoppet, og der loddedes $3\frac{1}{2}$ m Vand, hvorefter Rejsen fortsattes for langsom Fart. Loddet holdtes gaaende, og der loddedes stadig 3,5 m Vand. Der styredes NØ., indtil Kursen Kl. 16²⁰ ændredes til misv. Ø. Kl. 16²⁵ tørnede Skibet Grunden paa Søndre Røse, uden at blive staaende. Motoren blev stoppet, og da Lodskud stadig viste mellem 3,5 og 4,5 m Vand, styredes SØ. over indtil F. Kl. 16³³ opankredes. Ved Grundstødningen fik Skibet en Del Bundskade.

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

111. M/Sk. Fanø af Marstal, 142 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Eg, Bøg og Fyr. Paa Rejse fra Marstal til Danzig i Ballast.

Kollideret d. $\frac{15}{4}$ 39 i Østersøen; søgt Nødhavn.

Søforhør i Svendborg d. $\frac{19}{4}$ 39.

Kl. ca. 20⁵⁰, da F., der gik for Sejl alene, befandt sig ca. 3,5 Sm. af Hyllekrog F., kom et modgaaende Skibs Toplanterne og røde Sidelanterne i Sigte 1 Str. forude om Bb. Da det andet Skib, der senere viste

sig at være M/S »Gertfried« af Hamburg, var ca. 4 Skibslængder borte, saas det pludselig dreje Bb. over. En Kollision syntes uundgaelig og Kl. ca. 21 tønnede G. mod F. agten for Bb.s Kranbjælke, hvor alt opstaaende blev revet bort og Fokke- og Storrigning revet los. Da F. viste sig at være tæt, blev Sejlene bjærgt og Rigningen støttet af, hvorefter F. for Motoren sejledes mod Gedser. Kl. 23³⁰ blussedes gentagne Gange forgæves efter Lods ud for Gedser. D. ¹⁶/₄ Kl. 4³⁰ var Vinden frisket til haard SV.-lig Kuling, og F., der holdtes gaaende ud for Gedser, tog en Overhaling, hvorved Støttetaljerne paa Rigningen sprængtes, og Rigningen faldt ud over Stb.s Side. Efter at Rigningen var kappet blev Kursen Kl. 9 sat mod Stubbe-
købing, hvortil F. ankom Kl. 14.

Anm. Søforklaring fra G. foreligger ikke.

112. M/Jt. **Flid** af Lynæs, 42 Reg. T. Br. Bygget 1892 af Eg. Paa Rejse fra Læsø til Thyborøn med Søsten.

Sprunget læk d. ²¹/₈ 39 i Kattegat; søgt Nødhavn.

Søforhør i København d. ²/₁₁ 39.

Kl. ca. 13, da F., der havde fisket Sten ved Læsø, befandt sig ca. 2—3 Sm. S. af Læsø Rende F. S., opdagedes det, at Skibet var læk. Skønt Pumpen holdtes gaaende, steg Vandet stadig, og efter kort Tids Forløb stoppede Motoren. Et i Nærheden værende Fartøj blev tilkaldt, og bugserede F. til Frederikshavn. Det viste sig senere, at en Planke i Bb.s Laaring var løs.

Anm. Ministeriet maa antage, at Lækagen er opstaaet ved, at en Sten under Indtagningen har beskadiget Bunden.

113. M/Jt. **Forsøget** af Fur, 47 Reg. T. Br. Bygget 1900 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Vejle til Mommark med Cement.

Grundstødt d. ¹⁸/₁₂ 39 ved Fyns V.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. ¹⁹/₁₂ 39.

Kl. 20⁴⁵ grundstødte F. i diset Vejr paa Sandhammeren S. for Baagø. D. ¹⁹/₁₂ Kl. 11⁴⁵ kom Skibet flot ved egen Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være diset Vejr.

114. M/Sk. **Fortuna** af Stubbekøbing, 80 Reg. T. Br. Bygget 1906 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Stubbekøbing til Lübeck i Ballast.

Havareret d. ¹³/₂ 39 i Østersøen; søgt Nødhavn.

Søforklaring i Stubbekøbing d. ¹⁷/₂ 39.

Kl. 15 afsejlede F. under en NNV.-lig Kuling for Storsejl, enkeltrebet Skonnertsejl, Stagfok og Kiyver fra Stubbekøbing. Da Skibet Kl. 19 var ud for Gedser, blev Storsejlet bjærgt. Lidt senere, da F. befandt sig lidt til Luvart af Gedser Rev, kom der nogle heftige Vindstød; alle Faldene blev kastet los, men Sejlene kunde ikke faas ned, hvorfor Stb.s Fokkevant sprængtes. Skonnertsejlet slog derefter over til Stb., og Bb.s Fokkevant sprængtes, hvorefter Masten faldt forover og rev i Faldet Stormasten og Dækspillet med sig. Fokkemasten og Spillet faldt over Bord, medens Stormasten blev hængende paa Stb.s Lønning. Da Masten i den svære Sø huggede voldsomt mod Skibssiden, blev den kappet fri. Motoren blev startet, og Skibet søgte Nødhavn i Gedser.

Anm. Ministeriet maa antage, at Havarierne skyldes Vejrforholdene.

115. Lystk. **Fox 2** af Sundby. Paa Rejse fra Båstad til København.

Forlist d. ⁴/₈ 39 i Sundet.

Strandingsindberetning dat. ¹⁶/₈ 39. Søforhør i København d. ²⁸/₁₀ 39.

Kl. ca. 19, da F. under en østlig Storm befandt sig ud for Skodsborg, knækkede Storsejls-gaflen. Det forsøgtes forgæves at bjerge Storsejlet. Fartøjet drev ind mod Kysten hvor F. blev slaaet til Vrag mod Stensætningen. Besætningen blev bjærgt i Land.

Anm. Ministeriet maa antage, at Forliset skyldes Vejrforholdene.

116. M/Gl. **Fremad** af Egersund, 53 Reg. T. Br. Bygget 1880 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Flensburg til Kastrup med Nitrofoska.

Grundstødt d. ³/₂ 39 i Smaalandsfarvandet.

Søforklaring og Søforhør i Stubbekøbing d. ⁷/₂ 39.

Kl. 3 passerede F. Vejrø Flak Lys- og Fløjtetønde. Der styredes en ØNØ.-lig Kurs. Da Skibet kom ind i Vejrø Fyrs NØ.-lige faste, hvide Vinkel, ændredes Kursen til SØ.t.Ø. Kl. 4 tog F. Grunden paa Venegrund og blev staaende. Ca. 20 Minutter senere kom Skibet flot ved egen Hjælp og fortsatte Rejsen. Ved Grundstødningen var F. blevet læk, og da Vandet, skønt Pumpen holdtes gaaende, steg og til sidst naaede op paa Motorens Svinghjul, tilkaldtes et Skib, der befandt sig i Nærheden, hvorefter F. blev bugseret til Stubbekøbing.

Anm. 1. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes, dels at det ved Navigeringen benyttede Søkort ikke var ført à jour, dels at den udsejlede Distance fra Lys- og Fløjtetønden paa Vejrø Flak til Skibet kom ind i Vejrø Fyrs faste Vinkel, ikke blev kontrolleret.

Anm. 2. F.s Fører er ved en under ²²/₁₁ 39 af Vordingborg Søret afsagt Dom idømt en Bøde af 50 Kr. for ved skødesløs Navigering at have foranlediget Grundstødningen.

117. M/Sk. **Fremad** af Svendborg, 82 Reg. T. Br. Bygget 1902 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra København til Odense med Foderstoffer.

Kollideret d. ¹⁷/₃ 39 i Odense Kanal.

Søforklaring og Søforhør i Odense d. ²⁰/₃ 39.

Kl. 7¹⁰, da F. befandt sig ved Vigepladsen før Indsejlingen til Odense Kanal, blev der fra S/S »Koldinghus« af Vejle, der var agten for F., 2 Gange givet 2 korte Toner med Dampfløjten. F. blev holdt over i Løbets Stb.s Side og Farten mindsket til Langsomt. Da Skibene var tværs af hinanden, mistede F. Styret og blev suget mod K. og tørnede mod K.s Agterskib, hvorved Sprydet knækkede.

Af den af K.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at dette Skib Kl. ca. 7¹⁵ vilde overhale F., hvorfor der 2 Gange blev givet 2 korte Toner med Dampfløjten. Da Skibene var tværs af hinanden mistede K. Styret, og drejede Stb. over. Maskinen blev beordret Fuld Kraft Frem, hvorved Agterskibet drejede Stb. over, og Kollisionen skete som ovenfor anført.

Anm. Aarsagen til Kollisionen fremgaar af det ovenfor anførte.

118. M/Gl. **Freya** af Faaborg, 75 Reg. T. Br. Bygget 1907 af Staal. Paa Rejse fra København til Haderslev med Foderstoffer.

Kollideret d. 29/1 39 i Smaalandsfarvandet.

Søforklaring og Søforhør i Haderslev 1/2 39.

Kl. ca. 2¹⁵, da F. befandt sig omtrent midt mellem Storstrømsbroen og Bogø Fyr i Fyrets hvide Vinkel, styrende mod Broen, gik Føreren ned i Maskinrummet for at smøre Maskinen. Ca. 5 Minutter senere mærkedes et Stød i Skibet, og det viste sig, at F. med Sprydet og Stævnen havde tørt mod et til Ankers liggende hollandsk Motorskib »Libelle«. Ved Kollisionen fik F. Sprydet knækket, Palstøtte og Anker spillet knust samt Stævnen trykket ind, medens L. fik et Hul i Siden.

Anm. Søforklaring fra L. foreligger ikke.

119. M/Sejl. **Frieda** af Hamburg, 79 Reg. T. Br. Bygget 1895 af Staal. Paa Rejse fra Hamburg til Saxkjøbing med Chilesalpeter.

Grundstødt d. 4/2 39 ved Lollands N.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Saxkjøbing d. 9/2 39.

Kl. 7 lettede F. fra en Ankerplads med 7^{1/2} m Vand ca. 7 Sm. af Gulstav og sejlede mod Raagø Sund. Kl. ca. 10 blev det Taage, hvorfor Farten mindskedes, og Loddet holdtes gaaende. Kl. 12¹⁵ tog F. Grunden paa Ravnholt Hage og blev staaende. D. 6/2 Kl. 14 kom Skibet flot ved fremmed Hjælp.

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

120. S/S **Frode** af København, 2140 Reg. T. Br. Bygget 1918 af Staal. Paa Rejse fra New York til Oslo med Korn og Stykgods.

Mistet Roret d. 12/2 39 i Nordsøen.

Søforklaring i København d. 28/2 39.

Kl. 23, da F. under en stormende NV.-lig Kuling befandt sig i Nordsøen midt mellem Skotland og Norge, hørtes et Brag agter i Skibet, og kort efter mistede Skibet Styret. En Undersøgelse viste, at Roret var mistet. Skibet blev bugseret ind til Oslo.

Anm. Ministeriet maa efter det oplyste antage at Skibet har tørt en drivende Hindring.

121. S/S **Galatea** af Bergen, 1152 Reg. T. Br. Bygget 1912 af Staal. Paa Rejse fra Gdynia til Lissabon med Kul.

Grundstødt d. 2/1 39 ved Saltholm.

Strandingsindberetning dat. 3/1 39.

Kl. 4³⁰ grundstødte G. i tæt Snetykning paa Smaagrundene. D. 4/1 kom Skibet flot ved fremmed Hjælp, efter at en Del af Ladningen var lægtret.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Strømsætning i Forbindelse med Snetykning.

122. Ff. **Gamma** af Østerby, 13 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Østerby til Fiskeplads i Kattegat.

Grundstødt d. 8/4 39 ved Læsø.s Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. 9/4 39. Søforklaring og Søforhør i Frederikshavn 12/5 39.

Kl. ca. 12, da G. var paa Vej fra en Fiskeplads til en anden SØ. for Læsø, blev det tæt Taage. Kursen ændres 1 Str. S. over, men Kl. 13 tog G. Grunden paa Stenknuderne. Kl. 16 kom Fartøjet flot ved fremmed Hjælp.

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

123. S/S **Gerda Toft**, 1960 Reg. T. Br. Bygget 1930 af Staal. Paa Rejse fra Ostende til Grand Manan i Ballast.

Havareret d. 30/4 39 i Atlanterhavet; søgt Nødhavn.

Søforklaring i Halifax N. S. d. 15/5 39.

D. 29/4 Kl. 23⁴⁵, da Skibet befandt sig paa ca. 47° N., 47° V., observeredes enkelte Stykker spredt Drivis. Maskinen blev sat paa langsom Fart. D. 30/4 Kl. 3⁰⁵ mærkedes et haardt Stød i Maskinen, som umiddelbart efter gik stærkt op i Omdrejninger. En Undersøgelse viste, at Skrueakslen knækket agten for Stævnrøret. G. blev bugseret til Halifax.

Anm. Ministeriet maa antage, at Havariet skyldes, at Skrueakslen har tørt Drivis.

124. M/Gl. **Grethe** af Thisted, 83 Reg. T. Br. Bygget 1895 af Eg. Paa Rejse fra Stettin til Nykøbing M. med Kul.

Kollideret d. 3/2 39 i Sundet; søgt Nødhavn.

Søforhør i Helsingør d. 4/2 39.

Kl. 3⁴⁰, da G., der førte Top-, Side- og Agterlanterner, befandt sig ud for Helsingør styrende N., mærkedes et Stød mod Stb.s Laaring, og en Damper, S/S »Kaupo« af Riga, saas komme op langs Siden af G. Roret blev lagt haardt Bb., men umiddelbart efter tørnede K. paany G. forude. Efter forgæves at have prøvet K., blev det besluttet at søge ind til Helsingør, hvortil G. ankom Kl. ca. 3⁵⁰.

Af den af K.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at der Kl. 3⁴⁰ hørtes Motorstøj forude om Bb. og umiddelbart efter kom et Sejl i Sigte. Maskinen blev straks stoppet og Roret lagt haardt Stb., men umiddelbart efter skete Kollisionen som ovenfor anført. Det forsøgte at komme i Forbindelse med G., som imidlertid saas anløbe Helsingør, hvorfor K., der ikke havde faaet nogen Skade, fortsatte Rejsen.

Anm. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes at der ikke har været holdt tilstrækkelig Udkik om Bord i de to Skibe.

125. 3^m Sk. **Grethe** af Marstal, 264 Reg. T. Br. Bygget 1909 af Eg. Paa Rejse fra Teignmouth til Hasle med China Clay.

Strandet og forlist d. $\frac{1}{12}$ 39 ved Englands Ø.-Kyst.

Søforklaring i London d. $\frac{5}{12}$ 39. Forlisanmeldelse dat. Marstal d. $\frac{29}{12}$ 39.

D. $\frac{30}{11}$ Kl. ca. 20 passerede G. under en haard V.-lig Kuling med diset Vejr Dover. Da The Downs først kunde passeres ved Daggry holdtes G. gaaende ud for South Foreland. Der loddedes med Mellemrum. Kl. ca. 23, ca. 10 Minutter efter at der var loddet ca. 16 m uden Bund, tog G. Grunden paa South Goodwin Sands. Skibet huggede haardt i Grunden, og for at faa det flot, blev Fokken sat. Kl. 24 brækkede Taljerebene til Fokkeriggen. D. $\frac{1}{12}$ Kl. ca. 0³⁰ kom G. flot, og der styredes NNV. gennem The Downs. Vandet steg stærkt i Lasten, skønt baade Haand- og Motorpumpen holdtes gaaende, og Kl. ca. 2³⁰ mistede Skibet Styret. Kl. ca. 3 lykkedes det at faa et Anker stukket i Bund, hvorefter Storbaaden sattes ud, og Besætningen forlod Skibet, der Kl. ca. 6 sank ca. 4 Sm. SSØ. af North Spit Buoy. Besætningen roede mod Land og blev senere taget op af et britisk Skib, og landsat i Ramsgate.

126. M/S **Gruno** af Groningen, 198 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Frederikssund til Kingslynn med Østersskaller.

Grundstødt $\frac{25}{7}$ 39 i Limfjorden.

Strandingsindberetning dat. $\frac{26}{7}$ 39.

Kl. 12 grundstødte G. i klart Vejr paa Ølandsgrund. D. $\frac{26}{7}$ kom Skibet flot ved fremmed Hjælp.

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

127. S/S **Gudrun** af København, 1498 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Staal. Paa Rejse fra Malaga til London med Stykgods.

Grundstødt d. $\frac{18}{5}$ 39 paa Themsen.

Indberetning til Board of Trade dat. $\frac{19}{5}$ 39.

Kl. ca. 22³⁰, da G., der havde Lods om Bord, laa til Ankers udenfor Regents Canal Dok, tog Skibet Grunden med Agterskibet og blev staaende. Kl. ca. 23 kom G., der ikke havde lidt nogen Skade, flot ved egen Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Lavvande.

128. M/Jt. **Gudrun** af Aalborg, 32 Reg. T. Br. Bygget 1898 af Eg. Paa Rejse fra Hålsingborg til Aalborg med Lervarer.

Grundstødt d. $\frac{12}{6}$ 39 i Limfjorden.

Strandingsindberetning dat. $\frac{13}{6}$ 39. Søforklaring og Søforhør i Aalborg d. $\frac{22}{7}$ 39.

Kl. ca. 5, da G. befandt sig ved Korsholm, blev det tæt Taage. Der fortsattes ind mod Hals Havn med nedsat Fart. Da G. antoges at være ved Hals Havn, blev Kursen ændret lidt N. over, og der loddedes med en Pejlstage uden at faa Bund. Kort efter Kursændringen tog Skibet Grunden tæt Øst for Hals Havn. Kl. 13³⁰ kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjergningsdamper.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Taage og Strømsætning i Forbindelse med den Omstændighed, at Haandloddet ikke holdtes gaaende.

129. Ff. **Gudrun Aaen** af Esbjerg, 30 Reg. T. Br. Bygget 1930 af Eg, Bøg og Fyr.

Motoren havareret d. $\frac{4}{4}$ 39 i Nordsøen.

Søforklaring d. $\frac{10}{6}$ 39 i Esbjerg.

Om Formiddagen, da G. Aa. befandt sig paa en Fiskeplads 215 Sm. V. $\frac{1}{4}$ N. af Graadyb, brændte Motorens Krumtappleje sammen. Det blæste en frisk NØ.-lig Brise. G. Aa. blev af Redningsdamperen indslæbt til Esbjerg.

130. M/Gl. **Gunna** af Strynø, 23 Reg. T. Br. Bygget 1897 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Kalundborg til Dagelykke med Superfosfat.

Grundstødt d. $\frac{7}{11}$ 39 ved Fyens N.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{8}{11}$ 39. Søforklaring og Søforhør i Odense d. $\frac{13}{11}$ 39.

Kl. 16²⁰ passerede G. Fyens Hoved i en gisset Afstand af $1\frac{1}{2}$ Sm. Det blæste en SSV.-lig Brise og Vejret var diset. Der styredes efter Indsejlingen til Korshavn. Da der loddedes ca. 16 m Vand, firedes Storsejlet og Motoren blev sat paa Halv Kraft; men kort efter tog Skibet Grunden lidt Nord for Korshavn og blev staaende. D. $\frac{9}{11}$ kom Skibet flot ved fremmed Hjælp efter at en Del af Ladningen var lægtret.

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

131. M/Gl. **Gustav** af København, 57 Reg. T. Br. Bygget 1917 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Hammerhavnen til Kastrup med Stenmel.

Tørnet Grunden d. $\frac{2}{11}$ 39 ved Amagers Ø.-Kyst.

Søforhør i København d. $\frac{29}{2}$ 40.

Kl. ca. 12³⁰, da G. under en haard SØ.-lig Kuling lige havde passeret den røde 2-Kost paa Søndre Røse om Stb. i ca. 10 m.s Afstand, tørnede Skibet 2 Gange Grunden uden at blive staaende. Ved Grundstødningerne blev G. læk.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningerne skyldes Lavvande.

132. S/S **Günther** af Wesermünde, 251 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Wesermünde til Fiskeplads i Østersøen.

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

Strandingsindberetning dat. $\frac{9}{12}$ 39.

Kl. 9 grundstødte G. i usigtbart Vejr paa S.-Siden af Aarø Kalv. D. $\frac{5}{12}$ Kl. ca. 12³⁰ kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjergningsdamper.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Sne- og Regntykning i Forbindelse med Strøm-sætning.

133. S/S **Gyda** af København, 1695 Reg. T. Br. Bygget 1934 af Staal. Paa Rejse fra Trångsund til London.

Grundstødt og kollideret d. $\frac{21}{7}$ 39 paa Themsen.

Søforklaring i London d. $\frac{26}{7}$ 39.

Kl. 1⁵⁵, da G. under en frisk SV. Kuling med Lods om Bord befandt sig ud for Greenland Dockgate, blev Bb.s Anker stukket i Bund, og der manøvreredes med langsom Fart paa Maskinen for at svaje Skibet rundt. Herunder mistede G. Styret og blev af Strømmen ført ind mod Flodbredden. Det forsøgtes at manøvrere med mere Fart, og samtidigt blev der stukket paa Ankerkæden, men umiddelbart efter tog Skibet Grunden med Agterenden. Agterpeaken blev lænset, og det forsøgtes forgæves at faa Skibet flot. Kl. ca. 2⁴⁵ mærkedes det, at Skibet var kommet flot, og drev ned mod nogle Lægtre. Stb.s Anker blev stukket i Bund, og der blev stukket paa Bb.s Kæde samtidigt med, at der manøvreredes med Maskinen, men kort efter tørnede G. med Stb.s Side mod en opankret Lægtre og en Bøje. Der tilkaldtes 2 Bugser-dampere, som slæbte G. ud i Sejlløbet.

134. S/S **H. H. Petersen** af Marstal, 975 Reg. T. Br. Bygget 1927 af Staal. Paa Rejse fra Skive til Marstal.

Grundstødt d. $\frac{15}{2}$ 39 ved Langelands V.-Kyst.

Søforklaring i Marstal d. $\frac{23}{2}$ 39.

Kl. ca. 9⁴⁵, da H. H. P., der havde Lods om Bord, under en V.-lig Kuling og haard S.-gaaende Strøm, befandt sig ved den N.-lige Ende af den gravede Rende S. for Rudkøbing Havn, mistede Skibet Styret og tog Grunden i den Ø.-lige Side af Renden. Kl. ca. 12³⁰ kom Skibet flot ved egen Hjælp.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Vejr- og Strømforholdene.

135. M/S **Hada** af Groningen, 258 Reg. T. Br.

En Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. $\frac{13}{2}$ 39 i København.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. $\frac{13}{2}$ 39.

Kl. ca. 14, da H. laa ved Sydkajen i Frihavnen og lossede Tobaksballer, fiskede Lossewires Sjøkel under Ophivning af et Slæng en tværskibs Skærstok. Denne, der ikke var sikret mod Ophivning, blev løftet ud af Sporet og faldt tilligemed de Luggedæksler, der ikke var taget af, ned paa Mellemdækket, hvor Skærstokken ramte en Havnearbejder i Hovedet. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt Ambulance kørt til Hospitalet.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

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

En Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. $\frac{14}{3}$ 39 i København.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. $\frac{14}{3}$ 39.

Kl. ca. 10, da H. laa fortøjet ved Børs-kajen, var 2 Mand i Færd med at løfte den forreste Bom. Da Forhaandstalten var halet til Bloks, blev Bommen løftet yderligere I Hangeren, hvorved Taljeblokkens Krog, der ikke var muset, huggede ud af Hangeren, og da der skulde ordnes noget ved Taljen, slap den ene Mand Hangeren. Bommens Vægt var imidlertid for stor for den anden, og Bommen begyndte at gaa ned. Den, der havde sluppet Hangeren, greb atter fat i denne, men de blev begge løftet med til Vejrs. Et Stykke oppe lykkedes det den ene at komme over paa Masten, medens den anden faldt ned paa Dækket fra ca. 10 m.s Højde og brækkede venstre Ben samt fik Ansigtet læderet. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt Ambulance kørt til Hospitalet.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

137. M/S **Hammershus** af Rønne, 1775 Reg. T. Br. Bygget 1936 af Staal. Paa Rejse fra København til Rønne med Stykgods.

Grundstødt d. $\frac{9}{12}$ 39 ved Sveriges S.-Kyst.

Svensk Strandingsindberetning dat. $\frac{14}{12}$ 39.

Kl. 9⁴⁰, da H. under en Ø.-lig Kuling befandt sig i det afmærkede Sejlløb ved Falsterbo, rørte Skibet Grunden paa 55°20' N. Br., 12°53' Ø. Lgd. uden at blive staaende.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives af være, at Skibet er hugget igennem i den høje Sø.

138. S/S **Hanne** af København, 1080 Reg. T. Br. Bygget 1905 af Staal. Paa Rejse fra København til Blyth i Ballast.

Forlist efter Eksplosion d. $\frac{28}{12}$ 39 ved Englands Ø.-Kyst; 15 Omkomne.

Forlisanmeldelse dat. København d. $\frac{30}{12}$ 39. Søforklaring i Newcastle upon Tyne d. $\frac{5}{1}$ 40. Søforhør i København d. $\frac{24}{1}$ 40.

Kl. ca. 9³⁰, da H. befandt sig ca. 1 $\frac{1}{2}$ Sm. fra Østmolen ved Blyth Havn, indtraf en voldsom Eksplosion, der sprængte Skibet i to Dele. I Løbet af ca. 2 Minutter sank Skibet. 2 Mand af Besætningen blev i bevidstløs Tilstand bjerget af et britisk Marinefartøj, medens den øvrige Besætning, 15 Mand, omkom.

Anm. 1. De omkomne er: Skibsfører L. V. Larsen af Troense, Styrmandene Søren Nielsen Kalleen

af Nordby, Fanø, og J. Michelsen af Vaag, Maskinmestrene Mads Magerius Jensen af Nexø og C. Bastland Jacobsen af Ulstrup, Hovmester J. Holst og Ungmand K. Woxnæs begge af Esbjerg, Matroserne Frode Agerlund Petersen af Andaks og Poul Alfred Rossing af København, Letmatroserne V. Espersen af Esbjerg og Kristopher Søndergaard Jørgensen af Vejen samt Ungmand Jac. Richard Tarby, Fyrbøderne Svend Aage Andersen, Charles Hjalmar August Nielsen og Hans Jens Peter Johansen alle af København.

Anm. 2. Eksplosionen antages at skyldes Krigsaarsager.

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

a) Paa Rejse fra Rønne til København med Sten.

Grundstødt d. ²⁶/₁₁ 39 ved Sveriges S.-Kyst.

Svensk Strandingsindberetning dat. ²⁷/₁₁ 39. Søforhør i København d. ¹³/₁₂ 39.

Kl. 1 afsejlede H. under en stiv V.-lig Kuling fra Rønne. Der styredes retv. N.76°V. Kl. 9, da Vinden var frisket og drejet til SSV., tog Skibet en svær Braadsø over, hvorved Ladningen forskubbede sig og Skibet fik Stb. Slagside. Maskinen blev sat paa Halv Kraft og Skibet drejet under. Det forsøgtes at rette Skibet op ved at lempe Ladningen. Kl. 11 opdagedes det, at der var Vand i Maskinrummet, og at der ikke kunde holdes læns. Maskinen blev sat paa Langsomt. Kl. 13 slukkedes Stb. Fyr. Kl. 14⁴⁵, da en Stranding syntes uundgaaelig, sattes Kursen mod det Sted paa Kysten, hvor der var mindst Braad, og Kl. 14⁵⁰ tog Skibet Grunden. Kl. 15 stod H. fast ¹/₂ Sm. Ø. for Smygehuk Fyr. D. ⁷/₁₂ kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjergningsdamper.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Vejrforholdene.

b) Kollideret i Københavns Havn.

Søforhør i København d. ¹³/₁₂ 39.

Kl. 6³⁰ passeredes Knippelsbro. Kort efter hørtes en kort Tone fra et modgaaende Skib, der senere viste sig at være S/S »Svanholm« af Aalborg under Bugsering af B/B »Anholt«. Roret blev lagt Stb., hvilket blev tilkendegivet ved en kort Tone med Dampfløjten; men da H. ved Drejningen rørte M/S »Ruth« af Malmø, der laa fortojet ved Asiatisk Plads, blev Roret lagt haardt Bb., hvilket blev tilkendegivet ved 2 korte Toner med Dampfløjten. Da en Kollision syntes uundgaaelig, blev Maskinen kastet Fuld Kraft Bak; men umiddelbart efter tørnede A. med Stævnen mod H.s Stb.s Side agten for Bakken. Ved Kollisionen blev H. lettere beskadiget.

Anm. Søforklaring fra A. foreligger ikke.

140. M/Gl. **Hans** af Svendborg, 62 Reg. T. Br. Bygget 1891 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Assens til København med Sukker.

Grundstødt d. ²⁶/₁₀ 39 ved Sjællands Ø.-Kyst.

Søforklaring i Kalundborg d. ²¹/₁₁ 39.

Kl. 7 passeredes Møens Fyr i ¹/₂ Sm.s Afstand og Kl. 8³⁰ passeredes Hellehavns Nakke Fyr i 2 Sm.s Afstand. Vejret var stille og klart. Kl. 9³⁰ kom 2 Pæle, der antoges at afmærke Indsejlingen til Løbet over Hollændergrunden, i Sigte i N.-lig Retning, og Kursen ændredes N.-over. Da Vanddybden aftog, ændredes Kursen til V., og Farten blev mindsket. Kort efter tørnede Skibet Grunden uden at blive staaende.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes, at 2 Bundgarnspæle blev forvekslet med Afmærkningen af Løbet over Hollændergrunden.

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

Mistet Roret d. ²¹/₁₂ 39 i Kattegat; søgt Nødhavn.

Søforklaring og Søforhør i København d. ²⁸/₁₂ 39.

Kl. ca. 19³⁰ passerede H. under en haard SV.-lig Kuling Gilleleje F. S., og kort efter mærkedes et Stød i Skibet, hvorefter Skibet mistede Styret. En Undersøgelse viste, at Roret var borte. Det forsøgtes at styre ved Hjælp af Motor, Sejl og Styretrosser, men da dette ikke lykkedes, og Skibet drev ind mod Kysten, blussedes efter Hjælp. Kl. ca. 22 kom S/S »Koldinghus« af Vejle til Assistance, og en Slæbeforbindelse blev bragt i Stand. Kort efter brækkede Slæberen og da det viste sig, at H. kunde holde Kurs omtrent SØ., fortsatte H. for Sejl og Motor. D. ²²/₁₂ Kl. 0³⁰ ankredes paa Helsingborg Red. En tilkaldt Bjergningsdamper slæbte derefter H. til Helsingør.

Anm. Ministeriet maa antage, at Skibet har tørnet en drivende Genstand.

142. M/Tj. **Hasa** af København, 110 Reg. T. Br. Bygget 1895 af Staal. Paa Rejse fra Karlshamn til Odense med Soyamel.

Grundstødt d. ¹⁰/₂ 39 ved Sveriges S.-Kyst.

Svensk Strandingsindberetning dat. ¹³/₂ 39.

Kl. ca. 19 grundstødte H. i Taage S. for Sandhammaren F. Kl. 20⁴⁵ kom Skibet flot uden at have taget nævneværdig Skade.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Taage i Forbindelse med Strømsætning.

143. M/B **Havørnen** af Esbjerg, 3 Reg. T. Br. Bygget 1916. Paa Rejse fra Esbjerg til Fanø.

Kollideret d. ²⁸/₆ 39 paa Esbjerg Red; 3 Omkomne.

Søforhør i Esbjerg d. ¹⁸/₇, ¹⁹/₇ og ²⁵/₈ 39.

Kl. ca. 18 afgang H. fra Fiskerihavnen. Kort efter bemærkede Føreren, at der var noget i Vejen med Motoren, hvorfor han overlod Roret til sin 14-aarige Søn. Da Motoren ikke fungerede helt tilfredsstillende, blev det besluttet at tage ind til Trafikhavnen og Englands kajen. Da Sandodsbøjen var passeret, ændrede Rorsmanden Kursen Bb. over mod Trafikhavnen. M/F »Nordby« af Nordby var da i Sigte i en Afstand af ca. 1000 m. Umiddelbart efter kom Føreren op fra Motoren og overtog Roret og ændrede Kursen mod Englands kajen. Kort efter tørnede N. med Stævnen mod H.s Stb.s Side, hvorved H. blev presset under Vandet og sank. 2 i Kahytten værende Personer, Førerens Hustru og 8-aarige Datter, gik ned med Baa-

den, medens Føreren og Drengen kom op til Overfladen, hvor det lykkedes Drengen at faa Tag i Baadens Mast, hvorfra han blev bjærget af en Baad fra M/F »Fanø«, der var kommet til Stede, medens Føreren i bevidstløs Tilstand blev bjærget af Baaden fra N.

Af den af N.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar følgende: N. styredes for langsom Fart mod Sandodsbøjen; H. saas i nogen Afstand med Kurs mod N., hvorfor N. drejedes lidt Stb. over. Da Afstanden mellem Skibene var ca 25 m, syntes H. at dreje mod N. Roret blev lagt haardt Stb., hvilket blev tilkendegivet ved 1 kort Tone med Fløjten. Da H. syntes at bibeholde sin Kurs og der syntes Fare for en Kollision, blev Motoren kastet Fuld Kraft Bak. Da en Kollision nu syntes uundgaaelig, stoppedes Motoren, men umiddelbart efter skete Kollisionen som ovenfor anført. Da H.s Fører var reddet om Bord i N., sattes Kursen mod Esbjerg samtidig med, at der blev foretaget Oplivningsforsøg; disse viste sig imidlertid forgæves, idet den paagældende afgik ved Døden.

Anm. 1. De omkomne er Arbejdsmand Harald Hansen, Fru Margrethe Dorthea Hansen og Bonny Hansen, alle af Esbjerg.

Anm. 2. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes, at man i H. ikke har forstaaet N.s Manøvre-signal.

144. M/S Heinrich Wilhelm af Hamborg, 191 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Flensborg til Rostock i Ballast.

Grundstødt d. $\frac{2}{3}$ 39 ved Lollands SV.-Kyst.

Strandingsindberetning dat $\frac{2}{3}$ 39.

Kl. 1 grundstødte H. W. i tæt Taage ca 600 m Ø. for Kramnitze Havn. D. $\frac{3}{3}$ kom Skibet flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Taage i Forbindelse med Strømsætning.

145. M/Gl. Hela af Svendborg, 84 Reg. T. Br. Bygget 1909 af Staal.

Kollideret d. $\frac{13}{4}$ 39 i Københavns Havn.

Søforklaring og Søforhør i Svendborg d. $\frac{24}{4}$ 39.

Kl. ca. 9⁴⁵, da H. ud for Islands Brygge skulde overhale en Bugserbaad, der bugserede en Pram, kom Skibet for nær Prammen. Motoren blev kastet Fuld Kraft Bak; men umiddelbart efter tørnede H. med Stævnen mod Prammen. Ved Kollisionen blev H. kun lettere beskadiget.

Anm. Søforklaring fra Prammens Besætning foreligger ikke.

146. S/S Helga L. M. Russ af Hamburg, 1709 Reg. T. Br. Bygget 1926 af Staal. Paa Rejse fra Dunston til Hobro med Kul.

Grundstødt d. $\frac{27}{3}$ 39 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Søforhør i Hobro d. $\frac{3}{4}$ 39.

Kl. ca. 12, da H. L. M. R., der havde Lods om Bord, befandt sig ved Prik Nr. 3 i Sejlrenden til Mariager Fjord, tog Skibet Grunden og blev staaende. Der loddedes 5 m Vand. D. $\frac{30}{3}$ Kl. 15 kom H. L. M. R. flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

Anm. Ministeriet maa antage at Grundstødningen skyldes, at der i Sejlrenden har dannet sig en Pulle.

147. M/Jt. Helge af Odense, 99 Reg. T. Br. Bygget 1910 af Staal. Paa Rejse fra Stettin til Randers med Solsikkekager.

Grundstødt d. $\frac{21}{1}$ 39 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Strandingsforretning ved Fornæs d. $\frac{21}{1}$ 39. Strandingsindberetning dat. $\frac{24}{1}$ 39. Søforklaring i Grenaa d. $\frac{27}{1}$ 39.

D. $\frac{20}{1}$ Kl. 19³⁰ befandt H. sig i diset Vejr $1\frac{1}{2}$ Sm. NØ. af Lysegrund Fyr, Log 30. Herfra sattes Kursen mod Fornæs. Motoren gik Halv Kraft Frem, og Loddet holdtes gaaende. Kl. 22³⁰ loddedes 16 m Vand, Log 55, og Kursen ændredes til NV. $\frac{1}{2}$ N. Vejret var nu blevet tæt Taage, hvorfor Farten mindskedes yderligere. D. $\frac{21}{1}$ Kl. 0¹⁵ tog H. Grunden ved Kragenæs ca. $\frac{1}{2}$ Sm. S. for Fornæs Fyr og blev staaende. D. $\frac{23}{1}$ Kl. 6 kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper, efter at en Del af Ladningen var lægtret.

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

148. L/B Helm af København. Paa Rejse fra Saltholm til København.

Kollideret d. $\frac{13}{8}$ 39 i Sundet; 1 Mand omkommet.

Søforhør i København d. $\frac{23}{8}$ 39.

Kl. ca. 22, da H., der førte forskriftsmæssige Sidelanterner, i klart Vejr med en nordlig Brise befandt sig ved Svælget Lystønde med Kurs mod Prøvestenen, saas et sydgaaende Skib, styrende ret mod H. Da det andet Skib syntes at bibeholde sin Kurs, forsøgtes det ved at ro H. at undgaa en Kollision. Da Afstanden til Skibet var ca. 20 m, og en Kollision syntes uundgaaelig, sprang de i H. ombordværende 2 Personer i Vandet, og umiddelbart efter blev H. paasejlet. Det andet Skib fortsatte sin Rejse, men Paa-sejlingen blev bemærket fra en nordgaaende Damper, S/S »Fantoft« af Bergen, der satte en Baad paa Vandet, og bjærgede Føreren af H., den anden ombordværende, Palle Rasmussen af København, var forsvundet.

149. M/Gl. Henny af Aarhus, 97 Reg. T. Br. Bygget 1919, af Staal.

Brand om Bord d. $\frac{13}{11}$ 39 i Aarhus.

Søforhør i Aarhus d. $\frac{17}{11}$ 39.

Kl. ca. 16 tømtes Lukafets Kakkellovn for Aske, som blev lagt i en Trækasse der stod foran Kakkellovnen. Kl. ca. 23³⁰ opdagedes Ild i Lukafet. Det forsøgtes at slukke Ilden med Skumslukker; men først da Brandvæsenet var ankommet, blev man Herre over Ilden. Ved Branden ødelagdes en Del Sejldug.

Anm. Ministeriet maa antage Branden er opstaaet ved, at der i Asken har været Gløder, der har antændt Trækassen.

150. 3^m M/Sk. **Henrik** af Borgholm, 99 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Landskrona til Oskarshamn med Superfosfat.

Grundstødt d. ³⁰/₁ 39 ved Amager.

Strandingsindberetning dat. ³¹/₁ 39.

Kl. 5 Grundstødte H. i taaget Vejr ud for Dragør Havn. Den ³¹/₁ Kl. 20 kom Skibet flot, efter at en Del af Ladningen var lægtet.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Taage.

151. S/S **Herfinn** af Skien.

En Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. ⁸/₄ 39 i København.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. ⁸/₄ 39.

Kl. ca. 20 laa H. i Frihavnen fortøjet langs S/S »Scanmail« af New York og lastede Bly i Blokke fra dette Skib. Blokkene blev anbragt paa et Dæk af Planker hvilende paa Bjælker i Bunden af Lasten i H. Da der var anbragt ca. 44 Tons Bly paa dette Dæk, gav Plankerne efter og faldt ned af Understøtningsbjælkerne, og 2 Havnearbejdere, som stod paa Dækket faldt ned i Bunden af Lasten tilligemed nogle af Blokkene. Den ene Havnearbejder fik Benene beskadiget og blev i en tilkaldt Ambulance kørt til Hospitalet.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

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

a) Paa Rejse fra La Pallice til Rochefort med Kul.

Tørnet Kajen d. ¹⁵/₂ 39 i Rochefort.

Søforklaring og Søforhør i Aalborg d. ¹⁰/₃ 39.

Kl. 15⁴⁵, medens H. assisteret af Bugserbaad og Lods manøvreredes ind i Dokskilen til Rochefort, mistede Skibet Styret og blev af Strømmen ført mod Kajen, hvorved Stævnen knækkede under Hoveddækslinien.

Anm. Aarsagen til Kollisionen fremgaar af det ovenfor anførte.

b) En Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. ¹⁸/₆ 39.

Indberetning fra Statens Skibstilsyn dat. ²⁷/₆ 39.

Kl. ca. 9¹⁵, medens H. laa ved Islands Brygge og lossede Kul med Kran, skulde et Par Havnearbejdere fjerne en Jernplade, som laa i den nedfiredede Grabbe, der hvilede paa en Kulbunke. Herunder skred Kulbunken, Grabben væltede over paa den ene Ende og lukkede sig, hvorved den ene Havnearbejder fik venstre Fod i Klemme mellem Grabbens Kant og Aksel. Før at faa Havnearbejderen fri, maatte Grabben løftes, hvorved den lukkede sig helt, og Foden blev yderligere kvæstet. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt Ambulance kørt paa Hospitalet.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

153. M/Jt. **I. C. Nielsen** af Kolding, 27 Reg. T. Br. Bygget 1936 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Randers til Aabenraa med Koksgrus.

Grundstødt d. ¹¹/₂ 39 ved Samsøs N.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Aabenraa d. ¹⁴/₂ 39.

D. ¹¹/₂, da I. C. N. befandt sig midt mellem Hasenøre og Issehoved styrende S.53°V., blev det tæt Taage. Maskinen kørte langsomt, og Loddet holdtes gaaende. Kl. 19 skimtedes Issehoved ret forude i ca. 2 Sm.s Afstand, og Kursen ændredes til V., men umiddelbart efter tog I. C. N. Grunden. Kl. ca. 22 kom Skibet flot ved egen Hjælp efter at ca. 10 Tons af Ladningen var kastet over Bord.

Anm. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Grundstødningen skyldes usigtbart Vejr.

154. M/S **India** af København, 9549 Reg. T. Br. Bygget 1930 af Staal. Paa Rejse fra Weymouth til Antwerpen med Stykgods.

Tørnet en undersøisk Hindring d. ²⁸/₁₁ 39 i Nordsøen.

Søforhør i Aarhus d. ¹³/₁₂ 39.

Kl. 16 passeredes Wielingen Lysbøje, og der ankredes i 7 Favne Vand ved Bol van Knocke for at afvente Lods. Kl. 17⁴⁰ opdagedes det, at I. var gaaet i Drift. Motorerne blev sat paa Langsomt Frem og Roret lagt Stb., medens der blev hevet ind paa Kæden. Herunder mærkedes et Stød i Skibet, og kort efter svajede Skibet Bb. over. Samtidigt hørtes en Lyd af Luft, der presses op gennem Luftrørerne fra Nr. 1 og 2 Stb.s Tanke, og en Undersøgelse viste, at disse Tanke var løbet fulde af Vand. Efter forskellige Manøvrer med Motorerne kom Skibet flot.

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

155. 3^m M/Sk. **Inge** af Sejrø, 297 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Eg. Paa Rejse fra Fowey til Södertälje med Kaolin.

a) Havareret d. ⁹/₁₂ 39 i Atlanterhavet; søgt Nødhavn.

Søforklaring i Stockholm d. ¹⁵/₁ 40.

Kl. 20³⁰, da I. under en SV.-lig Storm befandt sig ca. 6 Sm. S. for Oversav Fyr, brød en Braadsø ind over Skibet, hvorved agterste Storluge blev slaaet ned og 4 Lænseporte samt en Del af Skanseklædningen bortrevet.

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

b) Brand om Bord d. ²¹/₁₂ 39 i Frederikshavn.

Søforklaring i Stockholm d. ¹⁵/₁ 40.

Kl. ca. 21³⁰ opdagedes Ild i Kahytten agter. Brandvæsenet blev alarmeret, og kom hurtigt til Stede, hvorefter Ilden blev slukket. Ved Branden blev alt Træværk og alle Møbler i Førerens og Styrmandens Kamre ødelagt, og alle Vinduer i Styrehuset blev sprængt.

Anm. Ministeriet maa antage, at Branden skyldes Overhedning af et Kakkellovnsrør.

156. M/Jt. **Ingeborg** af Aarhus, 34 Reg. T. Br. Bygget 1898 af Eg. Paa Rejse fra Lübeck til Kerteminde med Raajern.

Grundstødt d. $\frac{5}{1}$ 39 ved Langelands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{5}{1}$ 39. Søforhør i Kerteminde d. $\frac{12}{1}$ 39.

Kl. 2^{30} passeredes Albuen F. i 2,5 Sm.s Afstand. Det var sneykt og Kursen sattes mod Tranekær, idet Maskinen gik Halv Kraft Frem. Fra Kl. 3^{30} holdtes Loddet gaaende uden at faa Bund, indtil der Kl. 4^{15} loddedes 9 m Vand. Et Par Minutter efter tog Skibet Grunden paa Nebbe Revler og blev staaende. Efter forgæves at have søgt at bringe Skibet flot, blev der Kl. 8, da Vinden var frisket til NØ.-lig Kuling, og Søerne brød over Skibet, der begyndte at hugge i Grunden, sat Nødsignaler. Da Vandet stadig steg i Skibet, skønt Pumperne holdtes gaaende, gik Besætningen i Jollen og roede over til en Fiskerbaad, der var kommet til Assistance. D. $\frac{6}{1}$ Kl. 23^{05} kom I. flot ved Hjælp af en Bjergningsdamper, efter at ca. 17 Tons af Ladningen var lægtret.

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

157. Ff. **Inger Marie** af Skagen, 32 Reg. T. Br. Bygget 1927. Paa Fiskeri i Nordsøen.

Motoren havareret d. $\frac{24}{11}$ 39 i Nordsøen; søgt Nødhavn.

Søforklaring i Esbjerg d. $\frac{5}{1}$ 40.

Da I. under en VSV.-lig Kuling befandt sig 135 Sm. Ø.t.N. $\frac{1}{2}$ N. af Humber Fyrskib, gik Motoren i Staa. En Undersøgelse viste, at Forgasseren var revnet. Det forsøgtes at faa Motoren i Gang, men da dette ikke lykkedes, og Fartøjet befandt sig i Nærheden af et Minefelt tilkaldtes Ff. »Ajax« og Ff. »Dagmar Aaen«, begge af Esbjerg, der bugserede I. til Thyborøn, hvortil I. ankom d. $\frac{29}{11}$.

Anm. Aarsagen til Havariet fremgaar af det ovenfor anførte.

158. S/S **Inger Toft** af København, 2190 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal.

a) En Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. $\frac{1}{2}$ 39 i Danzig.

Indberetning fra Statens Skibstilsyn dat. $\frac{21}{2}$ 39.

Kl. ca. 0^{30} , da en af Skibets Fyrbødere kom om Bord, gled den paagældende paa det øverste Trin paa Lønningstrappen, der var glat af Rim, og faldt bagover ned paa Kajen og forslog sig. Den tilskadekomne blev bragt til Køjs, og blev, da Skibet den $\frac{4}{2}$ kom til København, ført til Hospitalet.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

b) Paa Rejse fra Danzig til Antwerpen med Korn.

Rørt Grunden d. $\frac{8}{3}$ 39 ved Belgiens V.-Kyst.

Søforklaring i Antwerpen d. $\frac{24}{3}$ 39.

Kl. 12^{20} , da I. T. befandt sig ca. 3 Sm. SØ.t.Ø. for Noord Steenbank Lystønde, blev Skibet stoppet og drejet tværs i Søen for at afvente Lods. Det blæste en haard V.-lig Kuling. Kl. 12^{26} kom Lodsens om Bord. Kl. 12^{30} beordredes Maskinen Fuld Kraft Frem og der styredes nordefter med Lystønden tæt om Stb. Fra Kl. 12^{38} — 12^{50} huggede Skibet flere Gange i Grunden.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Vejrforholdene.

c) Paa Rejse fra Immingham til Göteborg med Kul.

Grundstødt d. $\frac{8}{12}$ 39 ved Englands Ø.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Aalborg d. $\frac{22}{12}$ 39.

Kl. 0, da I. T. efter Bestikket var tværs af Flamborough Head Fyr, blev Kursen ændret til retv. N.33°V. Vejret var diset. Kl. 0^{30} blev Maskinen sat paa Langsomt. Kort efter saas et Lys om Stb. Roret blev lagt haardt Stb. samtidig med, at Maskinen blev stoppet; men umiddelbart efter tog Skibet Grunden 6 Sm. Syd for Whitby og blev staaende. Kl. 14^{25} kom Skibet flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Taage og Strømsætning i Forbindelse med den Omstændighed, at Fyrene paa Kysten ikke var tændt.

159. M/Gl. **Irmgard** af Graasten, 144 Reg. T. Br. Bygget 1908 af Staal. Paa Rejse fra Vejle til Kotka med Stykgods.

Grundstødt d. $\frac{9}{11}$ 39 ved Dagøs V.-Kyst.

Søforklaring i Tallinn d. $\frac{7}{12}$ 39.

Kl. 7^{10} passerede I. under en haard S.-lig Kuling med tæt Taage, Ovisi F. S. tæt om Stb., Log 16. Herfra styredes retv. N.10°V. Kl. 12 var Positionen ifølge Bestikket 58°11' N. Brd., 21°26' Ø. Lgd. Kl. 14 ændredes Kursen til retv. N.29°Ø. I Løbet af Dagen aftog Vindstyrken. Kl. 19 tog Skibet Grunden ved Kaleste ca. $2\frac{1}{2}$ Sm. fra Ristna og blev staaende. D. $\frac{22}{11}$ kom I. flot ved Hjælp af en Bjergningsdamper, efter at en Del af Ladningen var kastet over Bord.

Anm. I.s Fører er ved en af Søretten for Lundtofte og Nybøl Herreder under $\frac{31}{12}$ 40 afsagt Dom idømt en Bøde af 110 Kr. for ved skødesløs Navigering at have foranlediget Grundstødningen samt for Undladelse af at føre Skibsdagbog.

160. S/S **Isafold** af København, 871 Reg. T. Br. Bygget 1909 af Staal. Paa Rejse fra Danzig til Isafjord med Kul.

a) Maskinhavari d. $\frac{19}{8}$ 39 i Atlanterhavet.

Søforklaring og Søforhør i Svendborg d. $\frac{9}{10}$ 39.

Kl. 6^{30} , da I. under en SV.-lig Kuling befandt sig paa Højde med Seydisfjord, stoppede Maskinen. En Undersøgelse viste, at Mellemtryksglideren var sunket ned. Kl. 13 da Skaden tilsyneladende var udbedret, blev Maskinen paany sat i Gang; men umiddelbart efter stoppede den igen, og det viste sig, at Mellemtryksglidestangen var knækket. D. $\frac{21}{8}$ Kl. 0^{45} var Skaden midlertidig udbedret, hvorefter det blev besluttet at anløbe Seydisfjord for Reparation.

b) Grundstødt d. $\frac{26}{8}$ 39 ved Islands V.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Svendborg d. $\frac{9}{10}$ 39.

Kl. 22^{30} , da I., der havde Lods om Bord, var under Indsejling til Isafjord, tog Skibet, Grunden med Agterenden og blev staaende. Den følgende Dag Kl. 4 kom I. flot ved stigende Vande.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Lavvande.

161. M/Jt. **Jane** af Hasle, 74 Reg. T. Br. Bygget 1884 af Eg.

a) Paa Rejse fra Rønne til Odense med Lervarer.

Grundstødt d. $19/11$ 39 ved Fyns N.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Odense d. $23/11$ 39.

Kl. 2^{10} passerede J. i diset Vejr Lillegrund Lysbøje. Herfra styredes SV. $1/2$ V. Det blev efterhaanden tæt Taage, og Maskinen, der gik Halv Kraft Frem, blev sat paa Langsomt Frem. Da ca. 4 Sm. var udsejlet ændredes Kursen til S. $1/4$ V. Da ca. $5^{1/2}$ Sm. var udsejlet blev Motoren stoppet, og der loddedes ca. 20 m Vand. Motoren blev atter sat Langsomt Frem, men umiddelbart efter tog Skibet Grunden lidt N. for Gabet og blev staaende. Kl. ca. 15 kom Skibet flot ved fremmed Hjælp.

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

b) Paa Rejse fra Kalundborg til Rønne med Superfosfat.

Grundstødt d. $29/11$ 39 i Smaalandsfarvandet.

Strandingsindberetning dat. $1/12$ 39. Søforklaring og Søforhør i Rønne d. $9/12$ 39.

Kl. 22^{16} , da J. under en S.-lig Kuling befandt sig i Storstrømmen, kom Bogø Fyr, og lidt senere Stubbekøbing Fyr, i Sigte. Da Sodsegab var passeret, drejedes ned i Stubbekøbing Fyrs klare Vinkel. Nogen Tid efter blev det tæt Regndis, og der fortsattes for langsom Maskine. Der loddedes flere Gange 6 Favne Vand, og da Skibet antoges at være i Haarbølle Pynt N.-lige Fyrlinie, ændredes Kursen efter denne. Kort efter tog Skibet imidlertid Grunden paa Bredemandshage og blev staaende. D. $1/12$ Kl. 14^{30} kom J. flot ved fremmed Hjælp, efter at en Del af Ladningen var opløst.

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

c) Paa Rejse fra Rønne til Odense med Lervarer.

Grundstødt d. $14/12$ 39 i Grønsund.

Strandingsindberetning dat. $15/12$ 39. Søforklaring og Søforhør i Odense d. $20/12$ 39.

Kl. ca. 19 passerede J. under SØ.-lig Kuling Tolkebarren. Vejret var diset, og der styredes i Tolkedyb Fyrlinie med Kurs mod Haarbølle Pynt Ledefyr. Efter nogen Tids Forløb kom to klare Blinkfyr i Sigte om Stb. Da Borgsted Fyr Kl. ca. 20^{15} ikke var kommet i Sigte, blev Motoren stoppet. Pludselig kom Grønsunds to faste hvide Fyr i Sigte forude lidt om Stb. Roret blev straks lagt haardt Stb., og Motoren kastet Fuld Kraft Frem, men umiddelbart efter tog Skibet Grunden og blev staaende. D. $15/12$ Kl. ca. 10^{30} kom J. flot ved Hjælp af en Bjergningsdamper.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes, at Føreren ikke vidste, at Karakteren af Haarbølle Pynt Ledefyr var ændret.

162. M/S **Jane Mærsk** af Kalundborg, 7691 Reg. T. Br. Bygget 1928 af Staal.

Havareret d. $5/10$ 39 i Suez.

Søforklaring i Suez d. $19/10$ 39.

Kl. ca. 2^{40} , mens Skibet befandt sig i Tørdok i Suez, gled det pludselig ned fra Bundklodserne, hvorved Roret løftedes og Styremaskinen samt Reservestyreapparatet sprængtes.

163. M/B **Jan Knud** af København, 4 Reg. T. Br.

a) Kollideret d. $13/1$ 39 i København.

Søforhør i København d. $4/3$ og $7/3$ 39.

KL $5/15$, da J. K. for udgaaende befandt sig i Toldbodens grønne Fyrlinie udfor Lystbaadehavnen, kom et modgaaende Fartøj, der senere viste sig at være Fiskerfartøj »Liljen« af København, pludselig i Sigte omtrent ret for. Da der syntes Fare tor en Kollision, blev Maskinen kastet Bak og Roret lagt haardt Bb., men umiddelbart efter tornede L. med Stb.s Hov mod J. K.s Stb.s Side, hvor sidstnævnte Fartøj fik nogen ovenbords Skade.

Af den af L.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at L. Kl. ca. 5 gik gennem Lynetteløbet. Da den røde Fyrlinie fra Toldbodens Ledefyr var passeret, drejedes Bb. over ind i den grønne Fyrlinie. Kl. 5^{16} skete Kollisionen som ovenfor anført, uden at man havde set J. K. Ved Kollisionen blev L. noget beskadiget.

Anm. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes, dels at begge Fartøjer ikke blev holdt i den Side af Farvandet, der ligger paa Stb.s Side, dels at man for sent har set det andet Fartøjs Lanterner.

b) Brand om Bord d. $5/8$ 39 i Københavns Havn.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. $20/8$ 39.

Kl. 10^{05} , da J. K. befandt sig ud for Refshaleøen. slog en Ildsøjle ud af Karburatoren paa Baadens Motor, hvorved Kassen omkring Motoren kom i Brand. Der blev straks lukket for Benzintilførslen, og de ombordværende 3 Personer overførtes til en forbigående Motorbaad. Kort efter ankom en af Havnens Patruljebaade, som slukkede Ilden og bugserede Fartøjet ind til Toldboden.

Anm. Ministeriel maa antage, at Branden er opstaaet som Følge af Kortslutning paa Ledningerne til Motorens Dynamo.

164. Ff. **Jenny** af Skagen. Paa Rejse fra Fiskeplads i Skagerak til Skagen.

Kæntret d. $22/4$ 39 i Kattégat; 1 Mand omkommet.

Søforhør iskagen d. $22/5$

Kl. ca. 15. da J., der blev bugseret af en Motorbaad, og som selv slæbte 2 Bundgarnspæle, under en SSØ.-lig Kuling befandt sig mellem Lystønden paa Skagens Rev og 3-Kosten, kæntrede en So Fartøjet. Motorbaaden blev straks sejlet hen til J., og Fisker Arnold Christensen, der havde været alene om Bord, saas i Vandet ved J.s Agterende. Da Motorbaaden var ca. 6 m fra den overbordfaldne, blev der kastet en Tovende ud til ham. Tovenden faldt mellem Hænderne paa den overbordfaldne, der syntes at være livløs, og inden det lykkedes at faa Tag i ham, forsvandt han og kom ikke mere til Syne. Samtidig sank J.

Anm. Ministeriet maa antage, at Ulykken skyldes Vejrforholdene.

165. Finsk S/S Jessi H.

Grundstødt d. ³⁰/₉ 39 ved Læsø.

Strandingsindberetning dat. ¹⁷/₁₀ 39.

Om Formiddagen grundstødte J. H. ved Læsø NV.-Eev. D. ¹³/₁₀ Kl. 7¹⁵ kom Skibet flot ved Hjælp af 4 Bjergningsdampere.

166. M/Sk. Johanne af Allinge, 73 Reg. T. Br. Bygget 1903 af Eg. Paa Rejse fra Nyborg til Rønne Ballast.

Grundstødt d. ¹⁴/₄ 39 i Smaalandsfarvandet.

Strandingsindberetning dat. ¹⁵/₄ 39. Søforhør i Rønne d. ¹⁹/₄ 39.

Kl. ca. 21¹⁵ gik J. gennem Omø Sund, hvorefter der styredes SØ.t.S. Kl. 22¹⁵ kom Vejrø i Sigte lidt om Stb., og Kursen ændredes til SØ. Vejret var regndiset, og kort efter forsvandt Vejrø i Disen. Kl. ca. 22⁴⁵ loddedes ca. 12 m Vand, og Kl. ca. 22⁵⁰ grundstødte J. paa Nordkysten af Fæmø. D. ¹⁵/₄ Kl. ca. 10⁴⁵ kom Skibet flot ved fremmed Hjælp.

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

167. M/B Johanne af Gudnæsstrand, ca. 5 Reg. T. Br. Paa Fiskeri i Limfjorden.

Kollideret og sunket d. ²/₆, 39 i Limfjorden.

Søforklaring og Søforhør i Vestervig d. ⁹/₆ 39.

Kl. ca. 15, da J. i klart Vejr befandt sig paa Fiskeri i Visby Bredning omtrent ud for Ørndrup Hage, kom M/Gl. »Ormen III« af Thisted i Sigte forude. Da O. III. havde Vigepligten, bibeholdtes Kurs og Fart; men umiddelbart efter tørnede O. III. med Stævnen mod J.s Bb.s Side. Ved Kollisionen blev J. gennemskaaret og sank straks. Besætningen, 2 Mand, blev bjerget af O. III.s Jolle.

Af den af O. III.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at da dette Skib Kl. ca. 15 befandt sig i Visby Bredning, styrende efter den røde 1-Kost paa Ørndrup Hage, mærkedes et Stød i Skibet. Motoren blev stoppet, og da det viste sig, at Skibet var kollideret med J., blev Jollen sat i Vandet og J.s Besætning bjerget.

Anm. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes, at der om Bord i O. III. ikke blev holdt effektiv Udkig forefter.

168. M/Gl. Johanne af Aalborg, 55 Reg. T. Br. Bygget 1908 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Rønne til Kalmar i Ballast.

Grundstødt d. ¹⁷/₇ 39 ved Sverrigs Ø.-Kyst.

Svensk Strandingsindberetning dat ²¹/₇ 39.

Kl. 2³⁰ grundstødte J. i diset Vejr paa Sandørsknølen ved det nordre Indløb til Bergkvara. Kl. 5 kom Skibet flot uden at have taget nævneværdig Skade.

169. 3^m M/Sk. Johanne af Svendborg, 295 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Eg, Bøg og Fyr. Paa Rejse fra Lübeck til Helsingborg med Ler.

Kollideret d. ²²/₁₁ 39 i Østersøen.

Søforklaring og Søforhør i Svendborg d. ²⁴/₁₁ 39.

Kl. 19⁴⁰ passerede J. Anduvningsbøjen ved Travemünde. Derfra styredes NØ. Kl. 19⁶⁰ saas forude en Damper, der senere viste sig at være tysk S/S »Piteälf«, der laa til Ankers med blændede Lanterner, og umiddelbart efter tørnede J. mod P. Ved Kollisionen fik J. Sprydet, Judasøre, flere Støtter samt Lønningen brækket og Stævnen beskadiget, medens P. fik een eller to Plader lettere beskadiget.

Anm. Søforklaring fra P. foreligger ikke.

170. 3^m M/Sk. John af Rønne, 97 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Eg og Bøg.

a) Paa Rejse fra Danzig til Bandholm med Rug.

Grundstødt d. ¹⁸/₁ 39 ved Lollands N.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. ²²/₁ 39. Søforhør i Aarhus d. ¹⁸/₂ 39.

Kl. 15³⁰, da J. under en SØ.-lig Kuling befandt sig i Bandholm gravede Rende udfor Havneøen, tog Skibet Grunden i Bb.s Side af Renden og blev staaende. D. ²²/₁ Kl. 14 kom Skibet flot efter at ca. 75 Tons af Ladningen var lægtret.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes, at Farvandsafmærkningen var i Uorden paa Grund af Is.

b) Paa Rejse fra Oskarshamn til Esbjerg med Træ.

Grundstødt d. ¹⁸/₄ 39 ved Jyllands V.-Kyst.

Søforklaring i Esbjerg d. ²⁴/₄ 39.

Kl. ca. 9, da J. under en haard N.-lig Kuling for enkeltrebet Skonnertsejl og Stagejl og med Motoren i Gang befandt sig ved Bøje B. i Graadyb, gik Motoren i Staa. Storsejl blev sat, og Kl. 9¹⁵, efter at Bøje 4 var passeret, kom Lodsen om Bord. Mesanen blev sat, og det forsøgtes forgæves at stagvende. Da der syntes Fare for en Grundstødning, blev Skibet opankret; men Skibets Agterende huggede i Grunden ved Søren Jessens Sand, hvorved Skibshunden blev beskadiget. Kl. ca. 11 var Vandet steget, saa Skibet ikke rørte Grunden, hvorefter J. blev taget paa Slæb til Esbjerg.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

171. Ff. John Bull af Klaksvig, 88 Reg. T. Br. Bygget 1890 af Eg. Paa Fiskeri i Atlanterhavet.

Paasejlet og sunket d. ²⁰/₈ 39 i Atlanterhavet.

Søforklaring og Søforhør i Thorshavn d. ²⁸/₈ 39. Forlisanmeldelse dat. Klaksvig d. ⁴/₁₂ 39.

Kl. ca. 12, da J. B. i stille Vejr laa med Storsejl og Fok sat og Roret surret i Læ ca. 2 Sm. SØ.t.Ø.

af Langanes, saas en Damper, der senere viste sig at være S/S »Roykenæs« af Haugesund, med Kurs agten om J. B. Ca. 10 Min. senere saas R. styre ret imod J. B., og da der syntes Fare for en Kollision, blev alle Mand kaldt paa Dækket, og det forsøgte ved Raab at henlede Opmærksomheden paa J. B. R. syntes at dreje lidt Bb. over, men umiddelbart efter tørnede R. med Stævnen mod J. B.s Stb. Side ud for Mesanvantet og skar sig ca. 15" ind i J. B.s Dæk. J. B.s Besætning sprang om Bord i R., men da J. B., der var blevet læk, syntes at holde sig flydende, forsøgte det med Assistance fra R.s Besætning at tætte Lækagen samt at holde J. B. flydende ved Pumpning og Øsning. Alt viste sig imidlertid forgæves, og Kl. 2 gik Besætningen atter om Bord i R., og umiddelbart efter sank J. B.

Af en Udskrift af R.s Skibsdagbog fremgaar, at dette Skib styrede misv. SØ.t.Ø. med J. B. i Sigte forude om Stb. Kort før Kollisionsøjeblikket forlod den vagthavende Broen for at se i Kortet. Da Rorsmanden, der fra Styrepladsen ikke havde fri Udsigt over Bakken, syntes, at der var Fare for en Paasejling, beordrede han Maskinen, der gik Frem, Fuld Kraft Bak, hvilket bevirkede, at R. drejede Stb. over, og umiddelbart efter skete Kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes, at der om Bord i R. ikke har været udvist fornøden Agtpaaivenhed.

172. S/S Julius Thomsen af København, 1151 Reg. T. Br. Bygget 1927 af Staal.

Havareret d. $15/3$ 39 i København.

Søforhør i København d. $17/3$ 39.

Kl. 5, da J. T. under en haard NV.-lig Kuling laa fortøjet ved Cementkajen ved Burmeister & Wains Skibsværft paa Refshaleøen, sprængtes Agterfortøjningerne, der bestod af 3 Stk. 3" Wire og 2 Stk. $2\frac{1}{2}$ " Wire, samt 1 Stk. 2" Wire som Spring. Agterskibet drev ud fra Kajen og tørnede mod Kajen ved den S.-lige Side af Bassinet. Kort efter sprængtes de forreste Spring, der bestod af 2 Stk. 3" Wire, og Agterskibet drev hen over Sporene til Værftets Ophalingsbeddinger, hvor det tørnede mod en Pram, der var lastet med Maskingods. Prammen blev læk og sank Kl. 7¹⁰. Endvidere blev Fenderlisterne paa Cementkajen og paa den S.-lige Kaj samt en Svejsepram, der laa fortøjet ved Cementkajen beskadiget. Der tilkaldtes nu en Bugserbaad, der forsøgte at trække J. T. tilbage til sin gamle Plads; men da Skibet var slæbt ca. 15 m fremover, tørnede det en Undervandshindring og blev staaende. Under Forsøgs paa at bringe Skibet flot sprængtes et Halegat agter, og en Bugserwire skar ind i Skanseklædningen. Tank Nr. 4 og Agterpeaken blev lænset, men da det viste sig umuligt at faa J. T. over Undervandshindringen, blev Skibet lagt langs den S.-lige Kaj.

Anm. Ministeriet maa antage, at Havarierne skyldes Vejrforholdene.

173. B/B Juno af København, 79 Reg. T. Br. Bygget 1923 af Staal. Paa Rejse fra København til Nakskov i Ballast.

Grundstødt d. $18/4$ 39 ved Vejrø NV.-Kyst.

Søforhør i København d. $4/5$ 39.

Kl. 4 befandt J. sig under en VNV.-lig Kuling ca. $1\frac{1}{2}$ Sm. NV. af Vejrø Fyr. Der styredes NV. Kort efter kom forude et Lys i Sigte, som blev antaget for Lys- og Fløjtetønden NV. for Vejrø, men som senere viste sig at være et medgaaende Skibs Agterlanterne. Rorsmanden, der var alene paa Dækket, holdt dette Lys om Stb., og Kl. 4¹⁰ tog J. Grunden paa en Stenpulle og blev staaende. Kl. ca. 5 kom Skibet flot ved egen Hjælp, efter at en Del Vandballast var pumpet over Bord. Ved Grundstødningen blev J. læk.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes, at Rorsmanden ikke holdt den ham af Føreren opgivne Kurs.

174. S/S Jytte af København, 1877 Reg. T. Br. Bygget 1884 af Jern. Paa Rejse fra Immingham til Gøteborg med Kul.

Forlist efter Eksplosion d. $19/12$ 39 ved Englands Ø.-Kyst; 10 Omkomne.

Søforklaring i Newcastle upon Tyne d. $20/12$ 39. Forlisanmeldelse dat. København d. $30/12$ 39. Søforhør i København d. $3/1$ og $8/1$ 40.

Kl. 2²⁰, da J. befandt sig ca. 18 Sm. Ø. af Souter Point, indtraf en voldsom Eksplosion, hvorefter J. sank i Løbet af faa Sekunder. S/S »Avance« af København, der befandt sig ca. 200 Meter foran for J., ændrede straks Kurs mod Ulykkesstedet og satte Baade paa Vandet, der optog 8 Mand af J.s Besætning, som opholdt sig paa en Redningsflaade eller klamrede sig til Vraggods. S/S »Avance« blev liggende paa Stedet indtil Dagry, og da Farvandet var blevet gennemsoget, sattes Kursen mod Newcastle upon Tyne, hvortil Skibet ankom Kl. 12.

Anm. 1. De Omkomne er: 1. Styrmand S. Elgaard Rasmussen, Hasle, 1. Maskinmester J. P. H. Bjerrehuus, København, 2. Maskinmester A. M. Hougaard, Aalborg, Matros Svend Aage Granild, Hundested, Letmatros F. Teutsch, Holland, Ungmændene Niels Karlsson og Gustav Ericsson, Sverige, Fyrbøderne Heisel, Norge og Joseph Verbichis, Letland samt Messedreng E. Johansen, Sakskøbing.

Anm. 2. Eksplosionen antages at skyldes Krigsaarsager.

175. S/S Jægersborg af København, 1254 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Staal. Paa Rejse fra København til Leith med Landbrugsprodukter.

Forlist i December 1939 i Nordsøen; 18 Omkomne.

Forlisanmeldelse dat. København d. $30/12$ 39. Søforhør i København d. $11/1$ 40.

D. $14/12$ 39 afgik J. fra København. D. $20/12$ Kl. ca. 12¹⁵ fandtes paa ca. 57° N. Brd., 0°30' Ø. Lgd. en Del Vraggods samt en Redningsflaade med Liget af en Mand, der senere identificeredes som J.s Maskinassistent Otto Eivind Larsen af Haslev. Da der iøvrigt intet er hørt eller set til Skibet, maa det antages at være forlist med Mand og Mus.

Anm. 1. De Omkomne er: Skibsfører Niels Johannes Nielsen af Svendborg, 1. Styrmand Johannes Carl Petersen af Marstal, 2. Styrmand Jørgen Marius Jørgensen af Lyngby, 1. Maskinmester Adolph

Schubert og 2. Maskinmester Heinrich Andreas Aschenberg, begge af København, Maskinassistent Otto Eivind Larsen af Haslev, Hovmester Viggo Harald Nielsen af København, Kok Gersom Gullo af Bogense, Matros Karlo Kühnau af Allinge, Matros Kenny Schlabs af Faaborg, Letmatros Sten Sixten Bergstrøm af Sverige, Letmatros Alfred Søndergaard Kristensen af Næstved, Letmatros Mogens Jørgensen af Herlufmagle, Ungmand Paul Albert Larsen af Valby, Skibsdreng Enevold Jensen af Aadum, Donkeymand Carl Marius Niels Rasmussen af Nyborg, Fyrbøderne Helmuth Edvard Andersen og Knud Pedersen, begge af København.

Anm. 2. Skibet maa antages at være forlist som Følge af Krigsskade.

176. M/Sk. **Karen** af Sejrø, 331 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Eg, Bøg og Fyr. Paa Rejse fra Gefle til Kotka.

En Mand faldet over Bord og druknet d. $26/11$ 39 i Østersøen.

Søforklaring i Tallinn d. $15/12$ 39.

Kl. ca. 9^{15} , da K. befandt sig ca. 4 Sm. fra Bjørn Fyr, skulde Redningsbaaden svinges ud. Herunder huggede den forreste Taljeblok ud, hvorved Matros Edvard Sigvald Lindgren Hansen af Nykøbing F., der stod paa Lønningen og støttede sig til Baaden, faldt over Bord. En Redningskrans blev straks kastet ud, Motoren kastet Fuld Kraft Bak og Skibet lagt paa modsat Kurs, samtidig med at Jollen blev sat paa Vandet. Da den overbordfaldne, der saas svømme hen mod Redningskransen, var ca. 4 Favne fra denne, forsvandt han og kom ikke senere til Syne. Kl. 11^{50} da al Eftersøgning viste sig forgæves, blev Rejsen fortsat.

Anm. Ministeriet maa antage, at Ulykken skyldes, at Jernstangen, hvortil Sliphagen er fastgjort, er blevet bøjet under Baadens Udsvingning.

177. S/S **Karen Toft** af København, 2220 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal. Paa Rejse fra Immingham til Havnefjord med Kul.

Tørnet Grunden d. $17/2$ 39 ved Islands V.-Kyst.

Søforklaring i Reykjavik d. $20/2$ 39 og i Helsingør d. $13/4$ 39.

Kl. ca. 13^{40} passerede K. T. Valhusgrunn Lys- og Fløjtetønde. Vejret var stille og klart. Der styredes SØ. $1/2$ Ø. ind i Ledelinien. Kl. 13^{52} , medens der holdtes Øje med en Motorbaad, der var for udgaaende, tørnede Skibet et Skær i Bb.s Side af Løbet, hvorved flere af Bundtankene blev slaaet læk.

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

178. M/Gl. **Kastor** af Kalundborg, 53 Reg. T. B. Bygget 1896 af Eg.

a) Paa Rejse fra Aalborg til Næstved med Cement.

Sprunget læk d. $8/8$ 39 i Kattegat; søgt Nødhavn.

Søforklaring i Grenaa d. $10/8$ 39.

Kl. ca. 14 passerede K. Fornæs. Fra denne Plads styredes mod Røsnæs. Vejret var næsten stille. Kl. ca. 15 opdagedes det, at Skibet var blevet læk, og Maskinpumpen blev sat i Gang. Da denne kort efter blev ubrugelig paa Grund af Snavs i Bundventilen, fortsattes Lænsningen med Haandkraft, og der søgtes ind til Grenaa.

Anm. Ministeriet maa antage, at Lækagerne skyldes Rystelser fra Motoren, hvor 2 Fundamentsbolte viste sig at være knækket.

b) Paa Rejse fra Aalborg til Fredericia med Cement.

Tørnet Kaj d. $3/9$ 39 i Fredericia.

Søforklaring i Fredericia d. $9/9$ 39.

Kl. ca. 5, da K. befandt sig ved Indsejlingen til den gamle Havn med Forenden inden for Havnemolen, førte Strømmen Agterskibet Stb. over. Da der syntes Fare for en Paasejling af Kajen, blev Motoren først sat Fuld Kraft Frem og Roret lagt haardt Stb., og derefter blev Motoren kastet Fuld Kraft Bak; men umiddelbart efter fiskede den ene Flig af Bb.s Anker fat i Bolværket, hvorved Ankerets anden Flig beskadigede Skanseklædningen og brækkede 2 Støtter. Endvidere knækkede Vaterstaget.

Anm. Aarsagen til Havariet fremgaar af det ovenfor anførte.

179. S/S **Kaupo** af Riga. Paa Rejse fra København til Methil i Ballast.

Kollideret d. $3/2$ 39 i Sundet.

Søforhør i København d. $2/3$ 39.

Se Nr. 124.

180. S/S **Keplar** af Bremen.

En Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. $31/8$ 39 i København.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. $31/8$ 39.

Kl. ca. 15, da K. laa ved Islands Brygge og lastede Papir i Baller, fiskede under Ophivning Lossekrogen en Skærstok over Nr. 2 Luge. Derved faldt nogle Luggedæksler samt en Havnearbejder, der stod paa disse, ned i Lasten. Den paagældende, der fik Hovedet kvæstet, blev i en tilkaldt Ambulance kørt til Hospitalet.

181. S/S **Knut** af København, 1274 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Staal.

En Mand omkommet d. $14/10$ 39 i Derwentiaugh.

Søforklaring i Newcastle d. $16/10$ 39. Søforklaring og Søforhør i Odense $23/10$ 39.

Kl. ca. 22^{30} , da K. laa fortøjet i Bøjer i Havnen skulde 9 Mand af Skibets Besætning sættes om Bord i K. ved Hjælp af Jollen. Da Jollen, der blev vrikket, befandt sig omtrent midt imellem Kajen og Skibet, kæntrede den, og de ombordværende, der alle stod o.p., faldt i Vandet. De overbordfaldne blev ved Hjalp

af en Jolle fra et andet Skib alle bjerget med Undtagelse af Fyrbøder Peter Jørgen Hansen af København, der ikke kunde findes, hvorfor det maa antages, at den paagældende er druknet.

Anm. Ministeriet maa antage, at Jollen kæntrerede som Følge af, at nogle af Besætningen fik Overbalance og faldt over mod Jollens Bb.s Side.

182. Ff. **Klara** at Esbjerg, 19 Reg. T. Br. Bygget 1913. Paa Fiskeri i Nordsøen.

Mistet Ankeret d. $22\frac{1}{2}$ 39 i Nordsøen.

Søforhør i Esbjerg d. $15\frac{1}{3}$ 39.

Kl. 5³⁰, medens K. laa til Ankers paa en Fiskeplads ca. 120 Sm. V.t.S. af Graadyb Barre førende forskriftsmæssig Ankerlanterne, gik en Trawler, der fiskede i Nærheden af K., og som viste sig at være mærket G. Y. 1155, foran om K. Da der syntes Fare for, at Trawleren skulde fiske K.s Ankergrejer, tændtes Lys paa Dækket; men umiddelbart efter fiskedes Ankergrejerne. K. blev slæbt med Trawleren i ca. $\frac{1}{2}$ Time, hvorefter Skibene kom klar af hinanden. Det viste sig, at K.s Ankergrejer var borte.

Anm. Søforklaring fra Trawleren foreligger ikke.

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

a) Paa Rejse fra Rønne til Korsør med Fliser og Lerrør.

Grundstødt d. $4\frac{1}{3}$ 39 ved Omø.

Strandingsindberetning dat. $4\frac{1}{3}$ 39. Søforklaring og Søforhør i Korsør d. $8\frac{1}{3}$ 39.

Kl. ca. 5 kom K. M., der sejlede i Agersø Ledefyrlinie, ind i Helleholm Fyrs klare Vinkel, og Kursen ændredes til misv. NV. $\frac{1}{2}$ V. Vejret var diset, og umiddelbart efter forsvandt Fyret i Disen. Da Fyret kort efter atter kom i Sigte, befandt K. M. sig i Fyrets grønne Vinkel. Roret blev lagt Stb., men umiddelbart efter tog Skibet Grunden i Nærheden af 1-Kosten paa Omø NV.-Flak og blev staaende. Kl. ca. 10³⁰ kom Skibet, der havde faaet nogle Planker i Bunden beskadiget, flot ved fremmed Hjælp, efter at en Del af Ladningen var lægtret.

Anm. Ministeriet maa efter det oplyste antage, at Grundstødningen skyldes, at Overgangen fra rødt til grønt i Helleholm Fyr er blevet antaget for Fyrets hvide Vinkel.

b) Paa Rejse fra Kalundborg til Stege med Superfosfat.

Rørt Grunden og grundstødt d. $\frac{1}{9}$ 39 i Smaalandsfarvandet.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. $8\frac{1}{9}$ 39. Søforhør i Nexø d. $27\frac{1}{1}$ 40.

Kl. ca. 8, da K. M. befandt sig i Langø Vrid, tog Skibet Grunden paa Ø.-Siden af Nordre Stenkar uden at blive staaende. Kl. ca. 8³⁰, da Skibet befandt sig i Ulvsund, tog det Grunden paa en Mudderbanke paa Langø Østflak. Om Eftermiddagen kom Skibet flot ved egen Hjælp.

Anm. Ministeriet maa antage, at den første Grundstødning skyldes, at Skillemærket mellem Langø Vrid og Søndre Løb havde mistet Topbetegnelsen, og at den anden Grundstødning skyldes, at det frie Udsyn hindredes af et i Renden grundstødt Skib.

184. S/S **Koldinghus** af Vejle, 674 Reg. T. Br. Bygget 1912 af Staal. Paa Rejse fra København til Odense med Stykgods.

Kollideret d. $17\frac{1}{3}$ i Odense Kanal.

Søforklaring og Søforhør i Odense d. $20\frac{1}{3}$ 39.

Se Nr. 117.

185. S/S **Kongea** af København, 782 Reg. T. Br. Bygget 1911 af Staal. Paa Rejse fra Gdynia til København i Ballast.

Grundstødt d. $18\frac{1}{2}$ 39 ved Amagers Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $20\frac{1}{2}$ 39. Søforhør i København d. $23\frac{1}{2}$ 39.

Kl. 4 passerede K. i klart Vejr Drogden Fyr tæt om Stb. Herfra styredes mod et rødt Fyr, der viste 2 Blink hvert 10. Sekund, og som blev antaget for Lystønde C., men senere viste sig at være Dragør Fort Fyr. Kl. 4¹⁰ tog K. Grunden lidt inden for 2-Kosten paa Søndre Røse, men var straks flot igen. Der blev ankret op lidt Ø. for Grunden; men da Skibet var blevet læk og trak meget Vand, blev det Kl. 4⁴⁰ sat paa Grund paa samme Sted som før. D. $19\frac{1}{2}$ Kl. ca. 18³⁰ kom K. flot ved Hjælp af en Bjergningsdamper.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Forveksling af Lystønde C. og Dragør Fort Fyr i Forbindelse med den Omstændighed, at Kursen, efter at Drogden Fyr var passeret, ikke blev kontrolleret paa Kompasset.

186. M/F. **Korsør** af Korsør, 2363 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal. Paa Rejse fra Korsør til Nyborg med Passagerer.

Kollideret d. $15\frac{1}{1}$ 39 i Store Bælt.

Søforhør i Korsør d. $18\frac{1}{1}$ 39.

Kl. 1⁵³ afgik K. fra Færgelejet i Korsør. Vejret var taaget. Der blev bakket ud af Havnen, og Kl. ca. 2, da Baakefyret passeredes, hørtes Taagesignal fra et Skib, der viste sig at være M/F »Sjælland« af Korsør. Da K. var i Fyrets hvide Vinkel, svajedes Stb. over, hvilket blev tilkendegivet ved 1 kort Tone. Da K. laa S.t.Ø. an, kom S.s Toplanterner i Sigte 3 Str. om Stb. Roret blev lagt Bh., hvilket blev tilkendegivet ved 2 korte Toner. Umiddelbart efter kom S.s røde Lanterne i sigte, hvorfor Maskinerne blev stoppet og kastet Fuld Kraft Bak, men ca. 1 Minut senere tønnede K. med Stævnen mod S.s Bb.S Side forude. Ved Kollisionen tik K. Stævnen knækket og Konsollen revet bort, ligesom et Skinnestykke om Stb. samt nogle Boyplader blev beskadiget.

Af den af S.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at Farten, da S. Kl. ca. 2⁰⁶ var i Nærheden af nævnte Baakefyre, blev nedsat til Halv Kraft Frem. Da S. befandt sig ca. 10 Skibslængder V. for Baakefyret styrende Ø.t.N. $\frac{1}{2}$ N., kom K., fra hvilken der var hørt Taagesignaler, i Sigte 3 Str. om Bb. i ca 4 Skibslængders Afstand. Fra K. hørtes 2 lange Toner, hvorfor Maskinerne Kl. 2⁰⁷ blev beordret Fuld Kraft

Frem. Umiddelbart efter, da der syntes Fare for en Kollision, blev Maskinerne stoppet og kastet Fuld Kraft Bak, men straks efter skete Kollisionen som ovenfor anført. Ved Kollisionen fik S. ca. 3 m af Bb.s Fender knust, ligesom Skanseklædningen og Skibssiden blev beskadiget.

Anm. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes Taage i Forbindelse med den Omstændighed, at man om Bord i S. opfattede de af K. afgivne 2 korte Toner som 2 lange Toner.

187. M/Jt. **Kristine** af Aarhus, 19 Reg. T. Br. Bygget 1860 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Sæby til Aalborg i Ballast.

Grundstødt d. ²⁴/₉ 39 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. ²⁴/₉ 39. Søforhør i Aalborg d. ¹⁷/₁₁ 39.

Kl. ca. 15, da K. under en NNØ.-lig Kuling passerede Hals Barre, sprængtes Motorens Hovedpakning, og Motoren gik i Staa. K. opankredes, og Motoren blev repareret, hvorefter Ankeret blev hevet hjem. Umiddelbart efter sprængtes Pakningen atter og Motoren gik i Staa, og inden K. paany blev opankret tog Skibet Grunden ved Sønder Hage og blev staaende. Kl. 17 kom K. flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Motorhavari.

188. M/S **Laura Mærsk** af København, 6599 Reg. T. Br. Bygget 1939 af Staal. Paa Rejse fra Philadelphia til Baltimore med Stykgods.

Kollideret d. ²⁰/₁₂ 39 paa Delaware-Floden.

Søforklaring i Baltimore d. ²⁹/₁₂ 39.

Kl. 11³¹ passerede L. M. Lysbøjen ved Miles Creek. Kl. 11³³ blev Vejret diset, og Farten blev mindsket. Kl. 11³⁴ blev Maskinen stoppet. Kl. 11³⁵ saas Lysbøjen ved Goose Isl. Flats om Stb.; Roret blev lagt haardt Bb., og Maskinerne blev kastet Fuld Kraft Bak. Vejret klarede nu helt op, og et Tankskib, der syntes at dreje Bb. over, og hvorfra der hørtes en Række korte Toner, saas næsten ret for. Kl. ca. 11³⁷ tørnede L. M. mod det andet Skib, som viste sig at være amerikansk T/S »Bohemian Club«. Ved Kollisionen fik begge Skibe nogen ovenbords Skade.

Anm. Søforklaring fra B. C. foreligger ikke.

189. M/Jt. **Leda** af Nykøbing F., 54 Reg. T. Br. Bygget 1912 af Eg. Paa Rejse fra København til Nykøbing F. med Stykgods.

Grundstødt d. ⁶/₉ 39 ved Sjællands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. ⁷/₉ 39. Søforklaring og Søforhør i Nykøbing F. d. ⁹/₁₀ 39 og i Stege d. ²³/₁₀ 39.

Kl. 22³⁰ grundstødte L. 100 m S. for Stevns Fyr. Da Føreren, der havde været under Dæk, kom op i Styrehuset, viste det sig, at Rorsmanden havde faaet et Ildebefindende og var faldet om. D. ⁷/₉ Kl. 11²⁰ kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjergningsdamper.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

190. M/Gl. **Liberator** af Edhultshall (svensk), ca. 80 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Lübeck til Gøteborg med Salt.

Grundstødt d. ²⁴/₆ 39 ved Romsø.

Strandingsindberetning dat. ²⁶/₆ 39.

Kl. 17³⁰ grundstødte L. i klart Vejr ved Romsøs V.-Kyst. Kl. 23³⁰ kom Skibet flot ved fremmed Hjælp.

191. Ff. **Liljen** af København, 12 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Fiskeplads i Sundet til København.

Kollideret d. ¹³/₁ 39 i København.

Søforhør i København d. ⁴/₃ og ⁷/₃ 39.

Se Nr. 163.

192. S/S **Lilleborg** af København, 1452 Reg. T. Br. Bygget 1916 af Staal. Paa Rejse fra Leith til København med Kul.

Kollideret d. ¹⁹/₁₂ 39 i Leith.

Søforhør i København d. ²⁸/₁₂ 39.

Kl. 7⁴⁰ afsejlede L., der havde Lods om Bord, i tæt Taage fra Leith. Da Skibet var kommet klar af Molerne, kom en Ankerligger, fra hvilken der intet Taagesignal var hørt, i Sigte forude. Da der syntes Fare for en Kollision, blev Maskinen, der havde gaaet Langsamt Frem, kastet Fuld Kraft Bak og Bb.s Anker stukket i Bund, men umiddelbart efter tørnede L. med Stævnen mod Bb.s-Side af det andet Skib, der viste sig at være S/S »Wanda« af Helsingfors. Ved Kollisionen blev L.s Stævn let bøjet.

Anm. Søforklaring fra W. foreligger ikke.

193. M/Gl. **Lise** af Thurø, 100 Reg. T. Br. Bygget 1931 af Staal.

Paasejlet d. ¹⁵/₃ 39 i Københavns Havn.

Søforklaring og Søforhør i Odense d. ²¹/₃ 39.

Kl. ca. 3, da L. under en frisk N.-lig Kuling laa fortøjet langs Siden af M/S »California« ved Østmolen i Frihavnen, sprængte M/Sk. »Randi« af Aalborg, der laa fortøjet foran L., sine Fortøjninger og drev ned paa L., der fik Sprydet og Forskibet lettere beskadiget.

Af den af R.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at R.s Fortøjninger brækkede under en Snebyge, hvorefter Kollisionen skete som ovenfor. Under Skibenes Arbejden mod hinanden fik R. en Del ovenbords Skade paa Stb.s Side.

Anm. Ministeriet maa antage at Kollisionen skyldes Vejrforholdene.

194. S/S **Lotte** af København, 1420 Reg. T. Br. Bygget 1906 af Staal. Paa Rejse fra København til Immingham i Ballast.

Paasejlet d. $14/9$ 39 paa Humberfloden.

Søforklaring og Søforhør i Helsingør d. $21/12$ 39.

Kl. 1^{30} , medens L., der havde Lods om Bord, med neddæmpede Lanterner laa til Ankers ved Lower Middle Shoal, saas en Damper, der senere viste sig at være engelsk Ministryger »Glen Kidston«, agterude. Kl. 1^{35} tørnede G. K. mod L.s Bb.s Laaring, hvorved der fremkom et stort Hul i Laaringen, og Skrue og Styregrejser blev beskadiget.

Anm. Søforklaring fra G. K.s Besætning foreligger ikke.

195. Ff. **Lyngvig** af Esbjerg, 40 Reg. T. Br. Bygget 1938. Paa Fiskeri i Nordsøen.

Mistet Ankeret d. $7/2$ 39 i Nordsøen.

Søforhør i Esbjerg d. $10/3$ 39.

Kl. ca. 20^{45} , medens L. laa til Ankers 140 Sm. V. $3/4$ S. af Graadyb Barre, saas en Trawler, der senere viste sig at have Kendingsbogstaverne K. W. 101, passere ca. 50 m foran om L., og umiddelbart efter mærkedes det, at Trawleren havde fisket L.s Ankergrejser. Da der syntes Fare for en Kollision, blev Ankergrejerne stukket fra.

Anm. Søforklaring fra K. W. 101 foreligger ikke.

196. S/S **Læsø** af Læsø, 148 Reg. T. Br. Bygget 1928 af Staal. Paa Rejse fra Frederikshavn til Læsø med Post.

Kollideret d. $24/3$ 39 i Frederikshavn.

Søforklaring i Frederikshavn d. $31/3$ 39.

Kl. 13 afsejlede L. fra Paradis-Kajen. Der blev afgivet Fløjtesignaler for at gøre S/S »Nevada« af København, der var i Færd med at gaa til Kaj ved Flydedokken, opmærksom paa, at L. vilde passere. Da L. befandt sig mellem Sydkaen og N. mistede Skibet Styret. Maskinen blev beordret Fuld Kraft Bak, men umiddelbart efter tørnede L. mod N.s Agterende. Ved Kollisionen fik L. en Del ovenbords Skade.

Af den af N.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at da N. assisteret af Lods og Slæbebaad var i Færd med at gaa til Kajen, saas L., der var for udgaaende pludselig dreje ind mod N.s Agterende. Umiddelbart efter skete Kollisionen, hvorved N. fik nogle Buler paa Bb.s Laaring, samt Skruebladene beskadiget.

Anm. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes, at L. har mistet Styret som Følge af N.s og Slæbebaadens Skruevand.

197. M/Gl. **Magda** af Marstal, 68 Reg. T. Br. Bygget 1901 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra København til Aabenraa med Foderstoffer.

Grundstødt d. $18/3$ 39 i Smaalandsfarvandet.

Søforklaring og Søforhør i Aabenraa d. $21/3$ 39.

Kl. ca. 4^{15} , da M. befandt sig i Nærheden af Haarbølle Pynt, styrende i Borgsted Ledefyrs klare Vinkel, blev det Sneykning, og Fyret forsvandt. Ca. 5 Minutter senere tog Skibet Grundten med Styrebords Side ved Haarbølle Pynt og blev staaende. Kl. 11^{30} kom Skibet flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Vejrforholdene.

198. S/S **Magnus** af Middelfart, 1339 Reg. T. Br. Bygget 1906 af Staal. Paa Rejse fra Göteborg til Methil i Ballast.

Korlist efter Eksplosion d. $9/12$ 39 i Nordsøen; 20 Omkomne.

Forlisanmeldelse dat. København d. $21/12$ 39. Søforhør i København d. $1/2$ 40.

Kl. 19, da M. befandt sig ca. 45 Sm. Ø. for Aberdeen, mærkedes et kraftigt Stød mod Skibets Stb.s Side. Det kunde ikke konstateres, hvorfra Stødet hidrørte. Kl. ca. 19^{15} indtraf en voldsom Eksplosion under Bunden lidt agten for Broen. Forskibet begyndte straks at synke. Inden Skibet sank naaede Rorsmanden, der var saaret, at komme op paa en Flaade paa Agterdækket. Da Skibet sank, kæntrede Flaaden, saa den ombordværende kom under den, men det lykkedes ham at komme fri og op paa Flaaden. Kort efter kom M.s 2. Styrmand drivende forbi paa en Luge, og det lykkedes at bjerse 2. Styrmanden op paa Flaaden. D. $10/12$ afgik Styrmanden ved Døden. D. $15/12$ blev de paagældende bjerget af en britisk Trawler og ført til Aberdeen, hvor den saarede kom paa Hospitalet.

Anm. 1. De omkomne er: Skibsfører Lauritz Olsen, 1. Styrmand Knud Schott Deichmann Iversen og 2. Styrmand Kristen IBoutrup alle af København, 1. Maskinmester Knud Einar Olaf Walgreen af Gentofte, 2. Maskinmester Viggo Christian Godtfred Møller, Maskinassistent Ejner Karl Christensen og Hovmester Svend Otto Møller alle af København, Kok Aage Marinus Jørgensen af Bagsværd, Hovmestermath Jens Kristian Jacobsen af Stege, Matroserne Adolf Petersen Damm af Kolding, Frederik Karl Lindahl Henriksen af København og Karl Almann Frederik Nielsen af Rønne, Letmatros Jens Sigmund Jacobsen af Nolsø, Ungmand Peter Thorvald Geertsen Lund af København, Donkeyniaiid Anker Stjerne Adolf Olsen af København, Fyrbøderne Julius Ejner Salomonsen af København og Arthur Johan Strandgaard Jensen af Nyborg samt Kullempere Arne Carstensen af Horsens.

Anm. 2. Eksplosionen antages at skyldes Krigsaarsager.

199. S/S **Malmø** af København, 618 Reg. T. Br. Bygget 1914 af Staal.

2 Passagere kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. $18/6$ 39 i København.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. $9/7$ 39.

Kl. 21^{15} , da M. laa langs Kajen i Havnegade for at landsætte Passagerer, blev Skibet af et forbisejlede Skib suget ud fra Kajen, og en Landgang fra Kajen til øverste Dæk faldt ned paa Kajen. En Passager,

som stod paa Landgangen, og en, som var i Færd mod al træde ud paa denne, faldt derved ned paa Kajen og kom til Skade.

Anm. Aarsagen til Ulykken var, at Landgangen ikke var surret til Skibet.

200. S/S **Manø** af København, 1415 Reg. T. Br. Bygget 1925 af Staal. Paa Rejse fra Derwenthaugh til Kolding med Koks.

Grundstødt d. ²³/₁₀ 39 ved Fyns N.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. ²⁴/₁₀ 39. Søforklaring i Helsingør d. ²/₁₁ 39.

Kl. 6³⁰ befandt M. sig i usigtbart Vejr i en gisset Afstand af 1 Sm. fra Vesborg Fyr, Log 95. Maskinen gik med mindsket Fart. Herfra styredes retv. S.70°V. Kl. 7⁵⁸ saas noget mørkt om Bb. Maskinen blev stoppet og Roret lagt haardt Stb.; men umiddelbart efter tog M. Grunden NØ. for Æbelø Fyr. ca. ¹/₂ Sm. fra Land og blev staaende. D. ²⁴/₁₀ Kl. 21³⁰ kom Skibet flot ved Hjælp af 3 Bjergningsdampere.

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

201. S/S **Margrethe** af Aalborg, 2465 Reg. T. Br. Bygget 1914 af Staal. Paa Rejse fra London til København med Stykgods.

Kollideret d. ¹/₃ 39 paa Themsen.

Søforhør i København d. ¹⁶/₃ 39.

Kl. 4³⁸, da M., der havde Lods om Bord, befandt sig ved Gallon Bojer, blev det Taage. Maskinen blev stoppet. Kort efter hørtes Taagesignal forude fra en Ankerligger, og Maskinen blev beordret Fuld Kraft Bak, hvilket blev tilkendegivet ved 3 korte Toner med Dampfløjten; men før Farten var taget af M. tørnede Skibet med Bb.s Bov og Laaring mod Stb.s Side af Ankerliggeren, der viste sig at være S/S »Koalga« af Aberdeen.

Anm. Søforklaring fra K. foreligger ikke.

202. S/S **Maria** af Esbjerg, 1369 Reg. T. Br. Bygget 1933 af Staal.

Brand om Bord d. ¹/₇ og ²/₇ 39 i London.

Søforklaring og Søforhør i Aalborg d. ⁷/₇ 39

D. ¹/₇ Kl. 21²⁰ opdagedes Ild i Blæseren til kunstig Træk og dennes Kanaler samt Kedlernes Optræk. Ilden blev bekæmpet ved Hjælp af en Slange og 2 Ekstinktører, og Kl. ca. 22 var Ilden slukket. D. ²/₇ Kl. 9 bemærkedes det paa Fyrpladsen, at Skottet til Nr. 2 Last, der i Lasten var isoleret med Kork, var med stærkt, og det viste sig, at der var Ild i Nr. 2 Last. Paa Grund af stærk Røgudvikling var det umuligt at komme ned i Lasten, hvorfor Brandvæsen fra Land blev alarmeret og Kl. 14⁰⁵ var Ilden slukket.

Anm. Ministeriet maa antage, at Branden d. ¹/₇ skyldes Selvantændelse, medens Branden d. ²/₇ i Lastrummet maa antages at være opstaaet som Følge af Varmeoverførsel fra den brændende Blæserkanal gennem Jærnskottet til dettes Korkisolation.

203. Ff. **Maria-Alice** af Gdynia, 70 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Fiskeplads i Østersøen til Neksø.

Grundstødt d. ²⁰/₁ 39 ved Bornholms Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. ²¹/₁ 39.

Kl. ca. 20³⁰ grundstødte M.-A. i tæt Taage ca. 1000 m S. for Neksø Havnefyr og blev staaende. D. ²¹/₁ Kl. 15 kom Skibet flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være, at Ankerkæden brækkede.

204. M/Gl. **Marie** af Halmstad. Paa Rejse fra Halmstad til Holbæk med Træ.

Strandet og forlist d. ¹⁵/₃ 39 ved Sjællands N.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. ¹⁷/₃ 39.

Kl. ca. 0, da M. under en N.-lig Snestorm befandt sig N. for Ellekilde, sprang Skibet læk. Motorrummet fyldtes med Vand, og Motoren stoppede. Det forsøgtes derefter for Sejl alene at naa ind under den svenske Kyst; men Kl. ca. 4¹⁵ tog Skibet Grunden ca. 150 m N. for Ellekilde og blev staaende. Skibet blev Vrag.

205. M/Jt. **Marie** af Aarhus, 35 Reg. T. Br. Bygget 1901 af Eg. Paa Rejse fra Aalborg til Ørhage i Ballast.

Grundstødt d. ²/₉ 39 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. ⁶/₉ 39.

Kl. 2 grundstødte M. i Taage ved Sangstrup Klint. Kl. ca. 9 kom Skibet flot ved egen Hjælp.

206. M/Gl. **Marie** af Sønderborg, 30 Reg. T. Br. Bygget 1877 af Eg. Paa Rejse fra Rudkøbing til Sønderborg med Kul og Koks.

Sprunget læk og sunket d. ²²/₁₂ 39 i Østersøen.

Søforklaring og Søforhør i Sønderborg d. ³/₁ 40.

Kl. ca. 12²⁰, da M. under en VNV.-lig Kuling befandt sig i Rudkøbing Løb, opdagedet det, at der var Vand i Motorrummet. Da Vandet vedblev at stige, skønt Pumpen holdtes gaaende, besluttedes det at sætte Skibet paa Grund ved Siø. Da M. kom ind paa grundet Vand, gik Motoren i Staa, og Skibet opankredes, hvorefter Besætningen gik i Baaden og roede i Land. 1 Løbet af ca. 10 Minutter sank Skibet paa ca. 2 m Vand.

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

207. Halvdæksbaad **Marie Louise** af Vedbæk, 3 Reg. T. Br. Bygget 1894.

Forlist d. ⁴/₈ 39 ved Sjællands Ø.-Kyst.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. $7/10$ 39.

Om Aftenen, medens M. L. under stormende Kuling laa fortøjet ved Bøje udfor Skodsborg, sprængtes Fortøjningen, og Fartøjet drev ind paa Kysten. Fartøjet blev Vrag.

Anm. Forliset skyldes Vejrforholdene.

208. S/S **Maryland** af København, 4895 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal. Paa Rejse fra Halmstad til København.

Grundstødt d. $19/9$ 39 ved Sveriges V.-Kyst.

Søforhør i København d. $21/9$ 39.

Kl. 13^{20} , da M. assisteret af Lods og Slæbebaad manøvreredes ud fra Halmstad, tog Skibet Grunden paa N.-Siden af Sejlrenden ca. 200 m udenfor Havnefyret. Kl. 15^{50} kom Skibet, der ved Grundstødningen var blevet læk i Bb. Rendesten, flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Strømsætning.

209. M/Tj. **Mathilde** af Graasten, 90 Reg. T. Br. Bygget 1902 af Staal. Paa Rejse fra Holtug til Rønne med Kalkmel.

Grundstødt og sunket d. $3/3$ 39 ved Sveriges S.-Kyst.

Svensk Strandingsindberetning dat. $8/3$ 39. Søforhør i København d. $8/3$ 39.

Kl. ca. 20^{30} afsejlede M. i diset Vejr under en SSØ.-lig Kuling fra Holtug. Der styredes misv. Ø.t.N. $0/4$ N., og der sejlede for Motor. Kl. ca. 22^{30} kom et Fyr, som blev antaget for Drogden Fyr, men som senere viste sig at være Falsterbo Fyr, I Sigte 4 à 5 Str. Om Bb.Motoren, der havde gaaet Fuld Kraft Frem, sattes Langsomt Frem. Kl. ca. 23 saas Glimt af et Fyr om Stb., og da der blev loddet ca. 5 m Vand, blev Motoren kastet Fuld Kraft Bak og Skibet lagt paa modsat Kurs, hvorefter Motoren sattes Fuld Kraft Frem; men ca. 5 Minutter senere tog M. Grunden paa $55^{\circ}20'5$ N. Brd., $12^{\circ}49'$ Ø. Lgd. og blev staaende. Der blev forgæves afgivet Nødsignal. Kl. 23^{15} opdagedes det, at Skibet var læk, og skømt der blev pumpet med baade Motor- og i Haandpumpe, steg Vandet i Skibet. D. $4/3$ Kl. 4 var Skibet vandfyldt, og da Vinden i Løbet af Formiddagen friskede, forlod Besætningen, 3 Mand, Kl. 12^{30} Skibet i Jollen og roede ind til Falsterbo Fyr.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Strømsætning i Forbindelse med Forveksling af Fyrene.

210. M/Gl. **Meggy** af Aalborg, 41 Reg. T. Br. Bygget 1905 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Ronæsbro til Klintholm i Ballast.

Grundstødt d. $11/2$ 39 i Smaalandsfarvandet.

Strandingsindberetning dat. $19/12$ 39. Søforklaring og Søforhør i Maribo d. $21/2$ 39.

D. $10/2$ Kl. 19^{30} passerede M. Kjeldsnor Fyr. Det blæste en frisk V.-lig Brise, og der styredes NØ.t.N. $1/2$ N. Kl. 23 havdes Tranekær Fyr tværs, og Kursen ændredes til Ø. $1/2$ N. D. $11/2$ Kl. ca. 1^{30} kom et grønt Lys, der af Rorsmanden, der var alene paa Dækket, blev antaget for et Sejlskibs Sidelanterne, men som senere viste sig at være Vejrø Fyrs faste grønne Vinkel, i Sigte om Bb., og umiddelbart efter tog M. Grunden paa Fejø Staalgrunde. D. $18/2$ Kl. 17^{30} kom Skibet flot ved fremmed Hjælp.

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

Grundstødt d. $15/9$ 39 i Limfjorden.

Strandingsindberetning dat. $18/9$ 39. Søforhør i Aalborg d. $4/10$ 39.

Kl. 18^{15} passerede M. 1-Kosten ved Sunddraget V. for Odesund Broen. Herfra styredes misv. NV.t.V. efter Thyborøn sydlige Lystønde. Kl. ca. 18^{45} blev det diset og umiddelbart efter, samtidig med at 2-Kosten paa Rønne kom i Sigte ca. 2 Str. om Bb., mærkedes det, at Skibet slæbte i Grunden. Maskinen, der gik Fuld Kraft Frem, blev sat paa Langsomt Frem og Roret lagt haardt Stb. Da Skibet var drejet ca. 2 Str. blev det staaende. Efter forgæves al have forsøgt at bringe Skibet flot, blev der tilkaldt Assistance, og d. $18/9$ Kl. 20 kom M. flot ved fremmed Hjælp.

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

212. M/Gl. **Mercurius** af Troense, 42 Reg. T. Br. Bygget 1891 af Eg. Paa Rejse fra Travemünde til Odense med Glassand.

Sprunget læk d. $2/6$ 39 i Østersøen; søgt Nødhavn.

Søforklaring og Søforhør i Marstal d. $8/6$ 39.

Kl. ca. 15, da M. under en jævn nordøstlig Brise med urolig Sø befandt sig 3 Sm. SØ. for Damshøft Fyr, opdagedes det, at Skibet var læk. Kort efter gik Motoren i Staa. Pumpen holdtes gaaende, og Kursen ændredes mod Travemünde, hvortil Skibet ankom Kl. ca. 2.

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

213. M Gl. **Meta Grethe** af Krautsand, 108 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Bremen til København med Jern.

Grundstødt d. $5/11$ 39 i Smaalandsfarvandet.

Strandingsindberetning dat. $7/11$ 39.

Kl. 20 grundstødte M. G. i Regndis paa Vejrø V. Flak. D. $7/11$ Kl. 11 kom Skibet flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være diset Vejr.

214. M/S **Mexico** af Horten, 3056 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Tuapse til Klaipeda med Olie og Benzin.

Grundstødt d. $2/1$ 39 i Sundet.

Strandingsindberetning dat $\frac{2}{1}$ 39.

Kl. 14³⁰ grundstødte M. under Sneykning paa den V.-lige Kant af den gravede Rende i Drogden ud for Dragør Fort Fyr. D. $\frac{3}{1}$ 39 kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjergningsdamper, efter at en Del af Ladningen var lægtret.

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

215. S/S Moremac Wren af New York.

En Mand kommet til Skade og senere afgaaet ved Døden som Følge af Ulykkes-tilfælde d. $\frac{13}{9}$ 39 i København.

Kl. ca. 11⁴⁵, da M. W. laa i Frihavnen med Stb.s Side mod Kajen og lossede Automobildele i Kasser a ca. 750 kg fra Storlugen ved Hjælp af en Bom i hver Side, blev Bb.s Losseløber, i hvilken der hang en Kasse, slækket af, efter at Stb.s Losseløber var hevet tot og havde taget Vægten af Kassen. Derved svingede Kassen ud over Stb.s Side og ramte Lugemanden, der stod ude i Borde. Lugemanden, der faldt ned paa Kajen og blev haardt kvæstet, blev i en tilkaldt Ambulance kørt til Hospitalet, hvor han d. $\frac{16}{9}$ afgik ved Døden som Følge af sine Kvæstelser.

Anm. Ministeriet maa antage, at Ulykken skyldes, at Bb.s Losseløber blev slækket uden at Luge- manden havde givet Ordre dertil.

216. M/S Møen af Svendborg, 295 Reg. T. Br. Bygget 1915/36 af Staal. Paa Rejse fra Nakskov til København med Stykgods.

Kollideret d. $\frac{25}{2}$ 39 i Københavns Havn.

Søforhør i København d. $\frac{4}{3}$ 39.

Kl. 4¹⁶, da M. i klart Vejr befandt sig ca. $\frac{1}{2}$ Sm. uden for Bølgebryderen N. for Trekroner med Kurs mod Kronløbet og med et modgaaende Skibs Topplanterner og grønne Sidelanterne i Sigte forude om Bb., blev Maskinen, der havde gaaet Fuld Kraft Frem, beordret Langsomt Frem. Kursen blev ændret lidt Stb. over; men da det andet Skib, der senere viste sig at være M/S »Sundet I« af København, syntes at bibeholde sin Kurs, blev Roret lagt Bb., hvilket blev tilkendegivet ved 2 korte Toner med Sirenen. Fra S. I hørtes ikke noget Signal, og da der syntes Fare for en Kollision, blev Roret lagt Stb., hvilket blev tilkendegivet ved 1 kort Tone med Sirenen, samtidig med at Maskinen beordredes Fuld Kraft Frem og derefter, da det sidste Signal ikke blev besvaret fra S. I, Stop og Fuld Kraft Bak; men umiddelbart efter, Kl. ca. 4¹⁸, tørnede M. med Stævnen og Stb.s Bov mod S. I.s Stb.s Agterskib.

Af den af S. I.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at da dette Skib Kl. 4¹⁵ befandt sig i Nærheden af Molerne ved Kronløbet, kom et modgaaende Skibs Topplanterner og røde Sidelanterne i Sigte 3 Str. om Stb. Fra det andet Skib, der senere viste sig at være M., hørtes 2 korte Toner, hvorfor Roret blev lagt Bb. Kort efter hørtes fra M. 1 kort Tone, samtidig med at dette Skib saas dreje Stb. over. Da der syntes Fare for en Kollision, blev Maskinen beordret Forceret Frem; men umiddelbart efter skete Kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes, dels at M. ikke bibeholdt sin Kurs saaledes som forskrevet i Art. 21 i de internationale Søvejsregler, dels at M. ændrede den paabegyndte Manøvre og endelig at S. I i Modstrid med Bestemmelserne i Art. 28 i de internationale Søvejsregler undlod at give Manøvresignal, da Roret blev lagt Bb.

217. M/Sk. Nathalia af København, 180 Reg. T. Br. Bygget 1898 af Fyr. Paa Rejse fra Simrishamn til Lübeck i Ballast.

Kollideret d. $\frac{7}{12}$ 39 i Femernsund.

Indberetning fra Konsulatet i Lübeck dat. $\frac{12}{12}$ 39. Søforklaring og Søforhør i Stege d. $\frac{23}{12}$ 39.

Kl. ca. 20²⁵, da N. med langsom Fart befandt sig i den grønne Vinkel af Femern Færgenhavns Fyr, saas forude den røde Sidelanterne paa en modgaaende Motorsejler, der senere viste sig at være M/S »Emma Johanna« af Uetersen. Da der syntes Fare for en Kollision, blev Roret lagt haardt Bb., hvilket blev tilkendegivet ved 2 korte Toner med Fløjten og Motoren blev sat paa Fuld Kraft Bak; men umiddelbart efter tørnede N. med Stævnen mod E.s Bb.s Side udfør Stormasten. Ved Kollisionen blev E. lettere beskadiget.

Anm. Søforklaring fra E. J. foreligger ikke.

218. Ff. Nellie af Trangisvaag, 51 Reg. T. Br. Bygget 1884 af Eg. Paa Rejse fra Hull til Færøerne.

Kollideret d. $\frac{31}{3}$ 39 i Hull.

Indberetning til Board of Trade dat. $\frac{1}{4}$ 39.

Kl. 14⁰⁵, da N. var under Udsejling fra St. Andrews Dock, blev Skibet paasejlet af en engelsk Damper »Lord Stonehaven«, hvorved Skanseklædningen om Bb. blev noget beskadiget.

Anm. Aarsagen til Kollisionen angives at være, at L. S. bedømte Afstanden til N. forkert.

219. M/S Nellie af Antwerpen, 530 Reg. T. Br. Paa Rejse fra København til Kastруп.

Grundstødt d. $\frac{10}{2}$ 39 ved Amagers Ø.-Kyst.

Søforhør i København d. $\frac{11}{2}$ 39.

Kl. 7⁴⁵ passerede N., der havde Lods om Bord, under en NV.-lig Kuling den røde Bøje paa N.-Siden af Løbet til Kastруп. Der styredes ret paa Havneindløbet. Da Skibet befandt sig midt imellem Bøjen og Molerne, tog det Grunden med Agterskibet, hvorved det mistede Styret, og blev af Strøm og Vind ført paa Grund S. for Løbet, hvor det blev staaende. Kl. 9⁴⁵ kom Skibet flot ved egen Hjælp.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Strømsætning.

220. M/Tj. Neptunus af Svendborg, 82 Reg. T. Br. Bygget 1901 af Staal. Paa Rejse fra Aalborg til Tuborg Havn ved Cement.

Havareret d. $15/3$ 39 i Kattegat.

Søforhør i København d. $20/3$ 39.

Kl. 8, da N. under en NNØ.-lig Storm befandt sig N. for Gilbjerg Hoved, havarerede Styregrejerne. Skibet faldt Tværs i Søen, der forrettede en Del ovenbords Skade. Da N. befandt sig ca. $1/2$ Sm. fra Kysten udfør Gilbjerg Hoved, opankredes for begge Ankre. Kl. ca. 16 blev N. taget paa Slæb af 3 Fiskekuttere og bugseret i Læ ved Helsingør.

Anm. Ministeriet maa antage, at Havarierne skyldes Vejrforholdene.

221. S/S **Nerma** af Esbjerg, 1210 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal. Paa Rejse fra Marseille til Odense med Oliekager.

Grundstødt d. $29/12$ 39 ved Sverigs V.-Kyst.

Svensk Strandingsindberetning dat. $13/12$ 39. Søforhør i København d. $12/1$ 40.

D. $28/12$ Kl. 23⁵⁰ passerede N. Nidingen i 2 Sm.s Afstand. Herfra styredes misv. SØ.t.S. $3/4$ S. Vejret var til Tider diset. D. $29/12$ Kl. 3³⁰ tog Skibet Grunden paa Skorregrund og blev staaende. En Under-søgelse viste, at 1. og 2. Tanken var læk. Det forsøgtes uden Held at bakke Skibet af Grunden. I Løbet af Dagen tiltog Vind og Sø stadig. Kl. 17 forlod 10 Mand af Besætningen Skibet i en Fiskerbaad. Kl. 17¹⁸ drejede N. op imod Vinden, samtidig blev Maskinen sat paa Fuld Kraft Bak, og Kl. 17³⁰ gled Skibet af Grunden, hvorefter der ankredes. Det besluttedes at søge Nødhavn. Kl. 19³⁰ lettedes, og Kursen blev sat mod Helsingør. Vinden var tiltaget til vestlig Storm med Snebyger og høj Sø, hvorfor det besluttedes at sætte Kurs mod Anholt. Kl. 11 ankredes i Pakhusbugten. Da Lækagerne tiltog, og Skibet ikke kunde holdes læns, blev N. Kl. 12 sat paa Land. D. $31/12$ Kl. 24 kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjergningsdamper.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Vejrforholdene.

222. S/S **Nevada** af København, 3766 Reg. T. Br. Bygget 1917 af Staal. Paa Rejse fra Stavanger til Frederikshavn i Ballast.

Kollideret d. $24/3$ 39 i Frederikshavn.

Søforklaring i Frederikshavn d. $19/4$ 39.

Se Nr. 196.

223. S/S **Nida** af Klaipeda, 903 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Boston, England til Klaipeda med Kul og Koks.

Grundstødt d. $23/1$ 39 ved Christiansø.

Strandingsindberetning dat. $24/1$ 39.

Kl. 17⁴⁵ grundstødte N. i klart Vejr paa Skæret Tat. D. $24/1$ Kl. 12¹⁵ kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjergningsdamper, efter at en Del af Dækslasten var kastet over Bord.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Fejlnavigering.

224. S/S **Niels R. Finsen** af København, 1855 Reg. T. Br. Bygget 1904 af Staal. Paa Rejse fra Grønland til Thorshavn med Stykgods.

Havareret d. $19/10$ 39 i Atlanterhavet.

Søforklaring i Thorshavn d. $28/10$ 39.

Kl. ca. 6³⁰, da N. R. F., under en orkanagtig SV.-lig Storm laa underdrejet i Atlanterhavet, brød en Braadsø ind over Fordækket hvorved de der anbragte 6 Fiskebaade, samt Stb.s Side af Kommandobroen, blev knust. Et Isskab, som stod under Broen, blev slaaet agter efter og knuste en Jolle samt slog Skoddet til et Kammer ind. Endvidere blev alle Ventilert i Stb.s Side revet op og Stb.s Redningsbaad knust og slaaet over Bord tillige med Telegrafhuset. Der holdtes af for Vejret og Søen blev dæmpet med Tran og Olie. Kl. ca. 8³⁰ brød en Braadsø ind over Agterskibet og begravede hele Skibet, knuste Baadene paa Agterdækket samt Dørene til Kamre og Maskinrum. Skibet blev derefter drejet under. Et Eftersyn viste, at Roret var slaaet skævt af Søen.

Anm. Aarsagen til Havarierne var Vejrforholdene.

225. S/S **Niobe** af Esbjerg, 1153 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal.

a) Paa Rejse fra W. Hartlepool til Boston.

En Mand forsvundet d. $21/5$ 39 i Nordsøen.

Søforklaring i London d. $24/5$ 39.

Kl. 5⁰⁵ passeredes Whitby om Stb. i 2,5 Sm.s Afstand. Det blæste en NNV.-lig Kuling. Ved Vagtskifte Kl. 8 savnedes en Letmatros, Holger Brandt Madsen, der sidst var blevet set Kl. 7⁴⁵, beskæftiget med Opklaring paa Fordækket. Skibet blev lagt paa modsat Kurs, samtidig med at en Eftersøgning om Bord iværksattes, ligesom 2 Skibe, der befandt sig i Nærheden ved Signaler blev anmodet om at holde Udkik efter den forsvundne. Kl. 9 blev det efter afhold Skibsraad besluttet at indstille Eftersøgningen, og Kl. 10¹⁵ fortsattes Rejsen.

Anm. Der er intet oplyst om Aarsagen til Ulykken.

b) Paa Rejse fra Spanien til Norge med Zinkerts.

Kollideret d. $26/11$ 39 paa Kirkwall Red.

Søforhør i Aarhus d. $6/2$ 40.

Kl. 16⁰⁵, da N. under en V.-lig Orkan laa til Ankers for begge Ankre, drev M/S »Atlanta« af Helsingfors tværs for Boven af N. Kl. 16¹⁵ tørnede A. haardt mod N.s Bb. Ankerkæde, som brækkede, og derpaa haardt imod N.s Bp. Bov. Det forsøgtes forgæves at fortøje Skibene langs Siden af hinanden. Kl. 16²⁴ tørnede A. mod N.s Stb.s Ankerkæde, som brækkede. Efter et forgæves Forsøg paa at fortøje N. til A. kom Skibene klar af hinanden, og det lykkedes ved Hjælp af Maskinen og den tilbageværende Ankerkæde at holde N.s Stævn op imod Vind og Sø, indtil en Slæbebaad kom til Stede. Ved Kollisionerne led begge Skibe en Del ovenbords Skade.

Anm. Søforklaring fra A. foreligger ikke.

226. M/S **Nordby** af Nordby, 144 Reg. T. Br. Bygget 1931 af Staal. Paa Rejse fra Esbjerg til Fanø. Kollideret d. $28/6$ 39 paa Esbjerg Red. Søforhør i Esbjerg d. $18/7$, $19/7$ og $23/8$ 39. Se Nr. 143.

227. M/S **Norden** af Lübeck, 231 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Tofte til Lübeck i Ballast. Grundstødt d. $25/2$ 39 ved Sjællands V.-Kyst. Strandingsindberetning dat. $27/2$ 39.

Kl. 9 grundstødte N. i taaget Vejr paa Halskov Rev. Kl. 16 kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjergningsdamper.

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

228. M/Jt. **Norden** af Lohals, 27 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Kalundborg til Ristinge med Gødning. Kollideret d. $27/10$ 39 i Ristinge.

Søforklaring og Søforhør i Odense d. $8/11$ 39.

Kl. ca. 12 befandt N. sig under en stormende NØ.-lig Kuling i det smalle Løb til Ristinge Bro. Begge Sider af Broen var optaget af Skibe, hvorfor det forsøgtes at gaa langs Siden af M/Kv. »Else« af Kolding, som laa for Enden af Broen. Da N., der sejlede for Motor alene, var ca. 15 Favne fra E., og der syntes Fare for Paasejling, blev Motoren kastet Bak; men umiddelbart efter tørnede N. med Stævnen mod E. omtrent midtskibs og beskadigede dette Fartøjs Skanseklædning.

Anm. 1. Søforklaring fra E. foreligger ikke.

Anm. 2. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes Vejrforholdene.

229. M/Jt. **Nordstjernen** af Aarhus, 44 Reg. T. Br. Bygget 1892 af Eg, Bøg og Fyr. Paa Rejse fra Øerhage til Kyndby med Sten.

Grundstødt d. $5/2$ 39 ved Sjællands N.-Kyst.

Søforhør i Aarhus d. $21/3$ 39.

Kl. 16 befandt N. sig i Taage 2 Sm. V. af Korshage. Herfra styredes Ø. efter med mindsket Fart, Loddet holdtes gaaende. Lige efter et Lodskud, der viste $4\frac{1}{2}$ m Vand, tog Skibet Grunden paa en Pulle i den N.-lige Side af Løbet ca. 1 Sm. V. af Korshage. Skibet, der staks kom flot, fik ved Grundstødningen en Del Bundskade og blev læk.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Taage.

230. Ff. **Nordstrand** af Skagen, 30 Reg. T. Br. Bygget 1930 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Fiskeplads i Nordsøen til Esbjerg.

Forlist efter Eksplosion d. $4/9$ 39 i Nordsøen; 4 Omkomne.

Forlis anmeldelse dat. Skagen d. $20/9$ 39. Søforhør i Frederikshavn d. $21/9$ 39 og i Lemvig d. $27/9$ 39. Søforklaring i Skagen d. $5/10$ 39.

Kl. ca. 0⁵⁰, da N. under en SØ.-lig Kuling sammen med Ff. »Bob« af Esbjerg befandt sig ca. 70 Sm. V. af Vyl F. S., saas fra B. en voldsom Eksplosion i N., der straks efter sank. B. opankredes, og der saas forskellige Vragrester fra N. drive i Vandet. Da der intet siden er set eller hørt til N.s Besætning, maa den antages at være omkommet.

Anm. 1. Eksplosionen antages at skyldes Krigsaarsager.

Anm. 2. De omkomne er: Fiskeskipper Christian Laurits Gajhede, Bedstemand Anders Willi Westerskov, Fisker Arnold Christian Jennet Nielsen samt Fisker Marius Rasmussen, alle af Skagen.

231. M/Kv. **Notos** af Skagen, 39 Reg. T. Br. Bygget 1886 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Lohals til København med Fisk.

Grundstødt d. $2/2$ 39 i Smaalandsfarvandet.

Søforhør i København d. $9/2$ 39.

Kl. ca. 13³⁰ passerede N. i diset Vejr den hvide Kost paa Brede Grund. Der styredes ØSØ. Kl. ca. 13⁴⁰ ændredes Kursen ret paa Storstrømsbroens Midterbue. Kl. ca. 14 kom en Kost, der antoges for den røde 2-Kost, men som senere viste sig at være 1-Kosten, i Sigte om Stb. Umiddelbart efter tog N. Grunden paa Masnedø Kalv ca. 200 m ØNØ. af 1-Kosten og blev staaende. D. $3/2$ Kl. 10 kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjergningsdamper.

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

232. Ff. **Oberon** af Skagen, 24 Reg. T. Br. Bygget 1938 af Eg, Bøg og Fyr.

Kollideret d. $5/1$ 39 i Skagen Havn.

Søforklaring i Skagen d. $12/6$ og $31/8$ 39.

Kl. ca. 18, da O. under Indsejling befandt sig i den S.-lige Side af det ny Havnebassin med Kurs mod den ny Auktionshal, kom en rød Sidelanterne i Sigte forude fra et Skb. — M/S »Veritas XXVII« af København — der kom fra Bassinets S.-lige Side. Skruen blev koblet fra, for at V. XXVII kunde passere foran om. Umiddelbart efter forsvandt V. XXVII.s røde Sidelanterne, og den grønne Sidelanterne kom i Sigte; da der syntes Fare for en Kollision blev Skruen koblet til Fuld Kraft Bak; men inden Farten var taget af O., tørnede dette Fartøj med Stævnen mod V. XXVII.s Bb.s Side midtskibs.

Af den af V. XXVII.s Fører afgivne Forklaring fremgaar, at dette Skib Kl. ca. 18 sejlede ind i det nye Havnebassin langs den S.-lige Kaj. Da Tankanlægget var passeret, drejedes Bb. over, og da der var drejet ca. 10 Streger saas over Læmolens O.s grønne Lanterne. Skruen blev koblet fra, og da O. var kommet rundt Læmolens Hovede, saas O.s røde Lanterne, derefter et Øjeblik den grønne Lanterne og endelig igen den røde Lanterne. O. syntes nu at svinge Bb. over mod Auktionshallen, medens V. XXVII laa stille. Da Kutteren var saa nær, at der syntes Fare for en Kollision, blev Motoren kastet Fuld Kraft Bak, hvorved

V. XXVII drejede til Bb.; men umiddelbart efter indtraf Kollisionen som ovenfor anført. Ved Kollisionen blev V. XXVII en Del beskadiget.

Anm. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes, at Skibenes Manøvrer ikke blev tilkendegivet ved Manøvresignaler.

233. S/S **Olaf** af København, 1920 Reg. T. Br. Bygget 1897 af Staal. Paa Rejse fra København til Antwerpen i Ballast.

Grundstødt d. $27/10$ 39 i Kielerfjord.

Søforhør i København d. $11/11$ 39.

Kl. 16^{45} , da O. under en haard NØ.-lig Kuling var ved at tage Lods om Bord ud for Jägersborg Jetty, blev Agterenden af Vinden tvunget Stb. over, hvorfor Maskinen beordredes Fuld Kraft Bak og begge Ankre blev stukket i Bund. Da Skibet var kommet rundt, forsøgte det at hive Ankrene hjem, men da O. drev over mod Minespærringen ved Frederichsfort, beordredes Maskinen Fuld Kraft Frem, og Roret blev lagt haardt Stb. Skibet gik ganske lidt frem, men drev samtidig Vest over, og Kl. 17^{10} tog O. Grunden ca. 100 m Nord for Frederichsfort Fyr. D. $28/10$ Kl. 10^{30} kom Skibet flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Vejrforholdene.

234. M/S **Oregon** af København, 4774 Reg. T. Br. Bygget 1916 af Staal.

a) Paa Rejse fra Buenos Aires til Santos med Stykgods.

Kollideret d. $1/3$ 39 ved Buenos Aires.

Søforklaring i Buenos Aires d. $2/3$ 39. Søforhør i København d. $18/4$ 39.

Kl. 18^{23} , da O., der havde Lods om Bord, befandt sig midt i Hovedkanalen ved Interseccion F.S., med Fyrskibet lidt foran for Tværs om Bb., saas en Damper, der viste sig at være S/S »Liege« af Antwerpen, i en Afstand af ca. 200 m styrende en Kurs tværs paa O.s Kurs. Fra L. hørtes 2 korte Toner med Dampfløjten, og Skibet syntes at dreje Bb. over. Roret blev lagt Stb., hvilket blev tilkendegivet ved 1 kort Tone med Fløjten. Da O. var helt over i Stb.s Side af Kanalen, og en Kollision syntes uundgaelig, blev Roret lagt Bb.; men umiddelbart efter — Kl. 18^{27} — tørnede L. med Stævnen mod O.s Bb.s Side ud for Nr. 5 Lugen, hvorved der fremkom Buler i Plader, Spanter og Vinkeljern, og Gelænderet blev ødelagt.

Anm. Søforklaring fra L. foreligger ikke.

b) En Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. $18/8$ 39 i Frihavnen.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. $25/8$ 39.

Kl. ca. 9^{30} , da O. laa ved Midtermolen og lossede Korn i Sække, kom en Matros, der stod ved Lønningen med Ryggen til Lugekarmen, i Klemme mellem Lønningen og et Slæng, som skulde svinges ud over Skibssiden. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt Ambulance kørt paa Hospitalet.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

c) Tørnet Kaj d. $3/10$ 39 i Buenos Aires.

Rapport til Gesandtskabet dat. $10/10$ 39.

Kl. 16^{35} , da O. under Forhaling befandt sig mellem Dock 2 og 3, mistede Skibet Styret, hvorved først Bb.s Bov og derefter Stb.s Side tørnede mod Dokportens Stensætning. Ved Kollisionen blev en Plade i Bb.s Bov og en i Stb.s Side lettere beskadiget.

Anm. Aarsagen til Havariet fremgaar af det ovenfor anførte.

235. S/S **Orion** af Tallinn, 762 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Middelfart til Danzig.

Grundstødt d. $19/3$ 39 ved Omø.

Strandingsindberetning dat. $19/3$ 39.

Kl. 0^{15} tog O. Grunden paa Omø NV. Flak. Kl. 14 kom Skibet flot ved egen Hjælp.

236. M/Gl **Ormen** II af Aarhus, 45 Reg. T. Br. Bygget 1907 af Staal. Paa Rejse fra Hals til Aalbæk med Sten.

Sprunget læk og forlist d. $25/3$ 39 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Vestervig d. $31/3$ 39. Forlisansmeldelse dat. Odesund d. $29/4$ 39.

Kl. ca. 1^{30} , da O. II under en ØNØ.-lig Kuling med Snebyger befandt sig i Læsø Rende ca. 5 Sm. Ø.t.N. $1/2$ N. af Sæby, stoppede Motoren. En Undersøgelse viste, at der stod Vand op over Dørken i Motorrummet. Ankeret blev stukket i Bund for at holde Skibet op mod Søen. Vandet vedblev at stige i Skibet, og da det viste sig umuligt at holde Skibet flydende, blev Jollen sat i Vandet, og Besætningen forlod Skibet i Jollen. Kl. ca. 2 sank O. II paa $57^{\circ}25'10''$ N. Brd., $10^{\circ}41'15''$ Ø. Lgd. i 24 m Vand, hvorefter Besætningen roede i Land.

Anm. Ministeriet maa antage, at Forliset skyldes, at Skibet har været overlastet.

237. M/Gl. **Ormen** III af Thisted, 87 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Staal. Paa Rejse fra Vilsund til Odesund, tom.

Kollideret d. $2/6$ 39 i Limfjorden.

Søforklaring og Søforhør i Vestervig d. $9/6$ 39.

Se Nr. 167.

238. S/S **Oslo** af København, 1412 Reg. T. Br. Bygget 1980 af Staal.

En Mand dræbt ved Ulykkestilfælde d. $21/3$ 39 i København.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. $21/3$ 39.

Kl. ca. 10^{15} , da O. laa Ved Burmeister og Wain.s Skibsværft paa Refshaleøen og lossede Vinkeljern fra Nr. 3 Lage, blev den ene Ende af 3 Stk. Vinkeljern med en Vægt af ca. 750 kg løftet med Skibets Lossebom for at en Kædestrop kunde lægges rundt om Jernet. Da Jernet var løftet ca. 4" aabnede Hangeringen i Beslaget paa Masten sig, hvorved Rommen faldt ned paa Lugen og ramte en Havnearbejder, der stod paa Lugen, i Hovedet. Den paagældende blev dræbt paa Stedet.

Anm. Ulykken skyldes, Sammensvejsningen af Hangerring var daarligt udført.

239. S/S Otto Petersen af København, 2832 Reg. T. Br. Bygget 1930 af Staal.

a) Paa Rejse fra New York til London med Stykgods.

Mistet Skruen d. $\frac{3}{1}$ 39 i Atlanterhavet; søgt Nød havn.

Indberetning til Board of Trade dat. $\frac{28}{1}$ 39. Søforklaring i London d. $\frac{31}{1}$ 39. Søforklaring og Søforhør i Helsingør d. $\frac{27}{3}$ 39.

Kl. 11³⁰, da O. P. i stiv NV.-Kg Kuling befandt sig ca 110 Sm. SV. af Cap Race, mærkedes nogle meget svære Stød og Rystelser i Skibet, hvorefter Maskinen, der tog Røvs, straks blev stoppet. En Under-søgelse viste, at Skrueakslen var knækket ved Kanten af Stævnrøret, og Skruen gaet tabt. D. $\frac{4}{1}$ Kl. 14³⁰ blev O. P. taget paa Slæb af hollandsk Slæbebaad og indbragt til St. Johns.

Anm. Ministeriet maa antage, at Havariet skyldes, at Skruen har ramt noget drivende Vraggods.

b) Tørnet Kajen d. $\frac{6}{1}$ 39 i St. Johns N.F.

Søforklaring og Søforhør i Helsingør d. $\frac{27}{3}$ 39.

Kl. 11³⁰, da O. P. laa fortøjet ved Kajen, opstod et kraftigt Sug i Havnen, hvorved Skibets Fortøjninger blev sprængt. Begge Ankre blev stukket i Bund, og der tilkaldtes Assistance af 2 Slæbebaade, der slæbte Skibet, som arbejdede haardt med Bb.s Side mod Kajen, ud i Havnen.

240. Uddybningseskib Oudewater, 52 Reg. T. Br. Bygget 1927 af Staal.

En Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. $\frac{18}{7}$ 39 i Københavns Havn.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. $\frac{29}{7}$ 39.

Kl. ca. 15, medens O. var beskæftiget med Uddybningsarbejde udfør Luftmarinestationen, fiskede en Wire, der var fastgjort i Land, en Hindring paa Havbunden. Efter forgæves at have forsøgt at klare Wiren fra Baad, blev der om Bord i O. hevet ind paa Wiren, hvorved den kom fri og svippede ind over Land. Herved ramte den en Arbejder, der ikke havde fjernet sig tilstrækkeligt. Den tilskadekomne, der havde faaet aabent Benbrud, blev i en tilkaldt Ambulance kørt paa Hospitalet.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

241. S/S Ove Toft af København, 2135 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal. Paa Rejse fra Immingham til Gøteborg med Kul.

Forlist efter Eksplosion d. $\frac{3}{12}$ 39 i Nordsøen; 6 Omkomne.

Søforhør i København d. $\frac{11}{12}$ 39. Forlisanmeldelse dat København d. $\frac{15}{12}$ 39.

Kl. ca. 12³⁰, da O. T. befandt sig ca. 30 Sm. Ø. for Longstone, indtraf en voldsom Eksplosion midtskibs, hvorved Bb.s Redningsbaad blev splintret. Stb.s Redningsbaad, der var stærkt beskadiget, blev sat paa Vandet, men inden Fangelinen blev kastet los, sank O. T. og Baaden blev trukket med ned, hvorved Fangelinen brækkede og Baaden kom op med Bunden i Vejret. 15 Mand af Besætningen reddede sig dels paa Redningsflaaden dels paa forskelligt Vraggods og blev kort efter optaget af to svenske Dampskibe.

Anm. 1 Eksplosionen maa antages at skyldes Krigsaarsager.

Anm. 2. De omkomne er: 1. Maskinmester Rasmus Albertsen Nielsen af Hellerup, 2. Maskinmester Ole Agger Christensen af Frederikshavn, Maskinassistent Carl Chr. Hansen af Faaborg, Hovmester Niels Aage Sylvest Sørensen af København, Kok Poul L. E. Trauschke af Klampenborg og Fyrbøder Henry Emil Lindbjerg.

242. Ff. Ovine Marie af Esbjerg, 27 Reg. T. Br. Bygget 1906 af Eg.

En Mand faldet over Bord og druknet d. $\frac{26}{6}$ 39 i Nordsøen.

Søforhør i Esbjerg $\frac{26}{7}$ 39.

Kl. 3⁴⁵, da O. M. under en VNV.-Kg Kuling var i Færd med at løbe Vodlinerne ud paa en Fiskeplads ca. 65 Sm. VNV. af Vyl Fyrskib, fik Fisker Jens Kyndigsen Olesen af Gammelby, der passede Linerne, en Tørn af Vodlinen om det ene Ben og blev trukket over Bord. Maskinen blev straks kastet Bak, men den overbordfaldne, der tilsyneladende livløs saas i Vandet ca. 100 m agterude, sank umiddelbart efter og kom ikke mere til Syne. Efter ca. 3 Timers forgæves Eftersøgning sejledes ind til Esbjerg.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

243. S/S Pacific af København, 1570 Reg. T. Br. Bygget 1903 af Staal.

a) Paasejlet d. $\frac{9}{2}$ 39 paa Whangpoo Floden.

Søforklaring i Shanghai d. $\frac{8}{2}$ 39.

Kl. 14⁴⁵, medens P. laa fortøjet mellem Bøjerne 18 og 19, tørnede S/S »Wilford« af Tønsberg, der efter en Paasejling var gaaet i Drift med nogle Lægttere, mod P., som fik en Baad samt Falderebet knust og Skibssiden beskadiget. Skibet, der havde paasejlet W., tørnede derefter mod S/S »Yamogata Maru« af Tokio, der laa mellem Bøjerne 19 og 20, Y. M. fik Agterfortøjningerne sprængt og blev presset mod P.s Stævn, hvorved anrettedes betydelig Skade paa Bovhjulsgearet og Stævnen.

Anm. Søforklaring fra W. og Y. M. foreligger ikke.

b) Havareret d. $\frac{9}{11}$ 39 i Formosastrædet.

Søforklaring i Shanghai d. $\frac{17}{11}$ 39.

Kl. ca. 15³⁰, da P. under en stormende NØ.-lig Kuling befandt sig paa 25⁰ 25' N. Brd., 120⁰ 42' 5 Ø. Lgd. og skulde tage en Mærkebøje om Bord, brød to Braadsøer over Agterskibet, hvorved Styregrejer, Stvrekompas, Loddemaskine, Lønning og Solsejlsribber blev stærkt beskadiget, Rygsalon og et Skylight ødelagt og flere Ventilstudse brækket.

Anm. Ministeriet maa antage, at Havariet skyldes Vejrforholdene.

244. M/Gl. Palme af Rødvig, 61 Reg. T. Br. Bygget 1898 af Eg.

En Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. $\frac{1}{8}$ 39 i Tuborg Havn.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. $\frac{1}{8}$ 39.

Kl. ca. 8¹⁵, da P. laa i Tuborg Havn og lossede Skærver, knækkede den ene Part af en Wirestrop,

der var lagt dobbelt rundt Masten, og hvori Lossebommens Hanger var sjækket, Bommen faldt ned og ramte en Havnearbejder, der opholdt sig paa Kajen. I en tilkaldt Ambulance blev den tilskadekomne, der havde faaet en Hjernerystelse, kørt paa Hospitalet.

Anm. Ministeriet maa antage, at Stroppen brækkede, fordi den under Bommens Bevægelse til Siden blev udsat for stærk Bøjning og Skamfiling tæt ved en Splejs.

245. M/Gl. **Pelworm** af Kiel. Paa Rejse fra Kiel til Aarhus med Foderstoffer.

Grundstødt d. $\frac{8}{4}$ 39 ved Fyns N.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{10}{4}$ 39.

Kl. ca. 18 saas fra Land, at P. i taaget og stille Vejr havde taget Grunden paa Lillegrund. D. $\frac{9}{4}$ Kl. ca. 15³⁰ kom Skibet flot.

246. M/S **Pioneer** af Bandholm, 95 Reg. T. Br. Bygget 1908 af Staal. Paa Rejse fra Aarhus til Stettin med gammelt Jern.

Mistet Skruen d. $\frac{12}{8}$ 39 i Kattegat; søgt Nødhavn.

Søforklaring i Grenaa d. $\frac{15}{8}$ 39.

Kl. ca. 23¹⁰ passerede P. Moselgrund L. & Fl. T. Vejret var næsten stille. Kl. ca. 24 mærkedes nogle Stød i Skibet, hvorefter Maskinen tog Rous. En Undersøgelse viste, at Skrueakslen var knækket og Skruen mistet. Et Lodskud viste 14 m. Det forsøgtes at sætte Sejl, men da P. drev med Strømmen, blev det besluttet at lade Skibet bugsere ind til Grenaa af et Fiskerfartøj.

247. M/Jt. **Pioneer II** af Bandholm, 38 Reg. T. Br. Bygget 1887 af Eg. Paa Rejse fra Bandholm til København med Stykgods.

Grundstødt d. $\frac{10}{8}$ 39 ved Sjællands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{10}{8}$ 39.

Kl. ca. 4 grundstødte P. II i tæt Taage ved Stevns Klint. Kl. ca. 8 kom Skibet flot ved egen Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Taage i Forbindelse med Strømsætning.

248. S/S **Pluto** af Mariehamn, 3496 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Oxelösund til Dunkerque med Jernmalm.

Grundstødt d. $\frac{8}{2}$ 39 ved Amagers S.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{9}{2}$ 39.

Kl. 6²⁵ grundstødte P. i Taage paa Aflandshage. D. $\frac{9}{2}$ Kl. 11 kom Skibet flot ved fremmed Hjælp efter at ca. 100 Tons af Lasten var lægtret.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Strømsætning i Forbindelse med Taage.

249. Ff. **Polarstjernen** af Esbjerg, 16 Reg. T. Br. Bygget 1920. Paa Rejse fra Thyborøn til Hvide Sande.

Grundstødt d. $\frac{27}{10}$ 39 ved Jyllands V.-Kyst.

Strandingsforretning i Hvide Sande d. $\frac{27}{10}$ 39. Søforhør i Ringkøbing d. $\frac{30}{10}$ 39.

Kl. ca. 17³⁰, da P. under en NØ.-lig Storm befandt sig i Indløbet til Hvide Sande, tog Fartøjet Grunden paa Barren og blev staaende. Besætningen blev bragt i Land af Redningsbaaden fra Hvide Sande. D. $\frac{28}{10}$ Kl. ca. 1 gik en Fiskekutter ud for at bringe P. flot. Fartøjet var da selv drevet af Grunden og kunde efter at være pumpet læns sejles til Land.

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

250. M/S **Pollux** af Nykøbing F., 78 Reg. T. Br. Bygget 1898 af Jern. Paa Rejse fra København til Nykøbing F. med Hvede.

Grundstødt d. $\frac{12}{1}$ 39 ved Møens S.-Kyst.

Søforklaring i Stubbekøbing d. $\frac{18}{1}$ 39.

Kl. O passerede P. under en frisk SØ.-lig Kuling Møens Fyr. Herfra styredes SV.t.V. efter Hestehoved Fyr. Noget senere blev Vejret diset, og da Hestehoved Fyr ikke kom i Sigte, og Skibet fik Slagside som Følge af, at Ladningen kastede sig, ændredes Kursen til NV.t.V. Det forsøgtes forgæves ved Hjælp af Projektøren at findr Afmærkningen af Madses Løb. Kl. ca. 2 tog P. imidlertid Grunden i Løbets S.-lige Side og blev staaende. D. $\frac{13}{1}$ Kl. ca. 16 kom Skibet, der var blevet læk, flot ved Hjælp af en Bjergningsdamper, efter at en Del af Ladningen var lægtret.

Anm. 1. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Vejrforholdene.

Anm. 2. P.s Fører er ved en af Sø- og Handelsretten under $\frac{28}{6}$ 39 afsagt Dom for uforsvarlig Lastning idømt en Bøde af 100 Kr.

251. S/S **Prins Knud** af København. 1340 Reg T. Br. Bygget 1922 af Staal.

En Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde $\frac{4}{4}$ 39 i Oslo.

Søforklaring i Oslo $\frac{7}{4}$ 39.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. $\frac{25}{9}$ 39.

Kl. ca. 17²⁰, da P. K. var under Forhaling langs Kajen i Oslo, skulde en Mand af Besætningen hive en Wire ind ved Hjælp af Ankerspillet. Den paagældend satte Spiller i Gang, og idet han vilde bukke sig efter Wiren, gled han paa Dækket, der var vandt af Regn, og faldt ind imellem Spilkopperne, hvor han kom i klemme. Spillet blev straks stoppet, og den tilskadekomne, der var bevidstløs, blev befriet og i en tilkaldt Ambulance kørt paa Hospitalet, hvor det viste sig, at Underlivet var blevet alvorligt kvæstet.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

252. 3^m M/Sk. **Randi** af Aalborg, 84 Beg. T. Br. Bygget 1914 af Eg og Fyr.

a) Kollideret d. $\frac{15}{3}$ 39 i Københavns Havn.

Søforklaring i Aalborg d. $\frac{28}{3}$ 39.

Se Nr. 193.

b) Paa Rejse fra Rønne til Skive med Lervarer.

Grundstødt d. $21/11$ 39 ved Amagers Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $21/11$ 39. Søforklaring og Søforhør i Nørresundby d. $28/2$ 40.

Kl. ca. 12 passerede R. under en svag SV.-lig Brise i klart Vejr Drogden Fyr. Kl. ca. 12^{15} passeredes Tønden ud for Dragør, og Kl. ca. 12^{23} passeredes den røde 2-Kost tæt om Stb. Herfra styredes midt i den for mindre Skibe afmærkede Rende, men da den grønne Spidstønde var ca. 4 Str. om Bb., tog R. Grunden og blev staaende. Kl. 17^{30} kom Skibet flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes, at der ikke er udvist fornøden Agtpaa-givenhed ved Navigeringen.

253. S/S **Rigmor** af København, 1278 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal. Paa Rejse fra Gdynia til Stend med Fodtøj.

Tørnet en Flydedok d. $22/2$ 39 i Bergen.

Søforklaring i Skive d. $8/4$ 39. Søforhør i København d. $14/9$ 39.

Kl. 9^{15} , da R., der havde Lods om Bord, under en flov S.-lig Brise laa med stoppet Maskine paa Reden, afventende Toldklarering, drev Skibet tæt ind mod Bergen Flydedok. Maskinen beordredes Langsomt Bak, men da Skibet syntes at gaa fremover, blev Maskinen beordret Stop og umiddelbart efter Fuld Kraft Bak, samtidig med at Bb.s Anker blev stukket i Bund. Skibet fik imidlertid mere Fart fremover, og umiddelbart efter tørnede R. med Stævnen mod Flydedokken, der blev læk. Ved Paasejlingen fik R. Stævnen bøjet og blev læk.

Anm. Kollisionen skyldes, at den vagthavende Maskinmester lod Maskinen gaa Frem i Stedet for Bak.

254. M/Jt. **Rita** af København, 50 Reg. T. Br. Bygget 1859 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Stettin til Hasle med Koks.

Sprunget læk og sunket d. $12/2$ 39 i Østersøen.

Søforhør i København d. $20/2$ 39. Forlisanmeldelse dat. Hasle d. $25/2$ 39.

Kl. 1 passerede R. under en haard V.-lig Kuling Oder Banke Lystønde i ca. 2 Sm.s Afstand. Der styredes N.t.Ø. Kl. 2^{30} drejedes Skibet under, og da Motoren begyndte at gaa uregelmæssigt, opdagedes det, at der var Vand i Motorrummet. Skønt Pumpen holdtes gaaende, steg Vandet stadig. Der blev for-gæves afgivet Nødsignaler. Kl. 5 blev Surringerne til Dækslasten kappet, og Kl. 8 blev der slaaet Hul i Skanseklædningen, for at give Vandet Afløb. Kl. 8^{30} mistedes Pumpehertjet, og da der var 6 Fod Vand i Lukafet, var det umuligt at faa fat i Reservehertjet. Der fortsattes med at lænse fra Motorrummet med en Pøs. Kl. 9 stod Vandet i Motorrummet midt op paa Cylinderen. Det forsøgtes at sætte Nødsignal, men Signalet blæste bort. Kl. 10^{30} , da R. befandt sig paa $54^{\circ}52'$ N. Brd., $14^{\circ}30'$ Ø. Lgd., blev hele Besætningen — 3 Mand — hjerget af S/S »Pillau« af Königsberg. Skibet er senere fundet sunket paa $54^{\circ}55'$ N. Brd., $14^{\circ}40'$ Ø. Lgd.

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

255. Ff. **Rota** af Esbjerg, 10 Reg. T. Br. Bygget 1930.

Grundstødt d. $13/11$ 39 ved Jyllands V.-Kyst.

Søforhør i Esbjerg d. $20/12$ 39.

Kl. ca. 16^{15} passeredes Graadyb Anduvningsbøje under en SSV.-lig Brise. Kursen ændredes efter Lysbøjen »Søren Jessens Sand«. Kort efter blev det tæt Taage. Da Lysbøjen passeredes, blev Motoren sat paa Langsamt Frem. Et Par Minutter efter, da R. antoges at være ud for Skalling Hul, ændredes Kursen til NØ., og kort efter tog R. Grunden paa Skallingen og blev staaende. Motoren blev sat paa Fuld Kraft Bak, og det forsøgtes at stage Fartøjet af Grunden; men da R. var gledet ca. 25 Favne agterover, blev Fartøjet atter staaende. Da Vind og Sø tiltog, tilkaldtes Redningsbaaden fra Esbjerg, der forgæves forsøgte at komme i Forbindelse med R. D. $14/11$ om Morgenen var R. sat saa højt op paa Kysten, at Besætningen kunne vade i Land. Fartøjet blev senere taget af Grunden ved Hjælp af en Bjergningsdamper.

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

256. M/Gl. **Rota** af Aalborg, 99 Reg. T. Br. Bygget 1885 af Staal.

En Mand omkommet ved Ulykkestilfælde d. $9/12$ 39 i Skoghall.

Søforklaring og Søforhør i Karlstad d. $14/12$ 39.

Ved Udpurring Kl. 6^{30} fandtes to Mand af Besætningen liggende livløse i Køjerne. En Undersøgelse viste, at der var Ild i Lukafets Kakkellovn og at Røret var faldet ned. Der blev straks foretaget kunstigt Aandedræt, og i en tilkaldt Ambulance blev de tilskadekomne kørt paa Hospitalet, hvor det konstateredes, at Ungmand Povl Foch Petersen, København, var afgaaet ved Døden.

Anm. Ministeriet maa antage, at Ulykken skyldes Kuloforgiftning.

257. S/S **Sally** af København, 106 Reg. T. Br. Bygget 1904 af Staal. Paa Rejse fra Thorshavn til Sand med Sand.

Forlist d. $22/5$ 39 ved Færøerne; 5 Omkomne.

Søforhør i Thorshavn d. $24/5$, $26/5$, $7/6$ og $4/8$ 39. Forlisanmeldelse dat. København d. $24/8$ 39.

Kl. ca. 2 afsejlede S. fra Thorshavn. Det blæste en BØ.-lig Binse, og Vejret var klar. Skibet var lastet med ca. 65 m^3 Sand, 2 Tons Rundjern, der laa paa Dækket i Bb.s Side. 50 Stk. lange Binædder, der laa paa Dækket i Stb.s Side, 3 ca. halvfulde Tønder Olie om Stb., ca. 20 Sække Kul under Redningsbaaden om Bb., ca. 30 Stk. Bjælkeender af ca. $1-1\frac{1}{2}$ Fods Længde, der laa loranfor Banden, samt en Dykkerpumpe; under Styrehuset laa noget Dykkermateriel og i Bb.s Side endvidere et 10 m langt $12''$ Kør. Sandet i Lastrummet, hvis Luge var utildækket, var vaadt; men der fandtes ikke Vand i Lastrummet. Skibet

havde en Dykkerpram og en Jolle paa Slæb. S. sejlede i en Afstand af ca. 3 Sm. fra Land langs Sandø. Kl. ca. 7³⁰, da S. befandt sig ved den S.-lige Ende af Øen udfor Dalsnypan, hvor Søen paa Grund af Strømmen var meget urolig, brækkede Slæbetrossen til Dykkerprammen. Det lykkedes at vende S. og faa Prammen fastgjort paany; men kort efter brækkede Trossen atter, hvorfor S. endnu engang vendtes for at faa fat i Prammen. Under disse Manøvrer fik Skibet ca. 30° Stb.s Slagside og tog Vand ind i saavel Lastlugen som Bunkerlugen, der ligeledes var utildækket, samt gennem Kædetudene ned i Kædekassen. Skønt Maskinen gik Fuld Kraft Frem, gjorde S. kun ringe Fart mod Strømmen, og da en Del af det paa Dækket liggende løse Gods havde blokeret Styreledningen, maatte der to Mand til at styre. Kl. ca. 10 havde S. en Slagside paa ca. 60°, og Vandet strømmede ned i Lasten gennem den aabne Luge, og da der syntes Fare for, at S. vilde kæntré og synke, blev Redningsbaaden sat paa Vandet. Under Udsætningen, der var vanskelig, fordi Baaden stod i Bb.s Side, fyldtes Baaden halvt med Vand. Besætningen gik i Baaden, og da Skibet kort efter kæntréde og sank, ramte Skorstenen Redningsbaaden, hvorved denne fyldtes med Vand. Lidt senere kæntréde Baaden, og Føreren, Maskinmesteren og to Matroser reddede sig op paa Baadens Køl, medens en Passager kom op paa Taget af Styrehuset, der flød klar af Skibet, og Skibsdrengen flød rundt paa en Stige. Ca. en halv Time senere lykkedes det at faa Baaden rettet op, og alle kom op i den igen. Kl. ca. 12 afgik Drengen og Passageren ved Døden. Der sattes Sejl, og det forsøgtes forgæves at sejle efter en Trawler, der var i Sigte. Alle løse Genstande i Baaden, der stadig var fuld af Vand, var kastet over Bord, og to Redningsbælter samt tre Redningsveste var fastgjort under Tofterne. Kl. ca. 12³⁰ døde Maskinmesteren. Kl. ca. 13 kæntréde Baaden atter, og Føreren faldt i Vandet og druknede. Efter mange forgæves Forsøg lykkedes det de 2 endnu i Live værende Matroser paany at faa Baaden paa ret Køl. Baaden drev ned mod Suderø og vestpaa mellem Store Dimmon og Lille Dimmon. En Baad kom i Sigte mellem Store Dimmon og Lille Dimmon i ca. 200 m.s Afstand, og det forsøgtes forgæves, at tiltrække Baadens Opmærksomhed. Kl. ca. 3 afgik den ene af Matroserne ved Døden. Baaden drev nu mod V. saa langt, at Budatangi paa Sande og Høddin paa Skuø samt Klørratangi og Villingatangi saas overet, hvorefter Baaden drev tæt forbi Trøllhødda til S.-Spidsen af Kolter og derefter S. om Hestø til midtvejs mellem Kirkebø og Velbestad. Det lykkedes den overlevende Matros at vrikke Baaden til Land ved Kirkebø, hvor han gik op i en Lade og sov indtil han senere blev fundet.

Anm. 1. De omkomne er: Ingeniør Niels Monberg af København, Skibsfører Christian Hansen og Maskinmester Refslund Skov begge af Valby, Matros Eigil Olsen Gaarslev af København samt Skibsdreng Carl Olsen af Sørvaag.

Anm. 2. Ministeriet maa antage, at Forliset skyldes, at Skibets Lasteluge og Bunkerluge ikke var tildækket og skalket.

258. S/S **Samsø** af Aarhus, 187 Reg. T. Br. Bygget 1914 af Staal. Paa Rejse fra Ballen til Aarhus med Stykgods.

Grundstødt d. $\frac{2}{3}$ 39 ved Vejrø.

Strandingsindberetning dat. $\frac{4}{3}$ 39. Søforhør i Aarhus d. $\frac{11}{3}$ 39.

Kl. 10⁴⁵ passerede S. 2-Kosten ved Staalhøj-Hage. Herfra styredes N.t.Ø. $\frac{3}{4}$ Ø. mod den røde 2-Kost ved Lindholm Dyb. Da ca. 2 Sm. var udløbet, blev det tæt Taage, og Farten blev mindsket til Langsomt samtidig med, at Loddet holdtes gaaende. Kl. ca. 11 saas Vejrø over Taagen forude, og Maskinen blev kastet Fuld Kraft Bak; herved mistede Skibet Styret og blev af Strømmen ført ind paa Grunden, hvor det blev staaende. D. $\frac{4}{3}$ Kl. 8³⁰ kom Skibet flot ved fremmed Hjælp.

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

259. M/S **Saxkøbing** af Sakskøbing, 51 Reg. T. Br. Bygget 1904 af Staal. Paa Rejse fra Kalundborg til Sakskøbing med Superfosfat.

Grundstødt d. $\frac{28}{12}$ 39 i Smaalandsfarvandet.

Søforklaring og Søforhør i Maribo d. $\frac{4}{1}$ 40.

Da S. under en stiv Kuling passerede Vengeance Grund Lysbøje, gik Motoren i Staa. Efter forgæves at have forsøgt at faa Motoren i Gang, fortsattes Rejsen for Sejl alene. Da Ledefyrene paa Agersø var overet, mistede Skibet Styret, og drev ind mod Kysten. Ankeret blev stukket i Bund; men Kæden knækkede, og Kl. 22³⁰ tog Skibet Grunden ved Agersø og blev staaende. D. $\frac{29}{12}$ kom S. flot ved Hjælp af en Bjergningsdamper.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes, at Motoren gik i Staa som Følge af, at der var kommet Vand i Brandolien.

260. S/S **Scotia** af København, 2400 Reg. T. Br. Bygget 1923 af Staal. Paa Rejse fra København til Burntisland i Ballast.

Forlist efter Eksplosion d. $\frac{7}{12}$ 39 i Nordsøen; 19 Omkomne.

Indberetning fra Gesandtskabet i London dat. $\frac{12}{12}$ og $\frac{21}{12}$ 39. Søforhør i København d. $\frac{13}{12}$ og $\frac{20}{12}$ 39. Forlisanmeldelse dat. København d. $\frac{28}{12}$ 39.

Kl. ca. 0⁰⁵, da S., der var i Følge med S/S »Hafnia« af København, befandt sig paa 57°18' N. Brd., 2°14' Ø. Lgd., styrende ca. retv. V.t.S., indtraf en voldsom Eksplosion, og Skibet begyndte straks at synke. Besætningen gik straks i Baadene, Føreren og 2. Styrmand kom i Stb.s Redningsbaad og den øvrige Berætning i Bb.s Redningsbaad, og etter 3—5 Minutters Forløb sank S. D. $\frac{8}{12}$ Kl. 14 blev Føreren og 2. Styrmand optaget af en svensk Damper, der landsatte dem i Kopervik. Da der intet er set eller hørt fra den øvrige Del af S.s Besætning, maa Bb.s Redningsbaad antages at være forlist med alle ombordværende.

Af en af H.s Besætning afgivet Forklaring fremgaar, at Kl. ca. 23 GMT., da H. befandt sig paa ca. 57°31' N. Brd., 2°17' Ø. Lgd. og havde S. i en Afstand af ca. 1,3 Sm. ca. 1 Str. agten for Tværs om Stb., lørtes en Eksplosion, og S.s Lanterner forsvandt med Undtagelse af Lysene agter. Roret blev lagt haardt Stb. og Kursen ændredes mod S., asmtidig med, at Baadene blev gjort klar til Udsætning. Fra S. hørtes

en svag, stærkt aftagende Fløjte-tone, som besvaredes med 1 kort Tone med Dampfløjten. Ca. 10 Minutter efter Eksplosionen var hørt saas ca. $3\frac{1}{2}$ Str. om Bb. noget, som blev antaget for S.s Agterende; men som straks efter forsvandt; samtidig hørtes Nødraab tværs om Bb. antagelig 2—3 Skibslængder borte. Kursen ændredes saaledes at H. holdtes gaaende med Vind og Sø lidt ind om Bb., og Skibet antoges at maatte drive hen over Ulykkesstedet. Der saas en Del Vragrester og døde Fisk. Stb.s Redningsbaad blev bemanded, og Affiringen paabegyndtes, men i det samme saas et Par Str. paa Stb.s Laaring et Par Blink, som senere gik over til at vise fast, kraftigt Projektørlys, der hurtigt nærmede sig, og som viste sig at hidrøre fra en Undervandsbaad, der løb op langs H.s Stb.s Side i en Afstand af ca. $1\frac{1}{2}$ Skibslængde. Da U-Baaden var ca. 2 Str. foran for tværs, slukkedes Lyset. Da det med U-Baaden i Nærheden blev anset for farligt at sætte Baad paa Vandet, blev Afiringen af Redningsbaaden stoppet. H. holdtes gaaende paa Ulykkesstedet, idet der holdtes skarp Udkig. Ca. 15 Minutter senere saas U-Baaden paany uden Lys kommende langsomt op paa Stb.s Laaring og passerede H. paa Stb.s Side i en Afstand af ca. $1\frac{1}{2}$ Skibslængde. Da U-Baaden var forsvundet, blev H. manøvreret rundt, for at gaa tilbage i Læ af Ulykkesstedet; men da Skibet var vendt, saas en kraftig, afvisende Blinken med Projektør ca. 2 Str. om Stb. Maskinen beordredes straks Fuld Kraft Bak, hvilket blev tilkendegivet med 3 korte Toner med Dampfløjten. Kort efter beordredes Maskinen Fuld Kraft Frem og Roret blev lagt haardt Stb., hvilket blev tilkendegivet med 1 kort Tone med Dampfløjten, og Skibet holdtes derefter op mod Vinden med mindst mulig Styrefart. Bb.s Redningsbaad blev affiret til Lønningshøjde. Efter Afiringen saas paany kraftige, antagelig afvisende Blink med Projektøren fra U-Baaden, der laa agterude. Efter at H. i ca. $1\frac{1}{2}$ Time havde krydset ved Ulykkesstedet, besluttedes det at holde Skibet gaaende i Nærheden af dette indtil Daggry. Kl. ca. 8 paabegyndtes paany Eftersøgning, og der observeredes en Del Vraggods. Fra Kl. ca. 11 sejledes langsomt for Vejret for Eftersøgning af Baade eller Flaader, som drev for Vinden. Kl. ca. 12⁴⁵ blev det efter et afholdt Skibsraad besluttet at indstille Eftersøgningen og fortsætte Rejsen.

Anm. 1. Eksplosionen maa antages at skyldes Krigsaarsager.

Anm. 2. De omkomne er: 1. Styrmand Achen, 1. Maskinmester Thorvald Andersen, 2. Maskinmester Hans Lars Holger Hansen, Maskinassistent Børge Hansen og Hovmester Rysgaard alle af København, Kok Truels Georg Flaathen Nielsen af Aarhus, Messedreng Aksel Henry M. Knudsen af København, Matros Otto Christiansen af Herning, Matros Viggo Hansen af København, Matros Hagbard Emanuel Poulsen af Dronningslund, Matros Knud Edmund Olsen af Svendborg, Letmatros Harald Viktor Rasmussen af Voersaa, Letmatros Orla Ivar Olesen af Fristed Gørløse, Ungmand Villy Niels Kristian Christensen af Aarhus, Fyrbøderne H. A. Sørensen og Harry P. C. Frederiksen begge af København, Fyrbøder Jens Møller Nielsen af Randers, Fyrbøder Valdemar Johannes Jensen af Vestbirk samt Fyrbøder Franz Kuzniar af Gotenhafen.

261. S/S **Sejro** af Helsingør, 1489 Reg. T. Br. Bygget 1929 af Staal.

a) Grundstødt d. $17\frac{1}{3}$ 39 i Burin, d. $19\frac{1}{3}$ 39 i Grand Bank og d. $23\frac{1}{3}$ 39 i Harbour Breton, New Foundland.

Søforklaring og Søforhør i Helsingør d. $6\frac{1}{8}$ 39.

Under Losning i nævnte Havne stod Skibet flere Gange i Grunden ved Lavvande, hvorved Bunden blev noget beskadiget.

b) Paa Rejse fra Barbados til Pictou, Nova Scotia med Melasse.

Havareret d. $4\frac{1}{5}$ 39 i Atlanterhavet.

Søforklaring i St. Johns N.F. d. $1\frac{1}{6}$ 39.

D. $3\frac{1}{5}$ Kl. 23⁴⁵ passerede S. Eddy Point. Kort efter kom Skibet ind i svær Drivis. Maskinen blev stoppet, men Isen tørnede haardt mod Skibets Bov. Rejsen fortsattes med forskellig Fart, idet Maskinen af og til blev stoppet, naar svære Isstykker skulde passeres. D. $4\frac{1}{5}$ Kl. 11 ankom S. til Pictou N.S., hvor en Undersøgelse viste, at flere Plader i Boven var bøjet, ligesom en Del Nagler var slaet løse.

Anm. Aarsagen til Havariet fremgaar af det ovenfor anførte.

262. S/S **Signe** af København, 1191 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Staal. Paa Rejse fra Hamborg til Antwerpen med Stykgods.

Tørnet en Bøje d. $24\frac{1}{9}$ 39 i Nordsøen.

Søforklaring i Antwerpen d. $1\frac{1}{3}$ 39. Søforhør i Randers d. $20\frac{1}{4}$ 39.

Kl. 5³³ havde S. i diset Vejr Maas F.S. Tværs om Bb. i gisset Afstand af 1 Sm. Der styredes SV.t.V. Umiddelbart efter tørnede Skibet mod en Genstand under Vandet. Maskinen blev stoppet, og en Undersøgelse viste, at Fyrskibets Positionsbojes Fortøjning var kommet i Skruen. S. opankredes. Efter forgæves at have forsøgt at klare Skruen ved egen Hjælp, tilkaldtes en Bugserdamper, der slæbte S. ind til Maassluis.

Anm. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes Strømsætning i Forbindelse med den Omstændighed, at Afstanden til Fyrskibet i det disede Vejr er gisset for stor.

263. M/Gl. **Signe** af Aalborg, 71 Reg. T. Br. Bygget 1908 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Aabenraa til Aalborg i Ballast.

Grundstødt d. $2\frac{1}{3}$ 39 ved Tunø.

Strandingsindberetning dat. $3\frac{1}{3}$ 39. Søforklaring og Søforhør i Aalborg d. $10\frac{1}{3}$ 39.

Kl. 10⁴⁵ passerede S. Tunø Røn. Der styredes NØ.t.N. Kl. 12 blev det Taage, og Kursen ændredes til NØ. Kl. 12³⁰ blev Skibet drejet til Vinden, og da der Kl. 13¹⁵ loddedes ca. 6 m Vand, opankredes S. Kl. 18¹⁵ var Vinden frisket, og det blev besluttet at søge Læ under Tunø. Ankeret blev hevet hjem, og der styredes SV. med Motoren gaaende Halv Kraft; der loddedes mellem 16 og 30 m indtil et Lodskud Kl. 20⁴⁵ gav ca. 4 m, og umiddelbart efter tog Skibet Grunden paa Tunø Knob og blev staaende. D. $3\frac{1}{5}$ Kl. 19³⁰ kom S. flot ved fremmed Hjælp.

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

264. S/S **Sigrun** af Middelfart, 1337 Reg. T. Br. Bygget 1904 af Staal.

a) Paa Rejse fra Manchester til Liverpool med Stykgods.

Kollideret d. $28\frac{1}{2}$ 39 i Manchester Havn.

Indberetning til Board of Trade dat. $\frac{2}{3}$ 39. Søforhør i København d. $\frac{17}{3}$ 39.

Kl. 17 afsejlede S., der havde Lods og Kanalstyrer om Bord og blev assisteret af en Bugserbaad agter, fra Manchester. Kort efter, da S. befandt sig ca. 200 Fod fra Kajen, kom en modgaaende Damplægtter »Mille« af Liverpool i Sigte forude om Stb. i en Afstand af ca. 100 Fod fra Kajen. Da Lægteren befandt sig ca. 50 Fod fra S., drejede den pludselig Stb. over. S.s Maskine blev beordret Fuld Kraft Bak, hvilket blev tilkendegivet ved 3 korte Toner med Dampfløjten; men umiddelbart efter, Kl. 17³⁵, tørnede S. med Stævnen mod M.s Bb.s Side midtskibs. Lægteren, der var blevet læk, blev manøvreret ind til Kajen, hvor den kort efter sank.

Anm. Søforklaring fra M. foreligger ikke.

b) Brand om Bord d. $\frac{15}{7}$ 39 i Antwerpen.

Søforhør i København d. $\frac{24}{7}$ 39.

Kl. 8⁴⁵, da en Matros var beskæftiget med at tænde en Blæselampe i Lamperummet, flød den brændende Sprit udover Blæselampens Beholder og antændte Træværket omkring Petroleumstankene. Efter forgæves at have forsøgt at slukke Ilden med en Presenning, blev et Køøje til Lamperummet slaaet ud og en Slange ført derigennem; samtidig med, at Brandvæsenet alarmeredes. Brandvæsenet ankom kort efter og i Løbet af ca. 20 Minutter var Ilden slukket. Ved Branden blev noget Inventar beskadiget.

Anm. Aarsagen til Brandens Opkomst, fremgaar af det ovenfor anførte.

265. M/F **Sjælland** af Korsør, 2593 Reg. T. Br. Bygget 1933 af Staal. Paa Rejse fra Nyborg til Korsør med Passagerer.

Kollideret d. $\frac{15}{1}$ 39 i Store Bælt.

Søforhør i Korsør d. $\frac{18}{1}$ 39.

Se Nr. 186.

266. M/Sk. **Skandia** af Marstal, 183 Reg. T. Br. Bygget 1902 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Aastveit (Norge) til Wiborg med Talcum.

Sprunget læk d. $\frac{8}{7}$ 39 i Nordsøen; søgt Nødhavn.

Søforhør i København d. $\frac{13}{7}$ 39.

Kl. ca. 5, da S. befandt sig mellem Egernøen og Lindesnæs, opdagedes det, at Skibet var læk, og at Motorpumpen ikke kunde holde læns. Der pumpedes læns med Haandpumpen, og Rejsen fortsattes, idet Motorpumpen holdtes gaaende, og der pumpedes jævnlige med Haandpumpen. D. $\frac{9}{7}$ Kl. 18³⁰ passeredes Store Middeldgrund under en VSV.-lig Kuling, og da Lækagen var tiltaget, saa der maatte pumpes næsten uafbrudt med Haandpumpen, besluttedes det at sejle ind til København for Reparation. D. $\frac{10}{1}$ ankom S. til København.

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

267. M/Sejl. **Skjalm Hvide** af Nekso, 19 Reg. T. Br. Bygget 1875 af Eg. Paa Rejse fra Odense til Næstved med Majs.

Kollideret og sunket d. $\frac{18}{2}$ 39 i Karrebæksminde Havn.

Søforklaring i Næstved d. $\frac{24}{2}$ 39.

Kl. 23⁵⁰ medens S. H. laa fortøjet i Karrebæksminde sprængtes Agterfortøjningerne, hvorved S. H. svajede rundt og tørnede mod et foranliggende Skib. Ved Kollisionen knækkede 2 Bord i S. H., hvorved Skibet blev læk og sank kort efter.

Anm. Ministeriet maa efter det oplyste antage, at Agterfortøjningerne er sprængt som Følge af Strømmens Pres paa Skibet.

268. M/Sk. **Skjoldborg** af Frederikshavn, 195 Reg. T. Br. Bygget 1901 af Eg. Paa Rejse fra Skelskør til Washlot i Ballast.

Skruen havareret d. $\frac{2}{8}$ 39 i Kattegat; søgt Nødhavn.

Søforhør i København d. $\frac{11}{8}$ 39.

Kl. 22³⁰ mærkedes et stærkt Stød i Skibet, og samtidig tog Motoren Rous. Motoren blev stoppet, og Rejsen fortsattes for Sejl alene. D. $\frac{3}{8}$ Kl. 1⁵⁰ viste det sig, at Stævnørret lakkede. Der byggedes en Cementkasse omkring Stævnørret, og Skibet holdtes læns med Haandpumpen. Kl. ca. 5³⁰ viste en Undersøgelse, at et af Skruebladene var knækket. Kl. 15¹⁵ passeredes Ostindiefarer Grund, og da der maatte pumpes næsten uafbrudt for at holde Skibet læns, besluttedes det at anløbe København for Reparation.

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

269. S/S **Skjoldheim** af Kristianssand, 2267 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Staal. Paa Rejse fra Murmansk til Kalundborg med Fosfat.

Grundstødt d. $\frac{7}{9}$ 39 ved Sjællands N.-Kyst

Strandingsindberetning dat. $\frac{8}{9}$ 39. Søforhør i Kalundborg d. $\frac{12}{9}$ 39.

Kl. 22³⁰ passerede S. Sejro Lys og Fløjtetønde 2 Sm. om Bb. Vejret var stille Of diset. Herfra styredes S.8°V. Kl. 22⁴⁰ tog Skibet Grunden paa Sejro NV -Rev og blev staaende. D. $\frac{8}{9}$ Kl. 18⁴⁵ kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjergningsdamper. Ved Grundstødningen tik S. en Del Buler i Bunden samt Skruen beskadiget.

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

270. M/Tj. **Skjoldnæs** af Søby, 85 Reg. T. Br. Bygget 1893 af staal.

En Mand omkommet ved Ulykkestilfælde d. $\frac{20}{6}$ 39 i Lübeck.

Søforklaring og Søforhør i Odense d. $26/6$ 39.

Kl. $7\frac{1}{2}$, da S. laa fortøjet langs Siden af M/Sk. »Urda« af Vejle, faldt Ungmand Gunnar Therkelsen Jensen, der sammen med en Mand af U.s Besætning var i Færd med at bære en Balje fra U. om Bord i S., ned mellem Skibene sammen med Baljen og forsvandt. Ca. 45 Minutter senere blev han fundet, men var da afgaaet ved Døden.

Anm. Ministeriet maa antage, at den forulykkede er gledet og derved har mistet Balancen.

271. S/S **Skodsborg** af København, 1450 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Staal. Paa Rejse fra Aalborg til Hull i Ballast.

Kollideret d. $17/11$ 39 i Hull.

Søforklaring i Esbjerg d. $28/2$ 40.

Kl. ca. 9^{50} , da S. for indgaaende havde passeret Dokporten i Albert Dok, kom S/S »Capella« af Helsingborg for udgaaende under Bugsering. Da Skibene var ud for hinanden sprængtes C.s Slæbetrosse, og C. tørnede haardt imod S.s Bb. Laaring, hvorved nogle Plader blev lettere beskadiget. Ved Kollisionen blev S.s Agterskib presset Stb. over, hvorved Roret tørnede haardt imod en Duc d'Albe, hvilket forarsagede, at Rorbladet bøjedes og Rorledningen sprængtes.

Anm. Søforklaring fra C. foreligger ikke.

272. Ff. **Solvej** af Skærbæk, 15 Reg. T. Br. Bygget 1914 af Eg. Paa Fiskeri i Kattegat.

Kollideret d. $19/4$ 39 i Kattegat.

Søforklaring og Søforhør i Nyborg d. $1/5$ 39.

Se Nr. 107.

273. M/S **Spees** af Rotterdam, 184 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Hamburg til Fur i Ballast.

Strandet d. $20/4$ 39 ved Jyllands V.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $21/4$ 39.

Kl. 0^{30} strandede S. under en NV.-lig Kuling paa Thyborøn nordre Strand. Skibet er senere kommet flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Aarsagen til Strandingen angives at være Maskinskade.

274. M/Gl. **Spera** af Rødvig, 64 Reg. T. Br. Bygget 1897 af Eg. Paa Rejse fra Nysted til Vejle med Byg.

Grundstødt d. $18/8$ 39 ved Fyns V.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Vejle d. $19/8$ 39 og i Nykøbing F. d. $27/10$ 39.

Kl. ca. 7^{10} , da S. i diset Vejr var i Nærheden af Stenderup Hage, gik Føreren under Dæk, idet han gav Rorsmanden Ordre til at varsko, for saa vidt noget skulde indtræffe. Kl. ca. 7^{15} blev det tæt Taage. Kl. ca. 7^{30} forlod Rorsmanden Styrepladsen for at purre ud. Inden Rorsmanden kom tilbage, tog Skibet Grunden paa Fænøs S.-Kyst og blev staaende. Kl. 11 kom S. flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes, at Rorsmanden undlod at varsko Føreren, da det blev Taage.

275. S/S **Stamos** af Chios (Grækenland), 3801 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Rio de Janeiro til Gdynia med Jernerts.

Grundstødt $21/5$ 39 ved Lollands S.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $22/5$ 39.

Kl. 22^{55} grundstødte S. i klart Vejr ved Hyllekrog. D. $25/5$ Kl. 3 kom Skibet flot ved fremmed Hjælp eiter at en Del af Ladningen var lægtret.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Strømsætning.

276. M/S **Stensby** af Kalvehave, 3953 Reg. T. Br. Bygget 1926 af Staal.

1 Mand omkommet ved Ulykkestilfælde d. $12/12$ 39 i Port Arthur, Texas.

Indberetning fra det kgl. Generalkonsulat i New York dat. $2/1$ 40.

Kl. ca. 22, da S. laa i Great Lakes Carbon Corp.s Dok og lastede Koks, var 2. Styrmand Sofus Vinter Rubeksen i Færd med at afdække Luge Nr. 2. Efter at Presenningerne og 1 Sektion Luggedæksler var afdaget, gik Styrmanden op paa Lugen, hvorfra han styrtede ned i Lasten og dræbtes.

Anm. Ministeriet maa antage, at den forulykkede er blevet blændet af Koksstøv og har været ude af Stand til at orientere sig.

277. M/S **Sundet I** af København, 98 Reg. T. Br. Bygget 1931 af Staal. Paa Rejse fra København til Hälsingborg med Stykgods.

Kollideret d. $25/2$ 39 i Københavns Havn.

Søforhør i København d. $4/3$ 39.

Se Nr. 216.

278. 3^m M/Sk. **Svanhild** af Brantevik. Paa Rejse til Sæby med Træ.

Grundstødt d. $20/5$ 39 ved Sjællands Nordkyst.

Strandingsindberetning dat. $23/5$ 39.

Kl. 11 grundstødte S. i klart Vejr paa Lysegrunden. D. $21/5$ kom Skibet flot ved egen Hjælp, efter at en Del af Dæksladningen var kastet over Bord.

279. M/S **Sven Clausen** af Haderslev, 188 Reg. T. Br. Bygget 1915 af Staal.

a) Paa Rejse fra Hamborg til Randers med Stykgods.

Grundstødt d. $20/1$ 39 i Randers Fjord.

Søforklaring og Søforhør i Randers d. $13/4$ og $6/5$ 39. Søforhør i Haderslev d. $27/4$ 39.

Kl. 4^{30} passeredes Udbyhøj. Vejret var regndiset, og der styredes ved Hjælp af Lyskasteren op ad Fjorden for mindsket Fart. Kl. ca. 5^{30} , da S. C. befandt sig ved den gravede Kanal, blev det Taage, og umiddelbart efter tog Skibet Grunden med Forskibet i Løbets Stb.s Side og blev staaende. Kl. 12^{30} kom Skibet flot ved fremmed Hjælp. Under Arbejdet med at bringe S. C. flot, tørnede Agterenden mod Grunden, hvorved Roret blev beskadiget.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Vejrforholdene.

b) Kollideret d. $11/4$ 39 paa Elben.

Søforklaring i Horsens d. $14/4$ 39.

Kl. 20^{35} afsejlede S. C. fra Toldstationen ved Sandtorhafnen. Skibet holdtes i Farvandets Stb.s Side. Kort efter saas forude omtrent midt i Farvandet en modgaaende Bugserdampers 2 Toplanter og røde Sidelanterne. Roret blev lagt haardt Stb., hvilket blev tilkendegivet ved 1 kort Tone med Dampfløjten. Fra Bugserdamperen hørtes intet Signal. Omtrent samtidig saas agten for Bugserdamperen en grøn Lanterne, som antoges for en Sidelanterne paa et af Bugserdamperen bugseret Fartøj. Kort efter saas dette Fartøj omtrent ret forude, og da der syntes Fare for en Kollision, blev Maskinen beordret Fuld Kraft Bak, samtidig med at der blev afgivet 3 korte Toner med Dampfløjten; men umiddelbart efter tørnede S. C. med Stævnen mod det bugserede Fartøjs Bb.s Side. Ved Kollisionen blev S. C.s Stævn beskadiget.

Anm. Søforklaring fra Bugserdamperen foreligger ikke.

280. M/S **Svendborg** af Svendborg, 89 Reg. T. Br. Bygget 1899 af Staal. Paa Rejse fra København til Svendborg med Stykgods.

Kollideret d. $21/4$ 39 i Københavns Havn.

Søforhør i København d. $27/4$ 39.

Kl. ca. 16^{55} , da S. med stoppet Maskine var ud for Sukkerfabrikken, blev der fra Langebro givet Signal for Gennemsejling. Maskinen blev sat paa Langsom Frem. Ca. 80 m fra Broen, der endnu ikke var blevet løftet, hørtes en Sirene, og Maskinen blev kastet Fuld Kraft Bak; men umiddelbart efter tørnede Skibet mod Broen og fik herved Stævnen og Masten knækket samt en Luftventil og Projektøren knust.

Anm. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes, at et Laaserelais i Broens Signalforbindelse svigtede, saa Broen ikke blev aabnet.

281. S/S **Svend Pii** af København, 1809 Reg. T. Br. Bygget 1923 af Staal. Paa Rejse fra Lagos til Liverpool med Jordnødder.

Sprunget læk d. $22/1$ 39 i Atlanterhavet; søgt Nødhavn.

Søforklaring i Falmouth d. $30/1$ 39. Søforhør i Helsingør d. $27/7$ 39.

Kl. 20^{15} , da S. P. under en VNV.-lig Storm befandt sig ca. 50 Sm. VNV. af Ushant, opdagedes det, at Skibet var læk. Det forsøgtes at lænse med Vandballastpumpen; men Kl. 22 var Vandet steget saa højt i Maskinen, at det begyndte at blive vanskeligt at holde Damp. D. $23/1$ Kl. 0^{30} , da Lænsepumpen blev tilstoppet, og det viste sig umuligt at holde Damp paa Kedlen, udsendtes Nødsignal, og Kursen ændredes mod Brest. Kl. 2 var Vandet steget saa højt, at det var umuligt at arbejde paa Fyrpladsen, og Kl. 2^{30} stoppede Maskinen paa Grund af Mangel paa Damp, og Skibet faldt tværs i Søen. Alle vandtætte Døre og Søforbindelserne blev lukket, og Mandskabet øste med Pøse. Kl. 11 opnaedes Forbindelse med en Bjergningsdamper, der var tilkaldt af Nødsignalerne, og som derefter bugserede Skibet til Falmouth.

Anm. Aarsagen til Lækken var, at der var gaaet Hul paa Hovedtankledningen.

282. S/S **Søborg** af København, 1993 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Staal. Paa Rejse fra Gdynia til London.

Tørnet en Dolphin d. $31/8$ 39 paa Themsen.

Søforhør i København d. $23/10$ 39.

Kl. ca. 13^{30} , da S., der havde Lods om Bord, befandt sig i Nærheden af S. C. D. Entrance, svigtede Telemotoren. Det forsøgtes at dreje Skibet op mod Strømmen. Under denne Manøvre blev Agterskibet af Strømmen ført ned mod en Dolphin, og da der syntes Fare for en Paasejling, blev Maskinen beordret Fuld Kraft Frem og Roret lagt haardt Stb. Skibet lystrede imidlertid ikke Roret, og umiddelbart efter tørnede Ror og Skrue mod Dolphinen, hvorved Roret blev stærkt beskadiget.

Anm. Aarsagen til Kollisionen fremgaar af det ovenfor anførte.

283. S/S **Taarnholm** af Aalborg, 1420 Res. T. Br. Bygget 1905 af Staal. Paa Rejse fra Immingham til Kalundborg med Kul og Koks.

Grundstødt d. $2/12$ 39 ved Sjællands V.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Kalundborg d. $5/12$ 39. Strandingsindberetning dat. $6/12$ 39.

Kl. 19, da T. befandt sig i Kalundborg Fjord og for langsom Fart styrede op i Fyrlinien afventende Lods, mistede Skibet Styret i en svær Byge. Maskinen blev beordret Fuld Kraft Frem, og Roret lagt Stb., men umiddelbart efter tog T. Grunden ved Gisseløre. Skibet kom senere flot ved Hjælp af en Bjergningsdamper.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Vejrforholdene.

284. M/S **Tamara** af Gøteborg.

En Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. $29/7$ 39 i København.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. $29/7$ 39.

Kl. ca. 11^{15} , da T. laa ved Østmolen i Frihavnen og lossede Coprakager, faldt en Havnearbejder, der var paa Vej ned i Nr. 3 Last, fra en Højde af ca. 12 m ned i Underlasten, hvorved han blev kvæstet. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt Ambulance kørt til Hospitalet.

Anm. Ministeriet maa antage, at den tilskadekomne mistede Fodfæstet paa Lastlejderen, fordi hans Fodtøj var fedtet af Ladningen.

285. M/S **Tenda** af Groningen, 279 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Hamburg til Gøteborg med Jernplader.

Grundstødt d. $\frac{8}{1}$ 39 ved Sjællands V.-Kyst.

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

Kl. 6 passeredes Romsø i 2 Sm.s Afstand. Det blæste en SSV.-lig Kuling med Snebyger. Kursen ændredes fra N.t.V. $\frac{1}{2}$ V. til N. Kl. ca. 7 saas Brænding ret for. Maskinen blev straks kastet Fuld Kraft Bak, men umiddelbart efter tog T. Grunden paa Sydsiden af Asnæs Rev og blev staaende. Kl. 20³⁰ kom Skibet flot ved fremmed Hjælp.

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

286. S/S **Tenerife** af Oldenburg.

En Mand afgaaet ved Døden som Følge af Ulykkestilfælde d. $\frac{6}{6}$ 39 i København.

Rapport til Statens Skibstilsyn dat. $\frac{6}{6}$ 39.

Kl. ca. 13³⁰, medens T. laa i Frihavnen og lossede Bananer, gled Ballerne i et Slæng, der var under Nedfiring, ud og faldt ned paa Kajen, hvor en af Ballerne ramte en Havnearbejder i Hovedet. Den paa-gældende, der blev stærkt kvæstet, blev i en tilkaldt Ambulance kørt paa Hospitalet, hvor han d. $\frac{11}{6}$ 39 afgik ved Døden som Følge af sine Kvæstelser.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

287. M/Gl. **Thea** af Kalmar, 109 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Bremen til København med Jernplader.

Grundstødt d. $\frac{13}{1}$ 39 i Smaalandsfarvandet.

Strandingsindberetning dat. $\frac{14}{1}$ 39.

Kl. ca. 17 grundstødte T. i usigtbart Vejr ved Orehoved Fyr. Skibet kom senere flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være usigtbart Vejr.

288. S/S **Thyra** af Odense, 1088 Reg. T. Br. Bygget 1923 af Staal.

Kollideret d. $\frac{10}{12}$ 39 paa Firth of Forth.

Søforklaring og Søforhør i Helsingør d. $\frac{18}{12}$ 39.

Kl. ca. 7²⁵, da T. i klart Vejr befandt sig V. for May Island styrende mod et Lods- og Vagtskib, kom en rød Sidelanterne i Sigte fra et Patruljeskib, der syntes at styre mod T., 3 Str. om Stb. Da der syntes Fare for en Kollision blev Maskinen, der havde gaaet Halv Kraft Frem, stoppet og Roret lagt Bb., samtidig med at det ved Raab søgtes at faa det andet Skib til at bakke; men umiddelbart efter tørnede Patruljeskibet, der nu syntes at dreje til Stb., mod T.s Stb.s Bov og derefter mod Stb.s Side agter. Ved Kollisionen blev T.s Stb.s Side trykket ind og Gelænderet samt en Støtte beskadiget.

Anm. Søforklaring fra patruljeskibet foreligger ikke

289. M/S **Tjalk** af Dornbusch, 175 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Aalborg til Hamburg med Cement.

Grundstødt d. $\frac{4}{7}$ 39 ved Fyns Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{4}{7}$ 39.

Kl. 5 grundstødte T. ved Romsø. Kl. ca. 8 kom Skibet flot ved egen Hjælp.

290. M/S **Trafik II** af Orehoved, 13 Reg. T. Br. Bygget 1935 af Eg og Fyr. Paa Stenfiskeri.

Kæntret og sunket d. $\frac{27}{7}$ 39 i Aabenraa Fjord; 1 Mand omkommet.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. $\frac{31}{7}$ 39. Forhør i Aabenraa d. $\frac{27}{9}$ 39 og i København d. $\frac{19}{10}$ 39.

Kl. ca. 7³⁰, da T. II var beskæftiget med Stenfiskeri ved Knudshoved ca. 300 m fra Land, blev en Sten paa ca. $\frac{1}{2}$ Tons hevet om Bord. Da Stenen var løftet ca. 40 cm over Dækket, sprængtes Drivremmen mellem Spillet og Hovedmotoren, hvorved Stenen faldt ned paa Dækket og knuste en Dæksplanke; samtidig krængede Fartøjet saa stærkt over, at Vandet strømmede ind gennem Lækagen i Dækket. Da det befrygtedes, at T. II vilde synke, blev Dykkeren, Viggo Fhelhaber Sørensen af København, halet op paa Dækket, og Frontglasset i Hjælmen blev aabnet. Det forsøgte at faa Dykkeren om Bord i Fartøjets Jolle, men Jollen kæntrede, og i det samme sank T. II. De ombordværende 3 Mand reddedes af en tililende Fiskerbaad, medens Dykkeren druknede.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

291. S/S **Trolla** af Trondhjem, 1599 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Danzig til Trondhjem med kul.

Grundstødt d. $\frac{24}{2}$ 39 ved Anholt

Strandingsindberetning dat. $\frac{28}{2}$ 39.

Kl. 9 grundstødte T. i diset Vejr paa Anholt Østerrev. D. $\frac{28}{2}$ Kl. 1 kom Skibet flot ved fremmed Hjælp efter at ca 160 Tons af Ladningen var kastet over Bord.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Strømforholdene.

292. S/S **Turisten** af Aarhus, 45 Reg. T. Br. Bygget 1898 af Staal.

Kollideret d. $\frac{28}{7}$ 39 i Aarhus Havn.

Søforhør i Aarhus d. $\frac{8}{8}$ 39.

Se Nr. 8.

293. Lystk. **Tutti** af Odense.

Kollideret og sunket d. $\frac{21}{6}$ 39 i Odense Kanal.

Søforklaring og Søforhør i Odense d. ²³/₆ 39.

Kl. ca. 20, da T. under en svag ØNØ.-lig Brise krydsede N.-efter og befandt sig omtrent midt i Kanalen ud for Stige, kom M/Sk. »Gamen« af Halmstad i Sigte. Da der syntes Fare for en Kollision, forsøgte det at stagvende; men Kutteren vilde ikke gaa gennem Vinden, og umiddelbart efter tørnede G. med Stævnen mod T. Ved Kollisionen blev T. læk og sank straks. De ombordværende 3 Personer blev bjerget af tililende Baade.

Af den af G.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at da G. befandt sig ud for Stige, sejlede i Kanalens V.-lige Side, saas T. forsøge at stagvende forude i kort Afstand. Da Manøvren mislykkedes, skete Kollisionen som ovenfor anført inden G.s Motor kunde kastes Bak.

Anm. Aarsagen til Kollisionen fremgaar af det ovenfor anførte.

294. B/B **Urd** af Frederikshavn, 84 Reg. T. Br. Bygget af Staal. Paa Rejse fra Frederikshavn til Bjergningsarbejde ud for Glommens Havn.

Grundstødt d. ²⁹/₁₂ 39 ved Sveriges V.-Kyst.

Svensk Strandingsindberetning dat. ³¹/₁₂ 39. Søforklaring og Søforhør i Frederikshavn d. ³⁰/₁ 40.

Kl. 17³⁰ havde U., der under en SV.-lig Storm med Snebyger skulde assistere et paa Skorven grundstødt Skib, Morup Tånge Fyr i Ø.t.S.¹/₂S. Der styredes ret paa Fyret. Kl. 17⁴⁵ kom 2 røde Lanterner i Sigte, medens Skorvens Lys- og Fløjtetønde ikke kunde ses. Da U. antoges at befinde sig i en Afstand af 1 Sm. fra det andet Skib, som antoges at staa paa Grund, men som senere viste sig at være kommet flot og laa opankret, blev U. med Maskinen gaaende Langsomt Frem lagt op i Søen. Lidt senere kom i en Klaring et Skibs Lanterner i Sigte i Ø. Det andet Skib blev antaget for at være et andet Bjergningsskib, og der styredes med Maskinen gaaende Langsomt Frem ned mod dette. Umiddelbart efter, Kl. ca. 18¹⁵, saas Braad forude; Maskinen blev straks kastet Fuld Kraft Bak; men U. tog Grunden med Agterskibet paa ca. 56°56' N. Brd., 12°21' Ø. Lgd. og blev staaende.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Vejrforholdene.

295. M/Sk. **Vega** af Nakskov, 63 Reg. T. Br. Bygget 1901 af Eg. Paa Rejse fra Aarhus til Svendborg med Stykgods.

Grundstødt d. ¹⁵/₁ 39 ved Langelands N.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. ¹⁵/₁ 39. Søforklaring og Søforhør i Svendborg d. ³¹/₁ 39.

Kl. 3²⁰ befandt V. sig i tæt Taage tværs af Knudshoved Fyr. Der styredes SV. indtil Kl. ca. 3³⁰, hvorefter Kursen ændredes til S.t.V.¹/₂V. Et Lodskud Kl. ca. 4 gav ikke Bund. Fra Kl. ca. 4¹⁵ til Kl. 4²⁵ loddedes gentagne Gange ca. 12 m Vand. Kl. 4²⁵ loddedes ca. 6 m Vand, og Skruen blev koblet fra, men umiddelbart efter, da der efter Loggen var udsejlet ca. 3 Sm. fra Knudshoved Fyr passeredes, tog V. Grunden paa Vresen Puller og blev staaende. D. ¹⁶/₁ Kl. 19 kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjergningsdamper, efter at en Del af Ladningen var lægtret.

Anm. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes Taage.

296. Uddybningsfartøj **Vejle** af Odense, 29 Reg. T. Br. Bygget 1892 af Jern.

Sunket d. ²⁸/₁₂ 39 i Horsens Fjord.

Søforhør i Horsens d. ²⁷/₃ 40.

D. ²⁸/₁₂ sank V, der uden Besætning laa opankret paa Horsens Fjord ca. 400 m fra Jernbanebroen over Stensballe Sund.

Anm. Aarsagen angives at være, at V. som Følge af haard SV.-lig Kuling har faaet Slagside, hvorved et Køjle er klemt ind af Is og Fartøjet er fyldt med Vand.

297. S/S **Vendia** af København, 1150 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Staal. Paa Rejse fra Kaaborg til Blyth i Ballast.

Torpederet d. ³⁰/₉ 39 i Nordsøen; 11 Omkomne.

Søforhør i København d. ³/₁₀ 39. Forlisanmeldelse dat. København d. ²⁷/₁₁ 39.

Kl. 3¹⁰ passerede V., der var forsynet saavel med Nationalitetsmærker som med Navn og Ordet »Danmark« paa begge Sider af Skibet, unler en haard NV.-lig Kuling Hanstholm i 27 Sm.s Afstand. Der styredes retv. S.87°V., idet der regnedes med ¹/₂ Str. Afdrift. Kl. 11¹⁵ opdagedes en tysk U-Baad ca. 3 Str. agten for tværs om Bb. i en Afstand af ca. 500 m. U-Baaden, der laa i Solsriben, styrede tilsyneladende samme Kurs som V., hvis Maskine straks blev stoppet. Umiddelbart efter affyredes fra U-Baaden nogle Skud mod V., der dog ikke blev ramt. Med Kikkert kunde det ses, at der paa U-Baaden var sat to smaa Flag ved Taarnet, men Flagenes Udseende kunde ikke skelnes. Kursen blev holdt støt og Flagsignalet: »Jeg er stoppet« blev gjort klart til at hejse. Da Skibet laa stoppet uden at gøre Fart, hvilket blev tilkendegivet ved to lange Toner med Dampfløjten, begyndte V. at falde af og laa tilsidst med Bredsidens mod U-Baaden, der laa med Stævnen pegende ret paa V.s Bb.s Laaring. V. drev efterhauden nærmere til U-Baaden, og da Afstanden mellem Skibene var ca. 150 m, raabte Føreren af V. paa Tysk, om han skulde komme over med en Baad. Der blev ikke svaret fra U-Baaden, og umiddelbart efter ramte en Torpedo Agterskibet, antagelig ved Maskinskottet. Ved Eksplosionen blev Agterskibet bortrevet og sank straks tillige med den der værend Del af Besætningen, og begge Redningsbaade blev knust. Føreren gav Ordre til at kaste Redningsbælter ud, hvorefter den tilbageblevne Del af Besætningen — 7 Mand — sprang over Bord. De overlevende, hvoraf en Letmatros Jens Jørgen Christensen af Aalborg, var haardt saaret i Hovedet og tilsyneladende bevidstløs, søgte at holde sig oppe ved forskelligt Drivgods. U-Baaden, der først havde fjernet sig i nordlig Retning, kom tilbage og efter ved Beskydning at have sænket V.s Korskib, optog den 6 Mand, der da havde ligget ca. ³/₄ Time i Vandet. Efter ca. ¹/₂ Times Ophold i U-Baaden, blev de reddede overført til S/S »Svava« af Middelfart, hvorfra Eksplosionen var set og som havde ændret Kurs mod Ulykkesstedet.

Anm. 1. Aarsagen til Forliset fremgaar af det ovenfor anførte.

Anm. 2. De omkomne er: 2. Styrmand Henri Sofus Melanchton Rasmussen af Snekkersten, 1. Maskinmester Arnold Peter Andersen Eisøe af København, 2. Maskinmester Henning Jensen af Helsingør, Maskinassistent Svend Erik Jensen af Nexø, Kok Rasmus Eriksen Rasmussen og Messedreng Finn Hardy Jørgen Hjorth Køhn begge af København, Letmatros Jens Jørgen Christensen af Aalborg, Ungmand Niels Østergaard Larsen af Næsby, samt Fyrbøderne Karl Magnus Ryberg af Aalborg, Axel Anius Nielsen af Mølholm og Jens Georg Ehrlich af Nørresundby.

298. S/S **Venus** af København, 2456 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal. Paa Rejse fra Swansea til København med Kul.

Grundstødt d. $\frac{4}{2}$ 39 i Nordsøen.

Søforhør i København $\frac{14}{2}$ og $\frac{16}{2}$ 39.

D. $\frac{3}{2}$ Kl. 16⁴⁵ pejledes Haaks F.S. i retv. S.27°Ø., gisset Afst. 12 Sm., Log 602. Der styredes retv. N.36°Ø. D. $\frac{4}{2}$ Kl 9 ændredes Kursen til retv. N.31°Ø., Log 744. Kl. 10⁴⁵, da Loggen viste 759, loddedes ca. 12 m Vand og umiddelbart efter tog V. Grunden. Skibet kom kort efter flot ved egen Hjælp.

Anm. 1. Ministeriet maa antage, at Grundstødningen skyldes den Omstændighed, at Loddet ikke er blevet benyttet som Kontrol for Bestikket.

Anm. 2. V.s Fører er ved en af Esbjerg Søret under $\frac{12}{2}$ 41 afsagt Dom idømt en Bøde af 200 Kr. for ved Pligtforsømmelse at have foranlediget Grundstødningen.

299. M/S **Veritas III** af København, 33 Reg. T. Br. Bygget 1904 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra København til Gøteborg med Smøreolie.

Grundstødt d. $\frac{30}{5}$ 39 ved Sverrigs V.-Kyst.

Svensk Strandingsindberetning dat. $\frac{10}{6}$ 39.

Kl. 21 grundstødte V. i tæt Taage ved Nidingen Fyr. Skibet er senere kommet flot uden at have taget nævneværdig Skade.

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

300. M/S **Veritas XXVII** af København, 41 Reg. T. Br. Bygget 1893 af Staal.

Kollideret d. $\frac{6}{1}$ 39 i Skagen Havn.

Søforklaring i Skagen d. $\frac{12}{6}$ 39.

Se Nr. 232.

301. M/Gl. **Vesta** af Svendborg, 99 Reg. T. Br. Bygget 1916 af Staal. Paa Rejse fra Skoghall til København med Træ.

Grundstødt d. $\frac{29}{9}$ 39 i Venern.

Søforklaring og Søforhør i Svendborg d. $\frac{20}{10}$ 39.

Kl. 6 befandt V. sig i Nærheden af Lystønden Normandsgrund. En sort Stage havdes i Sigte om Stb. Det blæste en flov NV.-lig Brise, og Motoren gik Langsomt Frem. Kort efter blev det tæt Taage, og Farten blev yderligere mindsket. Der blev holdt Udkig efter en Kost paa Bastungsgrund, som skulde passeres om Bb. Da Kosten lidt senere kom i Sigte forude om Stb. i ringe Afstand, blev Motoren kastet Bak; men umiddelbart efter tog V. Grunden og blev staaende. D. $\frac{1}{10}$ Kl. ca. 19³⁰ kom Skibet flot ved fremmed Hjælp, efter at en Del af Ladningen var lægtret.

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

302. Ff. **Vesterhavet** af Skagen, 28 Reg. T. Br. Bygget 1923 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Fiskeplads i Nordsøen til Esbjerg.

Grundstødt d. $\frac{16}{1}$ 39 ved Jyllands V.-Kyst.

Søforhør i Esbjerg d. $\frac{3}{2}$ 39.

D. $\frac{15}{1}$ Kl. ca. 22 passerede V. Amrum Bank F.S. om Stb. i ca. 4 Sm.s Afst. Der styredes N.t.Ø. Kl. ca. 0³⁰ ændredes Kursen til NNØ. Der blæste en frisk SSV.-lig Kuling med Regntykning; Kl. ca. 4¹⁰ mærkedes det, at Skibet rørte Grunden. Det forsøgte at løbe Skibet op i Vinden, men umiddelbart efter tog det atter Grunden og blev staaende paa S.-siden af Rømhø Flak. Det lykkedes hurtigt at bringe Skibet, der ved Grundstødningen havde mistet Roret, flot, hvorefter et Nødrør blev rigget til. Gennem en forbi-passerende Kutter tilkaldtes Redningsdamperen, der Kl. ca. 17 tog V. paa Slæb til Esbjerg.

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

303. Lystk. **Viking** af København, 14 Reg. T. Br.

Brand om Bord d. $\frac{3}{6}$ 39 i København.

Indberetning fra Statens Skibstilsyn dat. $\frac{15}{8}$ 39.

Kl. ca. 20³⁰, da V., hvis Motor var i Gang, havde indtaget 100 I Benzin ved Benzintanken ved Lange-linie, indtraf en Eksplosion i Motorrummet, der blev antændt. Brandvæsen og Politi blev alarmeret og Mandskabet fra nogle Torpedobaade, der laa i Nærheden, paabegyndte straks Slukningsarbejdet, og i Løbet af kort Tid var man Herre over Ilden. Ved Branden blev Baaden stærkt beskadiget.

Anm. Ministeriet maa antage, at Branden skyldes, at Benzintankens Paafyldningsstudse ikke var ført op til Dækket, saaledes at Benzindampe under Paafyldningen er sunket ned i Skibets Bund, hvor de er blevet antændt af en Stikflamme fra Motoren gennem dennes luftindsugningsspalte.

304. M/Sk. **Vita** af Randers, 121 Reg. T. Br. Bygget 1911 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Randers til Stettin i Ballast.

Paasejlet d. $\frac{21}{6}$ 39 i Københavns Havn.

Søforhør d. $\frac{28}{6}$ 39 i København.

Kl. ca. 14³⁰, da V. efter Ordre forhalede langs Redmolen, saas M/Sk. »Gustav« af Mariehamn omtrent udfor Langeliniemolen med Kurs mod Redhavnen. Da G. havde passeret Langeliniemolen, svajede Skibet rundt for at komme til at ligge med Stævnen udefter. Under Manøvre for at komme til Kajen, tørnede G. med Forenden mod V.s Bagbordsside agten for Fokkeriggen. V. fik ved Sammenstødet en Del ovenbords Skader.

Af den af G.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at da dette Skib med næsten ingen Fart befandt sig ca. 15 Meter fra Kajen, begyndte V. at hale agter over, hvorfor Motoren blev sat paa Fuld Kraft Bak; men umiddelbart efter indtraf Kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet maa antage, at Kollisionen skyldes, at man om Bord i G. for sent har set, at V. forhalede, i Forbindelse med den Omstændighed, at G. har haft for megen Fart paa.

305. S/S **Væring** af Aabenraa, 1154 Reg. T. Br. Bygget 1893 af Staal. Paa Rejse fra Immingham til Stettin.

Kollideret d. 14/7 39 i Sundet.

Søforklaring i Kalundborg d. 7/8 39.

Kl. 23 passerede V. i klart Vejr Nordre Røse; der styredes S.-over i Drogden Fyrs hvide Vinkel. Kort efter kom et medgaaende Skib — en Motorskonert — i Sigte forude, hvorfor Kursen ændredes lidt Stb. over; det andet Skib passeredes om Bb. i ca. 80 m.s Afstand. Da det var 3 Streger agten for tværs, syntes det at styre tværs ind paa V. og kort efter tørnede det med Boven mod V.s Bb.s Side ud for 3-Lugen, hvorved der fremkom en Bule i Skanseklædningen.

Anm. Søforklaring fra det andet Skib, hvis Navn og Hjemsted ikke er oplyst, foreligger ikke.

306. M/Gl. **Yrsa** af Rudkøbing, 73 Reg. T. Br. Bygget 1902 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Lübeck til København med Salt.

Sprunget læk d. 27/5 39; Brand om Bord d. 28/5 39 i Østersøen; søgt Nødhavn.

Søforklaring og Søforhør i Svendborg d. 3/6 39.

Kl. ca. 18, da Y. befandt sig i Nærheden af Gedser Rev, pejledes 7" Vand ved Pumpen. Der pumpedes læns; men Lækagen syntes at tiltage, og en Undersøgelse viste, at Vandet trængte ind ved Stævnrøret. Det forsøgtes at tætte Lækagen med Værk og Kiler, men skønt Pumpen holdtes gaaende, steg Vandet stadigt. Rejsen fortsattes for Sejl alene til Hestehoved, hvor Skibet opankrede for at faa Lods om Bord og Assistance til Pumpning. D. 28/5 Kl. ca. 3 tændtes Blæselamperne til Motoren. Kort efter opdagedes Brand i Motorrummet. Det forsøgtes at slukke Ilden med Ekstinktør og Vand, men da Ilden bredte sig, og der maatte befrygtes en Eksplosion af Petroleumstanken, gik Besætningen i Baaden. Kl. ca. 7 kom en tysk Motorsejler til Hjælp, og det lykkedes at slukke Ilden ved Hjælp af dette Skibs Motorpumpe. Da Ilden var slukket, viste det sig, at Brænderen paa den ene Blæselampe var i Stykker. Y. blev slæbt til Stubbekøbing.

Anm. 1. Der er intet oplyst om Aarsagen til, at Skibet sprang læk.

Anm. 2. Ministeriet maa antage, at Aarsagen til Branden er, at Brænderen paa den ene Blæselampe har aabnet sig.

307. M/Sk. **Ærø** af Marstal, 81 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Nakskov til Skive med Byg.

Grundstødt d. 21/11 39 i Limfjorden.

Strandingsindberetning dat. 22/11 39.

Kl. 3 grundstødte Æ. i taaget Vejr paa Limfjordens Sydside mellem Hals og Mov Bro. Kl. ca. 17 kom Skibet flot ved egen Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Taage.

308. S/S **Ørneborg** af København, 1775 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Staal. Paa Rejse fra Tuborg til Immingham.

Grundstødt d. 13/10 39 ved Englands Ø.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Esbjerg d. 15/11 39.

Kl. 0²⁸ passerede Ø. i diset Vejr Whithernsea i 5 Sm.s Afstand, Log 729. Der styredes retv. S.19°Ø. Kl. 1¹⁰ ændredes Kursen til retv. S. 11° Ø., Log 736. Kl. 1¹⁹ tog Skibet Grunden og blev staaende, Log 738. Kl. 2²⁵ kom Ø. flot ved egen Hjælp.

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

309. Kragejolle uden Navn, ca. 4 Res. T. Br.

Grundstødt d. 26/8 39 ved Sjællands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. 26/9 39. Søforhør i Københavns Amts Nordre Birk d. 14/10 39.

Kl. ca. 16 afsejledes for Motor alene under en haard NØ.-lig Kuling fra Lystbaadehavnen i Svane-møllebugten. Da Fartøjet befandt sig ud for A. N. Hansens Alle, Hellerup, stoppede Motoren, og Fartøjet drev mod Land. Kokken blev sat; men inden Fartøjet kunde sejles klar af Land, tog det Grunden og blev staaende. Fartøjet blev umiddelbart efter trukket af Grunden af en Motorbaad.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

310. Ukendt Damper.

Grundstødt d. 18/1 39 ved Jyllands V.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. 18/1 39.

Kl. ca. 8³⁰ saas en Damper grundstødt paa 3. Revle udfor Spirbakken. Vejret var taaget med Regntykning. Kl. 10¹⁵ gik Spirbakkens redningsbaad ud, men inden denne naede Damperen. Der stod med Stævnen mod V., kom Damperen flot og sejlede bort i NØ.-lig Retning.

311. Motorbaad uden Navn. Paa Rejse fra Kvannesund til Andefjord med Grind.

Kæntret d. ¹⁹/₁₁ 39 ved Færøerne; 3 Omkomne.

Rapport fra Politiet paa Færøerne dat. ²⁹/₁₁ 39.

Kl. ca. 21, da Baaden under en frisk Kuling med Regn befandt sig udfør Mule paa Bordø, brød en Sø ind i Baaden og fyldte den. Medens de ombordværende 4 Mand var beskæftiget med at øse, brød en ny Sø ind i Baaden, hvorved den kæntrede. Det lykkedes 3 af de ombordværende at komme op paa Kølen. De paagældende blev flere Gange kastet i Vandet, og efter ca. 1 Times Forløb var 2 af dem saa udmattede, at de ikke kunde holde sig fast, hvorefter de gled i Vandet og forsvandt. Kl. ca. 23³⁰ blev den 3. Mand reddet af en Baad fra Mule, hvor man havde hørt den paagældendes Raab om Hjælp.

Anm. 1. Ministeriet maa antage, at Ulykken skyldes Vejrforholdene.

Anm. 2. De omkomne er: Karl Thomsen, Joen Sofus Rinkustein og Joen Hendrik Dahl alle af Andefjord.

Tabel A.

Art og Antal af de for Aaret 1939 opførte Søulykker eller Søskader.

Søulykkens Art	Danske		Nor-ske		Sven-ske		Fin-ske		Tyske		Hol-land-ske		Engel-ske		Andre		Ialt	
	Sejl	Damp	Sejl	Damp	Sejl	Damp	Sejl	Damp	Sejl	Damp	Sejl	Damp	Sejl	Damp	Sejl	Damp	Sejl	Damp
Stranding med Forlis	9	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	10	2	
Grundstødning	67	38	—	4	5	—	—	4	5	4	1	3	—	1	3	4	81	58
Kæntring	2	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	4
Sprunget læk i Søen	4	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	1
Forladt synkefærdig	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	—
Forskellig Søskade	19	27	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	19	27
Kollision	34	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	34	19	
Brand	7	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7	5	
Borteblevet	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	
Overbordfald m. m.	11	21	—	3	—	1	—	—	1	—	—	—	1	—	1	11	28	
Krigsforlis	1	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	9	
I alt...	160	144	—	7	6	1	—	4	5	5	1	3	—	2	3	7	175	173

348

Tabel B.

Art og Antal af de i Aaret 1939 indtrufne Forlis af danske Skibe.

Forlisets Art	Sejlskibe		Dampskibe		Tilsammen	
	Antal Skibe	Brutto Register Tonnage	Antal Skibe	Brutto Register Tonnage	Antal Skibe	Brutto Register Tonnage
Stranding, Grundstødning m. m.	9	447	1	3	10	450
Kæntring	1	2	4	160	5	162
Forladt synkefærdig	5	167	—	—	5	167
Kollision	3	107	1	5	4	112
Brand	2	97	1	5812	3	5909
Borteblevet	1	39	—	—	1	39
Krigsforlis	1	30	9	23617	10	23647
I alt...	22	889	16	29597	38	30486

Tabel C.

Tab af Menneskeliv ved de for danske Skibe for Aaret 1939 opførte Søulykker og Søskader.

Ulykkestilfældets Art	Antal omkomne		
	Sejlskibe	Dampskibe	Ialt
Stranding, Korlis eller anden Søskade	9	10	19
Overbordfald	5	5	10
Andre Ulykkestilfælde	2	3	5
Krigsbegivenheder	4	113	117
I alt...	20	131	151

Tabel D.

Danske og fremmede Skibes Strandinger m. m. i Aaret 1939 paa danske Kyststrækninger og i Inderfarvande.

Kyststrækninger og Inderfarvande	Danske Skibe					Fremmede Skibe					Ialt	Tab af Menneskeliv			
	Strandinger m. m.				Til- sam- men	Strandinger m. m.				Til- sam- men		Ialt	Danske	Fremmede	Ialt
	uden Forlis		med Forlis			uden Forlis		med Forlis							
	Sejl	Dp.	Sejl	Dp.		Sejl	Dp.	Sejl	Dp.						
Jyllands Vestkyst (til Hanstholm)	4	—	1	—	5	—	2	—	—	2	7	—	—	—	
Jyllands Nordvestkyst (Skagen indbefattet)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Jyllands Østkyst	7	2	—	—	9	—	2	—	—	2	11	—	—	—	
Limfjorden	6	2	—	—	8	—	1	—	—	1	9	—	—	—	
Læsø	1	—	—	—	1	—	1	—	—	1	2	—	—	—	
Anholt	1	—	—	—	1	—	1	—	—	1	2	—	—	—	
Fyns Nordkyst (med Samsø)	3	1	1	—	5	1	—	—	—	1	6	—	—	—	
Fyns Vest- og Sydkyst (med Ærø)	4	—	—	—	4	1	—	—	—	1	5	—	—	—	
Fyns Østkyst (med Langeland)	3	1	—	—	4	1	2	—	—	3	7	—	—	—	
Sjællands Nordkyst (med Hesselø)	2	1	—	—	3	2	1	1	—	4	7	—	—	—	
Sjællands Vestkyst (m. Sprogø)	1	1	—	—	2	—	4	—	—	4	6	—	—	—	
Smaalandsfarvandet (Grønsund og Ulvsund indbefattet)	16	4	—	—	20	3	—	—	—	3	23	—	—	—	
Lollands og Falsters Syd- og Vestkyst	1	—	—	—	1	—	2	—	—	2	3	—	—	—	
Møens Øst- og Sydkyst	1	—	—	—	1	1	—	—	—	1	2	—	—	—	
Sjællands Østkyst (Syd fra til Amager)	5	—	—	—	5	—	1	—	—	1	6	—	—	—	
Amager	2	3	—	1	6	2	4	—	—	6	12	—	—	—	
Saltholm	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1	1	—	—	—	
Middelgrund	—	—	—	—	—	1	—	—	—	1	1	—	—	—	
Øresundskysten (fra Københavns Frihavn)	1	—	2	1	4	—	—	—	—	—	4	—	—	—	
Bornholms Vestkyst	—	—	—	—	—	1	—	—	—	1	1	—	—	—	
Bornholms Østkyst	—	—	—	—	—	1	1	—	—	2	2	—	—	—	
I alt...	58	15	4	2	79	14	23	1	—	38	117	—	—	—	

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 — 348 — mindre end i Aarene 1938 og 1937, hvor Antallet var henholdsvis 378 og 373. Ifølge Tabel D er Antallet af Søulykker i danske Farvande i 1939 — 117 — mindre end i 1938, hvor Antallet var 125, og det samme som i 1937, hvor Antallet var 117.

Forlis af danske Skibe.

Af danske Damp- og Motorskibe er i 1939 gaaet tabt 16 Skibe med en samlet Tonnage af 29597 Reg. Tons Brutto. I 1938 og 1937 var Tabet henholdsvis 5 Skibe med 8044 Resr. Tons Brutto og 7 Skibe med 9863 Reg. Tons Brutto. Tabet af Sejlskibe og Sejlskibe med Hjælpe-maskinkraft udgør i 1939 22 Skibe med 889 Reg. Tons Brutto mod i 1938 28 Skibe med 966 Reg. Tons Brutto og i 1937 18 Skibe med 698 Reg. Tons Brutto.

Af de i Tabel B opførte 22 Sejlskibe og Sejlskibe med Hjælpe-maskinkraft var 1 Skib paa 264 Reg. Tons Brutto; af de øvrige 21 Skibe var intet Skib over 100 Reg. Tons Brutto.

Af de fornævnte forliste danske Skibe er ialt 10 Skibe gaaet tabt som Følge af Krigsaaarsager, nemlig 1 Fiskefartøj paa 30 Reg. Tons Brutto (se Nr. 230) og 9 Damp- og Motorskibe paa ialt 23617 Reg. Tons Brutto (se Nr. 41, 51, 138, 174, 175, 198, 241, 260 og 297).

Brand.

I Aaret 1939 har der været ialt 13 Tilfælde af Brand i danske Skibe, nemlig 3 Tilfælde i Dampskibe, 3 Tilfælde i Motorskibe, 3 Tilfælde i Sejlskibe med Hjælpe-motor, 3 Tilfælde i Fiskefartøjer og 1 Tilfælde i Lystkutter. Aarsagen til Brandene var følgende: I Dampskibene henholdsvis Selvantændelse, Varmeoverførsel fra en brændende Blæserkanal gennem Jernskoddet til dettes Korkisolation og Uforsigtighed ved Tænding af en Blæselampe; i Motorskibene henholdsvis Brud paa en Brændselolieledning, Kortslutning i et elektrisk Kabel og Kortslutning paa Ledningen til Motorens Dynamo; i Sejlskibene med Hjælpe-motor henholdsvis Glød i Kakkellovnsaske, der var anbragt i en Trækasse, Overhedning af en Kakkellovn og Brug af en havareret Blæselampe; i Fiskefartøjerne henholdsvis Sprængning af Startluftbeholderen og i 2 Tilfælde ukendt; i Lystfartøjet var Aarsagen, at Benzintankens Paafyldningsstuda ikke var fort op til Dækket, saaledes at Benzindampe under Paafyldning er naaet ned i Skibets Bund og der er blevet antændt af en Stikflamme fra Motoren gennem dennes Luftindsugningsspalte.

Tab af Menneskeliv.

Ifølge Tabel C er Tab af Menneskeliv ved Overbordfald i 1939 indtruffet i 10 Tilfælde mod 26 Tilfælde i 1938 og 20 Tilfælde i 1937. *Som Følge af Krigsbegivenheder er i 1939 ialt 117 Menneskeliv gaaet tabt.*

Af de ifølge Tabel C omkomne 151 Personer var 142 Søfolk.

Danske Søretters Domme eller Udtalelser om Søulykker, overgaaet danske Skibe i 1939. er afgivet i 8 Tilfælde.