



## **Dette værk er downloadet fra Danskernes Historie Online**

**Danskernes Historie Online** er Danmarks største digitaliseringsprojekt af litteratur inden for emner som personalhistorie, lokalhistorie og slægtsforskning. Biblioteket hører under den almennyttige forening Danske Slægtsforskere. Vi bevarer vores fælles kulturarv, digitaliserer den og stiller den til rådighed for alle interesserede.

### **Støt Danskernes Historie Online - Bliv sponsor**

Som sponsor i biblioteket opnår du en række fordele. Læs mere om fordele og sponsorat her: <https://slaegtsbibliotek.dk/sponsorat>

### **Ophavsret**

Biblioteket indeholder værker både med og uden ophavsret. For værker, som er omfattet af ophavsret, må PDF-filen kun benyttes til personligt brug.

### **Links**

Slægtsforskerens Bibliotek: <https://slaegtsbibliotek.dk>

Danske Slægtsforskere: <https://slaegt.dk>

DANSK  
SØULYKKE-STATISTIK

1925

UDGIVET AF

MINISTERIET FOR INDUSTRI, HANDEL OG SØFART

*MARTS 1927*

FORHANDLES FRA  
DET KONGELIGE SØKORT-ARKIV  
KJØBENHAVN

Den foreliggende Oversigt, der herved offentliggøres af

Ministeriet for Industri, Handel og Søfart

i Henhold til Lov af 12. April 1892 om Oprettelse af Søretter udenfor Kjøbenhavn 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 1925 .....	5
Tabeller indeholdende statistiske Oplysninger vedrørende Søulykker i 1925 .....	65

## 1925.

**1.** S/S **Aase** af Kjøbenhavn, 1206 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Staal. Paa Rejse fra Bristol til Cardiff med Stykgods.

Paasejlet en Dokport d.  $17/4$  25 i Cardiff.

Indberetning til Board of Trade dat. Cardiff d.  $20/4$  25.

Kl. 5 Emd., da A. var under Indsejling til Queen Alexandra Dock, skar Skibet som Følge af Vindens og Strømmens Paavirkning ud og tørnede først med Bb.s Bov, derefter med Stb.s Bov og Stb.s Laaring mod Dokporten, hvorved Lønning og Støtter blev beskadiget og en Plade bøjet.

**2.** **Absalon** af Kjøbenhavn, 2144 Reg. T. Br. Bygget 1898 af Staal. Paa Rejse fra Björknäs til Lövik med Props.

Grundstødt d.  $26/9$  25 ved Sveriges Ø.-Kyst,

Søforklaring i Hernösand d.  $1/10$  25.

Svensk Strandingsberetning dat. Gävle d.  $2/10$  25. Søforhør i Kjøbenhavn d.  $5/11$  25.

Kl.  $1^{10}$  Emd. afgik A. assisteret af Lods fra Björknäs i Hernösand Distrikt for at gaa til Lövik i samme Distrikt. Kl.  $3^{50}$  Emd., da A. var ca. 100 m udenfor Lövik Udskebningsbro, stødte Skibet, der gik med langsom Fart, haardt mod haard Bund, men var straks efter flot igen. Ved Ankomsten til Lövik viste det sig, at Forpeaken og Nr. 1 Tank var læk, og at flere Plader fra Kollisionsskoddet til midtskibs var bulede.

Am. Føreren af A. angiver, at Aarsagen til Grundstødningen var Fejl fra Lodsens Side.

**3.** S/S **Aggersund** af Rødby Havn, 2940 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Huelva til Fredericia med Svovlkis. Kollideret d.  $23/1$  25 i Atlanterhavet.

Søforklaring i Fredericia d.  $3/2$  25.

Kl.  $3^{10}$  Fmd. passeredes Espichel Fyr i 12 Sm.s Afst. Herfra styredes N. Kl. ca.  $4^{40}$  Fmd. saas en klar Lanterne ca. 6 Str. om Stb. og under og lidt til højre for denne Lanterne 4—5 stærke hvide Lys. Disse Lys, der saas til højre for Guia faste Fyr, trak stærkt forefter. Da de var ca. 1 Str. til venstre for Guia faste Fyr, pejledes de i NØ. $1/2$ N., og samtidig saas i Kikkerten en rød Lanterne mellem de klare Lys. I A. blev Roret nu lagt haardt Bb. og samtidig blev der givet et Stød i Fløjten. A. drejede nu rask Stb. over. Da det andet Skib pejledes ca. 1 Streg om Bb., viste det pludselig grønt Lys. Der blev fra A. atter givet et Stød i Fløjten, men da det andet Skib, der senere viste sig at være Trawler »Bomfuture« af Lissabon, stadig viste grønt Lys, blev A.s Maskine kastet Fuld Kraft Bak. Ca. 1 Minut efter. Kl.  $5^{09}$  Fmd., tørnede A. med Stævnen mod B.s Stb. Laaring. A. blev liggende ved B. til det blev Dag; da B. imidlertid ikke ønskede Hjælp, fortsattes Rejsen Kl.  $6^{54}$  Fmd. A. fik ved Kollisionen Stævnen bøjet til Stb. og flere Plader i Stævnen ødelagt. I Løbet af Dagen blev de største Lækager tætnet med Bly eller Cement.

Ann. Søforklaring for B. foreligger ikke.

**4** M/Ff. **Agnes** af Esbjerg, 19 Reg. T. Br. Paa Fiskeri i Nordsøen.

1 Mand faldet over Bord og druknet d.  $24/11$  25 i Nordsøen.

Søforklaring og Søforhør i Esbjerg d.  $28/11$  25.

Om Morgen d.  $24/11$  udsattes Voddet, der blev fastgjort til Ankergrejerne, ca. 20 Sm. NV.t.V. af Horns-Rev F. S., hvorefter A. løb ud med Resten af Redskaberne. Da disse var udsat, blev Bøjen, hvortil Ankergrejerne var fastgjort, Kl.  $8^{15}$  Fmd. taget om Bord, men inden det lykkedes at faa den gjort fast, gik Bøjen — som Følge af. at Fartøjet drev rask med Vind og Sø — over Bord og trak Fisker Christen Christensen med sig. Fiskegrejerne blev straks kappet fra. og Fartøjet manøvreret hen til den overbord-faldne; en Redningskrans blev kastet ud til ham. men umiddelbart efter sank han og kom ikke mere til Syne. Del forsøgtes at trække Vod efter den forulykkede, men uden Resultat, hvorefter Kursen sattes mod Esbjerg.

Ann. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

**5.**  $3^m$  M/Sk. **Agnete** af Hirshals, 99 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Eg. Paa Rejse fra Aalborg til Hanstholm med Molerement.

Grundstødt d.  $5/10$  25 i Limfjorden.

Søforklaring og Søforhør i Frederikshavn d.  $31/10$  25.

D.  $1/10$  afgang A. fra Aalborg. Paa Grund af haardt Vejr maatte der ankres flere Gange i Limfjorden, saaledes at Skibet først d.  $5/10$  kom til Fjordgrunden udenfor Thyborøn. Det blæste da haard Kuling af VNV. med ret høj Sø. Kl.  $12^{45}$  Emd. kom Lods om Bord for at tage A. ind til Thyborøn. Da Skibet var i Havnemundingen, huggede det haardt i Grunden og blev staaende. Ved at føre to Trosser, en fra Bb.s Bov og en fra Bb.s Laaring ind paa søndre Havnemole og hive paa disse og ved samtidig at bakke for fuld Kraft lykkedes det at bringe Skibet flot, hvorefter det opankredes paa Thyborøn Red.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen var, at Dybden i Indsejlingen, som Følge af de foregaaende Dages Storme, var formindsket til  $8\frac{1}{4}$  Fod.

**6.** M/Gl. **Albatros** af Svendborg, 22 Reg. T. Br. Bygget 1908 af Eg. Paa Rejse fra Taasinge til Assens med 40 Tons Sukkerroer.

Kollideret d.  $17/10$  25 i Svendborgsund.

Søforhør i Svendborg d.  $22/10$  25.

Kl. 10 Fmd. lettede A., der havde ligget opankret i Bugten V. for Lyø, og lagdes for Bb.s Halse med alle Sejl tilsat. Vinden var V.lig, frisk Kuling. Kl.  $10\frac{1}{2}$  Fmd. vendte A. under Fyn og laa nu for Stb.s Halse S.t.V. over. Paa dette Tidspunkt kom en Sejler — »Neptunus« af Groningen — imod A. for Bb.s Halse. A. holdt sin Kurs, men N. gjorde intet Tegn til at vige. Da Skibene var saa nær hinanden, at der var Fare for Sammenstød, præjede A.s Fører til N., men umiddelbart efter tørnede A. med Sprydet mod N.s Agtterruf. Skibene kom straks efter klar af hinanden og fortsatte begge Rejsen. A. blev ved Kollisionen en Del beskadiget.

Anm. Søforklaring for N. foreligger ikke.

**7.**  $3^m$  M/Sk. **Albert Mou** af Svendborg, 314 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Eg og Bøg. Paa Rejse til Groningen med Træ.

Kollideret d.  $18/1$  25 paa Elben; kondemneret.

Søforklaring i Cuxhaven d.  $22/1$  25. Forlisanmeldelse dat.  $13/8$  25. Søforhør i Svendborg d.  $5/11$  25.

Kl.  $10^{30}$  Fmd. passeredes Cuxhaven med Lods om Bord. Vejret var da noget taaget. Kl.  $10^{45}$  Fmd. blev det pludselig tæt Taage. Kl.  $11^{10}$  Fmd. gav Lods en Ordre til at dreje til Bb. Roret blev lagt haardt over, og Skibet drejede rask til Bb. Umiddelbart efter saas en modgaaende Damper 3—4 Str. om Stb., og nogle Sekunder senere løb denne — der senere viste sig at være S/S »Hetton« af Newcastle — med Stævnen ind i A. M.s Stb. Side foran for Mesanriggen. A. M. fik et stort Hul i Siden, og hele Agterskibet blev revet op. Skibet sank med Dækket under Vandet. Der blev telegraferet efter Bjærgningsdamper, som kom Kl.  $12^{30}$  Emd. og slæbte A. M. til Cuxhaven.

Anm. 1. Søforklaring for H. foreligger ikke. Der var nogen Tid før Kollisionen hørt Taagesignaler om Bb., men ingen om Stb.

Anm. 2. D.  $17/2$  blev A. M. kondemneret i Hamborg.

**8.** Sk. **Aldo** af Göteborg. Paa Rejse fra Hudiksvall til Hobro med ca. 72 Stdr. Træ.

Strandet d.  $16/10$  25 ved Bornholms S.-Kyst.

Strandingsberetning dat.  $21/10$  25.

Kl.  $4\frac{1}{2}$  Fmd. strandede A. ved Dueodde. Det blæste da Storm af SV. med Regntykning. Besætningen — i alt 4 Mand — blev bjerget i Land af Snogebæk Redningsbaad. Skibet blev d.  $18/10$  Kl. 2 Emd. bragt flot af Bjærgningsdamperen »Svava« og indslæbt til Rønne.

Anm. Den sandsynlige Aarsag til Strandingen angives at være, at Skibets Sejl var i Stykker.

**9.** S/S **Alf** af Kjøbenhavn, 2175 Reg. T. Br. Bygget 1909 af Staal. Paa Rejse fra Dunston til Hamborg med Kul.

Kollideret d.  $19/1$  25 i Helgolandbugten.

Søforhør i Kjøbenhavn d.  $7/2$  25.

Kl.  $3^{50}$  Fmd. passerede A. Fyrskibet Elbe I. Kl.  $4^{10}$  Fmd. kom Lods om Bord, og Skibet styredes nu Ø.t.S. $1/2$ S. Kort efter saas forude om Bb. en Damper, der viste rødt Lys. A. gav straks Bb.s Ror og 1 kort Tone i Fløjten. Maskinen, der havde gaaet langsomt, blev et Øjeblik slaaet Fuld Kraft Frem og derefter Langsomt igen. A. gik nu klar foran for den anden Damper. Da denne var passeret, saas forude om Bb. en Damper, der viste grønt Lys. A. gav gentagne Gange en Tone i Fløjten for at advisere den paagældende Damper, der senere viste sig at være S/S »Chevington« af Newcastle. Da C. ikke gjorde Tegn til at vige og der var Fare for Kollision, gav A. 3 korte Toner, samtidig med at Maskinen kastedes Fuld Kraft Bak og Roret lagdes haardt Bb. A. drejede nu Stb. over og samtidig saas C. at svinge til Stb., men Kollisionen var da uundgaaelig, og Kl.  $4^{25}$  Fmd. tørnede C. med Stb.s Bov mod A.s Bb.s Bov; under Skibenes fortsatte Drejning tørnede C. derefter med Agterskibet mod A.s Bb.s Laaring. Begge Skibe opankredes efter Kollisionen. A., der var tæt, havde ved Kollisionen faaet en Del Buler i Pladerne i Bb.s Bov og Ankerklydset beskadiget samt det opstaaende paa Bakken og midtskibs trykket og bukket.

Anm. Søforklaring for C. foreligger ikke.

**10.**  $4^m$  M/Sk. **Alfa** af Marstal, 374 Reg. T. Br. Bygget 1916 af Staal. Paa Rejse fra Pillau til Königsberg. Grundstødt d.  $13/3$  25 ved Tysklands N.-Kyst.

Søforhør i Kjøbenhavn d.  $28/3$  25. Tysk Strandingsberetning dat.  $13/3$  25.

Kl. 3 Emd. afsejlede A. fra Pillau med Lods om Bord. Kl. 6 Emd., da Skibet var i den gamle Kanal ca.  $1\frac{1}{2}$  Sm. fra Königsberg, kom en svær Snebyge, der skjulte Landet, hvorfor Farten mindskedes. Kort efter blev der set Land ret forude; Maskinen blev straks kastet Fuld Kraft Bak, men som Kølge af stærk agterlig Vind kunde Farten ikke tages af Skibet, der tog Grunden. Efter flere forgæves Forsøg paa at faa Skibet flot rekvireredes Assistance af Slæbebaad, der bragte A. flot d.  $14/3$  Kl.  $2^{15}$  Emd.

Anm. Søretten har intet udtalt med Hensyn til Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det oplyste antage at Grundstødningen er sket som Følge af Sneykning og Strømsætning.

**11.** Trawler **Alice Butge** af Geestemünde. Paa Rejse fra Geestemünde til Fiskeplads i Kattegat.

Grundstødt d.  $^{29}/_{12}$  25 ved Fyens N.-Kyst.

Strandingsindberetning dat.  $^{1}/_{1}$  26. Søforhør i Vejle d.  $^{2}/_{1}$  26.

Kl. ca.  $5^{1}/_{2}$  Emd. passerede A. B. Falske Bolsax Lystønde om Bb. Herfra styredes N.t.Ø. til Kl. ca.  $6^{1}/_{2}$ , da Kursen ændredes til NØ.t.N. og ca. 10 Minutter senere til ØNØ. Kl. ca. 7 Emd. grundstødte Skibet paa Hatterrevet. Vinden, der var VSV. med Regntykning, friskede i Løbet af Natten til Storm og drejede i Løbet af de følgende Dage til VNV. D.  $^{30}/_{12}$  forsøgte en anden Trawler forgæves at trække A. B. af Grunden. D.  $^{31}/_{12}$  Kl. 9 Fmd. gik 1. Styrmand med 3 Matroser i en Baad og sejlede til Sejerø. Kl.  $1^{1}/_{2}$  Emd. blev en Del af A. B.s Besætning bjerget om Bord i S/S »Silvia« af Flensborg og landsat i Vejle. A. B. blev senere bragt flot af en Bjergningsdamper.

**12.** M/Ff. **Alliance** af Nordby. 8 Reg. T. Br. Bygget 1914 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Nordby til Esbjerg.

Forlist i December 25 i Nordsøen; 2 Omkomne.

Søforhør i Esbjerg d.  $^{31}/_{12}$  25.

A. afgik d.  $^{1}/_{12}$  Kl. ca. 3 Emd. fra Nordby. Om Eftermiddagen blev Skibet set siddende fast i Isen i Nærheden af Lomandstønden. Kl. ca.  $5^{3}/_{4}$  Emd. saas fra NØ.-Spidsen af Fanø Blus fra Søen og samtidig hørtes Raab om Hjælp, men inden Redningsvæsenet, der straks blev alarmeret, kom til Stede, var Blusningen og Raabene ophørt. Ved en Eftersøgning nogle Dage senere fandtes A.s Vrag paa 9 m Vand ca. 600 m NNV. for Lomandstønden.

Anm. Det formodes, at A. har faaet en Lækage under Forsøgene paa at forcere Isen og derefter er fyldt og sunket. Besætningen bestod af Fisker Hans Grønberg og Chauffør Johannes Svendsen, begge bosiddende paa Fanø.

**13.**  $3^m$  M/Sk. **Alwine** af Flensborg. 160 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Flensborg til Trångsund. tom.

Grundstødt d.  $^{16}/_{9}$  25 ved Bornholms Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. Rønne d.  $^{16}/_{9}$  25.

Kl. 4 Fmd. grundstødte A. i taaget Vejr paa Allinge-Sandvig Landdistrikts Forstrand. Besætningen bjergedes i Land ved Hjælp af Redningsrakettapparatet. Skibet blev senere bragt flot af Bjergningsdamperen »Svava«.

**14.** S/S **Amilcare Cipriani** af Genua. 1797 Reg. T. Netto. Bygget 1908. Paa Rejse fra Leningrad til Kolding med 3865 Tons Oliekager.

Grundstødt d.  $^{3}/_{2}$  25 i Koldingfjord.

Søforklaring i Kolding d.  $^{7}/_{2}$  25.

Kl. 1 Emd. fik A. C. Lods om Bord ved Drejens Odde, og Skibet styredes efter Lodsens Anvisning for langsom Maskine indefter. Da A. C. passerede Halmprikken ved Løgerodde, blev Maskinen stoppet. Kort efter blev Roret lagt haardt Stb. og samtidig blev der slaaet Fuld Kraft Frem til Maskinen for at faa Skibet, der var 97 m langt, til at dreje tilstrækkeligt hurtigt, hvor Løbet bøjer V. over. Da Skibet blev ført mod Løbets N. Side, blev Bb.s Anker kastet og Maskinen slaaet Fuld Kraft Bak. Umiddelbart efter tog A. C. Grunden med Stb.s Side og blev staaende. Da det ikke lykkedes at bringe Skibet flot ved egen Hjælp, rekvireredes Assistance. Efter at ca. 200 Tons af Ladningen var lægtet, blev A. C. d.  $^{5}/_{2}$  Kl. 12 Md. bragt flot af Bjergningsdamperen »Svava«, hvorefter Rejsen fortsattes. Skibet var tæt.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen maa efter det oplyste antages at være, at Skibet ikke ved egen Hjælp kunde bringes til at dreje tilstrækkeligt hurtigt paa det paagældende Sted. Bugserbaadshjælp var tilbudt, men ikke modtaget.

**15.** M/Gl. **Andrea** af Egersund, 32 Reg. T. Br. Bygget 1856 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Kiel til Haderslev med Byg.

Strandet og forlist d.  $^{25}/_{11}$  25 ved Tysklands N.-Kyst.

Forlisanmeldelse dat. Egersund d.  $^{14}/_{12}$  25

Under en orkanagtig Storm af NØ. blæste Skibets Sejl i Stykker. Da det ikke var muligt at faa Motoren startet, drev Skibet Kl. 9 Emd. paa Land S. fur Falshøft, hvor det blev Vrag. Besætningen — 2 Mand — bjergede sig i Land i Skibets Jolle.

Anm. Aarsagen til Forliset fremgaar af det ovenfor anførte.

**16.** M/Ff. **Ane Marie** af Esbjerg, 43 Reg. T. Br. Bygget 1908 af Eg. Bøg og Fyr. Paa Rejse fra Esbjerg til Fiskeplads i Nordsøen.

Kollideret d.  $^{2}/_{5}$  25 i Nordsøen.

Søforhør i Esbjerg d.  $^{7}/_{5}$  25.

Kl. 12 Md. saas fra A. M. en indgaaend Kutter, der senere viste sig at være M/Ff. »Xantha« af Esbjerg. For at faa Oplysninger fra X. om, hvor der var Fisk. manøvreredes A. M. imod X. for at komme denne Kutter paa Prajehold. Det forsøgtes at løbe langs X.s Stb.s Side, men A. M. drejede ikke tilstrækkeligt hurtigt Bb. over. hvorfor der blev sat Fuld Kraft paa Motoren for at passere foran for X. Manøvren lykkedes dog ikke. idet X. umiddelbart efter med Stævnen tønnede mod A. M.s Bb.s Laaring. der fik en ubetydelig Skade.

Fra X.s Side forklares i Overensstemmelse med det ovenfor anførte. X. holdt stadig sin Kurs og Fart og forsøgte umiddelbart fur Kollisionen at undgaa denne ved at give Bb.s Ror. X. fik Stævnen slaaet ind og gik til Esbjerg for Reparation.

Anm. Søretten har intet udtalt med Hensyn til Aarsagen til Kollisionen. Ministeriet maa efter det oplyste antage, at Kollisionen er foranlediget ved, at A. M.s Fører har skønnet forkert med Hensyn til sit Fartøjs Evne til at dreje, og derfor for sent har givet Bb.s Ror.

**17.** S/S **Anine** af Kjøbenhavn, 1299 Reg. T. Br. Bygget 1907 af Staal. Paa Rejse fra Newcastle til Civita Vecchia med Kul.

Borteblevet; 18 Omkomne.

Søforhør i Kjøbenhavn d.  $\frac{8}{4}$ ,  $\frac{22}{4}$  og  $\frac{25}{4}$  25. Forlisanmeldelse dat.  $\frac{16}{10}$  25.

A. passerede Gibraltar d.  $\frac{13}{3}$ . Siden er intet hørt til Skibet, som maa formodes at være forlist med Mand og Mus.

Anm. A.s Besætning bestod af: Fører J. Risøe af Oslo, 1. Styrmand N. J. Jensen af Kjøbenhavn, 2. Styrmand A. Hummel af Fur, 1. Maskinmester C. Laursen af Randers, 2. Maskinmester Aa. Lystrup af Hove, 3. Maskinmester E. Jensen af Nykøbing F., Hovmester H. Westermann af Kjøbenhavn, Tømmermand S. Hansen af Odense, Matroserne N. Nielsen af Eriksø, Kolding, P. Gregersen af Bogense og M. Andersen af Helnæs, Letmatroserne A. Nielsen af Kjøbenhavn og A. Larsen af Odense, Donkeymand N. Lindbach af Aarhus, Fyrbøderne O. Kauffeldt af Hellerup og C. Petersen af Odense, Kok O. N. P. Olsen af Unnerup og Messedreng A. P. Olsen af Odense.

**18.** Ff. **Anine** af Grenaa, 39 Reg. T. Br. Bygget 1899 af Eg. Paa Fiskeri i Nordsøen. Borteblevet; 4 Omkomne.

Forlisanmeldelse dat. Grenaa Havn d.  $\frac{24}{11}$  25. Søforhør i Lemvig d.  $\frac{11}{12}$  25. Søforhør i Grenaa d.  $\frac{22}{10}$ ,  $\frac{17}{12}$  25 og  $\frac{11}{1}$  26.

A. afgik fra Esbjerg d.  $\frac{19}{9}$  paa Fiskeri i Nordsøen. Om Aftenen samme Dag blev Kutteren set ved Vyl Grund. Siden da er intet set til Fartøjet, der formodes at være forlist med Mand og Mus.

Anm. Besætningen bestod af: Føreren Ole Christian Schrøder af Grenaa samt Fiskerne Hans Jens Peter Petersen af Vellersø, Carl Ludvig Clasen af Nakskov og Peter Hansen af Lemvig.

**19.** Evert **Anna** af Krautsand, 49 Reg. T. Br. Bygget 1903 af Staal. Paa Rejse fra Hamborg til Masnedsund med 80 Tons Majs.

Grundstødt d.  $\frac{7}{1}$  25 ved Lollands V.-Kyst.

Strandingsindberetning dat.  $\frac{10}{1}$  25. Søforklaring og Søforhør i Vordingborg d.  $\frac{15}{1}$  25.

Kl. 1 Emd. passeredes Kjels Nor i 2 Sm.s Afst, Vinden, der hidtil havde været SV., sprang nu til NV. og friskede til Storm, og samtidig blev Vejret usigtbart. Skibet lagdes til Vinden for Bb.s Halse. Kl. 3 Emd. loddedes 16 m Vand. En Time senere loddedes 7 m Vand og umiddelbart derefter saas Albuen Fyr, der viste grønt Lys. Det forsøgtes at lægge Skibet paa den anden Bov, men da det hverken lykkedes at stagvende eller halse, og da Skibet drev mod Land, kastedes begge Ankre. Den Bb.s Ankerkæde brækkede imidlertid, og Skibet drev paa Grund paa Albu Triller, hvor det huggede haardt. Kl. 6 Emd. brækkede Roret. Kl. 11 Emd. kom Lodserne fra Albuen ud for at yde Assistance, men Besætningen — i alt 2 Mand — gik i Skibets egen Baad og naaede velholdent i Land. D.  $\frac{8}{1}$  Kl. 3 Emd. blev A. bragt flot af Svitzers Bjergnings-Entreprise.

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

**20.** M/Gl. **Anna Elise** af Atenfleth. Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Rønne med 80 Tons Soyaskraa.

Strandet d.  $\frac{17}{12}$  25 ved Bornholms V.-Kyst.

Strandingsindberetning dat.  $\frac{9}{1}$  26.

A. E. strandede Kl. 3<sup>15</sup> Fmd. ca. 500 m S. for Levka. Det blæste da Storm af V. med Regntykning. Besætningen — i alt 3 Mand — blev bjerget i Land ved Hjælp af Redningsraketatapparatet. Skibet blev d.  $\frac{8}{1}$  26 bragt flot af Svitzers Bjergnings-Entreprise.

Anm. Den sandsynlige Aarsag til Strandningen angives at være Storm og Regntykning.

**21.** M/Gl. **Anna Thekla** af Hamborg, 78 Reg. T. Br. Bygget 1910 af Staal. Paa Rejse fra Hamborg til Nykøbing S. med ca. 115 Tons Soyaskraa og Klid.

Grundstødt d.  $\frac{30}{11}$  25 ved Sjællands N.-Kyst.

Søforklaring i Nykøbing S. d.  $\frac{2}{12}$  25.

Kl. 12 $\frac{1}{2}$  Emd. grundstødte A. T. paa Ringholmshagen ca. 500 m S. for Ringholm. Kl. 9<sup>30</sup> Emd., da Vandet var steget, kom Skibet flot.

Anm. Føreren angiver Aarsagen til Grundstødningen at være stærkt Lavvande.

**22.** M/S **Annam** af Kjøbenhavn, 6636 Reg. T. Br. Bygget 1913 af Staal. Paa Rejse fra Colon til Hamborg.

Grundstødt d.  $\frac{7}{10}$  25 paa Elben.

Søforhør i Kjøbenhavn d.  $\frac{26}{10}$  25.

Kl. 12<sup>40</sup> Fmd. passeredes Cuxhaven. Vinden var V.lig, jævn Brise. Kl. 2<sup>00</sup> Fmd. passerede A. med langsomt fart gennem Sejløbet mellem Oste Bank og Oste Riff. Tværs af Oste Riff tabte Skibet Styrringen og blev af den indgaaende Strøm sat over mod Oste Bank. Stb.s Anker blev kastet, og det forsøgtes med Maskinen at rette Stævnen op, men Skibet svingede halvt tværs i Strømmen og stod fast. Da Vandet var stigende, forsøgtes det at manøvrere Skibet løs, men det drev kun Længere op paa Banken. Kl. 5 Fmd. stod det fast med 7° Stb.s Slagside. Kl. 5<sup>30</sup> Fmd. ved Højvande, da del viste sig umuligt at komme af Grunden ved egen Hjælp, rekvireredes Assistance. Kl. 6 Fmd. blev A. bragt flot af 3 Bugserbaade, hvorefter Rejsen fortsattes.



Anm. Søretten har intet udtalt med Hensyn til Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det oplyste antage, at Grundstødningen skyldes den Omstændighed, at Skibet har været for nær ved Grunden og at det, som Følge af den indgaende Strøm og Skibets ringe Fart, mistede Styringen, da Grunden skulde passeres.

**23.** S/S **Anneberg** af Nykøbing S., 2549 Reg. T. B. Bygget 1902 af Staal. Kollideret d.  $13/1$  25 i Kjøbenhavns Havn.

Søforhør og Søforklaring i Kjøbenhavn d.  $17/1$  25.

Kl.  $1^{40}$  Fmd. fortøjedes A. i Bøje Nr. 2 i Kjøbenhavns Yderhavn. Kl.  $6^{37}$  Fmd. kastedes los fra Bøjen. Skibet manøvreredes indefter i Havnen assisteret af Lods og Slæbebaad. Samtidig med at A. forlod Bøjen blev Positionslanterne tændt og der blev givet et langt Stød i Fløjten. Kort efter saas en Damper komme op agterfra, hvorfor A.s Maskine, der hidtil havde gaaet langsomt, blev slaaet Fuld Kraft Frem. Den medgaaende Damper, der viste sig at være »Chr. J. Kampmann« af Kjøbenhavn, kom imidlertid op paa A.s Stb.s Side og tørnede med Bb.s Bov mod A.s Stb.s Laaring udfor Nr. 4-Lugen, hvorved A.s Lønning og Rorledning blev beskadiget. Kort forinden Kollisionen havde A. givet et langt Stød i Fløjten som Signal til Toldbodbommen; da der blev Fare for Kollision, blev A.s Ror lagt haardt Stb. og derefter skiftet til haardt Bb., uden at det dog ved denne Manøvre lykkedes at undgaa Kollisionen. Umiddelbart efter Kollisionen blev A.s Bb.s Anker kastet for at hindre Skibet i at svaje rundt. Under Ophivning af Ankeret fiskede dette en Wire, som dog blev klaret med Assistance af en af Havnevæsenets Baade. A. fortsatte derefter Rejsen.

Ifølge den af C. J. K.s Besætning afgivne Forklaring, var dette Skib, hvis Maskine gik halv Kraft, naaet omtrent tværs af A., da A. skiftede Lanterner og gav et langt Stød i Fløjten. Dette Signal besvarede fra C. J. K. med et langt Stød. C. J. K. holdt sin Kurs og Fart, idet man regnede med at kunne passere A., der lige var lettet fra Bøjen, inden Skibene naaede Bomløbet. Da A. imidlertid øgede sin Fart og Skibene nærmede sig hinanden, blev C. J. K.s Maskine kastet Fuld Kraft Bak. Da Stævnen herved slog Bb. ud, blev Stb.s Anker kastet, men umiddelbart efter kolliderede Skibene som ovenfor omhandlet. C. J. K. fik herved Skanseklædningen forude om Bb. beskadiget.

Anm. Søretten har intet udtalt med Hensyn til Aarsagen til Kollisionen. Ministeriet maa efter det oplyste antage, at Kollisionen skyldes dels den Omstændighed, at man ikke i C. J. K. hørte A.s første Fløjtesignal, hvorfor man i C. J. K. først for sent blev opmærksom paa, at A. var under Gang, dels at man fra A. har skønnet Afstanden til C. J. K. større end den i Virkeligheden var, da A. drejede ud i Løbet.

**24.**  $3^m$  Sk. **Arietis** af Marstal, 96 Reg. T. Br. Bygget 1905 af Eg. Paa Rejse fra Harbour Buffett til Oporto med Klipfisk.

Havareret i Oktober og November 1925 i Atlanterhavet; søgt Nødhavn.

Søforklaring i Lissabon d.  $18/11$  25.

D.  $28/10$  Kl. 4 Emd., da Skibet var paa  $44^{\circ}35'$  N. Brd.  $33^{\circ}35'$  V. Lgd., blæste det pludseligt op til Storm fra NV. D.  $29/10$  Kl. 10 Fmd. tog A. en Sø over midtskibs om Stb., hvorved Lønningen og en Del Støtter brækkede, saa Skibet begyndte at trække Vand. Kl. 1 Emd. tog A. en Sø over Fordækket, hvorved Jagerbommen og Bolten i Stb.s Sprydardun brækkede. D.  $31/10$  Kl.  $11^{50}$  Fmd. knuste en Sø Skibets Jølle. Man havde imidlertid stivet Lønningen af med Støtter fra Storluge og Kædekasser samt tætnet rundt Støtterne med Margarine og Værk. D.  $9/11$  styredes Kurs, men da Vejret stadig var haardt, besluttedes at søge Nødhavn i Lissabon, hvortil Skibet ankom d.  $12/11$  Kl. 3 Emd.

Anm. Aarsagen til Havarierne var haardt Vejr.

**25.** Sk. **Augusta** af Halmstad, 59 Reg. T. Br. Bygget 1894 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Söderhamn til Bogense med Splitve.

Grundstødt d.  $25/11$  25 ved Fyens Ø.-Kyst; 1 Omkommet.

Søforhør i Nyborg d.  $3/12$  25. Strandingsindberetning dat.  $4/1$  26.

Kl.  $1^{15}$  Emd. passerede A. Omø-sund. Vinden var SØ. med tiltagende Kuling. Kursen sattes mod Knudshoved. Kl.  $3^{10}$  Emd. pejledes Sprogø i N. i 5 Sm.s Afst. Herfra sattes Kurs VNV. mod Slipshavn. Kl.  $3^{20}$  Emd. kom Land i Sigte S. over. Da Kulingen tiltog og det samtidig blev Sneykning, ændredes Kursen til N.t.Ø.  $1/2$  Ø. Vinden trak sig nu mere Ø. over, saaledes at det var umuligt at holde Kurs klar af Landet, hvorfor der vendtes S. over. Samtidig kom Vinden ØNØ. i en orkanagtig Snebyge med høj Sø. Sejlene med Undtagelse af Stagfok og Forestagejl blev bjerget, og der blev gjort klar til at lodde. Det mærkedes nu, at Skibet rørte Grunden, hvorfor der styredes bidevind SØ. over; men 5 Minutter senere — Kl. ca.  $4^{1/2}$  Emd. — tog Skibet paany Grunden og stud fast, som det senere viste sig N. for Knudshoved. A. huggede haardt i Grunden og blev hurtig vandfyldt. Der afbrændtes Blus, og da Vejret Kl. 8 Emd. klarede lidt op, blev Jollen sat i Vandet. Kort efter gik Besætningen i Jollen. Kokken var paa det Tidspunkt bevidstløs som Følge af Kulde og Udmattelse og maatte bæres ned i Jollen. Denne naaede ind til Strandbredden, hvor Besætningen blev hjulpet i Land af Folk fra Land. Kokken var da som livløs; en tilkaldt Læge forsøgte at kalde ham til Live ved kunstigt Aandedræt, men uden Held, og det kunde kort efter konstateres, at Døden var indtraadt.

Anm. 1. A. blev senere bjerget af en Bjergningsdamper.

Anm. 2. Sørættens søkyndige Medlemmer udtalte, at efter deres Skøn var der af Kaptajnen og Mandskabet under Strandingen gjort, hvad der kunde gøres, og Strandingen maatte regnes som hændelig under den stærke Snestorm, hvor der intet kunde ses.

**26.** S/S **Benedikt** af Odense, 337 Reg. T. Br. Bygget 1901 af Staal.

a) Paa Rejse fra Sønderborg til Kjøbenhavn.

Grundstødt d.  $30/7$  25 i Allsund.

Søforhør i Kjøbenhavn d.  $5/8$  25.

B. afgik fra Sønderborg Kl. 12 Md. Efter at Skibet var manøvreret ud fra Kajen, blev Maskinen slaaet Fuld Kraft Frem og Roret blev lagt haardt Stb. for at runde Slotspynten. Kort efter observeredes en lille indgaaende Sejler, der kom frem bag Slotspynten. Fra B. blev der givet en lang Tone i Fløjten og straks efter 1 Stød, og for at undgaa Kollision holdtes Maskinen paa Fuld Kraft. Da B. var klar af Sejleren, blev Roret lagt haardt Stb., men paa Grund af haard medgaaende Strøm — ca. 2 Sm. — lystrede Skibet ikke Roret hurtig nok og tog Grunden Kl. 12<sup>10</sup> Emd. paa Løbets V.-Side. Da det ikke lykkedes at komme flot ved egen Hjælp, sluttedes Kontrakt med Sønderborg Dampskibs-Selskab, og Kl. 3<sup>15</sup> Emd. tog en af Selskabets Dampere B. af Grunden.

Anm. Søretten har intet udtalt med Hensyn til Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det oplyste antage, at Grundstødningen skyldes den Omstændighed, at B. som Følge af den medgaaende Strøm ikke tilstrækkelig hurtigt kunde bringes ud i Sejløbet, efter at Sejleren var passeret.

b) Paa Rejse fra Hobro til Kjøbenhavn.

Grundstødt d. <sup>10</sup>/<sub>11</sub> 25 i Mariagerfjord.

Søforhør i Kjøbenhavn d. <sup>14</sup>/<sub>11</sub> 25.

Kl. 1 Emd. afgik B. fra Hadsund. I Nærheden af Als Odde observeredes en Del Ankerliggere, hvoraf en Galease laa i Baakelinie Nr. 2 tværs i Farvandet. Det besluttedes at passere agten om Galeasen og Farten blev mindsket. Da B. var ca. 2 Skibslængder fra Galeasen, viste det sig, at der ikke var tilstrækkelig Plads til at passere mellem Galeasens Agterende og Grunden, hvorfor der blev slaaet Fuld Kraft Bak til Maskinen; men inden Farten var taget af Skibet, tog det — Kl. 2 Emd. — Grunden med Forskibet og blev staaende. Da det ikke lykkedes at bringe Skibet flot ved egen Hjælp, tilkaldtes Lodserne til Assistance. Ved at hive paa et Varp og lade Maskinen bakke for fuld Kraft samtidig med at Lodsbaaden slæbte, lykkedes det Kl. 4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> at bringe Skibet flot. B., der var tæt, fortsatte Rejsen.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

**27.** S/S **Berlin** af Kjøbenhavn, 2187 Reg. T. Br. Bygget 1896 af Staal. Paa Rejse fra Bona til Zwyn-drecht med Fosfat.

Grundstødt d. <sup>21</sup>/<sub>5</sub> 25 ved Spaniens V.-Kyst.

Søforhør i Kjøbenhavn d. <sup>26</sup>/<sub>9</sub> 25.

D. <sup>21</sup>/<sub>5</sub> Kl. 12 Md. var B. paa 41°51' obsv. N. Brd. 9°18' giss. V. Lgd. Log 1122. Herfra styredes retv. N.2°Ø. Vejret var stille og noget diset over Land. Kl. 5<sup>15</sup> Emd. var Carrubeda Fyr tværs om Stb. i 4 Sm.s Afst., Log 1160. Kursen ændredes til retv. N.16°V. Kl. 5<sup>40</sup> Emd. tørnede Skibet haardt mod et Undervandsskær, men var straks flot igen. Da det ved Pejling viste sig, at Skibet havde faaet Lækager i Forpeak, Nr. 1- og 2-Last samt i Nr. 1- og 2-Tank og at Vandet steg saa hurtigt i Skibet, at det ikke var muligt at holde læns, blev det med Assistance af et Par lokalkendte Fiskere navigeret ind til Coya Bay ved Vigo, hvor det blev sat paa Grund Kl. 11<sup>00</sup> Emd. Der blev nu rekvireret Assistance og d. <sup>22</sup>/<sub>5</sub> Kl. 2 Emd. paabegyndtes Lænsning af Skibet med Pumpemateriel fra Land. Kl. 9 Emd. var Lastrum-mene tildels læns, og d. <sup>23</sup>/<sub>5</sub> Kl. 4 Fmd. ved Højvande blev Skibet bragt flot og opankret paa Floden.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen var, at den vagthavende Styrmand forvekslede Salvarro Isle med Carrubedo, idet det ikke som formodet var Carrubedo, men Salvarro Isle B. passerede d. <sup>21</sup>/<sub>5</sub> Kl. 5<sup>15</sup> Emd.

**28.** M/Evert **Betty** af Kollmar, 66 Reg. T. Br. Bygget 1911 af Staal. Paa Rejse fra Hamborg til Horsens med 100 Tons Bomuldsfrøkager.

Grundstødt d. <sup>18</sup>/<sub>11</sub> 25 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Horsens d. <sup>24</sup>/<sub>11</sub> 25.

Ca. <sup>1</sup>/<sub>2</sub> Time efter at B. havde passeret den røde Bøje paa Stenderuphage, blev det tæt Taage. Kl. ca. 4 Emd. tog Skibet Grunden mellem Stenderuphage og Fænø Kalv. D. <sup>19</sup>/<sub>11</sub> Kl. ca. 12 Fmd. blev B. taget af Grunden af en forbisejlende Motorsejler.

Anm. Søretten har intet oplyst med Hensyn til Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det oplyste antage, at Grundstødningen skyldes Strømsætning og usigtbart Vejr.

**29.** S/S **Bevere** af Oslo, 432 Reg. T. Br. Bygget 1917 af Staal. Paa Rejse fra Burntisland til Stege med 400 Tons Kul.

Grundstødt d. <sup>9</sup>/<sub>12</sub> 25 i Grønsund.

Søforklaring i Stubbekøbing d. <sup>11</sup>/<sub>12</sub> 25.

D. <sup>8</sup>/<sub>12</sub> Kl. 10<sup>20</sup> Emd. lagdes B. paa Kurs SØ.t.Ø. med langsom Fart udfør Grønsund. Kl. 12 Mn. pejledes Hestehoved Fyr i NV.t.V., giss. Afst. 6 Sm. Vinden var S.lig, stiv Kuling, og Vejret klart. Fra Kl. 1<sup>00</sup> Fmd. til Kl. 1<sup>30</sup> Fmd. styredes V. Kl. 1<sup>30</sup> Fmd. saas Hestehoved Fyr, der nu viste Blink, lidt om Bb. Kursen forandredes straks til VSV., og Skibet fortsatte paa denne Kurs for langsom Maskine indtil Kl. 2 Fmd., da Skibet pludselig huggede haardt i Grunden. Der blev straks givet haardt Stb.s Ror og slaaet Fuld Kraft Frem til Maskinen, hvorefter Skibet drejede til S., huggede meget haardt og blev staaende. Da det ikke lykkedes at bakke Skibet af Grunden, og da Skibet var blevet læk og havde faaet en Del Vand i Maskinrummet, blev der afgivet Nødssignaler. Vandet steg hurtigt i Maskin- og Lastrum, og Kl. 5<sup>30</sup> Fmd. forlod Besætningen Skibet og blev Kl. 7<sup>30</sup> Fmd. optaget af Bjergningsdamperen »Sigyn« og landsat i Stubbekøbing. B. blev d. <sup>12</sup>/<sub>12</sub> bragt flot af Bjergningsdamperne »Sigyn« og »Ægir« og indslæbt til Stubbekøbing.

Anm. Søretten har intet udtalt med Hensyn til Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det oplyste antage, at Grundstødningen skyldes Frosttaage over Land og Strømsætning i Forbindelse med den Omstændighed, at Loddet ikke blev benyttet.

**30.** M/Sk. **Birgitte** af Stubbekøbing, 64 Reg. T. Br. Bygget 1910 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Mas-nedsund til Tuborg Havn (Kjøbenhavn) med Byg.

En Mand faldet over Bord og druknet d. <sup>4</sup>/<sub>1</sub> 25 i Sundet.

Søforklaring i Kjøbenhavn d.  $\frac{8}{1}$  25.

Da B. Kl. ca. 8 Emd. var i Nærheden af Drogdens Fyrskib, blev Matros Eigil Larsen beordret forud for at klare Ankerkæderne, der var rovset ned i Læ, samt se efter Sidelanternerne. Skibet lænsede med Motoren i Gang for en Storm af SV. Pludselig hørte Føreren et Skrig og i det samme strammedes Log-linen og knækkede. Føreren forsøgte at faa Skibet over Stag; da dette ikke lykkedes, forsøgte han at halse rundt. Da denne Manøvre ogsaa mislykkedes, fortsattes Rejsen.

**31.** S/S **Bogø** af Kjøbenhavn, 1214 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal. Paa Rejse fra Port Talbot til Savona med Kul.

1 Mand faldet over Bord og druknet d.  $\frac{12}{2}$  25 i Atlanterhavet.

Søforklaring i Savona d.  $\frac{25}{2}$  25.

Kl.  $7^{22}$  Fmd., da Skibet befandt sig paa ca.  $49^{\circ}00'$  N. Brd.  $6^{\circ}45'$  V. Lgd., faldt Messedreng Laurits Daniel Rasmussen over Bord, idet han under en af Skibets Overhalinger gled ud gennem Bb.s Faldrebsport, der var sprunget op. Maskinen blev straks stoppet og en Redningskrans kastet ud til den forulykkede, hvorefter Skibet manøvreredes tilbage til Ulykkesstedet. Det blæste ved den paagældende Lejlighed Storm af V. med orkanagtige Regn- og Haglbyger og meget svær Sø. Kl.  $7^{32}$  Fmd. fandtes den tomme Redningskrans; da man Kl.  $7^{43}$  Fmd. observerede noget mørkt i Vandet, som kunde tyde paa at være den forulykkede, blev Baaden under store Vanskeligheder sat i Vandet og Stedet eftersøgt, men uden Held. Kl.  $8^{03}$  Fmd. blev Baaden hejst. Eftersøgningen fra Skibet fortsattes til Kl.  $9^{30}$  Fmd., hvorpaa Skibet, efter at der var afholdt Skibsraad, fortsatte Rejsen.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

**32.** **Borghild** af Kjøbenhavn, 912 Reg. T. Br. Bygget 1899 af Staal.

a) Grundstødt d.  $\frac{24}{2}$  25 i Rivadesella.

Søforhør i Nykøbing F. d.  $\frac{2}{4}$  25.

B. laa fortøjet i Rivadesella. Kl. 2 Fmd. under NV.lig Kuling med haarde Byger og stærk indgaende Strøm sprang den ene Fortøjning forude og en Trosse, der var gjort fast i en Bøje for at holde Agterskibet ude. Maskinen blev beordret klar til Brug, og Mandskabet gik straks i Gang med at fortøje Skibet. Under Arbejdet hermed sprang Trossen, der blev ført ud til Bøjen, flere Gange, og idet Vandet faldt, blev Skibet af Strømmen ført mod Kajen, hvor det huggede haardt i Grunden med Agterskibet. Kl. 1 Emd. flød Skibet igen og svajede klar af Grunden. Derved brækkede Forfortøjningerne, og Varpeklampen i Stb.s Bov sprængtes. Bb.s Anker blev nu stukket i Bund, og Maskinen atter gjort klar. Kl. 2 Emd. kom Lods om Bord tilligemed Folk fra Land til Trosseføring. Med Assistance af disse blev Skibet forsvarligt fortøjet Kl.  $5\frac{1}{2}$  Emd.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

b) Paa Rejse fra Rivadesella til Middlesborough med Jernerts.

Grundstødt d.  $\frac{6}{3}$  25 ved Spaniens N.-Kyst.

Søforhør i Nykøbing F. d.  $\frac{2}{4}$  25.

Kl. 1 Emd. afgik B. fra Rivadesella med Lods om Bord. Ca. Kl.  $1^{40}$  Emd. tog Skibet Grunden paa Barren og blev staaende. Trosser blev ført i Land For og Agter, og ved at hive paa disse og samtidig manøvrere Frem og Bak med Maskinen, lykkedes det at bringe Skibet flot Kl. 2 Emd., hvorefter Rejsen fortsattes. Skibet var tæt.

Anm. Om Aarsagen til Grundstødningen er intet oplyst. Skibet passerede Barren ved Højvande.

**33.** **Brasilien** af Kjøbenhavn, 4076 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal.

Brand om Bord d.  $\frac{29}{9}$  25 i Leningrad Havn.

Søforklaring i Leningrad d.  $\frac{3}{10}$  25. Søforhør i Kjøbenhavn d.  $\frac{18}{2}$  26.

Under Losningen af Skibets Sukkerladning udbrød der Kl. 2 Emd. pludselig Ild paa flere Steder i Nr. 2 Underlast, hvori fandtes ca. 22,000 Sække Sukker. Skibets Slukningsmateriel blev straks sat i Virksomhed og samtidig alarmeredes Byens Brandvæsen, der ankom efter 10 Minutters Forløb og straks gik i Gang med Slukningsarbejdet. Kl. 4 Emd. var Ilden slukket.

Anm. Ilden formodes at være opstaaet ved Selvantændelse.

**34.** S/S **Brattingsborg** af Kjøbenhavn, 3135 Reg. T. Br. Bygget 1890 af Staal. Paa Rejse fra Coleta Buena til Nykøbing F. med Salpeter.

Havareret d.  $\frac{22}{10}$  og  $\frac{23}{10}$  25 i Atlanterhavet.

Søforhør i Nykøbing F. d.  $\frac{10}{11}$  25.

D.  $\frac{22}{10}$  befandt B. sig paa ca.  $40^{\circ}$  N. Brd.  $15^{\circ}$  V. Lgd. Det blæste da haard Storm af VNV. med orkanagtige Byger. Da Skibet tog flere Braadaer over Poop og Agterdæk blev det Kl.  $12^{40}$  Emd. drejet op mod Vind og Sø med mindsket Fart. Kl.  $2^{40}$  Emd. tog Skibet en svær Braadsø over Forskib og Bro, hvorved en Del af Forparten af Broklædet og Kompashuset blev slaaet af. Skaden blev midlertidigt udbedret. Kl.  $11^{20}$  Emd. tog Skibet en svær Sø over Bak og Fordæk, hvorved Wirerullen paa Bakken blev bøjet og den øverste Presenning paa Nr. 1-Lugen blev revet af. Straks efter satte Skibet Poopen under Vand, hvorved foraarsagedes betydelige Havarier. Bl. a. blev Haandrattet til Haandstyreapparatet slaaet af og Dørene til Kahytsskappen knust, saaledes at Vandet styrtede ned i Kahytten, Kamre, Proviantrum og Kælder og foraareagede adskillig Ødelæggelse. Samtidig sprang forreste Forbindelsesstang til Rorledningen om Bb. paa Agterdækket. Maskinen stoppedes, og Skibet faldt tværs i Søen. Som Følge af at Roret nu slog haardt, blev Kvadranten og en Vejviserblok paa Poopen beskadiget Skaden paa Styregejre udbedredes ved at fastsurre Jernstænger til Stumperne af Rattet og ved at isætte en  $2\frac{1}{2}$ " Wire-strop som Erstatning for den brækkede Forbindelsesstang. D.  $\frac{23}{10}$  Kl.  $2^{35}$  Fmd. tog B. en voldsom Sø over hele Skibet. Herved blev bl. a. Gelænderet om Stb., Bb.s Jolle, Faldrebstrappen, Bb.s Lanterne, Nathus til Styrekompas, Vagturet, Trappen til Toppen af Bestiklukafet, Støtr til Bro og Bestiklukafet

og en Del Luftrør slaet overbord; desuden foraarsagede Søen adskillige ovenbords Havarier. Saaledes blev bl. a. 2 Koøjer slaet ind, begge Kabysdørene knust, Løbebro, Brodæk, Broklædning, Telegraf og Talerør til Maskinen, Nathuset til Hovedkompasset. Antennen og en Del elektriske Ledninger beskadiget. Kl. 5<sup>30</sup> Fmd. var Havariet paa Styregrejerne saa vidt udbedret, at der kunde styres med Damp. D. 2<sup>4</sup>/<sub>10</sub> Kl. 12<sup>40</sup> Fmd. havde Vejret bedret sig saa meget, at Rejsen kunde fortsættes.

Anm. Søretten ansaa det for utvivlsomt, at den Skibet tilføjede Skade udelukkende maa skyldes det haarde Vejr og den oprørte Sø.

**35.** S/S **Bretland** af Kjøbenhavn, 2023 Reg. T. Br. Bygget 1902 af Staal.

Paasejlet d. 1<sup>7</sup>/<sub>7</sub> 25 i North Blyth.

Søforklaring i Blyth d. 2<sup>9</sup>/<sub>7</sub> 25. Søforhør i Kjøbenhavn d. 1<sup>0</sup>/<sub>10</sub> 25.

Kl. 7 Fmd., da B. laa fortøjet ved Nr. 15 og 16 Spouts, tømmede S/S »Caindu« af Newcastle, der laa ved Nr. 13 og 14 Spouts, med Bb.s Laaring over B.s Stb. Bov, mod B., der fik nogle Plader i Boven beskadiget.

**36.** 2<sup>m</sup> Kt. **C. & M. Slater** af Thorshavn, 86 Reg. T. Br. Bygget 1887 af Eg. Paa Fiskeri under Island.

Havareret d. 3<sup>4</sup>/<sub>4</sub> 25 i Atlanterhavet: søgt Nødhavn:

Udskrift af Skibsdagbogen, dat. Reykjavik d. 8<sup>4</sup>/<sub>4</sub> 25.

Kl. 5 Emd., under en orkanagtig Ø.lig Snestorm, tog Fartøjet en Braadsø over, som knækkede Rorpinden, løsnede et Rorbeslag og slog Dækket læk flere Steder. C. & M. S. gik til Reykjavik for at reparere. Anm. Aarsagen til Havariet fremgaar af det ovenfor anførte.

**37.** M/S **Cara** af Stettin. Paa Rejse fra Hammerhavn til Aarhus med Sten.

Grundstødt d. 2<sup>3</sup>/<sub>1</sub> 25 ved Sjællands S.-Kyst.

Strandingsindberetning (udateret).

Kl. 3 Emd. grundstødte C. i taaget Vejr ved Bisserup Hage, 1 Sm. fra Bisserup. Skibet blev d. 2<sup>5</sup>/<sub>1</sub> bragt flot af Bjergningsdamperen »Ymer«.

Anm. Den sandsynlige Aarsag til Grundstødningen angives at være Taage og Strømsætning.

**38.** Gl. **Carl** af Thurø, 53 Reg. T. Br. Bygget 1898 af Eg.

a) Føreren omkommet d. 8<sup>7</sup>/<sub>7</sub> 25 i Stettin.

Søforklaring i Stettin d. 1<sup>0</sup>/<sub>7</sub> 25. Søforhør i Svendborg d. 7<sup>8</sup>/<sub>8</sub> 25.

D. 4<sup>7</sup>/<sub>7</sub> havde C. indtaget en Ladning Briketter og skulde efter Bestemmelsen afsejle fra Stettin d. 6<sup>7</sup>/<sub>7</sub> om Morgenen. D. 5<sup>7</sup>/<sub>7</sub> Kl. 11<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Fmd. fandtes Skibets Fører, Hans Jørgen Clemmensen af Thurø, liggende bevidstløs i sin Køje. Sanitetsvagten blev tilkaldt, og Føreren blev kørt til Hospitalet, hvor han Kl. 11<sup>55</sup> Emd. afgik ved Døden uden at være kommet til Bevidstheden.

Anm. Det maa efter det oplyste antages, at Føreren er blevet forgiftet af de fra Ladningen udstrømmende Gasarter.

b) Brand om Bord d. 1<sup>4</sup>/<sub>7</sub> 25 i Stettins Havn.

Søforklaring i Stettin d. 2<sup>1</sup>/<sub>7</sub> 26. Søforhør i Svendborg d. 7<sup>8</sup>/<sub>8</sub> 25.

Kl. 3<sup>30</sup> Emd. observeredes Ild i Ladningen (Briketter) i Forlugen. Brandvæsnet blev alarmeret og ankom Kl. 2<sup>10</sup> Emd. og paabegyndte Slukningsarbejdet. Efter at Skibet var blevet sat paa Grund og en Del af Ladningen var lægtret, lykkedes det d. 1<sup>5</sup>/<sub>7</sub> Kl. 6 Fmd. at faa Ilden slukket. Resten af Ladningen blev derefter udlosset og Skibet pumpet læns. Ved Undersøgelse viste det sig, at 2 Dæksbjælker i Forskibet om Styrbord samt alle Dæksplankerne mellem de to Bjælker var stærkt forbrændt.

Anm. Ilden formenes at være opstaaet ved Selvantændelse.

**39.** M/S **Carl** af Nakskov, 318 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Staal.

1 Mand død som Følge af Ulykkestilfælde d. 5<sup>8</sup>/<sub>8</sub> 25 i Aalborg Havn.

Søforhør i Aalborg d. 7<sup>9</sup>/<sub>9</sub> 25.

Kl. 1<sup>4</sup>/<sub>4</sub> Emd. fik Smørremedhjælper Bernhard Julius Tellstrøm Ordre til at tænde en Blæselampe til at opvarme Motoren med. Under dette Arbejde eksploderede Spritbeholderen, hvormed Smørremedhjælperen fyldte Sprit paa Blæselampen. Ved Eksplosionen gik der Ild i Klæderne paa Smørremedhjælperen, der straks løb op paa Dækket og kastede sig i Vandet. Han blev hurtigt bjerget om Bord i Skibet igen og — da han var stærkt forbrændt — kørt til Hospitalet i Land, hvor han faa Timer efter afgik ved Døden som Følge af Brandsaarene.

Anm. Søretten har intet udtalt med Hensyn til Aarsagen til Ulykken. Ministeriet maa efter det oplyste antage, at Eksplosionen er foranlediget ved, at den forulykkede til Paafylgning af Blæselampen benyttede en Dunk med 21 Sprit i Stedet for en lille Paafylgningskande, som sædvanlig benyttedes til dette Arbejde.

**40.** M/Jtsk. **Carla** af Nyborg, 51 Reg. T. Br. Bygget 1900 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Thyborøn til Frederikshavn.

Grundstødt d. 2<sup>9</sup>/<sub>6</sub> 25 i Limfjorden.

Søforklaring og Søforhør i Nvkøbing M. d. 1<sup>7</sup>/<sub>7</sub> 25.

Kl. 9<sup>30</sup> Emd., da C. var ved Glyngøre, overgav Føreren Vagten til Bedstemanden. Vinden var VNV., jævn Brise, og Skibet gik for Sejl alen. Kort før Kl. 8 Emd. gav Bedstemanden Ordre med Hensyn til Kursen til Rorgængerens, der var ukendt med Farvandet, og gik ned under Dækket. Kl. 11 Emd. grundstødte C. ved Fur i Livø Bredning. Da det ikke var muligt at bringe Skibet flot ved egen Hjælp, rekvireredes Assistance. D. 3<sup>0</sup>/<sub>6</sub> Kl. 8 Emd. ankom S/S »Prøven«, der Kl. 10 Emd. trak C. af Grunden. C. gik til Nykøbing M., hvor det ved Dykkerundersøgelse viste sig, at kun Straakølen var blevet lidt beskadiget ved Grundstødningen.

Anm. Søretten har intet udtalt med Hensyn til Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det oplyste antage, at Grundstødningen er foranlediget ved, at Rorgængerer ikke var blevet fuldt tilstrækkeligt instrueret om, hvilken Kurs der skulde holdes. Under en Forundersøgelse, der indledtes mod Skibets Bedstemand som sigtet for Overtrædelse af Sømandslovens § 84, bemærkede Søretten, at den fandt Anledning til allerede nu at udtale, at Sigtede har maattet være berettiget til under de foreliggende Omstændigheder at overlade Roret til N.N., samt at han med Føje har kunnet stole paa, at N.N. uden Vanskelighed kunde styre fri af Landet efter det tydelige Vinkelfyr, saaledes at Søretten ikke skønnede, at der var udvist nogen Skødesløshed fra Sigtedes Side. Sagen sluttedes uden Tiltale.

**41. S/S Carmen** af Esbjerg, 1206 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal. Paa Rejse fra Valencia til Liverpool med ca. 1000 Tons Stykgods.

Havareret og sprunget læk d.  $14\frac{1}{2}$  25 i Liverpool Havn.

Indberetninger til Board of Trade dat. Liverpool d.  $15\frac{1}{2}$  25.

Ved Indsejlingen til Canway half-tide Dock tørnede C., Kl. 12<sup>28</sup> Fmd., som Følge af Dønningen flere Gange mod den sydlige Kaj, hvorved nogle Plader i Stb.s Side bøjedes. Ti Minutter senere tørnede Skibet mod en Genstand under Vandet i Dokken, hvorved der opstod Lækage i Maskinrummet. C. havde Lods om Bord.

**42. Sk. Cathrine** af Rønne, 30 Reg. T. Br. Bygget 1848 af Eg. Paa Rejse fra Holbæk til Rønne med 25 Tons Skaller og  $17\frac{1}{2}$  Tons Tagpap.

Paasejlet d.  $18\frac{1}{2}$  25 i Isefjorden.

Søforklaring og Søforhør i Rønne d.  $12\frac{1}{3}$  25.

D.  $17\frac{1}{2}$  Kl.  $6\frac{1}{2}$  Emd. opankredes C. paa Hundested Red. D.  $18\frac{1}{2}$  mellem Kl. 1 og 2 Fmd. blev Skibet paasejlet af M/GI. »Seemöve« af Hamborg, der ramte C. paa Bb.s Side udfør Fokkevantet, hvorved Lønningen og 2 Støtter knækkede, og Fokkemasten gik over Bord. Vejret var ved den paagældende Lejlighed stille og sigtbart. C.s Ankerlanterne var tilset ca.  $\frac{1}{2}$  Time før Paasejlingen og brændte da klart. C., der var tæt, blev næste Morgen indslæbt til Hundested af S.

Anm. Søforklaring for S. foreligger ikke.

**43. M/S Chile** af Kjøbenhavn, 6913 Reg. T. Br. Bygget 1915 af Staal.

a) Paa Rejse fra St. Thomas til Christobal.

1 Mand forsvundet d.  $\frac{4}{3}$  25.

Søforklaring i San Francisco d.  $23\frac{1}{3}$  25.

Kl. 6 Fmd. savnedes Kammerdreng Oscar Juncker; da han ikke kunde findes i Skibet, blev dette lagt paa modsat Kurs og sejlet tilbage med Udkig i Masten. Da det efter en nærmere Undersøgelse maatte antages, at Juncker var forsvundet allerede før Kl. 3 Fmd., og da det herefter maatte anses for haabløst at fortsætte Eftersøgningen, blev Skibet Kl. 9<sup>15</sup> Fmd. atter drejet, hvorefter Rejsen fortsattes.

Anm. Der foreligger intet oplyst med Hensyn til Aarsagen til Ulykken.

b) Paa Rejse fra San Francisco til Liverpool med Stykgods.

En Mand slaet over Bord og druknet d.  $29\frac{1}{10}$  25.

Søforklaring i Liverpool d.  $9\frac{1}{11}$  25.

Kl. 4 Fmd. savnedes Matros Peter Dusenius Sørensen. Føreren blev varskoet herom og gav Ordre til at gennemsøge Skibet. Da Matros Sørensen, der senest var set Kl. 3<sup>15</sup> Fmd. paa Dækket, intet Steds var at finde, maatte han formodes at være slaet over Bord af en svær Braadsø, som Skibet tog over Kl. 3<sup>20</sup> Fmd. Kl. 4<sup>30</sup> Fmd. afholdtes Skibsraad, hvorefter det besluttedes at holde Skibet gaende med Vind og Sø agter ind og for langsom Maskine, idet det maatte anses for haabløst at eftersøge den forulykkede; endvidere maatte det anses for at være forbundet med betydelig Risiko for Skib og Besætning at dreje Skibet til og prøve at forcere Skibet op imod den orkanagtige Vind og Sø.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

**44. Chr. J. Kampmann** af Kjøbenhavn, 2281 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Staal.

a) Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Sunderland i Ballast.

Sprunget læk d.  $3\frac{1}{2}$  25 i Nordsøen.

Søforhør og Søforklaring i Kjøbenhavn d.  $17\frac{1}{2}$  25.

D.  $1\frac{1}{2}$  Kl. 5<sup>18</sup> Emd. passerede C. J. K. Hanstholm i 15 Sm.s Afst. I Løbet af Natten blæste det op til Orkan af SV. med meget høj Sø. Skibet arbejdede voldsomt, og Skibsbunden slog ofte haardt imod Søen, hvilket foraarsagede voldsomme Rystelser i Skibet. Det haarde Vejr vedvarede de følgende Dage. D.  $3\frac{1}{2}$  viste det sig, at Skibet var læk, idet der var 2<sup>9</sup> Vand i Storlasten. Da Sandsporene var tilstoppede, og de paa Grund af Skibets voldsomme Slingerage ikke kunde renses, var det ikke muligt at faa slaet læns. Vandet steg langsomt i Lastrummet indtil Skibets Ankomst til Sunderland d.  $5\frac{1}{2}$  Kl. 11<sup>40</sup> Emd. Sandsporene blev da rensed og Skibet lænsed. Ved Eftersyn viste det sig, at Nr. 1- og 2-Tanktop lækkede, men at Skibet i øvrigt var tæt.

Anm. Søretten har intet udtalt med Hensyn til Aarsagen til Havariet. Ministeriet maa efter det oplyste antage, at Lækagen er opstaaet som Følge af Skibets voldsomme Bevægelse i den høje Sø.

b) Paa Rejse fra Sunderland til Kjøbenhavn.

Tørnet mod Kajen d.  $9\frac{1}{2}$  25 i Sunderland.

Søforhør og Søforklaring i Kjøbenhavn d.  $17\frac{1}{2}$  25.

Kl. 2<sup>30</sup> Emd. afgik C. J. K. fra Spouten assisteret af Lods og Slæbebaad. Skibet manøvreredes gennem den første Dockgate og ind i Bassinet. Skibet gik nu frem for langsom Maskine og haardt Stb.s Ror samtidig med, at Slæbebaaden trak Bb. over. Da Skibet ikke syntes at svinge hurtigt nok Bb. over, blev der slaet Halv Kraft Frem til Maskinen. Til Trods for denne Manøvre tørnede Skibet med Stb.s Bov mod Dokportens Stenkaj, hvorved C. J. K. fik et ca. 6 Fod langt Hul under Hoveddækket, men over Vand-

linien. Desuden tørnede Skibet mod Kajen med Agterenden om Bb., hvorved der fremkom en Bule udfor Nr. 4-Lugen. Skibet blev nu manøvreret gennem Dokporten og fortøjet i Bøjer paa Floden for at faa Skaden repareret.

Anm. Søretten har intet udtalt med Hensyn til Aarsagen til Havariet. Ministeriet maa efter det oplyste antage, at Kollisionen med Kajen skyldes den Omstændighed, at indgaaende Strøm hindrede Skibet i at dreje Bb. over.

c) Paa Rejse fra Sunderland til Kjøbenhavn.

Kolli deret d.  $^{13}/_1$  25 i Kjøbenhavns Havn.

Søforhør og Søforklaring i Kjøbenhavn d.  $^{17}/_1$  25.

Se Nr. 23.

d) Paa Rejse fra Stettin til Rotterdam med Raasukker.

Grundstødt d.  $^{16}/_{12}$  25 ved Hook van Holland.

Søforklaring i Rotterdam d.  $^{26}/_{12}$  25.

D.  $^{16}/_{12}$  Kl. 1 Fmd. fik C. J. K. Lods ved Maas Fyrskib, og Kl. 1<sup>40</sup> Fmd. passeredes Hook van Holland Fyrskib. Kl. 2 Fmd. blev Vejret taaget. Da der var en Del Ankerliggere forude, stoppedes Maskinen og Stb.s Anker firedes i Bund for at faa Skibet til at svaje klar af disse. Ankeret fik imidlertid Hold i Bunden, saaledes at det ikke kunde slæbes med, hvorfor Maskinen straks blev kastet Fuld Kraft Bak, men da Strømmen var haardt indgaaende, lykkedes det ikke at faa Farten af Skibet. Som Følge heraf rousede Ankerkæden ud og brækkede i Nærheden af Tampen. Man lod nu Bb.s Anker gaa. Da Skibet svingede rundt, tog det Grunden agter om Stb. En Slæbebaad blev straks tilkaldt til Assistance; men først Kl. ca. 4 Emd., efter at endnu en Slæbebaad var tilkaldt, kom Skibet af Grunden.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

e) Paa Rejse fra Stettin til Rotterdam med Raasukker.

Kollideret d.  $^{16}/_{12}$  25 i Hook van Holland Kanalen.

Søforklaring i Rotterdam d.  $^{21}/_{12}$  25.

Kl. 7<sup>10</sup> Emd. saa man fra C. J. K. en modgaaende Dampers Toplanterner og grønne Sidelanterne forude. Da den modgaaende Damper var trukket ca. 1 Str. over paa Stb. Bov, blev der i C. J. K., der gik for langsom Maskine, givet Stb. Ror, hvilket blev tilkendegivet ved 2 Stød i Fløjten. Fra den anden Damper, der senere viste sig at være nederlandsk Damper »Yonge Anthony«, blev der givet et Stød i Fløjten, hvilket C. J. K. straks besvarede med 2 Stød og stoppede sin Maskine. Fra Y. A. blev der atter givet et Stød i Fløjten, og da en Kollision nu syntes uundgaaelig, blev C. J. K.s Maskine kastet Fuld Kraft Bak, men umiddelbart efter blev sidstnævnte Skibs Stb. Bov ramt af Y. A.'s Stævn. Foruden en Del anden Skade fik C. J. M. Spanter og Plader trykket stærkt ind samt et Hul i Boven af Y. A.s ene Ankerflig; men da Skaden udelukkende var over Vandlinjen, fortsattes Rejsen til Rotterdam.

Anm. Søforklaring for Y. A. foreligger ikke.

**45.** M/G1. **Christine** af Assens, 33 Reg. T. Br. Bygget 1894 af Eg. Paa Rejse fra Lübeck til Korsør med Ammoniak i Sække.

Paasejlet d.  $^6/_12$  25 ved Tysklands N.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Korsør d.  $^{12}/_{12}$  25.

Kl. 3 Emd. blev C., der laa stille i Isen paa Travefloden, paasejlet af Bugserbaad »Mobil« af Lybæk, der ramte C. vinkelret paa Bb.s Side ved Fokkeriggen. C. fik ved Paasejlingen en Del ovenbords Skade.

Anm. Søforklaring for M. foreligger ikke.

**46.** S/S **Cimbria** af Aalborg, 1056 Reg. T. Br. Bygget 1897 af Staal. Paa Rejse fra Randers til Kjøbenhavn.

Kollideret d.  $^9/_8$  25 i Sundet.

Søforhør i Kjøbenhavn d.  $^7/_9$  25.

Kl. 5<sup>36</sup> Fmd. passerede C. Taarbæk Lystønde. Kl. 5<sup>45</sup> Fmd. observeredes forude 1 Str. om Bb. en Fiskekutter, der styrede lige mod C. I C. blev Roret lagt Bb. og der blev givet 1 Stød i Fløjten. Kutteren, der senere viste sig at være »Fremad« af Gilleleje, drejede imidlertid Bb. over, saaledes at den stadig styrede mod C. Da Kollision syntes uundgaaelig, blev C.s Maskine kastet Fuld Kraft Bak. Kort efter tørnede F. mod C.s Bb.s Side ud for forreste Lastrum. I F. saas ingen paa Dækket før efter Kollisionen. Da F. sejlede videre N. paa uden at begære Assistance, fortsatte C. Rejsen.

Ifølge den af F.s Besætning afgivne Forklaring gik dette Fartøjs Fører, der var alene paa Dækket, Kl. ca. 5<sup>1/2</sup> Fmd. fra Rattet ned for at smøre Motoren; da et af Smøreglassene var i Uorden, gav han sig til at rette dette, hvilket varede ca. 10Minutter. Da han kom paa Dækket, saa han C., hvis Fløjtesignaler han ikke havde hørt, ret forude i ca. 50 Alens Afst., hvorfor han straks lagde Roret om, men umiddelbart efter tørnede F. med Stævnen mod C.s Bb.s Side. F. fik Stævnen knækket og et Stykke af Skanseklædningen ødelagt, men kunde dog fortsætte Rejsen.

Anm. Aarsagen til Kollisionen var, at der ikke var Vagt paa Dækket i F. i Tiden umiddelbart før Kollisionen.

**47.** M/Ff. **Cimbria** af Sandvig.

En Mand faldet over Bord og druknet d.  $^{12}/_{11}$  25 i Østersøen.

Søforhør i Rønne d.  $^9/_12$  25.

Kl. 8<sup>1/2</sup> Fmd. ankom C. til Fiskepladsen ca. 5 Sm. V. for Hammeren. Vejret var stille og Søen rolig. Besætningen bestod af Føreren og Fisker Johannes Frederik Jørgensen. Da Vaadet 3. Gang skulde kastes ud, faldt Jørgensen med over Bord uden at Føreren, der stod i den anden Side af Fartøjet, saa hvorledes det gik til, idet han først opdagede, at Ulykken var sket, da den overbordfaldne var ca. 20 Fv. agterude. Føreren vendte straks Fartøjet og sejlede tilbage til Ulykkesstedet, men inden han naaede derhen, var

den forulykkede forsvundet og kom ikke mere til Syne. Efter at Føreren af C. sammen med nogle andre Fartøjer, der var kommet til Stede, forgæves havde forsøgt at finde den forulykkede ved at trække Vaad paa Stedet, sejlede C. til Sandvig.

Anm. Liget af Fisker J. F. Jørgensen blev fundet d.  $12/1$  26, da en Fisker fik det i sit Vaad omtrent samme Sted, hvor Ulykken var sket.

**48.** 3<sup>m</sup> Sk. **Concordia** af Thurø, 206 Reg. T. Br. Bygget 1914 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Gefle til Garston med 101 Std. Træ.

Grundstød d.  $14/1$  25 ved Wales N.-Kyst; kondemneret.

Søforklaring i Luxhost d.  $17/11$  25 og i Liverpool d.  $28/11$  25. Søforhør i Svendborg d.  $18/1$  26. Forlis-anmeldelse dat. Thurø d.  $9/8$  26.

D.  $14/11$  Kl. 9<sup>45</sup> Fmd. fik C. Lods  $1/2$  Sm. udenfor Bar Fyrskib. Det var diset Vejr, hvorfor Loddet holdtes gaaende, medens Skibet styredes ind mod Kanalen med Kurs SØ. $1/2$ Ø. Formley Fyrskib saas i 2 Sm.s Afst., hvorefter det blev saa tæt Taage, at man ikke kunde se Bøjerne i Kanalen. Kl. 11<sup>45</sup> Fmd. tog C. Grunden, og efter flere forgæves Forsøg paa at faa Skibet til at falde, firedes Sejlene ned for at afvente Højvande. Medens Vandet faldt, gav Skibet sig meget. Ved Lavvande stod det tørt, og det bemærkedes da, at Skibet havde aabnet sig meget i Naaderne midtskibs. Da Vandet atter steg, viste det sig umuligt at holde Skibet læns, skønt begge Pumper holdtes gaaende. D.  $15/11$  Kl. 2<sup>30</sup> Fmd. havde C. givet sig saa meget, at Stormasten knækkede. Masten faldt senere og tog Mesantoppen med sig i Faldet. Ved næste Højvande steg Vandet til 3 Fod over Dækket, og da man frygtede, at Fokkeriggen vilde falde ved Lavvande, forlod Besætningen Skibet i egen Baad Kl. ca. 10 Fmd., og tog over til Crosby Fyrskib, hvortil man ankom Kl. 10<sup>35</sup> Fmd. Herfra blev der telefoneret til Havnekontoret i Liverpool, hvorfra der blev sendt en Dampere ud, der optog C.s Besætning og landsatte denne i Liverpool Kl. 4<sup>15</sup> Emd. Ladningen blev senere bjerget, hvorefter Skibet blev kondemneret.

Anm. Søretten har intet udtalt med Hensyn til Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det oplyste antage, at Grundstødningen skyldes usigtbart Vejr i Forbindelse med den Omstændighed, at Skibet under Sejladsen indefter ikke holdtes i Sejlløbet, men imellem Løbets Afmærkning og Landgrunden.

**49.** 3<sup>m</sup> Sk. **Cornwall** af Svendborg, 212 Reg. T. Br. Bygget 1906 af Eg. Paa Rejse fra Fredericks-hamn til Charlestown med Træ.

Kollideret d.  $4/1$  25 i Nordsøen.

Søforklaring i Yarmouth d.  $25/1$  25. Søforklaring i London d.  $29/1$  25.

Kl. 7<sup>30</sup> Emd. fik man om Bord i C., der bidevind for Bb. Halse laa NV.t.V. $1/2$ V. an. Øje paa Toplanterne paa en Dampere, som styrede N.lig Kurs. Kl. 7<sup>50</sup> Emd., da Dampere's Toplanterner og grønne Lanterne var i VSV. i ca. 2 Sm.s Afstand, stagvænte C. Da C. under Vendingen laa V. $1/2$ N. an, saas Dampere'n, der senere viste sig at være S/S »Linkmoor« af Newcastle, ændre Kurs, idet den drejede Stb. over, og da Skonnerten var kommet gennem Vendingen, saas L.s Toplanterner næsten overet i kort Afstand. Fra L. hørtes nu 3 Stød i Fløjten, og umiddelbart efter rantes C.s Spryd og Stævn af L.s Bb. Side. C., der var tæt, gik til Yarmouth.

Anm. Søforklaring for L. foreligger ikke.

**50.** S/S **Cyril** af Esbjerg, 2116 Reg. T. Br. Bygget 1925.

a) Paa Rejse fra San Domingo til London med Sukker.

Kollideret d.  $22/3$  25 paa Themsen.

Søforklaring i Cardiff d.  $30/3$  25. Søforhør i Kjøbenhavn d.  $6/6$  25.

Kl. 7 Emd. lettede C. fra Ankerpladsen i North Fleet Hope og styrede mod Charlton Bøjen for langsom Maskine. Vejret var klart og roligt. Kl. 8 Emd. kolliderede C. under Manøvren for at gaa klar af en Lægter med S/S »Wayfield« af Hull, der agterfra tømte mod C.s Bb.s Side midtskibs, hvorved 5 Plader blev bøjet.

Anm. Søforklaring for W. foreligger ikke.

b) Brand om Bord d.  $30/12$  25 i Liverpool.

Indberetning til Board of Trade dat.  $31/12$  25.

Kl. 7 Fmd., medens C. laa i Nr. 2 Kings Dock, opdagedes Ild i Underbunkerne i Bb. Side. Ilden blev om Aftenen slukket af Brandvæsenet uden at Skibet havde lidt større Skade.

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

**51.** Dampfærge **Dan** af Fredericia, 799 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal. Paa Rejse fra Strib til Fredericia med Passagerer.

Kollideret d.  $10/8$  25 i Fredericia Havn.

Søforklaring i Fredericia d.  $12/8$  og  $15/8$  25.

Kl. ca. 10<sup>30</sup> Fmd., da D. skulde gaa ind i 2. Færgeleje, blev Færge'n af Strømmen ført tværs i Lejet, skønt begge Skrue'r gik Fuld Kraft og begge Ror laa i Borde. Herved tømte D.s Agterende mod Langebros Molehoved og beskadigede Stenfiskeren »Expres« af Kjøbenhavn, som laa fortøjet her og lossede Sten. D. fik Gelænderet noget bøjet.

Anm. Søretten har intet udtalt med Hensyn til Aarsagen til Kollisionen. Ministeriet maa efter det oplyste antage, at Kollisionen skyldes uforudset haard Strøm.

**52.** S/S **Dan** af Kolding, 32 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal. Paa Rejse fra Kolding til Fænø med Passagerer.

Kollideret d.  $15/7$  25 i Kolding Fjord.

Søforklaring og Søforhør i Kolding d.  $22/7$  25.

Kl. 11<sup>45</sup> Fmd. afsejlede D. efter S/S »Koldinghus« af Kolding ud af Kolding Havn. Da D. var ud for Fyret, blev der slaaet Fuld Kraft Frem og givet 2 Stød i Fløjten som Signal for, at D. vilde passere K. paa Bb.s Side. Skibene holdt imidlertid omtrentlig samme Fart og D. sejlede ca. 10 m fra K.s Bb. Laaring. Da Farvandet blev bredere, blev D.s Ror lagt Stb. for at faa større Afstand mellem Skibene. Under denne Manøvre knækkede Tandhjulet i Styrerattet, hvorved D. mistede Styret. Der blev straks slaaet Fuld Kraft Bak, men umiddelbart efter tørnede D. mod K.s Bb. Laaring, hvorved D. fik Stævnen stærkt beskadiget samt nogle Plader knækkede og bøjede. Da imidlertid Skaden var over Vandet, blev Rejsen fortsat efter at Reserverorvpinden var indsat.

Ifølge den af K.s Besætning afgivne Forklaring befandt K. sig i Havnemundingen, da D. kom agter fra og løb op under K.s Bb.s Laaring. For at undgaa Kollision med D. i den smalle Rende, blev K.s Maskine slaaet Fuld Kraft Frem og samtidig prajedes over til D. om at holde sig fri af K. Pludselig mistede D. Styret og løb tværs ind paa K.s Bb.s Laaring, hvorved K. fik en Bule i næstøverste Plade.

Anm. Søretten har intet udtalt med Hensyn til Aarsagen til Kollisionen. Ministeriet maa efter det oplyste antage, at Kollisionen er foranlediget ved, at D.s Rat havarerede i Forbindelse med den Omstændighed, at D.s Fører forsøgte at faa sit Skib foran for K., uagtet han var bekendt med, at K. normalt sejlede betydelig hurtigere end D.

**53. Sk. Danebod** af Lohals, 48 Reg. T. Br. Bygget 1894 af Eg.

Havareret d.  $\frac{3}{1}$  25 i Fredericia Havn.

Søforklaring i Fredericia d.  $\frac{5}{1}$  25.

Under orkanagtig Storm Natten mellem  $\frac{2}{1}$  og  $\frac{3}{1}$  huggede Skibet haardt mod Kajen, hvorved det blev en Del beskadiget.

**54. 4<sup>m</sup> M/Sk. Danekonge** af Kjøbenhavn, 1688 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Staal. Paa Rejse fra Port Pirie til Port Said med Hvede.

a) Maskinen havareret d.  $\frac{14}{5}$  25 i Det indiske Hav.

Søforklaring i London d.  $\frac{31}{8}$  25.

Kl. 11 Emd. gik Bb.s Maskine i Staa. Det viste sig, at Nr. 2 Krumtappboltene var knækkede og Plejstangen bøjet. D.  $\frac{6}{6}$  var Motoren repareret og atter i Orden.

b) Maskinen havareret d.  $\frac{22}{6}$  25 i Det røde Hav.

Søforklaring i London d.  $\frac{31}{8}$  25.

Kl. 9<sup>50</sup> Emd. mærkedes et stærkt Stød i Skibet, og Bb.s Maskine gik i Staa. Det viste sig, at Krumtappboltene paa Nr. 3 Krumtap var knækkede og Forbindelsesstangen samt Krumtappenderne var slaaet ud gennem Bundrammen.

c) Grundstødt d.  $\frac{25}{6}$  25 i Suezbugten.

Søforklaring i London d.  $\frac{31}{8}$  25.

D., der krydsede mod en let nordlig Brise, tog Kl. 5<sup>15</sup> Fmd. Grunden og blev staaende. Pejlingen af Newport Rock gav til Resultat, at der skulde være 10 a 12 Fv. Vand paa Stedet, medens Lodskud viste 18 Fod For, 33 Fod Agter. Ved Højvande Kl. 1<sup>20</sup> Emd. kom Skibet atter flot.

**55. S/S Dania** af Kjøbenhavn, 3477 Reg. T. Br. Bygget 1895 af Staal.

a) Paa Rejse fra Kristianssand til Philadelphia med 2800 Tons Stykgods.

Havareret d.  $\frac{29}{1}$  25 i Atlanterhavet.

Indberetning til Board of Trade, dat. Ardrossan d.  $\frac{2}{2}$  25.

Under en Storm i Atlanterhavet fik D. en Plade og et Spant brækket af Sørerne.

b) Paa Rejse fra Boston til Philadelphia.

Kollideret d.  $\frac{19}{8}$  25 i Atlanterhavet.

Søforklaring i New York d.  $\frac{27}{8}$  25. Søforhør i Kjøbenhavn d.  $\frac{5}{10}$  og  $\frac{19}{10}$  25.

Kl. 12 Md. afgang D. fra Boston med Lods om Bord. Kl. 8<sup>17</sup> Emd. passeredes Chatham Lysbøje. Vinden var VSV., flov Brise, og Vejret diset. Kl. 9 Emd., da D. befandt sig i Nærheden af Pollock Fyrskib, saas en grøn Lanterne ca.  $\frac{1}{4}$  Str. om Bb. Roret blev straks lagt haardt Stb. for at gaa klar af Sejleren, men da denne var ret forude, forsvandt den grønne Lanterne og umiddelbart efter kom den røde Lanterne til Syne ca.  $\frac{3}{4}$  Str. om Stb. og ganske tæt ved. For om muligt at undgaa Kollisionen blev Roret i D., straks da Sejleren havde passeret D.s Forskib, skiftet til haardt Bb. Sejleren var imidlertid saa nær D., at Skibene trods denne Manøvre kolliderede, idet Sejleren først tørnede mod D.s Stb.s Laaring og derefter 2 Gange mod D.s Agterskib. D.s Maskine blev straks stoppet og Redningsbaadene gjort klar. Da Skibet imidlertid viste sig at være tæt, blev det manøvreret hen paa Prajehold af Fyrskibet, som underrettedes om Kollisionen. D. blev derefter opankret og en Baad sat i Vandet og sendt over til Sejleren for at tilbyde Assistance. Fra Sejleren — 3<sup>m</sup> Sk. »Esther Adelaide« af Parrsboro U.S. — ønskedes foreløbig ikke Assistance, men dens Fører anmodede D. om at blive i Nærheden Natten over. D. havde ved Kollisionen faaet flere Buler i Stb.s Side og en Lossebom brækket, medens E. A. havde mistet Forgrejterne. Da E. A. d.  $\frac{20}{8}$  Kl. 6 Fmd. ikke længere ønskede D.s Tilstedeværelse, fortsatte D. Rejsen.

Anm. Søforklaring for E. A. foreligger ikke.

**56. Danmark** af Kjøbenhavn, 8391 Reg. T. Br. Bygget 1925 af Staal. Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Oslo med ca. 900 Tons Stykgods.

Kollideret d.  $\frac{21}{12}$  25 paa Oslo Fjord.

Søforklaring i Oslo d.  $\frac{23}{12}$  25. Søforhør i Kjøbenhavn d.  $\frac{26}{10}$  26.

D.  $\frac{20}{12}$  Kl. 11<sup>05</sup> Fmd. opankredes D. paa Grund af Taage. Bastø var da i retv. S.35°Ø., giss. Afst. 1,4 Sm. D.  $\frac{21}{12}$  Kl. 4<sup>55</sup> Fmd. klarede det noget op, hvorfor man begyndte af hive hjem paa Ankrene, medens Skibet holdtes vindret ved Hjælp af Maskinerne. Det blæste paa det paagældende Tidspunkt frisk Kuling af ØNØ. Da Bb.s Anker omtrent var let, og der endnu var ca. 30 Fv. i Vandet paa Stb.s Anker,



skar Skibet under en haard Snebyge ud til Stb. og gik i Drift, hvorved Agterenden tømmede mod en tysk Damper »Maron«; Maskinen maatte stoppes for at Stb.s Skruer ikke skulde fiske M.s Ankerkæde. Skønt der i D. blev stukket paa begge Ankere, vilde disse ikke holde, og Skibet drev nu tværs for Boven af S/S »Wendla« af Haugesund, tømmede med Stb.s Side mod W.s Stævn og svajede derefter op for Ankrene. Efter ca. en halv Times Forløb var D. bragt klar af de andre Skibe. D. led en Del Skade ved Kollisionerne. Anm. Aarsagen til Kollisionerne fremgaar af det ovenfor anførte.

**57. M/B Dannebrog** af Fredericia, 9 Reg. T. Br. Bygget 1909 af Fyr og Eg. Paa Rejse fra Løvdver Odde til Fredericia med Passagerer.

Kollideret og forlist d.  $19/7$  25 i Lillebælt.

Søforklaring og Søforhør i Kolding. d.  $28/7$  25. Forlisanmeldelse dat.  $29/1$  26.

Kl.  $10^{30}$  Emd. afgik D. fra Løverodde med 34 Passagerer. Fartøjet, der styredes af en af Passagererne — en ung Pige — holdtes over mod Gals Klint. Da D. nærmede sig Klinten, saas ca. 6 Str. om Bb. en Dampers Toplanterne og grønne Sidelanterne. 5—10 Minutter senere saas begge Sidelysene i Damperen, der senere viste sig at være S/S »Freja« af Sønderborg, men et Øjeblik efter viste F. atter kun grønt Lys. D. holdt sin Kurs og Fart indtil Fartøjet var 10—15 m fra F. og Kollisionen maatte anses for uundgaaelig. D.s Fører, der opholdt sig foran Motoren, gav da en af Passagererne — en Maskinlærling — Ordre til at bakke. Ordren blev straks efterkommet, men umiddelbart efter løb F. med Stævnen mod D.s Bb.s Side og skar sig ind i D. indtil omtrent en Trediedel af Fartøjets Bredde. Det lykkedes hurtigt at faa D.s Passagerer om Bord i F., hvorefter D. sank ca. 3 Minutter efter Kollisionen. Et Lystfartøj, som blev slæbt af D. og som ikke førte Lanterner, frigjorde sig umiddelbart før Kollisionen.

Ifølge den fra F.s Side afgivne Forklaring, afgik Damperen Kl.  $10^{30}$  Emd. fra Kongebrogaarden bestemt til Fænø. Kl.  $10^{50}$  blev F. præjet fra en Motorbaad, der forfra løb langs F.s Stb.s Side, om at stoppe. Motorbaaden tilhørte en Skibsmægler i Kolding, der vilde give F.s Fører Meddelelse om nogle Passagerer, der skulde hentes fra Fænø. Da F.s Fører, der selv stod til Rors, paa dette Tidspunkt saa et Fartøjs Toplanterne og grønne Sidelanterne forude ca. 2 Str. om Stb., gav han to Stød i Dampfløjtjen og ændrede samtidig Kursen noget til Bb., hvorefter han stoppede Maskinen. Føreren gik nu halvt ud af Styrehuset for at se efter Motorbaaden, der laa agterude lidt om Bb., men holdt dog stadig fast paa Rattet. Da han atter vendte sig forefter, viste det modgaaende Fartøj — D. — rødt Lys, saa tæt ved F.s Stævn, at Sammenstød var uundgaaeligt. Kollisionen skete umiddelbart efter som ovenfor beskrevet. D.s Passagerer blev af F. landsat paa Fænø.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Kollisionen. Ministeriet maa efter det oplyste holde for, at Kollisionen er foranlediget ved skødesløs Manøvrering fra begge de omhandlede Skibes Side; det bemærkes herved, at F.s Fører, der under de foreliggende Omstændigheder maatte regne med, at hans Skib havde Vigepligten, synes at have gjort sig skyldig i Pligtforsømmelse ved ikke at have anvendt tilstrækkelig Agtpaaagivenhed paa, at F. ikke ved at gire kom til at vise rødt Lys mod D., samt at D.s Fører har udvist Skødesløshed dels ved at overlade Fartøjets Navigering til Passagererne, dels derved, at han med sit Fartøj løb for Boven af en Damper, som var i Færd med at dreje ned i Fyrvinklen fra Borup.

**58. Dansborg** af København, 4289 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal.

1 Mand dræbt ved Ulykkestilfælde d.  $5/12$  25 i Nuevitas.

Søforklaring i Baltimore d.  $18/12$  25.

Kl. ca. 1 Emd. blev 1. Styrmand Albert Ferdinand Petersen ud for Nr. 4-Luge ramt af et Slæng Sukker og slaet ud over Skibssiden ned paa Kajen, der var 16 a 17 Fod under Dækket. Styrmanden, der fandtes liggende bevidstløs, blev hurtigst i en Ambulance bragt paa Hospitalet, hvor han straks kom under Lægebehandling, men Kl. ca.  $2^{15}$  Emd. afgik den forulykkede ved Døden uden at være kommet til Bevidsthed.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

**59. S/S Diana** af Aalborg, 942 Reg. T. Br. Bygget 1911 af Staal.

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

Grundstødt d.  $12/6$  25 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Søforhør i København d.  $23/6$  25.

Kl.  $6^{15}$  Find. passeredes Hals Barre Fyrtaarn. Herfra styredes indefter i Baakelinien. Efter at være kommet ind i Renden, blev Skibet forsat S. over, og inden Kursen var blevet ændret tilstrækkeligt N. efter, tog Skibet Grunden mellem den livide 1- og 2.-Kost. Da det ikke lykkedes at bringe Skibet flot ved egen Hjælp, rekvireredes Assistance fra Aalborg. Kl.  $1^{45}$  Emd. ankom S/S »Frem«, der efter 25 Minutters Arbejde bragte D. flot, hvorefter Rejsen fortsattes.

Anm. Søretten har intet udtalt med Hensyn til Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det oplyste antage, at Grundstødningen skyldes den Omstændighed, at D.s Fører ikke har været klar over, at Strømmen satte haardt S. i, og derfor ikke har holdt Skibet tilstrækkeligt N. lig i Renden.

b) Paa Rejse fra Aalborg til Newcastle med Landbrugsprodukter.

Maskinen havareret d.  $13/6$  25 i Kattegat; søgt Nødhavn.

Søforhør i København d.  $23/6$  25.

Kl.  $5^{15}$  Emd. passeredes Hals Barre Fyrtaarn. Kort forinden havde 1. Maskinmester meddelt, at Cirkulationspumpen var i Uorden. Da det ikke var muligt at finde Fejlen og da det ansaas for utilraadeligt at fortsætte Rejsen før Skaden var udbedret, besluttedes det at gaa ind til Frederikshavn for at faa Pumpen repareret. D. ankom til Frederikshavn Kl.  $11^{15}$  Fmd.

Anm. Søretten har intet udtalt med Hensyn til Aarsagen til Havariet. Ministeriet maa efter det oplyste antage, at Havariet skyldes den Omstændighed, at der mider Arbejder paa at bringe Skibet flot den foregaaende Dag (se a) er kommet Sand i Cirkulationspumpes.

- 60.** Ff. **Djursland** af Esbjerg, 42 Reg. T. Br. Bygget 1900 af Eg. Paa Fiskeri i Nordsøen.  
Havareret d.  $\frac{25}{11}$  25 i Nordsøen.  
Indberetning til Board of Trade dat.  $\frac{2}{12}$  25.  
Kl. 10 Fmd. fik D., der under en Storm af N. laa til Ankers 120 Sm. Ø. for Spurn Head, flere voldsomme Braadsøer over, der brækkede en Del af Stb.s Skanseklædning midtskibs og agter. Skibet, der var gaet i Drift med Ankeret, gik til Grimsby, hvortil det ankom d.  $\frac{28}{11}$ .
- 61.** S/S **Doris** af Esbjerg, 59 Reg. T. Br. Bygget 1901 af Træ. Paa Fiskeri i Nordsøen.  
Havareret d.  $\frac{25}{11}$  25 i Nordsøen.  
Indberetning fra Board of Trade dat.  $\frac{27}{11}$  25.  
Kl. 9 Fmd., da D. med halv Fart styredes mod Grimsby, brækkede Bundrammen. Da midlertidig Reparation ikke kunde foretages, sattes Nødssignal, hvorefter D. blev taget paa Slæb af Bugserbaaden »Nobleman« af Hull og indslæbt til Grimsby.
- 62.** 2<sup>m</sup> M/Kv. **Dorthea** af Grenaa, 26 Reg. T. Br. Bygget 1898 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Grenaa til Oslo med levende Torsk.  
Kollideret d.  $\frac{9}{3}$  25 i Oslo Fjord.  
Søforklaring i Oslo d.  $\frac{7}{3}$  25. Søforklaring og Søforhør i Esbjerg d.  $\frac{7}{5}$  25.  
Kl.  $12\frac{1}{2}$  Fmd., da D. var lidt S. for Degerudgrunden Fyr, saas forude 2 klare Lanterner, som formodedes at hidrøre fra 2 Ankerliggere. Kort efter saas en Slæbedampers 2 Toplanterner og Bb.s Side-lanterne. Idet nu D. vilde gaa imellem Bugserbaaden — der senere viste sig at være »Per« af Oslo — og de formodede Ankerliggere, opdagedes det, at de to klare Lanterner hidrørte fra 2 Pramme, der blev slæbt af P. D. var da kommet saa nær, at Slæbetrossen tog D.s Klyverbom, Stag og Mast, hvorefter den forreste Pram tømmede mod D.s Stb.s Laaring, der blev beskadiget.  
Anm. Søforklaring for P. foreligger ikke.
- 63.** M/Jt. **Dorthea** af Fredericia, ca. 10 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Endelave til Fredericia med ca. 8 Tons Sten.  
Strandet og forlist d.  $\frac{7}{11}$  25 ved Endelave.  
Strandingsindberetning dat.  $\frac{15}{11}$  25.  
Kl. 8 Emd. brækkede Klyverfald. Det blæste da Storm af Ø. Da Fartøjet nu ikke kunde manøvreres, drev det ind paa Ø.-Siden af Endelave, hvor det blev Vrag. Besætningen — i alt 4 Mand — bjergede sig i Land i Prammen.  
Anm. Aarsagen til Strandingen fremgaar af det ovenfor anførte.
- 64.** 4<sup>m</sup> M/Sk. **Drogden** af København, 381 Reg. T. Br. Bygget 1917 af Staal. Paa Rejse fra La Pallice til Fowey.  
1 Mand faldet over Bord og druknet d.  $\frac{11}{2}$  25 i Biskayiske Havbugt.  
Indberetning fra Konsulatet i Fowey dat.  $\frac{13}{2}$  25.  
Kl. ca. 2 Fmd., da Skibet befandt sig paa ca.  $47^{\circ}04'$  N. Brd.  $3^{\circ}52'$  V. Lgd., opdagedes det, at Letmatros Svend Ejner Hansen, der var gaaet ud for at gøre Jageren fast, var forsvundet. Skibet halsedes rundt og forblev ca. 40 Minutter paa Stedet, hvor Ulykken formodedes at være indtruffet, men man hverken hørte eller saa noget til den Forulykkede. Vinden var VSV., jævn Brise.
- 65.** 4<sup>m</sup> M/Sk. **Dronning Dagmar** af København, 416 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Latvik til Plymouth med Træ.  
Grundstødt d.  $\frac{20}{10}$  25 ved Sveriges Ø.-Kyst.  
Søforklaring i Plymouth d.  $\frac{1}{12}$  25.  
Kl. 3<sup>30</sup> Emd. var D. D. tværs af Ølands Norddude, Afst. 8 Sm., Lg. 63. Derfra sejledes retv. S.25°V. Kl. 5<sup>30</sup> Emd. havdes Hogby i NV., Afst. 6 Sm., Lg. 76. Kursen ændredes til retv. S.11°V. Kl. 8 Emd., da Loggen viste 88, tog Skibet pludseligt Grunden og blev staaende paa Uddergrunden ved Ølands Ø.-Kyst. Det blæste en frisk Kuling fra NV., og Skibet huggede haardt i Grunden. Maskinen blev straks slaaet Fuld Kraft Frem og alle Sejl blev tilsat, men først Kl. ca. 10 Emd., efter at ca. 10 Sldr. af Dækslasten var kastet over Bord, kom D. D. flot. Da Skibet ingen Vand trak, fortsattes Rejsen.  
Anm. Ministeriet maa efter det oplyste antage, at Grundstødningen skyldes et Fejlskøn med Hensyn til Skibets Afstand fra Högby Fyr, mulig i Forbindelse med en ubekendt Deviation paa Kompasset.
- 66.** 4<sup>m</sup> M/Sk. **Dronning Margrethe**, 469 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Danzig til Hamborg med Træ.  
Mistet Dækslast d.  $\frac{3}{1}$  25 i Østersøen.  
Søforklaring i Hamborg d.  $\frac{17}{1}$  25.  
Kl. 8<sup>30</sup> Fmd. under en Storm krængede Skibet saa stærkt over til Stb., at en Del af Dækslasten blev skyllet over Bord.
- 67.** 4<sup>m</sup> M/Sk. **Dronning Thyra** af København, 465 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Bandholm til Stavanger med 650 Tons Byg.  
Strandet d.  $\frac{12}{2}$  25 ved Norges V.-Kyst; Kondemneret.  
Indberetning fra Konsulatet i Stavanger. Søforklaring i Stavanger d.  $\frac{18}{2}$  25. Søforklaring og Søforhør i Horsens d.  $\frac{8}{8}$  25.  
D.  $\frac{31}{1}$  Kl. 8 Fmd. blæste Storsejl, Krydssejl og Forstagejl ud af Liget; der blev nu holdt nul efter Fornæs, hvor Skibet opankredes Kl. 11 Fmd. D.  $\frac{1}{2}$  Kl. 8 Fmd. fortsattes Rejsen. D.  $\frac{4}{2}$  Kl. 12 Md. passeredes Lister. Kl. 12<sup>30</sup> Emd. blæste Stagfokken bort. og Kl. 6<sup>30</sup> Emd. mistedes Skonnertsejlet paa Grund af haard NV.lig Kuling. Skibet opankredes samme Dag ved Mandal for at reparere Sejl. D.  $\frac{7}{2}$  Kl. 8 Fmd.

fortsattes Rejsen. D.  $\frac{8}{2}$  Kl. 11 Fmd. ankredes paa Stavanger Red. D.  $\frac{10}{2}$  Kl. 9 Fmd. lettedes. Kl. 10<sup>30</sup> Fmd. ankredes ved Tou; da der var for lidt Vand til, at Skibet kunde fortøjedes ved Kajen, blev D. T. skiftet længere ind i Bugten, hvor der fortøjedes Kl. 2 Emd. med 60 Fv. Kæde paa Stb.s og 55 Fv. paa Bb.s Anker, samt Wire fast i Land agter. D.  $\frac{11}{2}$  lossedes ca. 50 Tons. I Løbet af Formiddagen d.  $\frac{12}{2}$  blæste det op til Storm af SV. med orkanagtige Byger, der satte høj Sø ind i Bugten. Kl. 11<sup>30</sup> Fmd. gik D. T. i Drift og stod Kl. 11<sup>45</sup> paa Grund og stødte haardt i Stenene, hvorved Skibet blev læk. Der blev straks tilkaldt Assistance. Medens man med en Motorpumpe og Betjeningsmandskab fra Land forsøgte at holde Skibet læns, arbejdede to Bugserdampere paa at trække D. T. af Grunden. Først d.  $\frac{14}{2}$  Kl. 5 Emd. lykkedes det at bringe Skibet flot, efter at Ladningen var lægtret. Straks efter Flotbringelsen begyndte Vandet at stige stærkt i Skibet, hvorfor Motorpumpen stadig maatte holdes i Gang. D.  $\frac{15}{2}$  blev D. T. slæbt til Stavanger, hvor Skibet fortøjedes Kl. 9<sup>30</sup> Fmd. Skibet blev senere kondemneret. Anm. Aarsagen til Strandingen maa efter det oplyste antages at være haardt Vejr.

**68.** M/S **Dva** af Oslo, 742 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Oslo til Hamburg med Is.

Grundstødt d.  $\frac{21}{3}$  25 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat.  $\frac{9}{6}$  25.

Kl.  $\frac{1}{2}$  Fmd. grundstødte D. i fint Vejr ud for Sæby Sønderstrand. Skibet blev senere bragt flot af Fiskere.

Anm. Om Aarsagen til Grundstødningen er intet oplyst.

**69.** M/Gl. **Ebba** af Hamborg, 60 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Halmstad til Hamborg med Brosten.

Grundstødt d.  $\frac{6}{11}$  25 ved Fyens NØ.-Kyst.

Strandingsindberetning dat.  $\frac{8}{11}$  25.

Kl. 2 Emd. grundstødte E. i klart Vejr paa Romsø Rev. D.  $\frac{7}{11}$  Kl. 4 Fmd. kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjergningsdamper.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være fejl Navigering.

**70.** M/S **Ebba** af Nykøbing S., 67 Reg. T. Br. Bygget 1898 af Jern. Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Nykøbing S.

Motoren havareret d.  $\frac{13}{1}$  25 i Kattegat.

Søforhør i Kjøbenhavn d.  $\frac{16}{2}$  og  $\frac{21}{2}$  25.

Kl.  $\frac{1}{2}$  Fmd. mærkedes et Par kraftige Stød i Motoren, og kort efter gik denne istaa. Ved Eftersyn viste det sig, at Stempelstangen var knækket og at Stumpen, som sad paa Krumtappen, havde slaaet den ene Cylinder i Stykker. Skibet gik derefter for Sejl til Gilleleje som nærmeste Havn, hvorfra det slæbtes til Nykøbing S.

Anm. Søretten har intet udtalt med Hensyn til Aarsagen til Havariet. Ministeriet maa efter det oplyste antage, at Havariet er foraarsaget enten ved Motorens egen Funktion eller ved, at Skruen er tørnet mod noget Vraggoods.

**71.** S/S **Ebro** af Kjøbenhavn, 1066 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal.

Kollideret d.  $\frac{10}{1}$  25 paa Themsens.

Søforhør i Kjøbenhavn d.  $\frac{14}{1}$  25.

D.  $\frac{9}{1}$  Kl. 11<sup>15</sup> Emd. afgik E. fra London og manøvreredes med mindsket Fart ned ad Floden. Vejret, der havde været diset, klarede op d.  $\frac{10}{1}$  Kl. ca. 2 $\frac{1}{2}$  Fmd., hvorfor der blev slaaet Fuld Kraft Frem. Kort efter saas forude om Bb. en Damper, der viste rødt Lys. Der blev nu givet lidt Bb.s Ror og et kort Stød i Dampfløjten. Fra Damperen blev der svaret med 4 korte Stød og derefter 1 kort Stød som Signal for, at Damperen vilde svaje. Da man fra E. yderligere havde observeret en Ankerligger paa Stb.s Bov i ca. 4 Skibslængders Afstand, blev der Kl. 2<sup>33</sup> Fmd. slaaet Langsomt og kort derefter Stop til Maskinen. Den fremmede Damper gav nu 3 korte Stød i Dampfløjten og bukkede tværs paa E.s Kurs hen under Ankerliggerens Agterende, saaledes at der ikke var Plads for E. til at passere imellem Skibene. E.s Maskine blev derfor kastet Fuld Kraft Bak og kort efter blev Bb.s Anker stukket i Bund med 10 Fv. Kæde. Trods denne Manøvre tørnede E. med Boven mod Ankerliggerens Stb.s Side. E. blev derefter manøvreret klar og opankret. Ankerliggeren, der viste sig at være Damlægter »Hopper 19«, havde ved Kollisionen kun faaet en mindre Bule under Bakdækket om Stb. E., der havde faaet forskellig Skade paa Stb.s Bov over Vandet, fortsatte Rejsen.

Anm. Søforklaring fra den fremmede Damper og fra Damlægteren foreligger ikke.

**72.** S/S **Egholm** af Kjøbenhavn, 1317 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Staal. Paa Rejse fra Liverpool til Swansea med Stykgods.

Kollideret d.  $\frac{5}{9}$  25 i Swansea Havn.

Indberetning til Board of Trade dat.  $\frac{7}{9}$  25.

Kl. 8 Emd., da E. med Vinden agterind gik ind i South Dock, blev Skibet af Vinden ført mod 3<sup>m</sup> Sk. »Ørnen« af Svendborg, der laa fortøjet i Bøjerne i Dokken. E. fik ved Kollisionen Lønningen paa Bb.s Laaring bøjet og Ø. fik Stb.s Bov beskadiget.

**73.** S/S **Eleonora Mærsk** af Svendborg, 1931 Reg. T. Br. Bygget 1895 af Staal.

Kollideret og havareret d.  $\frac{14}{2}$  25 i Casablanca.

Søforklaring i Fredericia d.  $\frac{4}{3}$  25.

Kl. 11<sup>46</sup> Fmd. hev E. M., der laa opankret paa Reden, Ankrene hjem for at gaa til Lasteplads. Vinden var SV., stormende Kuling, og Vejret byget. Det forsøgtes nu ved Hjælp af Maskinen at manøvrere skibet i Havn, men dette blev af Stormen ført ned mod S/S »Carmen«, der laa opankret; E. M. tørnede med Stævnen haardt mod C.s Bb.s Laaring, der blev beskadiget. Da Skibene var klar af hinanden, forsøgtes det ved at gaa fuld Kraft med Maskinen at manøvrere E. M. op imod Vinden. Da Forsøget mislykkedes,

blev Stb.s Anker kastet. Efter at Skibet var svajet op, blev Ankeret hevet hjem igen. Skibet faldt nu Bb. over og drev — til Trods for at Maskinen arbejdede Fuld Kraft Frem og Roret laa haardt Bb. — ned mod en paabegyndt Cementkaj og tørnede med Bb.s Side mod Kajen. Umiddelbart forinden var Stb.s Anker kastet. Under Manøvren var en Bøje med Kæde kommet i Skruen, saaledes at denne ikke kunde bruges. Skibet blev nu fortøjet ved Cementkajen og affindret saa godt det lod sig gøre. Skruen blev derefter klareret, og Kl. 3 Emd. blev E. M. med Assistance af Slæbebaade manøvreret til Lastepladsen. Under Opholdet ved Cementkajen formodes Slingrekølen at have taget Skade.

Anm. Søretten har intet udtalt med Hensyn til Aarsagen til Kollisionen eller Havariet. Ministeriet maa efter det oplyste antage, at saavel Kollisionen som Havariet skyldes den Omstændighed, at Skibet, der var tomt, ikke under de herskende Vejrforhold kunde manøvreres for egen Maskinkraft.

**74.** M/Sk. **Elin** af Hven, 94 Reg. T. Br. Bygget 1915 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Landskrona til Nakskov med 120 Tons Byg.

Grundstødt d.  $19\frac{1}{2}$  25 ved Lollands S.-Kyst.

Søforhør og Søforklaring i Nakskov d.  $23\frac{1}{2}$  25.

Om Eftermiddagen ankom E. til Indsejlingen til Nakskov Fjord. Skibet, der havde Vinden ret agter ind, gik for Sejl og Motor, men da Skruen ikke var helt i Orden, styrede det daarligt, og tog som Følge heraf Grunden ud for Enehøje. Skibet blev samme Dag bragt flot af 2 Bugserbaade.

**75.** M/Gl. **Ella** af Egersund, 37 Reg. T. Br. Bygget 1890 af Eg. Paa Rejse fra Nykøbing F. til Kjøbenhavn med Sukker.

Sprunget læk og forlist d.  $14\frac{1}{8}$  25 i Øresund.

Indberetning fra Konsulatet i Malmø dat.  $16\frac{1}{8}$  25. Forlisanmeldelse, dat. Egersund d.  $20\frac{1}{8}$  25. Søforhør i Graasten d.  $7\frac{1}{9}$  25.

Kl. ca. 11 Emd., da E. befandt sig 5—6 Sm. SV. for Drogdens Fyrskib, mærkedes et Stød i Skibet, hvorefter Motoren begyndte at arbejde ujævnt. Da Føreren kom ned i Maskinrummet strømmede Vandet rask ind gennem en Aabning i Stb.s Side. Da Skibet ikke kunde holdes læns, gik de ombordværende—Føreren samt hans Hustru og 2 Børn — i Jollen. Kort efter sank E. Paa Grund af haard NV.lig Vind drev Jollen til Skanör, hvor de ombordværende d.  $15\frac{1}{8}$  Kl. ca. 6 Fmd. blev bjærgede.

Anm. Søretten har intet udtalt med Hensyn til Aarsagen til Forliset. Ministeriet maa efter det oplyste antage, at Lækagen er opstaaet ved at Skibet er tørt mod drivende Vraggoods.

**76.** Motortanklægger **Ella** af Fredericia, 20 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Eg.

Paasejlet d.  $19\frac{1}{1}$  25 i Aalborg Havn.

Søforklaring og Søforhør i Aalborg d.  $24\frac{1}{1}$  25.

Kl. ca. 10 Fmd. blev E., der laa ved Petroleumskajen og lossede, paasejlet af M/S »Therese Horn« af Flensborg, der skulde i Dok paa Aalborg Skibsværft. T. H.s Agterende blev af Strømmen ført ned mod E., som blev klemt ind mod Kajen og derved blev en Del beskadiget.

**77.** Sk. **Ellen** af Odense, 44 Reg. T. Br. Bygget 1890 af Eg.

Brand om Bord d.  $9\frac{1}{2}$  25 i Odense Havn.

Søforklaring og Søforhør i Odense d.  $12\frac{1}{2}$  og  $23\frac{1}{3}$  25.

E. laa i Odense Havn og havde lastet Chilesalpeter. Kl. 11 Emd. — da Mandskabet var i Land — opdagede man, at en stærk Røg trængte op fra Lukafet forude. Brandvæsenet blev tilkaldt, men da man ikke kunde faa Ilden slukket, blev Skibet sænket. Da Skibet atter blev hævet, viste det sig, at Ilden havde haft Sæde i Bunden af Lastrummet.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Ildens Opkomst.

**78.** Sk. **Ellen** af Nakskov, 26 Reg. T. Br. Bygget 1861 af Eg.

Paasejlet d.  $3\frac{1}{1}$  25 i Fredericia Havn.

Søforklaring i Fredericia d.  $5\frac{1}{1}$  25.

Se Nr. 115.

**79.** M/Gl. **Elsbeth Grunow** af Stettin, ca. 130 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Stettin med 200 Tons Jernspaaner.

Strandet d.  $21\frac{1}{12}$  25 ved Sjællands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat.  $14\frac{1}{1}$  26.

E. G., der var opankret udenfor Fakse Ladeplads Havn, mistede Kl. 4 Fmd. det ene Anker som Følge af SØ.lig Storm, hvorefter Skibet gik i Drift med det andet Anker og drev paa Land ca. 300 m V. for Havnen. Skibet blev senere bragt flot, efter at en Del af Ladningen var lægtret.

Anm. Aarsagen til Strandingen fremgaar af det ovenfor anførte.

**80.** Kvasse **Else** af Kolding, ca. 18 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Helsingør til Kolding med Aal.

Grundstødt d.  $20\frac{1}{12}$  25 ved Fyens N.-Kyst.

Strandingsindberetning dat.  $5\frac{1}{1}$  26.

Kl. ca. 10 Emd. under en østlig Snestorm grundstødte E. tæt N. for Ballen Havn. Skibet blev senere bragt flot af Bjergere.

**81.** M/Sk. **Emanuel** af Harborg. Paa Rejse fra Hamborg til Frederikshavn med Gødningssalt.

Grundstødt d.  $31\frac{1}{1}$  26 ved Fyens N.-Kyst.

Strandingsindberetning dat.  $3\frac{1}{2}$  25.

Kl. 9 Fmd. grundstødte E. under NV.lig Storm paa Hatterrevet. Skibet blev senere bragt flot af en Bjergningsdamper.

Anm. Den sandsynlige Aarsag til Grundstødningen angives at være Strømsætning.

**82.** 3<sup>m</sup> M/Sk. **Emanuel** af Svendborg, 244 Reg. T. Br. Bygget 1913 af Eg, Bøg og Fyr. Paa Rejse fra Umeå til Dunkerque med 2026 Fade Tjære.

Grundstødt d. <sup>29</sup>/<sub>10</sub> 25 ved Sveriges Ø.-Kyst.

Søforklaring i Hudiksvall d. <sup>4</sup>/<sub>11</sub> 25. Søforhør i Svendborg d. <sup>26</sup>/<sub>11</sub> 25.

D. <sup>28</sup>/<sub>10</sub> Kl. 12 Mn. pejledes Gran Fyr i misv. VNV., Log 12. D. <sup>29</sup>/<sub>10</sub> Kl. 2 Fmd. pejledes samme Fyr i misv. NNV., Log 22. Vejret var diset. Kursen ændredes da fra VSV. til SV.t.S., der paaregnedes at ville føre godt klar af Bålsö Fyr, hvorefter der blev holdt Udkig. Fyret kom imidlertid ikke i Sigte, og Kl. 3<sup>20</sup> Fmd. grundstødte E. paa Remmaharet. Skibet, der var blevet læk som Følge af Grundstødningen, blev — efter at en Del af Ladningen var lægtret — Kl. 6 Emd. bragt flot af en Bugserbaad og opankredes Kl. 7 Emd. paa Stocka Red.

Anm. Sørretten har intet udtalt med Hensyn til Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det oplyste antage, at Grundstødningen er sket som Følge af haard Strømsætning i Forbindelse med den Omstændighed, at Vejret var diset.

**83.** G1. **Emma** af Särödal, 39 Reg. T. Br. Bygget 1900 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Halmstad til Asaa med Træ.

Grundstødt d. <sup>7</sup>/<sub>5</sub> 25 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Aalborg d. <sup>20</sup>/<sub>5</sub> 25.

Kl. 12 Md. ved Indsejlingen til Asaa Havn saas grundet Vand forude. Roret lagdes haardt Bb. og Stb.s Anker kastedes, men umiddelbart efter tog Skibet Grunden og blev staaende. Det forsøgte ved Hjælp af Varp at faa Skibet flot, men uden Held, og da Skibet var blevet læk og Kl. 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Emd. var løbet fuld af Vand, begyndte man at losse Dækslasten. D. <sup>9</sup>/<sub>5</sub> var Vinden SØ., og da det befrygtedes, at Skibet vilde blive Vrag, tilkaldtes Assistance. Kl. 7<sup>15</sup> Emd. blev E. taget af Grunden af en Bugserbaad fra Aalborg.

Anm. Sørretten har intet udtalt med Hensyn til Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det oplyste antage, at Grundstødningen er foranlediget ved, at Indløbet til Havnen som Følge af Til-mudring ikke havde den i Søkortet angivne Dybde.

**84.** M/Tjk. **Energi** af Svendborg, 95 Reg. T. Br. Bygget 1906 af Staal. Paa Rejse fra Neksø til Hammerhavn; Tom.

Grundstødt d. <sup>24</sup>/<sub>8</sub> 25 ved Bornholms Ø.-Kyst.

Søforhør i Svaneke d. <sup>28</sup>/<sub>8</sub> 25. Strandingsindberetning dat. Rønne d. <sup>30</sup>/<sub>8</sub> 25.

Kl. 10 Fmd. afgik E. fra Neksø. Da Skibet var kommet ca. 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Sm. til Søs, gik Motoren istaa, hvorfor der returneredes til Havnen. Det viste sig da, at der var Vand i Brændselsolien. Efter at Vandet var tappet af, afsejlede E. atter for Sejl og Motor. Kl. ca. 3 Emd. var E. ud for Aarsdale, ca. 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Sm. af Land. Vinden var Ø.lig, flov Brise, og der var en Del Sø ret paa Land. Motoren stoppede nu atter. Da det flere Gange forgæves var forsøgt at faa den i Gang, og da Skibet kun var ca. 150 Fv. fra Land, lod man det ene Anker gaa med 40 Fv. Kæde. Skibet drev imidlertid stærkt med Ankeret, indtil Ankerkæden lidt senere brækkede, hvorefter E. drev paa Grund inden det andet Anker endnu var gjort klar. Besætningen blev bjærget ved Hjælp af Redningsvæsenet. E. blev d. <sup>29</sup>/<sub>8</sub> bragt flot af en Bjergningsdamper og senere istandsat.

Anm. Sørretten har intet udtalt med Hensyn til Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det oplyste antage, at Skibet drev paa Land som Følge af, at Skibet, da Motoren stoppede, var saa nær Land, at det ikke under de foreliggende Omstændigheder kunde manøvreres klar af Land for Sejl alene i Forbindelse med den Omstændighed, at Ankeret ikke kunde holde.

**85.** S/S **Enigheden** af Marstal, 770 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Staal.

Paasejlet d. <sup>9</sup>/<sub>2</sub> 25 i Methil Docks.

Indberetning til Board of Trade, dat. Methil d. <sup>10</sup>/<sub>2</sub> 25.

Kl. 3<sup>30</sup> Emd., da E. laa fortøjet i Nr. 3-Dok, blev Skibet paasejlet af S/S »Erda«, som skulde afsejle. E. fik en Del ovenbords Skade ved Paasejlingen.

Anm. Søforklaring for E. foreligger ikke.

**86.** S/S **Erik** af Kjøbenhavn. 1943 Reg. T. Br. Bygget 1900 af Staal. Paa Rejse fra Gran til Methil med 1551 Tons Esparto Græs.

Kollideret med Kajen d. <sup>19</sup>/<sub>1</sub> 25 i Methil.

Indberetning til Board of Trade, dat. Methil d. <sup>21</sup>/<sub>1</sub> 25.

D. <sup>19</sup>/<sub>1</sub> Kl. 8<sup>30</sup> Fmd. da E., der havde Lods om Bord, var ved at gaa gennem Dokporten til Nr. 2 Dok, tørnede Skibet med Bb.s Bov mod Porten, og senere med Bb.s Side ved Storrigen imod Dokkajen, hvorved nogle Plader beskadigedes. Vejret var stille og klart.

**87.** M/S **Erik** af Odense. 252 Reg. T. Br. Bygget 1908 af Staal.

Grundstødt d. <sup>3</sup>/<sub>1</sub> 25 ved Sjællands N.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. <sup>10</sup>/<sub>4</sub> 25. Søforhør i Kjøbenhavn d. <sup>10</sup>/<sub>8</sub> 25.

E. opankredes d. <sup>30</sup>/<sub>13</sub> 24 paa Flakket SV. for Hundested Havn paa Grund af Storm. I de følgende Dage blæste det haardt, Og d. <sup>2</sup>/<sub>1</sub> 25 om Aftenen blæste (det en V.lig Storm med orkanagtige Byger. Stb.s Anker blev stukket paa Tamp — 75 Fv. Kæde, Bb.s Anker var ude med 60 Fv Kæde. Kl. 11 Emd. gik Skibet i Drift, og skønt Maskinen afvekslende gik med Halv og Fuld Kraft Frem, tog E. Grunden d. <sup>3</sup>/<sub>1</sub> 25 Kl. 2<sup>40</sup> Fmd. Stb.s Anker blev stukket fra og Bb.s paa Tamp, hvorved Skibet svajede rundt, saaledes al Agterenden kom op mod Søen. Agterpeaken blev fyldt, og der blev pumpet ca. 2 Timer til Lasten. hvorefter Skibet stod roligt. Kl. 3<sup>40</sup> Emd. blev E. taget af Grunden af en Bjergningsdamper og indslæbt til Hundested.

Anm. Søretten har intet udtalt med Hensyn til Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det oplyste antage, at Skibet drev paa Grund som Følge af haardt Vejr.

**88.** S/S **Erik B.** af Kjøbenhavn, 2194 Reg. T. Br. Bygget 1897 af Staal. Paa Rejse fra Hudiksvall til Cape Town med Tømmer.

Kollideret d.  $\frac{4}{11}$  25 ved Las Palmas.

Indberetning til Board of Trade, dat.  $\frac{7}{12}$  25.

Kl. 8<sup>30</sup> Emd. tørnede E. B. paa Las Palmas Red imod belgisk Damper »Eglantin«s Stb.s Laaring. Sidstnævnte Skib førte ingen Hæklanterne.

**89.** Lodskutter **Esbjerg** af Esbjerg.

Kollideret d.  $\frac{20}{11}$  25 i Nordsøen.

Søforklaring og Søforhør i Esbjerg d.  $\frac{3}{12}$  25.

Kl. 2<sup>45</sup> saas fra E., der laa opankret tæt N. for Sæddenstrand Fyrlinie og NV. for Graadyb Anduvningsbøje, Blus fra en indgaaende Damper, der ønskede Lods. Vinden var da NV.lig, jævn Brise, og Vejret diset. Blusningen blev besvaret fra E., og umiddelbart efter blev Motoren gjort klar, og da denne ca. 10 Minutter senere var startet, begyndte man at hive hjem paa Ankeret. Imidlertid var Damperen, der senere viste sig at være S/S »Frey« af Kjøbenhavn, kommet nærmere og styrede ind i Fyrlinien. Da E. endnu havde 20—25 Fv. Kæde ude, var F. tæt foran for E., og umiddelbart efter tørnede F. med Agterenden mod E.s Spryd, der brækkede.

Ifølge den fra F.s Side afgivne Forklaring styredes F., efter at Blusningen var blevet besvaret fra E., ind midt i Sejllobet. Kort før F. naaede hen til Lodskutteren, som holdtes paa Stb.s Side, saas fra denne en klar Lanterne over Lønningen, og da man antog, at E. vilde løbe langs Siden af F., blev Maskinen stoppet. Da E. var udfør F.s Formast, opdagedes det, at E. var ved at lette Ankeret, og at Kursen viste imod F., hvorfor Roret i F. straks blev lagt haardt Bb. og Maskinen et Øjeblik slaaet Fuld Kraft Frem og derefter stoppet. Umiddelbart efter skete Kollisionen som ovenfor beskrevet. F. fik Gelænderet i Stb.s Side af Poopen beskadiget og en Leider og en Wireulle ødelagt.

Anm. Søretten har intet udtalt med Hensyn til Aarsagen til Kollisionen. Ministeriet maa efter det oplyste antage, at Kollisionen er foranlediget ved, at man i F. ikke har været opmærksom paa, at E. var til Ankers, hvorfor F. blev manøvreret for nær til Lodskutteren og af Strømmen før ned paa denne.

**90.** S/S **Ester** af Esbjerg, 1250 Reg. T. Br. Bygget 1917 af Staal. Paa Rejse fra Rieme til Stockholm med Fosfat.

Kollideret d.  $\frac{9}{4}$  25 i Nordsøen.

Søforklaring i Stockholm d.  $\frac{15}{4}$  25. Søforhør i Kjøbenhavn d.  $\frac{22}{5}$  26.

Kl. 8<sup>45</sup> Fmd., da E. befandt sig paa 56°00' N. Brd. 7°06' Ø. Lgd., observeredes en Damptrawler ca. 1 Str. agten for tværs om Stb. Trawleren styrede tilsyneladende N.t.V.; E.s Kurs var misv. NØ. Den vagthavende Styrmand ændrede ikke Kursen, da han ansaa Trawleren for et indhentende Skib. Kl. 9 Fmd., da Trawleren var ca. 2—3 Skibslængder fra E.s Stb.s Side, gav den et kort Stød med Dampfløjten og drejede derpaa noget Stb. over. Da Skibene var ganske nær hinanden, gav Trawleren 3 korte Stød i Fløjten og bakkede. Fra E. blev der givet et langt Stød i Fløjten for at tilkendegive Trawleren, at den skulde holde klar af E. Umiddelbart efter tørnede Trawleren med Bb.s Bov mod E.s Stb.s Laaring agten for Storriggeren, hvorved der fremkom en Bule mellem Støtterne ved agterste Spand. Vant og Lønningspladen bøjedes. Begge Skibe fortsatte Rejsen.

Anm. 1. Trawleren hed »Vega« og var mærket P. G. Nr. 105 (eller 165).

Anm. 2. Aarsagen til Kollisionen var, at den vagthavende Styrmand i E. i Strid med Bestemmelserne i De internationale Søveisreglers Art. 24, 2. Stykke, ansaa Trawleren for et indhentende Skib og derfor ikke gik af Vejen for Trawleren som foreskrevet i Art. 19.

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

a) Paa Rejse fra Lovisa til London med 1040 Stdr. Træ.

1) Kastet Dækslast d.  $\frac{23}{10}$  25 i Østersøen.

Søforhør i Kjøbenhavn d.  $\frac{28}{11}$  25.

Ved Afgangen fra Lovisa havde E. M. en Trælast paa 1040 Stdr., hvoraf ca. 667 $\frac{1}{2}$  Stdr. i Rummet og ca. 372 $\frac{1}{2}$  Stdr. paa Dækket. Dækslasten havde en Højde af 14 $\frac{1}{2}$  Fod. Ved Afseilingen havde Skibet ca. 2° Stb.s Slagside, men rettede sig næsten fuldstændig kort Tid efter. D.  $\frac{23}{10}$  Kl. 12<sup>10</sup> Emd. havde Skibet faaet 10° Slagside til Stb. Skibet blev derfor drejet op mod Søen og holdtes gaaende med mindsket Fart, men Slagsiden blev til Trods herfor uforandret. Vinden var ØSØ., haard Kuling med høj Sø. Kl. 1 Emd. var Slagsiden tiltaget til 14°. Det forsøgtes nu at rette Skibet ved at fylde Stb.s 3- og 5-Tank, men ogsaa dette viste sig at være uden Virkning, hvorfor Tankene blev lænset hurtigst muligt. Kl. 2<sup>30</sup> Emd. var Slagsiden tiltaget til 17° og Kl. 4 Emd. til 21°. Efter afholdt Skibsraad besluttedes det at kaste over Bord af Dækslasten for at rette Skibet op. Efter at ca. 20 Stdr. af Dækslasten var kastet over Bord rettede Skibet sig en Del, saaledes at Slagsiden nu var 10°, hvorefter Rejsen fortsattes.

Anm. Søretten har intet udtalt med Hensyn til Aarsagen til Skibets Slagside. Ministeriet maa efter det oplvste antage, at Slagsiden er opstaaet som Følge af, at Søerne slog ind over Dækslasten, der derved blev tungere.

2) Grundstødt d.  $\frac{24}{10}$  25 ved Gotlands NV.-Kyst.

Svensk Strandingsrapport, dat.  $\frac{29}{10}$  25. Søforhør i Kjøbenhavn d.  $\frac{28}{11}$  25.

Fra d.  $\frac{23}{10}$  Kl. 4<sup>25</sup> Emd. havde Skibet haft taaget og diset Vejr og afvekslende gaaet Halv kraft og Fuld Kraft. D.  $\frac{24}{10}$  Kl. 7<sup>17</sup> Fmd. saas Land ret forude. Roret blev straks lagt haardt Bb. og Maskinen kastet Fuld Kraft Bak, men umiddelbart efter grundstødte Skibet, som det senere viste sig i Kappelhamnsviken paa Gotlands NV.-Kyst, 46 Sm. NV. for Bestikkets Plads. Fra E. M. sendtes Radiotelegram om Grundstødningen bl. a. til Bjergningsdamperen »Poseidon«, der tilbød Assistance. Ved Grundstød-

ningen var Forpeaken og Nr. 1-Tank blevet læk ligesom Bb.s Rendesten trak Vand. Kl. 1<sup>45</sup> kom Slæbedamperen »Oaxen« langs Siden og Kl. 6<sup>45</sup> Emd. ankom P. til Strandingsstedet, hvorefter man gik i Gang med at losse af Dækslasten. Losningen fortsattes til d. 26/10 Kl. 9<sup>55</sup>, da E. M. blev trukket af Grunden af P. og Bjergningsdamperen »Herakles«, der var ankommet samme Dags Morgen Kl. 6. Efter at E. M. var blevet opankret, blev der foretaget en Dykkerundersøgelse, hvorved det viste sig, at Skibet havde faaet et Hul i Forpeaken og Nr. 1-Tank ca. 3 Fod langt og 2 1/2 Fod bredt. Lækagen tætnedes midlertidigt, hvorefter Rejsen fortsattes, dog uden at den opløste Del af Ladningen — i alt ca. 70 Stdr. — blev taget om Bord igen.

Anm. Medens Bjergningsdamperen laa langs Siden af E. M., konstateredes det, at der var 2—5 Str.s Forskel paa de to Skibes Kompasvisninger. E. M. blev navigeret efter Styrekompasset, idet Hovedkompasset havde vist sig upaalideligt. Loddet var ikke blevet benyttet under Rejsen fra den finske Bugt.

Det blev af Søretten tilkendegivet E. M.s Fører, at Retten maatte paatale, at han havde sejlet med sit Fartøj uden at faa Hovedkompasset i Orden, hvorhos det blev tilkendegivet ham, at der, naar Hovedkompasset var i Uorden, havde været en endog særlig Anledning til at bruge Loddet.

b) Paa Rejse fra Methil til Kjøbenhavn med Kul.

Grundstødt d. 28/12 25 ved Sveriges V.-Kyst.

Svensk Strandingsrapport, dat. Malmø d. 31/12 25. Søforhør i Kjøbenhavn d. 2/1 26.

Kl. 12<sup>20</sup> Emd. bestemtes Skibets Plads ved Radiopejlinger: fra Vinga 162°0, fra Morup Tange 195°5. Vejret var taaget og Vinden S.lig, flovt. Kl. 3<sup>24</sup> Emd. passeredes Svinbådan Fyrsk. om Bb. efter Lyden i 1 Sm.s Afst. Herfra styredes med mindsket Fart retv. S.27°Ø. til Kl. 3<sup>45</sup> Emd. og derefter retv. S.35°Ø. Kl. 4<sup>07</sup> Emd. passeredes tæt om Stb. en Kost, som antoges at være Tokosten N. for Lappegrunden. Da Føreren imidlertid ikke følte sig sikker med Hensyn til Skibets Position, blev Maskinen kastet Fuld Kraft Bak for at faa Farten af Skibet. Under denne Manøvre rørte Skibet Grunden agter, hvorfor Maskinen stoppedes. Da man antog, at Skibet havde taget Grunden paa Sjællands-Siden, blev E. M. manøvreret NNØ. efter for at komme ud paa dybt Vand. Kort efter tog Skibet flere Gange Grunden med Forskibet og stod sluttelig fast, som det senere viste sig paa Landgrunden S. for Domstens Rev. Da det ikke var muligt at bringe Skibet flot ved egen Hjælp, modtoges Tilbud om Assistance fra Bjergningsdamperen »Bien«, der var ankommet til Strandingsstedet Kl. 6 Emd. og som straks gik i Gang med Bjergningsarbejdet. Kl. 10 Emd. ankom yderligere Bjergningsdamperen »Geir« til Assistance. B. og G. forsøgte i Løbet af Natten at slæbe E. M. af Grunden, men uden Held. D. 29/12 om Eftermiddagen kom to Galeaser langs Siden. I Løbet af Eftermiddagen lossedes i alt ca. 225 Tons Kul over i de to Galeaser. Da det stadig ikke var muligt at slæbe Skibet af Grunden, gav Assurandørernes Repræsentant, der var kommet over Bord, Ordre til at kaste over Bord af Ladningen. Der arbejdedes med Overbordkastningen d. 30/12 fra Kl. 2<sup>00</sup> Fmd. til Kl. 3<sup>30</sup> Fmd., da det begyndte at blæse op fra SV. I alt kastedes 15—20 Tons Kul om Bord. Der blev nu igen gjort Forsøg paa at slæbe Skibet af Grunden, og Kl. 4<sup>00</sup> Fmd. var E. M. tilsyneladende flot, hvorfor Slæbningen blev indstillet og Skibet opankret. Det viste sig imidlertid, at Skibet havde taget Grunden agter. Det forsøgtes at manøvrere Skibet af Grunden med egen Maskine, hvorved Skruen gentagne Gange slog haardt mod Sten. Vind og Sø satte nu Skibet indover, saaledes at Agterenden kom flot, men under Manøvren for at komme ud paa dybt Vand tog Skibet endnu nogle Gange Grunden. Først Kl. 7<sup>20</sup> Fmd. var E. M. flot. Kl. 8<sup>15</sup> ankredes paa Helsingør Red. Kl. 9<sup>00</sup> Fmd. fortsattes Rejsen og Kl. 2<sup>00</sup> ankom E. M. til Kjøbenhavn. Ved Pejling af Tanke og Rendestene viste det sig, at Skibet havde flere Lækager.

Anm. Søretten har intet udtalt med Hensyn til Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det oplyste antage, at Grundstødningen er foranlediget ved Strømsætning i Forbindelse med den Omstændighed, at der ikke har været udvist fornøden Agtpaaagivenhed ved Navigeringen.

**92.** 3<sup>m</sup> Sk. **Eva** af Marstal, 136 Reg. T. Br. Bygget 1916 af Eg. Paa Rejse fra Bay Bulls til Sevilla med 208 Tons tørred Fisk.

Forladt synkefærdig d. 1/11 25 i Atlanterhavet.

Indberetning til Board of Trade, dat. Hull d. 11/11 25. Søforhør i Kjøbenhavn d. 18/11 25.

D. 25/10 Kl. 10 Fmd. afgik E. fra Bay Bulls. De følgende Dage var Vejret stormfuldt med høj uregelmæssig Sø. Skibet arbejdede haardt i Søen og tog meget Vand over. D. 28/10 Kl. 2<sup>00</sup> Emd. blev E. drejet til for Stb.s Halse for klodsrebet Storsejl og Stagfok. Kl. 5<sup>00</sup> Emd. blev Stagfokken ødelagt af en Sø, hvorfor en ny Stagfok blev slaaet under d. 29/10 om Formiddagen. Kl. 8 Fmd. holdtes af for Vejret, men d. 30/10 Kl. 5<sup>15</sup> Emd. maatte E. atter drejes til Vinden for klodsrebet Storsejl. Det blæste da orkanagtig Storm af NV., der i Løbet af Natten friskede til Orkan. Kl. 10<sup>15</sup> Emd. tog Skibet en Braadsø over Forskibet, hvorved bl. a. Kabysen blev slaaet løs. D. 31/10 Kl. 4<sup>30</sup> Fmd. tog Skibet med faa Minutters Mellemrum 3 Braadsøer over, der knækkede og bortrev Støtter og Skanseklædning fra Agterkant af Fokkerigningen til Halvdækket i Stb.s Side samt bortrev Storbaaden med Inventar og Jollen med tilhørende Davidder; endvidere knustes Kabysen og Klosettet, Storsejlet og Skonnertsejlet ødelagdes og Storbommen knækkede. Kort Tid efter var der kun 8—10 Skanseklædningsbrædder tilbage i Bb.s Side, hvorfor Søen ustandselig med stor Voldsomhed skyllede over Skibet. Saa hurtigt det lod sig gøre blev alle Hulleerne, hvor Støtterne var knækket, stoppet til med Margarine, men til Trods herfor trak Skibet saa meget Vand, at to Mand maatte surres til Stormasten og pumpe uafsludelig en halv Time af hver fulde Time for at holde Skibet læns. Situationen var nu meget kritisk, da det maatte befrygtes, at Lugerne vilde blive knust af den næste Braadsø. Skibet tog dog ikke flere Braadsøer over midtskibs, men fik en Del svære Søer over Stb.s Bov, hvorved det blev udsat for saa svære Rystelser og Vridninger, at det maatte formodes derved at have faaet Lækage under Vandlinien, idet Skibet trak mere og mere Vand. D. 1/11 Kl. 9<sup>00</sup> Fmd. var Skibet efter Bestikket paa 44°46' N. Brd. 39°40' V. Lgd. Efter afholdt Skibsraad besluttedes det at søge at naa op i Dampskibsrueten og at forlade Skibet, saafremt der frembød sig Mulighed for Redning, idet det maatte anses for udelukket, at Skibet kunde holdes flydende, hvis man fik en Storm til. Kl. 10<sup>15</sup> Fmd. saas en Damper styrende Ø. efter. E. hejste straks Nødsignal, hvorefter Damperen, der senere viste sig

at være S/S »Idaho« af Hull, styrede ned mod E. Fra I. udsattes en Baad, der roede over til E. og optog dette Skibs Besætning, efter at E.s Fører havde hugget Hul i Dækket for at faa E. til at synke hurtigst muligt. Vejret var paa dette Tidspunkt bygget med haard, tiltagende Kuling, og meget høj Sø. Kl. 12<sup>15</sup> Emd. naaede Redningsbaaden tilbage til I., hvor alle kom velbeholdne om Bord. I.s Position var da 45°07' N. Brd. 38°44' V. Lgd. efter Observation.

Anm. 1. Aarsagen til Forliset fremgaar af det ovenfor anførte.

Anm. 2. Som en Anerkendelse fra den danske Regerings Side for udvist Mod og behjertet Optræden ved Bjergningen af E.s Besætning er der tildelt S/S »Idaho«s Fører, Kaptajn Rowntree, et dobbeltkapslet Guldur, samme Skibs Styrmand G. Anderton en Prismekikkert og de øvrige af Skibets Besætning, der deltog i Bjergningen, nemlig Tømmermand N. Thomson. Baadsmand D. Hugnes, Matros A. Ferguson og Matros G. Hines hver et Sølv-Cigaretetui.

**93.** Jagt **Expres** af Kjøbenhavn, 19 Reg. T. Br. Bygget 1885 af Eg.

Paasejlet d. 10/8 25 i Fredericia Havn.

Søforklaring i Fredericia d. 12/8 og 15/8 25.

Se Nr. 51.

**94.** M/Gl. **Falke** af Lübeck. Paa Rejse fra Lübeck til Nørresundby med 125 Tons Salt.

Grundstødt d. 12/1 25 ved Fyens N.-Kyst.

Søforklaring i Nørresundby d. 23/1 25.

Kl. 1<sup>15</sup> Emd. grundstødte F. i diset Vejr ved Fyens Hoved. D. 13/1 Kl. 3 Emd. blev Skibet bragt flot ved Hjælp af en Bjergningsdamper.

**95.** S/S **Falken** af Svendborg. 369 Reg. T. Br. Bygget 1911 af Staal. Paa Rejse fra Nyborg til Rudkøbing og Svendborg.

Kollideret d. 9/10 25 i Store-Bælt.

Søforhør i Kjøbenhavn d. 19/10 25.

Kl. ca. 2 Emd., da F. befandt sig i Stb.s Side af Farvandet mellem Nr. 2- og Nr. 3-Bøje i Rudkøbings ydre Løb, blev Skibet indhentet af S/S »Tranekjær«, der passerede F. paa Bb.s Side i ca. 6 m.s Afst. Da T.s Agterskib var udfør F.s Bro, svntes T. at mindske Fart og at dreje Stb. over, og umiddelbart efter kolliderede Skibene, hvorved F. fik nogle Plader beskadiget.

Anm. Søforklaring for T. foreligger ikke.

**96.** 3<sup>m</sup> Sk. **Falken** af Thurø, 243 Reg. T. Br. Bygget 1912 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Plymouth til Stettin med China Clay.

Grundstødt d. 23/2 25 ved Jyllands NV.-Kyst.

Søforklaring i Frederikshavn d. 26/2 25. Søforhør i Frederikshavn d. 28/2 25. Strandingsindberetning dat. 2/3 25.

Kl. 4 Fmd. pejledes Skagen Fyr i SØ. 1/2 Ø. og Højen Fyr i SSØ. Vinden var SØ., haard Kuling med Snetykning. Skibet holdtes nu gaaende mellem Skagen og Hirshals. Paa Formiddagsvagten krydsedes ØNØ. efter i sikker Kending. Kl. 12 Md. pejledes Spirbakkens Baake i S.t.Ø. 1/2 Ø. og Gl. Skagens Baake i ØSØ. 1/2 Ø. Skibet krydsede langs Landet i sikker Kending. Kl. 2 Emd. hejstes Kendingssignalet; Skibet laa da ind mod Land; kort efter pejledes Skagens Fyrtaarn i SØ.t.Ø. og Højens Fyrtaarn i SV. 1/2 S. Kl. 3 1/2 Emd. under en Stagvending iderter huggede Skibet med Agterenden i Grunden og blev staaende. Ved at tilsætte Bramsejl lykkedes det at bakke Skibet rundt, saaledes at det kom til at ligge N.t.V. an, hvorefter det atter stod fast. Da det ikke lykkedes at sejle Skibet af Grunden, rekvireredes Assistance. Kl. 8 Emd. ankom Bjergningsdamperen »Viking«, der Kl. 12 Mn. trak F. af Grunden. F., der var blevet læk, blev derefter indslæbt til Frederikshavn.

Anm. Ved Stagvendingen Kl. 3 1/2 Emd. kom Skibet meget langsomt til Vinden; det viste sig senere, at Aarsagen hertil var, at Rorkæden havde skaaret sig ned mellem Hytten og Rattromlen, saaledes at Roret ikke kunde lægges helt i Borde.

Søretten foreholt under Søforklaringen Skibets Styrmand, at der maatte være sket en Fejl ved den af ham d. 23/2 efter Kl. 2 Emd. foretagne Stedbestemmelse, og dette vilde Styrmanden ogsaa indrømme.

Sørettens søkyndige Medlemmer bemærkede under Søforhøret: 1) at efter det foreliggende har den foretagne Pejling været rigtig, men den efter Pejlingen konkluderede Stedbestemmelse har været gal, hvilket kan forklares deraf, at Styrmanden ikke har faaet Tid til at afsætte Pejlingen paa Kortet; 2) at den Omstændighed, at Ratkæden er kommet i Bekneb maa anses for at være et Uheld, der ikke kan tilregnes nogen; 3) at Strandingen dels er foraarsaget ved Styrmandens fejle Skøn over Afstanden til Land, dels ved Uheldet med Rorkæden. Havde Drejningen ikke været saa langsom, var Strandingen næppe sket.

**97.** M/Sk. **Familiens Minde** af Ærøskøbing, 70 Reg. T. Br. Bygget 1907 af Eg. Paa Rejse fra Haderslev til Kjøbenhavn med 60 Tons Havre.

Brændt og forlist d. 12/10 25 i Østersøen.

Søforhør i Storehedinge d. 13/10 25. Forlisansmeldelse, dat. Ærøskøbing d. 24/11 25.

Kl. 2 1/2 Fmd., da F. M. befandt sig ca. 2 Sm. Ø. for Møen, opdagedes Ild i Motorrummet. Det forsøgte at slukke Ilden ved Hjælp af de ombordværende Ildslukningsapparater, men uden Held. Ilden bredte sig hurtigt til hele Agterskibet, hvorfor Besætningen — i alt 3 Mand — gik i Baaden. Ca. 1/2 Time senere blev Besætningen optaget af et Fiskerfartøj, der derefter i 2 Timer holdtes gaaende i Nærheden af F. M., som hurtig drev SØ. over. Da Skibet befandt sig 6—8 Sm. Ø. for Møen og der intet kunde gøres for at bjerpe det, gik Fiskerfartøjet til Rødvig med Besætningen.

Anm. Søretten har intet udtalt med Hensyn til Aarsagen til Branden. Ministeriet maa efter det oplyste antage, at Ilden er opstaaet ved, at et varmgaet Hovedleje har antændt enten Smøreolie eller Spild af Raaolie.



**98.** S/S **Farø** af Kjøbenhavn, 528 Reg. T. Br. Bygget 1917 af Staal.

Paasejlet d.  $16\frac{1}{5}$  25 i Bristol-Kanalen.

Indberetning til Board of Trade dat.  $19\frac{1}{5}$  25. Søforklaring og Søforhør i Esbjerg d.  $4\frac{1}{6}$  26.

Kl. 1 Fmd. (engelsk Sommertid), da F. i taaget Vejr laa til Ankers paa Mumbles Roads og afgav Taagesignaler, blev Skibet paasejlet af S/S »Katholm« af Kjøbenhavn. F. fik ved Paasejlingen 3 Plader beskadiget.

Af den af K.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at K. Kl. 12<sup>20</sup> Fmd. afgik fra Swansea med Lods om Bord. Vejret var diset. Foran Skibet gik to medgaaende Dampere, hvis Agterlanterner saas en paa hver Side af Boven. Desuden saas flere andre Lys forude. Da K. kom ud i Nærheden af Mumbles, blev Lysene skjult af en Taagebanke med Undtagelse af to hvide Lys, som antoges at være de medgaaende Dampers Agterlanterner. K.s Maskine, der hidtil havde gaaet Halv Kraft, blev nu slaaet Langsomt, og samtidig blev der givet Taagesignal med Dampfløjten. Kort efter opdagedes det imidlertid, at de to Lys maatte hidrøre fra en Ankerligger, hvorfor Maskinen straks blev kastet Fuld Kraft Bak og Roret lagt haardt Bb. Afstanden til Ankerliggeren — S/S »Farø« — var dog saa kort, at K. umiddelbart efter med Stævnen tørnede mod F.s Stb.s Bov, hvorefter Skibene gled klar af hinanden. K., der ingen Skade havde taget ved Kollisionen, opankredes, medens Føreren og Lodsen roede om Bord i F. for at besigtige dette Skibs Skade. Kl. 3<sup>20</sup> Fmd. fortsattes Rejsen.

Anm. Søretten har intet udtalt med Hensyn til Aarsagen til Kollisionen. Ministeriet maa efter det oplyste antage, at Kollisionen skyldes den Omstændighed, at F.s Ankerlanterner, hvis indbyrdes Højdeforskel var ca.  $14\frac{1}{2}$  Fod, af K.s Fører i det usigtbare Vejr er antaget for at være Agterlanternerne paa de medgaaende Dampere, hvoraf den ene var lastet og den anden tom.

**99.** S/S **Ficaria** af Esbjerg, 1530 Reg. T. Br. Bygget 1896 af Staal. Paa Rejse fra Esbjerg til Parkeston med 676 Tons Landbrugsprodukter.

Kollideret d.  $27\frac{1}{1}$  25 i Graadyb.

Søforklaring og Søforhør i Esbjerg d.  $4\frac{1}{2}$  og  $14\frac{1}{2}$  25.

Kl. 10<sup>45</sup> afgik F. fra Esbjerg og styrede ud i Esbjerg Fyr klare Vinkel. Vinden var SØ., svag Brise, og Vejret byget. Kl. 11<sup>05</sup> Emd. passeredes Fovrfeld Lvstønde. og kort efter — endnu medens Skibet var i Strandby Fyrs grønne Vinkel — blev der givet lidt Stb.s Ror for i Tide at dreje op i Strandby Fyrs hvide Vinkel. Paa dette Tidspunkt havde man forude om Bb. 2 modgaaende Kuttere, der viste rødt Lys og lidt om Stb. saas begge Sidelysene fra en tredie Kutter. Da F. var kommet ind i Strandby Fyrs hvide Vinkel, blev Roret lagt haardt Stb. Den nævnte tredie Kutter, som senere viste sig at være »Zoar« af Esbjerg, og som formodedes at ville passere F. paa Stb.s Side, viste nu rødt Lys, hvorfor Roret i F. blev skiftet, samtidig med at der blev slaaet Fuld Kraft Bak; for at faa Bakmanøvren udført saa hurtigt og kraftigt som muligt, blev Ordren til Maskinen givet paa den Maade, at Maskinotelegrafan sattes paa Fuld Kraft Bak, derefter paa Stop og umiddelbart derefter atter paa Fuld Kraft Bak. I Maskinen blev denne Ordre forstaaet og udført som tre forskellige Ordre, saaledes at Maskinen, efter at den var begyndt at bakke, blev stoppet og derefter atter sat i Gang for Bak. Umiddelbart efter denne Manøvre tørnede F. med Stævnen mod Z.s Bb.s Laaring. F. faldt nu tværs i Farvandet og grundstødte paa N.-Siden af Løbet, men kom straks efter flot ved at bakke. Da man saa, at Z. imidlertid havde faaet Assistance af de to andre Kuttere, fortsatte F. Rejsen.

Ifølge den af Z.s Besætning afgivne Forklaring, der i alt væsentligt støttes af de af Besætningerne fra de to andre Kuttere — »Ellen« og »Saron« begge af Esbjerg — afgivne Forklaringer, passerede Z. Jergs Lysbøje Kl. ca. 10<sup>30</sup> Emd. og styrede indefter i Skellet mellem Strandby Fyrs hvide og grønne Vinkel. Umiddelbart efter at Bøjen var passeret, saas F. komme ud fra Esbjerg Havn. Efterhaanden som Z. nærmede sig Damperen, drejede denne mod Z., dog saaledes at den giredes til begge Sider. Da Skibene var ca. 2 Kbl. fra hinanden, saas F.s Toplanterner overet, hvorfor Z. holdtes til Stb.: men omtrent samtidig drejede F. til Bb. og løb umiddelbart efter med Stævnen mod Z.s Bb.s Laaring lidt agten for midtskibs. Z.s Motor gik ved Kollisionen straks i Staa og Agterskibet faldtes hurtigt med Vand. E. og S., der imidlertid var kommen til Stede forsøgte at slæbe Z. til Esbjerg Havn. Da Z. imidlertid stadig sank og krængedes stærkt over til Bb., blev Skibet sat paa Grund paa N.-Siden af Sejllobet. Z. blev senere tætnet og indbjerget til Esbjerg.

Anm. Søretten har intet udtalt mod Hensyn til Aarsagen til Kollisionen. Efter det oplyste maa Ministeriet antage, at Kollisionen er foranlediget ved, at F. med fuld Fart foretog Drejningen fra Esbjerg Fyrlinie til Strandby Fyrline saa tidligt, at Skibet derved kom i Farvandets Bb.s Side og uden forinden ved de anordnede Vigesignaler at tilkendegive Z., at dette Fartøj skulde holde sig borte fra den dybe Del af Sejllobet, eller uden at tilkendegive Drejningen til Bb. ved Lydsignal.

**100.** S/S **Finland** af Stettin. Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Aarhus.

Kollideret d.  $16\frac{1}{10}$  25 i Kattegat.

Søforhør i Aarhus d.  $16\frac{1}{10}$  og  $17\frac{1}{10}$  25.

Kl. 1<sup>00</sup> Fmd. passerede F. Siøllands Rev i ca. 2 Sm.s Afst. Herfra styredes V. $\frac{1}{2}$ S. indtil Lystønden paa Moselgrund kom i Sigte, da Kursen ændredes til VSV. $\frac{3}{4}$ V. Vinden var V.lig, frisk Kuling, og Vejret klart. Da F. var ca. 4 Sm. forbi Sjælland Rev. saa Styrmanden, der havde Vagten, forude om Stb. en rød Lanterne og en Toplanterne, der øjensynlig hidrørte fra et Fiskerfartøj. Styrmanden skønnede, at Fartøjet holdt samme Kurs som F. og var i ca. 150 m.s Afsr. En Timestid senere opdagede Styrmanden, at Fiskerfartøjet, der senere viste sig at være M/Ff. »Laura« af Kerteminde, var kommet nærmere og nu styrede en Kurs, der skar F.s Kurs. Roret i F. blev nu Lært haardt Stb. Efterat F. var drejet Bb. over saas L., der — da Rorkommandoen blev givet — var tæt for F.s Stb.s Rov. agterude visende grønt Lys. F. blev derefter lagt paa Kurs igen og Rejsen fortsattes. F.s Styrmand havde ikke bemærket, at Skibene rørte hinanden, hvorimod Rorgængerne hørte, at L. skurede langs F.s Stb.s Side.

Ifølge de fra L.s Side afgivne Forklaringer passerede L. Lystønden paa Navergrund Kl. 12<sup>15</sup> Fmd.

Herfra styredes V.<sup>1/2</sup>S. indtil Hjælm Fyr var tværs, da Kursen ændredes til SSV. mod Moselgrundens Lystønde. Kl. 2<sup>30</sup> Fmd. saas F.s Lanterner lidt agten for tværs om Bb. og Kl. 3<sup>00</sup> Fmd. var F. saa tæt ved L., at Kollisionen var uundgaelig. L., der stadig havde holdt sin Kurs og Fart, lagde nu Roret haardt Bb., men tørnede umiddelbart efter med Bb.s Bov mod F.s Stb.s Bov og gled langs F.s Stb.s Side helt agterud. Da L. ved Kollisionen var blevet stærkt læk forude, forsøgtes det at faa Forbindelse med F., der dog ikke besvarede L.s Signaler og kort Tid efter var ude af Sigte. Ved at pumpe uafbrudt lykkedes det at holde L. nogenlunde læns, indtil Fartøjet Kl. 7<sup>30</sup> Fmd. indkom til Ballen paa Samsø. L. havde ved Kollisionen mistet Klyverbommen og faaet Forskibet stærkt beskadiget.

Anm. Ved Aarhus Købstads Kriminalret blev der indledet Forundersøgelse mod F.s Styrmand som sigtet for Overtrædelse af Sømandslovens § 84 og Straffelovens § 199. Da Kollisionen imidlertid ikke kunde antages at være sket paa dansk Søterritorium, kunde Sagen ikke paadømmes ved danske Domstole.

Ministeriet maa efter det oplyste antage, at Kollisionen er sket som Følge af, at F. i Strid med Bestemmelserne i de internationale Søvejsreglers Art. 19 undlod at gaa af Vejen for L. Endvidere maa Ministeriet holde for, at det tyske Skib ved sit Forhold efter Kollisionen har overtraadt Bestemmelserne i Art. 8 i Konventionen af 23/9 1910 om Tilvejebringelse af ensartede Regler angaaende Skibes Sammenstød.

**101.** S/S **Firda** af Stavanger, 621 Reg. T. Br. Bygget 1900 af Træ. Paa Rejse fra Leith til Akureiry med Kul. Strandet og forlist d. 17/10 25 ved Færøerne.

Søforklaring og Søforhør i Thorshavn d. 20/10 25.

D. 14/10 Kl. 12 Md. afgik F. fra Leith. Da det d. 17/10 om Formiddagen blæste op til Storm af Ø., besluttedes det at søge Læ i Sørvaag, hvorfor Skibet holdtes V. om Færøerne. Kl. 4 Emd., da F. var ud for Gaasholmen, viste det sig, at F. af Strømmen blev ført haardt mod Tindholmen. og Kl. 4<sup>1/2</sup> Emd. grundstødte F. paa et Undervandsskær ud for Tindholmen, hvor det huggede haardt. Besætningen gik i Baadene og blev paa Vejen indefter optaget af et Fiskerfartøj og senere landsat. F. blev Vrag.

Anm. Sørensen har intet udtalt med Hensyn til Aarsagen til Strandingen. Ministeriet maa efter det oplyste antage, at Strandingen skyldes Førerens Ukendskab til Strømforsøholdene.

**102.** 3<sup>m</sup> Sk. **Flora** af Thurø, 300 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Eg, Bøg, Fyr. Paa Rejse fra Teignmouth til Borgestad (Norge) med 490 Tons Ler.

Havareret d. 4/2 25 i Nordsøen.

Søforklaring i Borgestad d. 7/2 25.

Som Følge af, at Skibet arbejdede haardt i Søen, trak det noget mere Vand end sædvanligt. Del holdtes dog stadig læns. Kl. 7 Emd. blev Agterlugens Bb.s Skalkning bortrevet af en Sø.

**103.** S/S Ford Castle af Newcastle, 1884 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Sunderland til Aalborg med Kul.

Grundstødt d. 16/8 25 ved Jyllands NV.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. 25/8 25.

F. C. grundstødte Kl. 3<sup>40</sup> Emd. i roligt og klart Vejr ca. 1 km Ø. for Højen Fyr. Efterat en Del af Ladningen var kastet over Bord. blev Skibet d. 18/8 Kl. 2<sup>30</sup> Emd. bragt flot med Assistance af Bjergningsdamperen »Ægir«, hvorefter Rejsen fortsattes.

Anm. Den sandsynlige Aarsag til Grundstødningen angives at være Strømsætning.

**104.** Sk. **Forsigtigheten** af Råå, 72 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Mønsterås til Kjøbenhavn med 4700 Kubikfod Træ.

Grundstødt d. 3/11 25 ved Sjællands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning, dat. 10/11 25.

Som Følge af haardt Vejr styredes F. — efter at det havde passeret Falsterbo — mod Køge for at søge Nødhavn der. Skibet holdtes om Eftermiddagen gaaende udenfor Havnen med Lodsflag hejst, men Lodserne kunde ikke gaa ud paa Grund af den haarde Kuling og høje Sø. T Løbet af Aftenen løjede Vinden helt af. Under et Forsøg paa at vende Kl. 7 Emd. tog Skibet Grunden N. for Køge Havn. Vejret var da usigtbart, saaledes at Grundstødningen ikke observeredes fra Land. Da Sørerne slog over Skibet, gik Besætningen i Jollen og roede i Land.

Anm. 1. Der er intet oplyst om, hvorvidt Skibet senere er bragt flot.

Anm. 2. Aarsagen til Grundstødningen angives at være, at Skibet nægtede at vende paa Grund af for høj Sø og for ringe Vind.

**105.** Ff. Frank af Skagen, 20 Reg. T. Br.

1 Mand faldet over Bord og druknet d. 14/10 25 i Kattegat.

Søforhør i Grenaa d. 15/10 25.

Kl. 6<sup>30</sup> Emd. befandt F. sig ca. 10 Sm. SØ. for Fornæs. Det blæste da Storm af N. med Snebyger. Medens Fisker Martin Emanuel Thorsen af Skagen var ved at hive Loddet, satte Fartøjet saa haardt i Søen, at han som Følge heraf faldt over Bord. F. blev hurtigst muligt vendt og manøvreret tilbage til Ulykkesstedet, men den forulykkede var da forsvundet og kom ikke mere til Syne. Efter 20 Minutters forgæves Eftersøgning gik F. til Grenaa.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

**106.** S/S **Frankrig** af Kjøbenhavn. 1361 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Staal. Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Danzig i Ballast.

Kollideret d. 16/11 25 i Østersøen.

Svensk Indberetning dat. 17/11 25. Søforhør i Nykøbing F. d. 21/12 25.

D. 15/11 Kl. 12 Mn. havde F. Ystad i misv. N. og Sandhammcrn i misv. ØNØ. 1/2 Ø Vinden var VNV., frisk Kuling, og Vejret overskyet og mørkt, men sigtbart. D. 16/11 Kl. 12<sup>05</sup> Fmd. saa Udkiiggen pludselig

en Sejlers Klyverbom ind over F.s Lønning om Bb. ud for 2-Lugen, og i det samme tørnede Sejleren, der senere viste sig at være »Belona« af Jernavik, mod F.s Bb.s Side. Maskinen blev straks stoppet, og da B.s Fører anmodede om Assistance, fordi hans Skib var blevet stærkt beskadiget, førtes en Trosse over i B., der slæbtes til Ystad.

Anm. Hverken den vagthavende Styrmand, Udkgiggen eller Rorgængereren i F. havde set B.s Lanterner før Kollisionen. Søforklaring for B. foreligger ikke.

**107.** S/S **Frej** af Helsingborg, 2102 Reg. T. Br. Bygget 1882 af Jern. Paa Rejse fra West Dunston til Horsens med Kul.

Grundstødt d. <sup>28</sup>/<sub>7</sub> 25 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Horsens d. <sup>31</sup>/<sub>7</sub> 25.

Kl. <sup>7</sup>/<sub>50</sub> Fmd. fik F. Lods ved Hjarnø. Kl. <sup>8</sup>/<sub>55</sub> Fmd. ankredes paa Horsens Fjord for at afvente højere Vandstand. Kl. <sup>3</sup>/<sub>40</sub> Emd. fortsattes Rejsen for langsom Maskine. Da Skibet skulde dreje ind i den gravede Rende og Roret derfor var lagt haardt Bb., kom en haard Byge fra S., der bevirkede, at Skibet ikke drejede hurtigt nok. Der blev derfor slaaet Fuld Kraft Frem til Maskinen, men da F. desuagtet ikke drejede tilstrækkeligt hurtigt, blev Maskinen kastet Fuld Kraft Bak. Umiddelbart efter Kl. <sup>4</sup>/<sub>25</sub> Emd. tog Skibet Grunden paa Løbets Sydside og stod fast. Det forsøgtes ved forskellige Maskinmanøvrer at bringe Skibet flot, men da Kondensatoren sprang læk, maatte Forsøget opgives. Efter at der var blevet rekvireret Assistance, blev der lægtret ca. 165 Tons af Ladningen, hvorpaa S/S »Horsens« af Horsens slæbte F. af Grunden d. <sup>27</sup>/<sub>7</sub> Kl. <sup>7</sup>/<sub>50</sub> Emd. og assisterede Skibet til Horsens, hvortil det ankom Kl. <sup>9</sup>/<sub>45</sub> Emd.

Anm. Søretten har intet udtalt med Hensyn til Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det oplyste antage, at Grundstødningen skyldes den Omstændighed, at F. dels paa Grund af sit store Dybgaaende (20'9"), dels paa Grund af Bygen drejede for langsomt til Trods for, at Roret laa haardt Bb.

**108.** S/S **Freja** af Sønderborg. 86 Reg. T. Br. Bygget 1878 af Jern. Paa Rejse fra Kongebrogaarden til Fænø med Passagerer.

Kollideret d. <sup>19</sup>/<sub>7</sub> 25 i Lillebælt.

Søforklaring og Søforhør i Kolding d. <sup>28</sup>/<sub>7</sub> 25.

Se Nr. 57.

**109.** Gl. **Freja** af Marstal. 62 Reg. T. Br. Bygget 1891 af Eg og Fyr. Paa Kejse fra Greifswald til Aalborg med Rug.

Paasejlet d. <sup>12</sup>/<sub>10</sub> 25 ved Tysklands N.-Kyst.

Søforhør i Nørresundby d. <sup>12</sup>/<sub>11</sub> 25. Søforklaring i Stralsund d. <sup>16</sup>/<sub>10</sub> 25. Tysk Strandingsindberetning dat. Stralsund d. <sup>17</sup>/<sub>10</sub> 25.

Medens F. under stormende Kuling af NV. laa til Ankers ved Barhøft. blev Skibet Kl. 1 Emd. paa-sejlet af S/S »Otto Ippen« af Stettin, der tørnede mod F.s Bov. Ved Paasejlingen mistede F. Bovsprydet og fik forskellig ovenbords Skade.

Anm. Søforklaring for O. T. foreligger ikke.

**110.** Ff. **Fremad** af Gilleleje. Paa Rejse fra Fiskeplads i Østersøen til Gilleleje med Rødspætter.

Kollideret d. <sup>9</sup>/<sub>8</sub> 25 i Sundet.

Søforhør i Helsingør d. <sup>26</sup>/<sub>11</sub> 25.

Se Nr. 46.

**111.** S/S **Freya** af Kjøbenhavn. 1207 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Staal. Paa Rejse fra Marseille til Esbjerg med Jordnødkager.

Kollideret d. <sup>21</sup>/<sub>11</sub> 25 i Nordsøen.

Søforklaring og Søforhør i Aalborg d. <sup>27</sup>/<sub>11</sub> 25. Subsidiært Søforhør i Kjøbenhavn d. <sup>8</sup>/<sub>5</sub> 26.

Se Nr. 89.

**112.** S/S **Frode** af Kjøbenhavn, 2140 Reg. T. Br. Bygget 1918 af Staal. Paa Rejse fra Montreal til Kjøbenhavn med 3000 Tons Mel.

Grundstødt d. <sup>15</sup>/<sub>10</sub> 25 paa St. Lawrence Floden.

Søforhør i Kjøbenhavn d. <sup>9</sup>/<sub>11</sub> 25.

Kl. <sup>2</sup>/<sub>30</sub> Emd., da Skibet, der havde Lods om Bord. var under Drejning Stb. over, løb det op paa Grunden. Da det ikke lykkedes at bringe Skibet flot ved egen Hjælp, rekvireredes Assistance. D. <sup>16</sup>/<sub>10</sub> Kl. <sup>8</sup>/<sub>15</sub> Fmd. ankom en Slæbebaad med en Lægter. Efter at ca. 330 Tons Mel var lægtret og efter at yderligere Slæbebaadsassistance var rekvireret, blev F. d. <sup>17</sup>/<sub>10</sub> Kl. <sup>2</sup>/<sub>10</sub> Emd. bragt flot og opankret paa dybt Vand. Den udlossede Del af Ladningen blev nu indtaget, hvorefter Skibet, der var tæt, d. <sup>18</sup>/<sub>10</sub> Kl. <sup>11</sup>/<sub>15</sub> Fmd. fortsatte Rejsen.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være, at Lodsens tog Fejl med Hensyn til en af de Bøjer. Skibet passerede.

**113.** S/S **Fulton** af Kjøbenhavn. 749 Keg. T. Ur. Bygget 1877 af Jern.

a) Paa Rejse fra Hamborg til King's Lynn med 850 Tons Stykgods.

Havareret d. <sup>2</sup>/<sub>1</sub> 25 i Nordsøen.

Indberetning til Board of Trade. dat. King's Lynn d. <sup>7</sup>/<sub>1</sub> 25.

Ved Midnatstid fik F. under SV.lig Storm med høj Sø en Del ovenbords Havarier forårsaget af Seerne.

b) Paa Rejse fra Karlshamn til Manchester med Sten.

Tørnet mod en Dokport d. <sup>21</sup>/<sub>3</sub> 25 i Manchester.

Søforklaring i Manchester d.  $24/3$  25.

Kl. 10 Fmd., da F., der var assisteret af Lods, manøvreredes ind i den midterste Sluse ved Hjælp af Trosser i Land, kom Skibet formeget til Stb. Lodsens slog nu Frem i Maskinen og gav Stb.s Ror, hvorved F. tørnede Sluseporten og fik Lønningen og Boven beskadiget.

Anm. Havariet maa efter det oplyste antages at være foraarsaget ved, at Lodsens slog Frem til Maskinen i Stedet for at forsøge at rette Skibet op ved Trosserne i Land.

**114.** M/Jt. **Fuurø** af Nykøbing M. Bygget 1920 af Fyr og Eg. Paa Rejse fra Aalborg til Nykøbing M. med ca. 30 Tons Foderstoffer.

Havareret i December 25 i Limfjorden.

Søforklaring og Søforhør i Aalborg d.  $17/12$  25.

D.  $9/12$  Kl.  $8\frac{1}{2}$  Fmd. afgik »Fuurø« fra Aalborg. Ved Draget mødtes Drivis, hvorfor Fartøjet returnerede til Aalborg. D.  $10/12$  Kl.  $9\frac{1}{2}$  Fmd. afsejlede »Fuurø« igen og gik gennem en Rende i Isen til Draget, hvor Drivisen hindrede yderligere Fremkomst. Da det var blevet for sent at returnere til Aalborg, fortøjedes »Fuurø« til M/Gl. »Kaj« af Aalborg, der laa forankret i en Vaage i Gøl Bredning. D.  $11/12$  var Vejret stærkt taaget. »Fuurø« lettede og styrede SV. over for at undgaa, at Isen skulde presse Fartøjet paa Grund. Fra Kl. 9 Fmd. til Kl. 3 Emd. arbejdede »Fuurø« i Isen uden at avancere og fortøjedes derefter igen ved »Kaj«. Da Vandet nu begyndte at falde, kom »Fuurø« til at staa i Grunden, og da Isen samtidig begyndte at skrue, krængede Fartøjet Bb. over. Det forsøgtes at bringe Fartøjet flot ved at lægges ea. 3 Tons af Ladningen, men uden Held. Kl. 12 Mn. gik Isen i Drift NØ. over og førte begge Skibe med sig. D.  $12/12$  Kl. 8 Fmd. grundstødte »Kaj«. Under Arbejdet med at forsøge at bringe »Kaj« flot, ved hvilket Arbejde tillige bistod Bugserbaaden »Frem« af Aalborg, blev »Fuurø« presset saa haardt af Isen, at Fartøjet blev læk. Da Vandet steg hurtigt i »Fuurø«, blev der fra »Frem« lagt Wirer under Jagten, der fortøjedes til »Frem«. D.  $13/12$  Kl. 8 Fmd. ankom M/Jt. »Frem« af Lemvig til Assistance. Efter at ca. 10 Tons af »Fuurø«s Ladning var losset over i M/Jt. »Frem«, blev »Fuurø« af Bugserbaaden »Frem« indslæbt til Aalborg, hvortil Skibene ankom Kl. 3 Emd. I »Fuurø« maatte der fra det Øjeblik Lækagen opdagedes pumpes uafbrudt.

Anm. Aarsagen til Havariet fremgaar af det ovenfor anførte.

**115.** M/Sk. **Gefion** af Fredericia. 109 Reg. T. Br. Bygget 1920.

Havareret og kollideret d.  $3/1$  25 i Fredericia Havn.

Søforklaring i Fredericia d.  $5/1$  og  $10/1$  25.

Kl.  $3\frac{1}{2}$  Emd. sprængtes G.s Fortøjninger under en Orkan. Skibet svingede rundt med Agterenden og tørnede herunder mod M/S »Laura«, hvorved Daviderne blev afrevne. G. tørnede derefter mod Sk. »Ellen« af Nakskov og Everten »Julius« af Flensborg, hvorved G.s Bb.s Anker faldt ned paa J.s Klyverbom, brækkede denne, ødelagde Klyveren og slog en Flig af Ankeret. G. tørnede nu op for Ankeret og kom derved til at ligge saaledes, at Agterenden huggede mod Kajen. Ved Dagry bedredes Vejret og G. blev da bugseret ind i Kommunehavnen for Reparation. Alle de nævnte Skibe blev mere eller mindre beskadiget ved Kollisionen.

Anm. Aarsagen til Havarierne og Kollisionerne maa antages at være haardt Vejr, idet G. efter det oplyst var vel fortøjet.

**116.** M/B **Georg** af Kjøbenhavn, 10 Reg. T. Br. Bygget 1914 af Staal. Paa Rejse fra København til Dragør med Passagerer.

Grundstødt d.  $12/7$  25 ved Amager.

Søforhør i Kjøbenhavn d.  $6/8$  25.

Kl.  $1^{45}$  Emd. afgik G. fra Knippelsbro med 60 Passagerer. Fartøjet styredes gennem Kongedybet og holdtes Ø. om Afmærkningen af Prøvestens-Vragene. Da imidlertid Føreren ikke havde fri Udsigt forefter, idet en Del Passagerer stod op paa Fordækket, saa han ikke den sydligste af Bøjerne og kom indenfor denne. Kort efter grundstødte G. paa Resterne af en Baake, der stod tæt under Vandfladen med 8 Fod Vand omkring. Da det ikke var muligt at bakke Fartøjet flot, gik Føreren i en Fiskerbaad, der var kommet til Stede, og sejlede ind til Prøvestensfortet, hvorfra han telefonisk rekvirerede Assistance og gik derefter om Bord i G. igen. Nogen Tid efter ankom Bugserbaaden »Dan«, der tog G.s Passagerer om Bord og derefter trak G. af Grunden. Efter at G. havde faaet ca. 20 af Passagererne om Bord igen, fortsattes Rejsen. G., der var tæt, ankom til Dragør Kl. 5 Emd. De øvrige Passagerer blev af D. landsat i Kjøbenhavn.

Anm. Der blev rejst Sigtelse mod G.s Fører for ved Pligtforsømmelse og slet Sømandsskab at have forvoldt den omhandlede Grundstødning (Sølovens § 293), og for Overtrædelse af Mønstringslovens § 1 og Sølovens § 40 samt mod Fartøjets Reder saavel som mod Føreren for Overtrædelse af Sønæringslovens §§ 2, 2. Stykke, og 4, sidste Stykke. Sagen blev sluttet uden Tiltale, forsaavidt angaar Sigtelsen for Overtrædelsen af Mønstringsloven, og blev iøvrigt afgjort ved, at de sigtede vedtog Bøder — for Førerens Vedkommende 100 Kr. og for Rederens Vedkommende 200 Kr. — til Statskassen.

**117.** S/S **Gerda** af Esbjerg, 1146 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal.

a) Paa Rejse fra Skønvik til Ceuta med Træ.

Kollideret d.  $1/6$  25 i Kielerkanalen.

Søforklaring og Søforhør i Nørresundby d.  $22/7$  25.

Kl.  $10^{20}$  Emd. afgik G. fra Holtenau med Kanallods og Kanalstvrer om Bord. Ved den V.lige Udgang af Vigepladsen passeredes en medgaaende Motorsejler »Raymund Naval«. Da G. kort efter var ved at manøvrere uden om en anden medgaaende Motorsejler, kom R. M. med fuld Fart op mellem de to Skibe og tørnede Kl.  $11^{35}$  Emd. mod G. agter om Stb. G.s Maskine blev nu stoppet for at R. M. kunde passere. G. pejledes og fandtes tæt. Vejret var ved den paagældende Lejlighed stille og klart.

Anm. Søforklaring for R. M. foreligger ikke.

b) Paa Rejse fra Cape Gala til Yxpila med Salt.

Grundstødt d.  $27/10$  26 ved Finlands V.-Kyst.

Søforhør i Kjøbenhavn d.  $10/12$  26.

Kl.  $2^{15}$  Emd. befandt G. sig ca. 2 Sm. misv. NV. for Trulle Grund. Der blev signaleret efter Lods; men da der ingen kom ud, besluttedes det at gaa længere ind for om muligt at faa Lods fra Tankar. Vejret var diset, hvorfor Skibet fortsatte for langsom Maskine og med Loddet gaaende. Kl.  $2^{48}$  Emd. loddedes 7 Fv. Vand, hvorfor G. manøvreredes rundt for at holde udefter; men under denne Manøvre tog Skibet Kl.  $2^{52}$  Emd. Grunden paa Rebskær Båda Sand Banken. D.  $28/10$  Kl.  $11^{09}$  Find. kom G. flot efter at der var kastet ca. 124 Tons Salt over Bord.

Anm. Det viste sig senere, at Trulle Grund Lodsstation var nedlagt. Søretten har intet udtalt med Hensyn til Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det oplyste antage, at Grundstødningen skyldes Ukendskab til Farvandet.

**118.** Gl. **Glimt** af Vejle, 76 Reg. T. Br. Bygget 1885 af Eg.

a) Paa Rejse fra Fakse til Vejle med 130 Tons Kalksten.

Grundstødt d.  $1/11$  25 ved Lollands S.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Vejle d.  $7/11$  og  $21/12$  25.

D.  $31/10$  Kl. 11 Emd. passeredes Gjedser Rev Fyrskib i 3 Sm.s Afst. Vinden var da SØ.lig, haard Kuling, og Søen urolig. Kursen sattes herfra V. efter Staberhuk. D.  $1/11$  Kl.  $1^{30}$  Fmd. saas i V.t.N. et Fyr, der antoges at være Staberhuk, hvorfor Kursen ændredes til N. og lidt efter til NNV. Kl. 2 Fmd. grundstødte G. som det senere viste sig ved Hyllekrog. Fra G., der var tæt, blev der nu givet Nødsignal. Kl. 10 Fmd. ankom Bjergningsdamperen »Sigyn«, der efter at ca. 10 Tons af G.s Ladning var kastet over Bord, trak Skibet af Grunden Kl. 4 Emd. G. bugseredes til Albuen for Dykkerundersøgelse.

Anm. Søretten har intet udtalt med Hensyn til Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det oplyste antage, at Hovedaarsagen til Grundstødningen har været, at Skibets Fører ikke har gjort sig klart, at Karakteren af det Fyr, han iagttog i længere Tid, ikke kunde være Staberhuk Fyr. men maatte være Hyllekrog Fyr. Endvidere har efter Førerens Udsagn en ham ukendt Kompasdeviation paa  $1\frac{1}{2}$  Str. været medvirkende til hans fejlagtige Navigering.

b) aa Rejse fra Travemünde til Vejle med 123 Tons Oliekager.

Grundstødt d.  $1/12$  25 ved Ornø; sat paa Land ved Langelands Ø.-Kyst.

G., der for en haard ØNØ.lig Kuling krydsede N. over i Store-Bælt, vendte Kl. 7 Fmd. i Nærheden af den hvide Trekost S. for Omø-Staalgrund. Efter Vendingen regnede Føreren med, at Skibet kom i beholdene N.lig Retning. Et Kvarter senere tørnede G. flere Gange mod Sten, hvorfor der holdtes af for Vinden. Da Skibet imidlertid viste sig at være blevet læk, blev det senere sat paa Land ved Tranekær.

Anm. 1. Søretten har intet udtalt med Hensyn til Aarsagen til Grundstødningen, der formentlig har fundet Sted paa Omø Staalgrunde. Ministeriet maa efter det oplyste antage, at Grundstødningen skyldes skødesløs Navigering, idet Føreren har forklaret, at Kompassets Deviation paa Kursen N. var  $1\frac{1}{2}$  Str., og at Kompasset ikke havde været undersøgt siden Grundstødningen ved Hyllekrog (se under a).

Anm. 2. Ved Maribo Rets Dom af  $20/11$  26 blev Skibets Fører idømt en Bøde paa 200 Kr. for ved slet Sømandskab og Skødesløshed at have forvoldt henholdsvis de under a) og b) omhandlede Grundstødninger.

**119.** 3<sup>m</sup> Sk. **Glory** af Marstal, 285 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Eg.

Kollideret d.  $24/11$  25 i Sundet.

Søforhør i Kjøbenhavn d.  $26/11$  25.

Kl.  $5\frac{1}{4}$  Fmd. lagdes G. bak for Bb.s Halse ca. o Sm. misv. SV. $\frac{1}{2}$ V. af Drogdens Fyrskib for at afvente Dag. Kursen var NV.lig, flov Brise. Kl.  $5^{20}$  saas en Sejlers røde Lanterne 3—4 Str. paa Stb.s Bov. Roret blev lagt op for at G. kunde falde af agten om Sejleren, og samtidig hejstes Jageren, og Gaffeltop-sejl og Mesan Pikfald firedes af. P. begyndte at falde af og syntes at skulle gaa klar af den anden Sejler, men pludselig faldt ogsaa denne af, og da en Kollision nu syntes uundgaaelig, kastedes Bb.s Anker, der var klart. Kort efter tørnede Sejleren — 3<sup>m</sup> Sk. »Elin« af Helsingborg — mod G.s Stb.s Bov. Efter at Skibene Kl.  $6\frac{1}{2}$  Fmd. var kommet klar af hinanden, viste det sig, at G. havde faaet Stagfokken og Klyveren ødelagt og at begge Stb.s Sprydbarduner var knækket. E.s Spryd var ved Kollisionen knækket af ved Stævnen. Begge Skibe fortsatte Rejsen.

Anm. Søforklaring for E. foreligger ikke.

**120.** S/S **Grønland** af Kjøbenhavn. 1498 Reg. T. Br. Bygget 1023 af Staal. Paa Rejse fra Huelva til Antwerpen med Jern.

Kollideret d.  $11/4$  25 i den engelske Kanal.

Søforklaring i Hall d.  $17/7$  25. Søforklaring og Søforhør i Korsør d.  $8/10$  25.

Kl.  $8^{13}$  Fmd., da G. befandt sig ca. 8 Sm. Ø. $\frac{1}{2}$ N. af Dungeness, lundes Taagesignal fra en Damper langt borte ca.  $2\frac{1}{2}$  Str. om Bb. Vejret var da taaget (Sigbarheden ea. 3 Skibslængder) og Vinden SØ., flov Brise. G. styrede retv. N. $52^{\circ}$ Ø. og havde siden Kl.  $6^{15}$  Fmd. afgivet Taagesignaler. Faa Minutter senere hørtes Taagesignalet igen og samtidig saas 3 Str. om Bb. en lille Damper komme ud af Taagen i ca. 3 Skibslængdes Afst. Damperen styrede SØ.t.S. $\frac{1}{2}$ S. og var under Drejning Bb. over. G.s Maskine blev snaks stoppet og umiddelbart efter kastet Fuld Kraft Bak. samtidig med at Roret blev lagt haardt Bb. Kort efter denne Manøvre — Kl.  $8^{18}$  Fmd. — løb den fremmede Damper — »Town Bridge« af London — med Stb.s Bov mod O.s Bb.s Bov, hvorefter Skibene svingede Langs Siden af hinanden og kom klar. G. fik ved Kollisionen en Plade beskadiget.

Anni. Søforklaring for T. B. foreligger ikke.

**121.** S/S **Gunhild** af Kjøbenhavn. 1142 Reg. T. te. Bygget 1918 af Staal.

a) Paasejlet d.  $18/10$  25 i Boness.

Søforklaring i Methil d.  $10\frac{1}{2}$  26.

G., der laa fortojet i Dokken, blev Kl. 1<sup>30</sup> Emd. paasejlet af S/S »Corbeach« af London, der tøndede mod G.s Stb.s Side, hvorved sidstnævnte Skib blev noget beskadiget.

b) Paa Rejse fra Danzig til London med Træ.

Havareret d.  $17\frac{1}{12}$  25 i Østersøen.

Søforhør i Kjøbenhavn d.  $23\frac{1}{12}$  25.

Kl. 4 Fmd., da Skibet var i Nærheden af Adlergrund Fyrskib, brækkede Rorstammen. Det blæste paa dette Tidspunkt haard Kuling af VSV. med tilsvarende Sø. Maskinen blev stoppet og begge Ankerkæder stukket ud til Tamp. D.  $18\frac{1}{12}$  Kl. 9 Fmd. blev en Lossebom rigget ud som Nødror, hvorefter Rejsen fortsattes. Kl. 11 Fmd. blev G. taget paa Slæb af en Bugserdamper, der slæbte Skibet til Kjøbenhavn, hvortil det ankom d.  $19\frac{1}{12}$  Kl. 2 Emd. Det viste sig nu, at Skruen havde mistet 2 Blade og at Agterstævnen var brækket 2 Steder.

Anm. Søretten har intet udtalt med Hensyn til Aarsagen til Havariet. Ministeriet maa efter det oplyste antage, at Havariet er sket som Følge af, at Agterskibet er tordnet mod en flydende Genstand.

**122.** M/Ff. **Haabet** af Kjøbenhavn, 11 Reg. T. Br. Paa Fiskeri i Østersøen.

Forlist Natten mellem  $20\frac{1}{12}$  og  $21\frac{1}{12}$  25 ved Sjællands Ø.-Kyst; 2 Omkomne.

Strandsindberetning dat.  $23\frac{1}{12}$  26. Søforhør i Storehedinge d.  $5\frac{1}{2}$  26.

Om Formiddagen d.  $21\frac{1}{12}$  fandtes den forreste Halvdel af H. indstrandet ved Lund Strand. H., der var paa Fiskeri ved Møen, var sidst set d.  $20\frac{1}{12}$  Kl. 11 Fmd. liggende til Ankers ud for Dronningestolen. Det blæste da en stærk Storm fra SØ.; senere paa Dagen friskede Vinden yderligere og samtidig blev det Snetykning. Om Aarsagen til og de nærmere Omstændigheder ved Forliset vides intet.

Skibets Besætning bestod af: Fisker Peter Alfred Nielsen af Kjøbenhavn og Fisker Hans Peter Jensen af Magleby.

**123.** **Hadsund** af Rødby Havn, 1877 Reg. T. Br. Bygget 1884 af Jern. Paa Rejse fra Trondhjem til London med Træmasse.

Kollideret d.  $27\frac{1}{7}$  25 paa Themsens.

Søforklaring i London d.  $27\frac{1}{7}$  25. Indberetning fra Konsulatet i London dat.  $5\frac{1}{8}$  25. Søforhør i Kjøbenhavn d.  $11\frac{1}{8}$ ,  $12\frac{1}{9}$  og  $19\frac{1}{10}$  25.

Kl. 4<sup>05</sup> Fmd. fik H. Trinity Lods ved Gravesend og fortsatte Sejladsen for halv Kraft paa Maskinen. Kl. 4<sup>15</sup> Fmd., da H. nærmede sig Imperial Wharf, gav Lodsens Ordre til at lægge Roret haardt Stb. for at gaa klar af en Ankerligger — S/S »Minnewaska« af London —, der laa for et Agteranker med Agterenden mod Strømmen. H., hvis Maskine var blevet slaet Fuld Kraft Frem, drejede nu stærkt Bb. over, men blev af Strømmen ført mod M. og tøndede med Stb.s Bov mod M.s Ankerkæde og Agterstævn. H. krængede ved Kollisionen stærkt Bb. over og gled hen over M.s Ankerkæde; efter at være kommet klar af M. blev Maskinen kastet Fuld Kraft Bak for at gaa klar af en tredje Damper. Skibet blev derefter manøvreret hen til Bøjerne udfør Imperial Wharf og fortojet der Kl. 5<sup>30</sup> Fmd. H. fik ved Kollisionen Stb.s Bov stærkt beskadiget og flere Buler i Stb.s Side.

Anm. Søforklaring for M. foreligger ikke.

**124.** 2<sup>m</sup> Kutter **Haffari** af Vestmanhavn, 85 Reg. T. Br. Bygget 1891 af Eg. Paa Fiskeplads ved Island.

Havareret, 1 Mand omkommet d.  $17\frac{1}{3}$  25 i Atlanterhavet.

Søforklaring i Vestmanhavn d.  $19\frac{1}{3}$  25. Søforklaring og Søforhør i Thorshavn d.  $26\frac{1}{3}$  26.

H. befandt sig paa Fiskeplads i Meddallandsbugten. Vejret var godt med VSV.lig Vind og rolig Sø. Kl. 3<sup>40</sup> Fmd., da H. var beskæftiget med Fiskeri i Meddallandsbugten, tog Skibet pludselig en Braadsø over, der slog Fisker Aksel Theodor Sofus Dam af Vestmanhavn over Bord. Samtidig ødelagdes 2 Baade og 2 Sejl. Der stagvendtes straks, og i ea.  $\frac{1}{2}$  Time søgte man efter den Forulykkede uden Resultat.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

**125.** S/S **Halfdan** af Kjøbenhavn, 1448 Reg. T. Br. Bygget 1918 af Staal. Paa Rejse fra Reval til Königsberg med Stykgods.

Tordnet en Mole d.  $15\frac{1}{10}$  25 i Pillau Havn.

Søforklaring i Königsberg d.  $22\frac{1}{10}$  25.

Kl. 7<sup>10</sup> Emd. fik H. Lods ved Pillau. Da Skibet af Vinden og den haarde indgaaende Strøm blev ført forbi Indløbet til Forhavnen, blev Stb.s Anker kastet, og Maskinen, der havde bakket for fuld Kraft, kastet Fuld Kraft Frem for at faa Skibet svinget rundt. Under denne Manøvre kom Agterskibet saa nær til Stenmolen, at Skruen tøndede mod en Sten og beskadigedes.

Anm. Aarsagen til Havariet fremgaar af det ovenfor anførte.

**126.** M/Jagtgl. **Hanna** af Aalborg, 48 Reg. T. Br. Bygget 1899 af Kg. Paa Rejse fra Harburg til Krik med Oliekager.

Grundstødt d.  $14\frac{1}{5}$  25 paa Elben.

Søforklaring i Harburg d.  $20\frac{1}{5}$  25.

H. afgang Kl. 7 Emd. d.  $14\frac{1}{5}$  fra Harburg. Kl. Kl Emd. ankredes paa Elben ved Wittenberg med ca. 20 Fv. Kæde paa 7—8 m Vand. 1 Løbet af Natten blev Strømmen stærkere, Skibet kom i Drift og blev hængende med Forskibet paa en Bundpæl. Da Vandet faldt, blev Skibet læk og fyldt med Vand. D.  $15\frac{1}{5}$  Kl. ca. 9<sup>30</sup> Emd. kom H. flot ved Hjælp af Bugserdamper efter at ca. 30 t af Lasten var losset. — Dækket var blevet hævet ved at Lasten udvidede sig, da den blev vaad.

**127.** S/S **Hans Broge** af Kjøbenhavn, 2095 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Staal. Paa Rejse fra Dunston til Savona med Koks.

Kollideret d.  $\frac{1}{7}$  25 i Nordsøen.

Indberetning fra Konsulatet i Savona. d.  $\frac{13}{7}$  25. Søforklaring i Granton d.  $\frac{19}{9}$  25.

D.  $\frac{1}{7}$  afgik H. B. fra Dunston. Kl. 10<sup>50</sup> Emd. saas forude ca. 1 Str. om Stb. en rød Lanterne fra en Sejler. Roret blev straks lagt haardt Bb. Da H. B. havde drejet saa meget Stb. over, at Sejleren saas over Bb.s Bov, faldt Sejleren pludselig af, gled tæt langs Siden af H. B. og tønnede mod Damperens Agterende, hvorved der brækkedes to Dæksstøtter. Vinden var ved den paagældende Lejlighed SØ., frisk Kuling, og Vejret taaget. H. B.s Maskine stoppedes, hvorefter Skibet manøvrederes tilbage for at finde Sejleren, der imidlertid var forsvundet i Taagen. Saa vidt det kunde skønnes, havde Sejleren ikke taget nævneværdig Skade.

Anm. Søforklaring for Sejleren, der senere er oplyst at være britisk Sk. »Mazeppa«, foreligger ikke.

**128.** M/Gl **Hansine** af Strynø, 51 Reg. T. Br. Bygget 1903 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Næstved til Demmin i Ballast.

Grundstød d.  $\frac{4}{11}$  25 ved Tysklands N.-Kyst.

Tysk Strandingsindberetning dat.  $\frac{5}{11}$  25. Søforhør i Næstved d.  $\frac{30}{8}$  26.

Kl. ca. 8 Fmd. passerede H. Darsser-Ort. Da det blæste en VSV.lig Storm med Sne- og Haglbyger og svær SØ, sattes Kursen paa Barhøft. Da H. var ud for Indsejlingen, var Vinden frisket til orkanagtig Storm, og da Kursen ændredes mod Indsejlingen, kom Skibet under Vinden, hvorved det krængede saa haardt over, at det ikke kunde manøvreres. Begge Ankre kastedes og H. drejede til Vinden og blev liggende saaledes, idet Maskinen holdtes gabende Fuld Kraft Frem. Ca. 1 Time senere kom Lodsen ud med en Bugserdamper; men paa Grund af den høje SØ maatte den gaa ind uden at faa Forbindelse med H. Umiddelbart efter — Kl. ca. 2 Emd. — sprængtes Motorens Petroleumspumpe, hvorved Maskinen gik ned til Halv Kraft. Skibet gik nu i Drift, huggede i Grunden paa 1. Revle og svajede op for Ankrene indenfor denne. Ca.  $\frac{1}{2}$  Time senere kom en svær Byge, hvorunder H. drev paa Land. D.  $\frac{8}{11}$  blev Skibet taget af Grunden af en Bjærgningsdamper.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

**129.** S/S **Hans Jensen** af Kjøbenhavn, 3914 Reg. T. Br. Bygget 1899 af Staal. Paa Rejse fra New York til Montreal i Ballast.

Strandet d.  $\frac{8}{5}$  25 ved Nordamerikas Ø.-Kyst.

Indberetning fra den canadiske Strandingskommission dat.  $\frac{19}{5}$  25. Indberetning til Board of Trade, dat. White Haven d.  $\frac{19}{6}$  25. Søforhør i Kjøbenhavn d.  $\frac{26}{8}$  og  $\frac{12}{9}$  25.

D.  $\frac{9}{5}$  Kl. 5<sup>35</sup> Emd. passeredes Nantucket Fyrskib i  $1\frac{1}{2}$  Sm.s Afst. (Logvisning 205). Herfra styredes dev. Ø. $\frac{3}{4}$ N. (Dev. 0) indtil d.  $\frac{7}{5}$  Kl. 6 Fmd. (Logvisning 317), da Kursen ændredes til dev. ØNØ. $\frac{1}{4}$ Ø. (Dev. 0). Paa denne Kurs fortsattes indtil d.  $\frac{8}{5}$  Kl. 8 Fmd. (Logvisning 428), hvorefter der styredes dev. Ø. $\frac{1}{2}$ N. (Dev. 2° v.) til Kl. 12 Md. (Logvisning 561) og derefter dev. Ø.t.N. (Dev. 2° v.) til Kl. 6<sup>30</sup> Emd. (Logvisning 615). I Tidsrummet 6<sup>30</sup> Emd.—6<sup>40</sup> Emd. styredes dev. Ø. (Dev. 2° v.), hvorefter Kursen atter ændredes tilbage til dev. Ø.t.N. Kl. 6<sup>45</sup> Emd. blev der givet Ordre til at gøre Loddet klart, og samtidig blev der slaaet Langsamt til Maskinen. Kl. 6<sup>55</sup> Emd., endnu inden Lodskuddet var taget, saas Skær ca. 2 Skibslængder ret forude og Land om Stb. i ca. 4 Skibslængders Afst. Roret blev straks lagt haardt Bb. og Maskinen kastet Fuld Kraft Bak. Inden Farten helt var taget af Skibet, grundstødte dette imidlertid paa Skærene, som det senere viste sig ved Three Top Island SØ. for Whitehead. Skibet havde under hele Rejsen indtil 15 Minutter før Grundstødningen gaaet med fuld Fart. Vejret havde overvejende været diset og taaget, saaledes at der ikke havde været Lejlighed til at anstille astronomiske Observationer. D.  $\frac{8}{6}$  om Eftermiddagen var Vejret taaget. Det forsøgtes denne Dag mellem Kl. 1—3 Emd. at faa Radiopejlinger fra Cape Conso og fra Chebricto Head, men uden Held, idet de nævnte Radiostationer ikke svarede. — Kort efter Grundstødningen begyndte Vandet at strømme ind i flere af Lastrummene og i Maskinrum og paa Fyrpladsen. Redningsbaadene blev klargjorte, og der blev uddelt Redningsbæltter til Besætningen. I Løbet af Natten fik Skibet 17° Slagside til Stb. Straks efter Grundstødningen blev der afsendt Radiotelegram til Montreal for at opnaa Bjærgningsassistanre. D.  $\frac{9}{8}$  blev en Del af Besætningen sat i Land med deres Bagage. De følgende Dage holdtes Vagt ved Skibet, der huggede haardt i Grunden ved Højvande og laa med 23° Stb.s Slagside. Forpeaktanken og Nr. 1 og 3 Underlast var fulde af Vand. og endvidere var der Vand i Maskin- og Kedelrum og de øvrige Underlaste. D.  $\frac{14}{9}$  Kl. 9 Fmd. ankom en Bjærgningsdamper, der efter at have tætnet H. J. bragte Skibet flot d.  $\frac{18}{5}$  Kl. 4 Emd. og slæbte det til Whitehead Havn.

Anm. Sørensen har intet udtalt med Hensyn til Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det oplyste antage, at Grundstødningen skyldes usigtbart Vejr og Strømsætning i Forbindelse med den Omstændighed, at der ikke under Rejsen var taget Lodskud som Kontrol for Bestikket.

**130.** S/S **Hans Tavsén** af Kjøbenhavn, 1779 Reg. T. Br. Bygget 1889 af Staal. Paa Rejse fra Brahestad til Holland med Træ.

Grundstød t d.  $\frac{22}{8}$  26 ved Lollands S.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Nakskov d.  $\frac{26}{8}$  25.

Kl. 6<sup>20</sup> Emd. passerede H. T. Rødby Havn for at landsætte en Passager. Skibet holdtes gaende med langsom Fart indefter under stadig Brug af Loddet. Kl. 6<sup>30</sup> Emd. stoppedes Maskinen, hvorefter Lodskbaaden kom langs Siden og tog Passageren om Bord. Kl. 6<sup>45</sup> blev der slaaet Fuld Kraft Bak til Maskinen, men da Skibet syntes at ville dreje Bb. over og da Loddet viste  $4\frac{1}{2}$  Fv. Vand. forasøgtes det ved at gaa langsomt Frem med Roret haardt Stb. at dreje Bb. over. Kl. 6<sup>48</sup> Emd. viste Loddet 4 Fv., hvorfor der blev slaaet Fuld Kraft Bak, men i det samme tog Skibet Grunden. Der viste sig at være 4 Fv. Vand rundt om Skibet hen til Bakken, men forude hævede Bunden sig brat. Da det ikke lykkedes at bringe

Skibet flot ved egen Hjælp og da Vinden ud paa Aftenen friskede fra SØ., modtoges Tilbud om Assistance. D.  $\frac{23}{8}$  Kl. 12<sup>30</sup> Fmd. blev H. T. slæbt af Grunden af en Bjergningsdamper.

Anm. Søretten har intet udtalt med Hensyn til Aarsagen til Grundstødningen. Efter det oplyste, maa Ministeriet antage, at Skibet af haard NV.gaaende Strøm, hvis Tilstedeværelse ikke var Føreren bekendt, under Vendingen blev ført ind paa Grunden.

**131.** 3<sup>m</sup> Sk. **Heimdal** af Kjøbenhavn, 205 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Eg. Bøg, Fyr. Paa Rejse fra Sundsvall til Barnstaple med Træ.

Grundstødt d.  $\frac{10}{2}$  25 ved Englands V.-Kyst.

Indberetning til Board of Trade, dat. Barnstaple d.  $\frac{12}{2}$  25.

Kl. 2 Emd., da H. laa til Ankers paa River Torridye for begge Ankre, gik Skibet i Drift under en stiv Kuling og grundstødte paa Sandrevlerne. Ved Højvande Kl. 6 Emd. flød Skibet; det forsøgte da at hive Ankrene hjem, men da Skibet atter gik i Drift, maatte Kæden stikkes ud igen. Kl. 9 Emd. forsøgte paany at hive Ankrene hjem; men Stb.s Anker var nu kommet uklar af Bb.s Anker, hvorfor Skibet blev sat paa Grund for at klare Ankrene. D.  $\frac{11}{2}$  Kl. 3 Fmd. kom H. flot.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen var, at der ikke ved Opankningen var givet tilstrækkeligt Kæde.

**132.** Gl. **Helga** af Aarhus, 13 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Samsø til Odense med Sten.

Strandet og forlist d.  $\frac{25}{11}$  25 ved Fyens N.-Kyst.

Forlis-anmeldelse dat. Aarhus d.  $\frac{1}{5}$  26. Søforhør i Bogense d.  $\frac{28}{9}$  og  $\frac{19}{10}$  26. Søforhør i Aarhus d.  $\frac{13}{10}$  26.

Kl. ca. 1 Emd., da H. under en SØ.lig Snestorm befandt sig under Land V. for Gabet til Odense, krydsende ned mod dette, sprang Klyver- og Fokkeskødet, hvorved Klyveren slog sig itu. Sejlene blev bjærgede, og der ankedes for 26 Fv. Kæde. Vinden gik nu om til NØ. og tiltog i Styrke, hvorfor H. gik i Drift og strandede. Besætningen bjærgede sig i Land i Fartøjets Baad. Fartøjet blev Vrag.

Anm. Aarsagen til Strandingen var haardt Vejr.

**133.** Jt. **Helgeland** af Stubbekøbing, 72 Reg. T. Br. Bygget 1877 af Fyr. Paa Rejse fra Stettin til Kjøbenhavn med Syre.

Sprunget læk og forlist d.  $\frac{25}{11}$  25 ved Tysklands N.-Kyst.

Tysk Strandingsindberetning dat. Farnitz d.  $\frac{27}{11}$  25. Søforhør i Kjøbenhavn d.  $\frac{12}{12}$  25. Forlis-anmeldelse dat. Kjøbenhavn d.  $\frac{15}{12}$  25.

Da H. Kl. 7 Emd. under haard ØSØ.lig Kuling passerede Kollege Ort røde Fyr, opdagedes det, at Skibet var læk, idet Vandet stod op til Overkant af Kølsvinet. Pumpen blev straks sat i Gang, men trods uafbrudt Pumpning, steg Vandet stadig, hvorfor H. Kl. 9 Emd. blev sat paa Land ved Stubbenkammer. Besætningen blev bjærget ved Hjælp af Redningsraketapparatet. Skibet blev Vrag.

**134.** Gl. **Helle** af Lübeck, 78 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Lübeck til Kjøbenhavn med 140 Tons Porcelænsler.

Grundstødt d.  $\frac{15}{11}$  25 ved Sjællands S.-Kyst.

Strandingsindberetning dat.  $\frac{18}{11}$  25.

H. grundstødte Kl. 10 Emd. SSØ. for Mons Fyr. Skibet blev senere bragt flot af en Bjergningsdamper.

Anm. Som den sandsynlige Aarsag til Grundstødningen anføres fejlagtigt Bestik.

**135.** Sk. **Henny** af Brake, 136 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Hernösand til Rensborg med Træ.

Grundstødt d.  $\frac{25}{11}$  25 ved Falsters Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat.  $\frac{16}{2}$  26.

Kl. ca. 11 Emd. grundstødte H. under en SØ.-Storm med Snetykning paa Sdr. Alslev Sogns Forstrand. D.  $\frac{14}{12}$  kom Skibet flot ved Hjælp af Bjærgningsdamper.

**136.** M/Ff. **Henny** af Esbjerg, 43 Reg. T. Br. Bygget 1905 af Eg. Paa Rejse fra Hull til Esbjerg med Fisk.

Motoren havareret d.  $\frac{4}{7}$  25 i Nordsøen; søgt Nødhavn.

Meddelelse fra Board of Trade, dat.  $\frac{10}{7}$  25. Søforhør i Esbjerg d.  $\frac{1}{12}$  25.

Da H. befandt sig 135 Sm. NØ.t.N. fra Spurn havarerede Petroleumspumpen, hvorved Motoren tog Rous og frembragte Lækager i Skroget. H. blev af svensk M/S »Kronan« indslæbt til Hull for Reparation.

Anm. Søretten har intet udtalt med Hensyn til Aarsagen til Havariet. Ministeriet maa efter det oplyste antage, at Havariet er foranlediget ved, at Petroleumstilførselen har været uregelmæssig.

**137.** S/S **Henry Tegner** af Kjøbenhavn, 1457 Reg. T. Br. Bygget 1914 af Staal. Paa Rejse fra Cartagena til Manchester med Frugt og Stykgods.

Grundstødt d.  $\frac{15}{5}$  25 paa Mersey Floden.

Indberetning til Board of Trade dat.  $\frac{19}{5}$  25.

Under Manøvren for at passere en Muddermaskine i Eastham Channel mistede H. T. Styret og grundstødte Kl. 2 Emd. paa Kanalens Ø.-Side. Ved næste Højvande flød Skibet igen.

**138.** Jagt **Hermann** af Egersund, 20 Reg. T. Br. Bygget 1893 af Eg. Paa Rejse fra Sønderborg til Nybøl Nor med 46,8 Tons Kulsmuld.

Kæntret og forlist d.  $\frac{8}{11}$  25 i Flensborg Fjord; 1 Omkommen.

Forlis-anmeldelse dat. Egersund d.  $\frac{9}{11}$  25. Søforhør i Sønderborg d.  $\frac{25}{11}$  og  $\frac{22}{12}$  25.

Efter at have indtaget 46783 kg Kulsmuld, hvoraf en Del var anbragt, paa Dækket, afgik H. Kl.  $\frac{9}{2}$  Fmd. fra Sønderborg. Det blæste da frisk Kuling af ØNØ. Ombord i Skibet befandt sig foruden Føreren



kun dennes Hustru og 2aarige Datter. Da H. var udfør Indsejlingen til Høruphav, sprang Vinden til ØSØ. med Byger, og da der stod temmelig haard Sø, besluttede Føreren at gaa tilbage til Sønderborg. Under Forsøget paa at løbe Skibet gennem Vinden krængede H. saa stærkt over, at Vandet løb ned gennem Lugerne, der ikke var tildækkede, hvorefter Skibet hurtigt kæntrade og sank. Føreren og hans Hustru bjergede sig om Bord i Jollen, der flød klar af Skibet, og kom i Land ved Skeldebro, medens deres Datter, der laa i Kahytten, druknede.

Anm. 1. Føreren oplyste under Søforhøret, at Skibet havde 5 Tommers Fribord, hvortil Rettens søkyndige Medlemmer bemærkede, at 5 Tommers Fribord efter deres Skøn under normale Forhold er fuldstændig tilstrækkelig.

Anm. 2. Ved Sønderborg Sørets Dom af  $11\frac{1}{2}$  26 blev Føreren af H. idømt en Bøde paa 80 Kr. for Overtrædelse af Sølovens § 26, 2. Stk., ved ikke at sørge for, at Lugerne har været forsvarligt lukket og skalket, hvilket maa antages at have været en væsentlig Grund til Ulykken.

**139.** S/S **Hermod** af Kjøbenhavn, 1949 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Staal.

a) Paa Rejse fra Blyth til Harstad.

Grundstødt d.  $13\frac{1}{1}$  25 ved Norges V.-Kyst.

Søforklaring i Harstad d.  $16\frac{1}{2}$  25. Søforklaring i Antwerpen d.  $17\frac{1}{2}$  25. Søforhør i Kjøbenhavn d.  $14\frac{1}{11}$  25.

Kl. 5<sup>40</sup> Emd. passerede H., der havde Lods om Bord, Nærø Sund Fyr om Bb. Ved Passagen NØ. for Rørvik mellem Kraakø og Hestviken blev der efter Lodsens Ordre givet Bb.s Ror og kort efter Stb.s Ror. Skibet vilde imidlertid ikke dreje hurtigt nok og kort efter — Kl. 6<sup>15</sup> Emd. — løb Skibet med fuld Fart mod Pynten ved Hestviken lige overfor Kraakøen. Maskinen var umiddelbart før Grundstødningen blevet kastet Fuld Kraft Bak, og Skibet kom straks klar af Landet. Forpeaken var løbet fuld af Vand. medens Skibet iøvrigt var tæt. Rejsen fortsattes.

Anm. Søretten har intet udtalt med Hensyn til Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det oplyste antage, at Grundstødningen er foranlediget ved, at Skibet, da der var beordret Stb.s Ror, som Følge af modgaaende Strøm ikke drejede tilstrækkeligt hurtigt.

b) Paasejlet d.  $5\frac{1}{4}$  25 paa Narvik Red.

Søforhør i Kjøbenhavn d.  $14\frac{1}{11}$  25.

D.  $1\frac{1}{4}$  ankom H. til Narvik Red, hvor Skibet opankredes i 14 Fv. Vand for Bb.s Anker med 65 Fv. Kæde. D.  $5\frac{1}{4}$  Kl. 2 Fmd. blæste det Orkan af SSØ., hvorfor Bb.s Anker blev stukket ud til 105 Fv. og Stb.s Anker blev kastet med 75 Fv. Kæde. Kl. 3<sup>20</sup> Fmd. blev H. paasejlet af S/S »Boden« af Stockholm, der var gaaet i Drift med sine Ankre og som forsøgte at manøvrere op langs H.s Stb.s Side. Kl. 5<sup>30</sup> Fmd. forsøgte B. at gaa op langs H.s Bb.s Side og tørnede herunder H. om Bb. H. fik ved Kollisionen nogle Plader bøjet i hver Side.

Anm. Søforklaring for B. foreligger ikke.

c) Paa Rejse fra Horsens til Burntisland i Ballast.

1 Mand tilskadekommet ved Forbrænding d.  $17\frac{1}{12}$  26 i Kattegat.

Søforhør i Kolding d.  $31\frac{1}{12}$  26.

Under Fyrrensning Kl. 2 $\frac{1}{2}$  Fmd. slog Flammen fra Fyret ud i Ansigtet paa den vagthavende Fyrbøder, hvorved denne blev stærkt forbrændt. Skibet anløb derfor Frederikshavn, hvor den paagældende blev indlagt paa Hospitalet.

Anm. Sørettens søkyndige Medlemmer bemærkede, at de ikke skønnede, at der forelaa Forhold, som kunde give Anledning til Paatale fra det offentlige Side.

**140.** Ff. **Hero** af Esbjerg, 29 Reg. T. Br. Bygget 1917 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Esbjerg til London med Fisk.

Kollideret d.  $23\frac{1}{5}$  25 paa Themsens.

Indberetning til Board of Trade dat.  $23\frac{1}{5}$  25.

D.  $22\frac{1}{5}$  Kl. 11 Emd. skiftedes Lods ved Gravesend, hvorefter H. fortsatte op ad Floden ca. 100 m efter en medgaaende Damper. Vejret var klart og roligt, og Strømmen var stærkt modgaaende. Da H. d.  $23\frac{1}{5}$  Kl. 1 Fmd. var ca. 1 Sm. fra Tower Bridge, drejede Damperen pludselig til Stb., saaledes at den kom til at ligge tværs over Floden, hvorfor H. manøvreredes ud til Bb. for at gaa agten om Damperen. Umiddelbart efter saas 7—8 store Jernpramme, som uden Lanterner laa opankret omtrent ud til Midten af Floden, og som gjorde det umuligt for H. at gaa agten om Damperen. H.s Maskine blev nu kastet Fuld Kraft Bak, men desuagtet blev Fartøjet af Strømmen ført ind mod Prammene og tørnede med Stævnen. Bb.s Bov og Bb.s Side mod disse. H., der ved Kollisionen fik en Del mindre Skader, kunde ikke komme klar af Prammene før ved Højvande Kl. 3 Fmd., hvorefter Rejsen fortsattes.

Anm. Søretten har intet udtalt med Hensyn til Aarsagen til Kollisionen. Ministeriet maa efter det oplyste antage, at Kollisionen skyldes den Omstændighed, at Prammene ikke førte Lanterner.

**141.** S/S **Hertha Mærsk** af Svendborg. 1498 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal. Paa Rejse fra Danzig til Dublin.

Kollideret d.  $30\frac{1}{7}$  25 i Danzig Havn.

Søforklaring i Kjøbenhavn d.  $23\frac{1}{9}$  25.

Kl. 2<sup>30</sup> Emd. saas fra H. M., der var paa Vej ned ad Floden mellem Danzig og Neufahrwasser og var assisteret af Lods og Slæbebaad, at 3<sup>m</sup> M/Sk. »Philip« af Thurø var ved at lægge fra Kajen i Flodens Stb.s Side. Fra H. M. blev der givet Signal med Dampfløjten for at tilkendegive, at Damperen vilde passere og samtidig holdtes H. M. over i Bb.s Side af Løbet. Det lykkedes dog ikke at gaa klar af P., idet dette Skib tørnede med Sprydet mod H. M.s Dækslast om Stb. midtskibs, hvorved P.s Spryd brækkede, og derefter med Stævnen mod H. M.s Stb.s Side. H. M., der ved Kollisionen fik enkelte Plader bulede, blev lagt ind til Kajen og fortøjet.

Ifølge den af P.s Besætning afgivne Forklaring var P., der havde Lods om Bord. ved at lægge ud fra

Kajen og var under Drejning Stb. over, da man blev opmærksom paa H. M. For at give Damperen Plads til at passere, blev der slaaet Fuld Kraft Bak, men Motoren nægtede at bakke, hvorfor Ankeret blev kastet. Det lykkedes dog ikke at faa Farten af Skibet, og P. tømmede mod H. M.s Stb.s Side som ovenfor beskrevet. Ved Kollisionen fik P. Stævnen beskadiget, foruden at Sprydet brækkede. P. fortsatte Rejsen til Neufahrwasser.

Anm. Ministeriet maa efter det oplyste antage, at Aarsagen til Kollisionen var, at P.s Motor nægtede at bakke.

**142.** Sandpumper **Hesselø** af Kjøbenhavn, 220 Reg. T. Br. Bygget 1907/1914 af Staal. Paa Rejsen fra Bornholm til Kjøbenhavn med Sten.

Kollideret og sunket d.  $15\frac{1}{2}$  25 i Sundet.

Søforhør i Kjøbenhavn d.  $18\frac{1}{2}$  25.

Kl. 8 Fmd., da H. var i Løbet ud for Mellemfortet, kom Skibet ind i en Taagebanke, hvorfor der blev slaaet Langsamt til Maskinen og afgivet Taagesignaler. Før H. kom ind i Taagebanken havde man der om Bord set den hvide Bøje ved Indsejlingen til Lynetteløbet, og da der var stærk nordgaaende Strøm, gjorde man klar til at dreje ind i Løbet. Da Skibet var i Nærheden af Bøjen, hørtes Taagesignal fra en Damper, der senere viste sig at være S/S »Møen« af Stege. H.s Maskine blev stoppet, og kort efter sat paa Meget Langsamt Frem. Under Drejningen ind i Løbet brugtes ca.  $\frac{1}{2}$  Minut Fuld Kraft Frem. Kl. ca. 8<sup>10</sup> Fmd., da H. befandt sig midt imellem den røde og hvide Kost, der begge var synlige, hørtes atter M.s Taagesignal, og umiddelbart efter kom sidstnævnte Skib til Syne ca. 4 Str. om Stb. visende sin Bb.s Side. H.s Maskine blev straks kastet Fuld Kraft Bak og der blev givet 3 Stød i Fløjten, men umiddelbart efter tømmede M. med Stævnen mod H.s Stb.s Side under en Vinkel paa ca. 6 Str., hvorved der fremkom et stort Hul i H., som sank. H.s Besætning blev taget om Bord i M. og senere overført til en Lodsdamper.

Ifølge den af M.s Besætning afgivne Forklaring afgik dette Skib Kl. 8 Fmd. fra Kvæsthusbroen og gik som sædvanlig gennem Lynetteløbet. Fra Sundet hørtes Taagesignal fra en Damper, men uagtet man kunde se til Mellemfortet og Prøvestenen, kunde ingen Skibe ses. Idet M. passerede Bølgebryderen, blev Taagen tæt, hvorfor der blev slaaet Langsamt til Maskinen og afgivet Taagesignaler. Lidt efter kom H. til Syne et Par Streger om Bb. i 100—150 m Afstand. M.s Maskine blev straks stoppet, men da der fra H. blev givet 3 Stød i Fløjten, antog M.s Fører, at H. gik agter over, hvorfor han lod M. gaa Langsamt Frem med haardt Bb.s Ror. Paa Grund af det stærke Søndenvande vilde M. imidlertid ikke svinge; Maskinen blev nu kastet Fuld Kraft Bak, men umiddelbart efter skete Kollisionen som ovenfor beskrevet. M., der ved Kollisionen fik Stævnen bøjet, men som iøvrigt var tæt, returnerede til Kjøbenhavn.

Anm. Sørretten har intet udtalt med Hensyn til Aarsagen til Kollisionen. Ministeriet maa efter det oplyste antage, at Kollisionen skyldes Taage i Forbindelse med den Omstændighed, at H., hvis Skruer er venstre skaaren, under Bakningen drejede Bb. over og derved kom til at ligge for Boven af M. Det maa endvidere antages, at H. har været i den sydlige, M. i den nordlige Side af Løbet.

**143.** S/S **Hulda Mærsk** af Svendborg, 891 Reg. T. Br. Bygget 1912 af Staal.

a) Paa Rejse fra Danzig til Birkenhead med 1083 Tons Hvede.

Havareret d.  $3\frac{1}{11}$  25 i Skagerak; søgt Nødhavn.

Søforklaring i Liverpool d.  $11\frac{1}{11}$  25.

Kl. 3<sup>40</sup> Fmd., da H. M. befandt sig ca. 3 Sm. NV. for Højen Fyr, brækkede Styremaskinens store Kamhjul, hvorved Styremaskinen blev ubrugelig. Haandstyreapparatet blev nu slaaet til og Hovedkompasset flyttet op paa Poopen. Da det imidlertid viste sig, at Kompasset ved Flytningen blev fuldstændig ubrugeligt, og da man ikke havde de fornødne Midler til at kompensere det med, besluttedes det at gaa til Frederikshavn for at faa Skaden udbedret. Kl. 12<sup>15</sup> Emd. ankom H. M. til Frederikshavn. Efter at Kompasset her var blevet opstillet paa Poopen og kompenseret, fortsattes Rejsen Kl. 11 Emd.

b) Paa Rejse fra Glasgow til Nykøbing F.

Grundstødt d.  $22\frac{1}{12}$  25 ved Falsters V.-Kyst.

Søforhør i Nykøbing F. d.  $28\frac{1}{12}$  25.

Kl. 1 Emd. grundstødte H. M., der forgæves havde forsøgt at faa Lods ved Femø, tæt N. for Gulborg. Skibet blev bragt flot Kl. 2 Emd. med Assistance af M/S »Ellen« af Odense.

Anm. Sørretten har intet udtalt med Hensyn til Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det oplyste antage, at Grundstødningen skyldes, at Løbets Afmærkning som Følge af Isforholdene ikke var i Orden.

**144.** Ff. **Ida Amalie** af Nyborg, 14 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Nyborg til Fiskeplads i Store-Bælt.

Sprunget læk og sunket d.  $21\frac{1}{5}$  25 i Store-Bælt.

Søforhør i Nyborg d.  $27\frac{1}{5}$  25.

Da G. var kommet S. for Knudshoved, sprang Fartøjet pludselig læk, og da Vandet steg trods stadig Pumpning, sattes Nødsflag. En Fiskerbaad, som var i Nærheden, kom til Stede og forsøgte at slæbe I. A. ind, men da man var ca. 0,2 Sm. fra Land ud for Kajberg sank Fartøjet. Besætningen landsattes af Fiskerbaaden.

Anm. I. A. havde aldrig været synet af Statens Skibstilsyn. For den af Rederen begaaede Forseelse ved ikke at lade Fartøjet underkaste forskriftsmæssigt Syn, vedtog Rederen ved Nyborg Sørret en Statskassen tilfaldende Bøde paa 20 Kr.

**145.** M/Sk. **Ise** af Aabenraa, 136 Reg. T. Br. Bygget 1907 af Staal. Paa Rejse fra Karlskrona til Altona med 180 Tons Brosten.

Forladt synkefærdig d.  $18\frac{1}{6}$  25 i Østersøen.

Søforklaring i Stralsund d.  $26\frac{1}{6}$  25. Søforhør i Aabenraa d.  $10\frac{1}{7}$  og  $3\frac{1}{8}$  25. Tysk Indberetning dat. Dornbusch d.  $15\frac{1}{8}$  25. Forlisanmeldelse dat. Aabenraa d.  $14\frac{1}{9}$  25.

D.  $10/6$  Kl. 5 Fmd. afgik I. fra Ladepladsen Breda Vik. D.  $14/6$  maatte Skibet, der var naaet ind i Fehmern-Bælt, holde Ø. over paa Grund af frisk til stiv Kuling af VNV. med høj Sø. D.  $17/6$  Kl. 8 Fmd. pejledes Falsterbo Fyrskib i Ø. i ca. 5 Sm.s Afst. og ved Middagstid passeredes Møen i ca. 6 Sm.s Afst. Vinden var nu NV.lig, haard Kuling, og Søen saa høj, at Skibet ikke avancerede, men drev Ø. over. Kl. 10 Emd. pejledes Dornbusch Fyr i SSØ. i 8 Sm.s Afst. Kl. 11<sup>30</sup> Emd. opdagedes det, at Skibet arbejdede meget tungt i Søen, og da det forsøgtes at lægge Skibet til Vinden, nægtede det at manøvrere. Da Søerne nu fra begge Sider gik over Skibets Luger, og da det maatte befrygtes, at I. hvert Øjeblik kunde synke, blev Redningsbaaden gjort klar. D.  $18/9$  Kl. 12<sup>30</sup> Fmd. gik hele Besætningen i Baaden, der Kl. 6 Fmd. velbeholdent naaede Land ved Rygen. I. saas senest ligge med stærk Slagside.

Anm. Sørensen har intet udtalt med Hensyn til Aarsagen til Forliset. Ministeriet maa efter det oplyste antage, at Lækagen er opstaaet som Følge af, at Skibet, der havde tung Last om Bord, arbejdede haardt i Søen.

**146.** M/Sk. **Immanuel** af Aalborg, 99 Reg. T. Br. Bygget 1870 af Eg og Fyr.

Strandet og forlist d.  $29/11$  25 ved Estlands N.-Kyst.

Indberetning fra Konsulatet i Reval. Søprotest, dat. Port Kunda d.  $30/11$  25. Søforhør i Aalborg d.  $9/12$  25. Forlisanmeldelse dat.  $21/5$  26.

D.  $19/11$  ankom I. til Port Kunda Red, hvor Losningen af Ladningen (Slemmekridt) paabegyndtes og fortsattes de følgende Dage. D.  $22/11$  var Skibet, der siden Ankomsten til Port Kunda to Gange havde været paa Grund, men var kommet flot ved at losse af Ladningen, udlosset, og Indladningen paabegyndtes. D.  $23/11$  blev I. lagt ved Ydersiden af Broen, hvor der var 10—12 Fod Vand. D.  $24/11$  Kl. 2 Fmd. blæste det op til Storm af NNV., og der rejste sig hurtigt en Del Sø, hvor Skibet laa. Kl. 4 Fmd. huggede I. flere Gange mod Bunden, hvorved Roret mistedes; endvidere tørnede Skibet haardt mod Broen og mistede Fendere og Trosser. Kl. 6 Fmd. blev I. af en Damper slæbt bort fra Broen og opankret for begge Ankre. Under Bugseringen fra Broen tørnede Skibets Agterende flere Gange haardt mod Broen og tog ligeledes flere Gange Grunden meget haardt. Efter at være opankret viste det sig, at Skibet trak ca. 13" Vand i Timen. De følgende Dage blev den indtagne Ladning atter udlosset. D.  $29/11$  blæste det Storm af NNV med høj Sø. Kl. 5 Fmd. kom en Del Drivis ned mod Skibet, hvilket bevirkede, at Ankerspillet blev ødelagt i Bb.s Side, og kort efter mistedes Bb.s Anker og Kæde. Nogen Tid efter brækkede ogsaa Stb.s Kæde og Skibet drev nu rask med Isen mod Land, hvor det tog Grunden og hurtig fyldtes. D.  $30/11$  gik Besætningen i Land over Isen. Skibet blev senere kondemneret.

Anm. Aarsagen til Strandingen fremgaar af det ovenfor anførte.

**147.** Ff. **Immanuel** af Frederikshavn, 11 Reg. T. Br. Bygget 1905 af Eg. Paa Rejse fra Fiskeplads i Kattegat til Frederikshavn.

Grundstødt og sunket d.  $8/2$  25 i Frederikshavn Havn.

Søforklaring i Frederikshavn d.  $25/2$  25. Politirapport af  $15/3$  25.

Kl. 12 Md. afbrød I. Fiskeriet paa Grund af Storm af SSV. og styrede mod Frederikshavn, hvortil Fartøjet naaede ca. Kl. 6 Emd. I Yderhavnen blev I. løbet i Vinden for at faa Storsejlet bjerget, og under denne Manøvre gik Motoren i Staa. I. drev nu ned mod Tværmolen. Da det ikke var muligt at faa Motoren i Gang, blev Ankeret kastet. Dette kune imidlertid ikke holde, og Skibet blev da kastet haardt mod Stenene, hvor det blev slaaet læk og sank i Løbet af  $1/2$  Time. Besætningen bjergede sig i Land paa Molen.

Anm. Sørensen har intet udtalt med Hensyn til Aarsagen til Forliset. Ministeriet maa efter det oplyste antage, at Fartøjet drev mod Molen som Følge af, at I. efter at Motoren var gaaet i Staa under de foreliggende Omstændigheder ikke kunde manøvreres for Sejl alene.

**148.** Ff. **Immanuel** af Skagen. 12 Reg. T. Br. Bygget 1911 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Skagen til Esbjerg i Ballast.

Strandet og forlist d.  $28/3$  25 paa Jyllands V.-Kyst.

Strandingsforretning d.  $29/3$  25. Strandingsindberetning, dat.  $6/4$  25. Forlisanmeldelse dat.  $7/4$  25. Søforklaring og Søforhør i Skagen d.  $11/4$  25.

Kl. ca. 12 Md. passeredes N. Lyngvig, hvorfra Kursen sattes mod Lysbøjen Søren Bovbjerg N. Vinden var NNV., stormede Kuling. Kl. ca. 3 Emd., da I. befandt sig  $1\frac{1}{2}$  Sm. SSV. af Trekosten i Nordenden af Ringkøbing Dyb, slog en Braadsø Styrehuset med Kompasset over Bord og knuste det meste af Bb.s Lønning. Der blev nu sat Nødsignal, og Kursen sat mod N. Lyngvig Fyr. Da I. var tværs af Ringbjerg Baake, havarerede Motoren, hvorfor Stb.s Anker kastedes. Ankeret kunde imidlertid ikke holde, og I. drev mod Blaavandshuk Fyr. Kl. ca.  $6^{45}$  Emd. tog I. Grunden ca. 300 Favne fra Land og blev staaende. Kl. 11 Emd. blev Besætningen bjerget af Redningsbaaden fra Blaavandshuk.

Anm. Sørensen har intet udtalt med Hensyn til Aarsagen til Strandingen. Ministeriet maa efter det oplyste antage, at Strandingen skyldes haardt Vejr i Forbindelse med den Omstændighed, at Motoren havarerede.

**149.** 4<sup>m</sup> M/Sk. **Ingeborg** af Helsingborg, 377 Reg. T. Br. Bygget 1916. Paa Rejse fra Norrköping til Belfast med Træ.

Grundstødt d.  $27/2$  25 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Frederikshavn d.  $4/3$  25. Strandingsindberetning dat.  $6/3$  25.

Kl.  $7^{35}$  Emd. pejledes Læsø Trindel Fyrskib i misv. VNV., Afst. 4,5 Sm., Log 57. Derfra styredes NV.t.N. Det blæste en frisk Brise af ØSØ. med Regndis. Kl. ca. 11 Emd. saas et Fyr forude, og Føreren, der ikke var paa Dækket, beordrede da Kursen ændret til NV.t.V. Kl.  $11^{46}$  Emd., da Loggen viste 83, grundstødte I.  $3\frac{1}{4}$  Sm. SV.t.V. af Skagens Havn. En Del af Besætningen blev taget i Land af Redningsbaaden næste Morgen. Skibet kom flot d.  $1/3$  Kl.  $8^{25}$  Fmd. ved Hjælp af Bjergningsdamperne »Viking« og »Expres«, og blev indbragt til Frederikshavn.

Anm. Søretten har intet udtalt med Hensyn til Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det oplyste antage, at Grundstødningen er foranlediget ved Strømsætning i Forbindelse med uforvarlig Navigering, idet der — efter at Læsø Trindel var passeret — ikke var nogen Navigator paa Dækket, medens Føreren, efter at han havde faaet Meddelelse om, at der Kl. 11 Emd. var kommet et Fyr i Sigte undlod selv at overbevise sig om, hvilket Fyr, det var man saa, og blot gav Ordre til Kursændring til NV.t.V.

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

a) Paa Rejse fra Reykjavik til Havnefjord.

Kollideret d.  $^{12}/_{11}$  25 i Havnefjord.

Søforhør i Kjøbenhavn d.  $^{28}/_{11}$  25.

Kl. 4<sup>15</sup> Emd. ankom I. til Havnefjord og gik til Broen. Vinden var V., stormende Kuling. Under Manøveren faldt I. med Agterskibet ned mod Boven af S/S »Kirkvyn« af Glasgow, der laa fortøjet. I. fik ved Kollisionen en Del ovenbords Skade.

b) Paa Rejse fra Vestmanø til Leith.

Kollideret d.  $^{17}/_{11}$  25 i Leith.

Søforhør i Kjøbenhavn d.  $^{28}/_{11}$  25.

Kl. 12<sup>30</sup> Emd. ankom I. til Leith. Under Forhaling fra Albert Dok til Edinburgh Dok tørnede I. Kl. 5<sup>30</sup> Emd. i tæt Taage mod S/S »Sylvia« af Göteborg, hvis Lønning blev en Del beskadiget.

**151.** J. C. **Jacobsen** af Kjøbenhavn, 1221 Reg. T. Br. Bygget 1890 af Staal.

Kollideret d.  $^{14}/_{4}$  25 i Oporto.

Søforhør i Kjøbenhavn d.  $^{23}/_{4}$  25.

Kl. 5<sup>30</sup> Emd. afgik J. C. J. fra Oporto. Under Manøvreringen i Havnen bakkede Skibet som Følge af en forkert Maskinmanøvre (Maskinen kastedes Fuld Kraft Bak til Trods for, at der var beordret Fuld Kraft Frem) op i Bb.s Side af en norsk Damper »Cresco«, der ved Kollisionen fik det Opstaaende i agterste Druknehul dels bøjet, dels brækket. J. C. J. opankredes; ved Undersøgelse viste det sig, at Rorstammen var vredet en Del til Bb.

Anm. Aarsagen til Kollisionen fremgaar af det ovenfor anførte.

**152.** S/S **Jenny** af Esbjerg, 843 Reg. T. Br. Bygget 1917 af Staal. Paa Rejse fra Bona og Oran til Berwick med 1254 Tons Fosfat.

Havareret i Dagene  $^{22}/_{2}$ — $^{26}/_{2}$  25 i Atlanterhavet.

Indberetning til Board of Trade, dat. Berwick d.  $^{10}/_{3}$  25.

Under haardt Vejr i Biscaya Bugten og den engelske Kanal tog J. flere svære Søer over, hvorved Rørkassen paa Fordækket blev skyllet væk, og Dækket blev læk.

**153.** Sk. **Johanne** af Aalborg, 85 Reg. T. Br. Bygget 1889 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Nykøbing F. til Kalundborg i Ballast.

Grundstødt d.  $^{25}/_{11}$  25 ved Fyens Ø.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Korsør d.  $^{30}/_{11}$  25.

Kl. 4 Emd. passerede J. 3-Kosten paa Omø Staalgrund. Herfra styredes misv. N. Kl. 4<sup>30</sup> Emd. kom Vinden ØNØ. med Snestorm. Klyveren blæste itu og blev bjerget. Det forsøgte nu at komme i Læ af Omø. Kl. 5<sup>30</sup> bjergedes Forestagejl. Kl. 6 Emd. tog Skibet Grunden, som det senere viste sig lidt N. for Hov Fyr. Det forsøgte at halse rundt, men Skibet huggede flere Gange og faldt tværs i Søen. Sejlene blev firet ned og Ankeret kastet, men Kæden brækkede. D.  $^{26}/_{11}$  Kl. 8 Emd. ankom Bjergningsdamperen »Viking«, der Kl. 12 Md. trak J. af Grunden og slæbte Skibet til Korsør.

Anm. Søretten har intet udtalt med Hensyn til Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det oplyste antage, at Grundstødningen skyldes Strømsætning og Snetykning.

**154.** M/Sk. **Johanne** af Kjøbenhavn, 36 Reg. T. Br. Bygget 1880 af Eg. Paa Rejse fra Bandholm til Kjøbenhavn med 55,2 Tons Byg.

Strandet d.  $^{20}/_{12}$  25 ved Sjællands Ø.-Kyst.

Søforklaring i Storehedinge d.  $^{12}/_{1}$  26.

D.  $^{19}/_{12}$  Kl. 6 Emd. løb J. paa Grund af haardt Vejr ind til Rødvig, hvor Skibet fortøjedes langs Siden af hollandsk Tjalk »Tetje«. I Løbet af Natten gik Vinden om i ØSØ. og om Aftenen d.  $^{20}/_{12}$  blæste det orkanagtig Storm med høj Sø, der brød ind over Havnemolen. Omtrent ved Midnat knækkede T.s Fortøjninger, hvorved begge Skibe gik i Drift. J. havde begge Ankre i Bund med ea. 30 Fv. Kæde, men drev dog sammen med P. ud af Havnen tæt forbi den vestre Mole. Skibene blev hængende paa V.-Siden af Molen et Par Timer og i Løbet af denne Tid lykkedes det under farefulde Forhold at bjerge J.s og T.s Besætninger i alt 6 Mennesker. Kort efter sprængtes J.s Ankerkæde, hvorefter Skibet drev mod Land og strandede ea. 150 Fv. fra Havnen. T. fik betydelig Lækage ved at hugge mod Molen og sank. D.  $^{27}/_{12}$  blev J. bjerget og slæbt til Faxe Ladeplads.

Anm. 1. Aarsagen til Strandingen fremgaar af det ovenfor anførte.

Anm. 2. Ministeriet har overfor Lods Hans Christoffer Hansen af Rødvig, Fiskerne Hans Chr. Hansen, Anders Lars Andersen, Jens Peter Petersen, Peter Møller og Sømand Christian Nielsen, alle af Rødvig, samt Fisker Viggo Andersen af Tommestrup udtalt sin Paaskønnelse af de paagældendes Forhold ved Redningsarbejdet. Endvidere har de fornævnte af Carnegies Belønningsfond for Heltemod hver modtaget en Belønning af 500 Kr.

**155.** M/Gl. **Johanne** af Rønne, 48 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Holtug Bro til Rønne med ca. 90 Tons Gødningskalk.

Grundstødt d.  $^{22}/_{12}$  26 ved Sjællands Ø.-Kyst; 1 Omkommet.

Stratidingsindberetning dat.  $23/12$  25. Søforklaring og Søforhør i Køge d.  $28/12$  25.

Kl.  $7\frac{1}{2}$  Emd. afgik J. fra Holtug Bro. Vinden var ØSØ., frisk Kuling med Regntykning. Under Indhaling af Agterrossen kom denne i Skruen, hvorfor Ankeret kastedes. Paa Grund af den høje Sø gik Skibet imidlertid i Drift med Ankeret, og inden det lykkedes at faa en Trosse i Land. drev J. ind paa Siden af Broen og tog straks Grunden. Kort efter viklede Føreren en Kæde rundt om Hals og Bryst og sprang over Bord og druknede. Skibets Letmatros, der uden Held havde forsøgt at hindre Føreren i at udføre sit Forehavende, roede i Land i Jollen. J. blev senere bragt flot af Bjergningsdamperen »Sigyn« og indbragt til Køge.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

**156.** M/S **Johanne Margretha** af Nyborg, 460 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal. Paa Rejse fra København til Rotterdam.

Maskinen havareret d.  $21/2$  25 i Kattegat; søgt Nødhavn.

Søforhør i København d.  $25/2$  25.

Kl.  $4^{10}$  Fmd., da J. M. befandt sig  $7\frac{1}{2}$  Sm. misv. NNV. for Læsø Trindel, mærkedes nogle stærke Stød i Skibet, og straks efter stoppedes Bb.s Motor. Ved Eftersyn viste det sig, at Krumtapakslen var brækket. Stb.s Maskine blev ogsaa stoppet. Da Skibet efter dette Havari ikke kunde betragtes som tilstrækkeligt sødygtigt til at fortsætte Rejsen til Rotterdam, besluttedes det at søge Frederikshavn som Nødhavn. J. M. ankom til Frederikshavn Kl.  $9^{10}$  Fmd.

Anm. Søretten har intet udtalt med Hensyn til Aarsagen til Havariet. Ministeriet maa efter det oplyste antage, at Havariet er foranlediget ved, at Materialet paa det paagældende Sted har været udmattet, muligvis i Forbindelse med, at B.s Skrue er tørnet mod noget Drivgods.

**157.** M/GI. **Johanne Marie** af Svendborg, 38 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Egersund til Nykøbing F. med 67 Tons Mursten.

Grundstødt d.  $23/2$  25 ved Fyens Ø.-Kyst.

Søforhør i Nykøbing F. d.  $5/3$  25.

Kl. 10 Fmd. afsejlede J. M. fra Svendborg, hvor Skibet havde indtaget Petroleum. Ved Middagstid passeredes Thurø-Rev. Vinden var Ø.lig, frisk Kuling, med Snebyger. Strømmen var nordgaaende. Skibet styredes op gennem Stoense Løb. idet det var Tanken at ankre i Læ af Land. da Vinden friskede. Under Ankermanøvren tog Skibet Kl.  $2\frac{1}{2}$  Emd. Grunden paa 1,6 m-Pullen paa Rødgrund og blev staaende. Da det ikke lykkedes at bringe Skibet flot ved egen Hjælp, og da Vandet faldt og det de følgende Dage var under normal Vandstand, anmodede man d.  $26/2$  en Fiskerbaad om at underrette Skibets Assurandører i Lohals om Skibets Stilling. D.  $27/2$  kom et andet Fartøj til Assistance. Efter at der i dette var lægtret ca. 10,000 Mursten, kom J. M. d.  $28/2$  om Formiddagen flot, hvorefter Skibet, der var tæt, gik ind til Lohals for at indtage den lægtrede Ladning.

Anm. Søretten skønnede, at Grundstødningen maatte søge sin Aarsag i en fejlagtig Bedømmelse af Strømforholdene.

**158.** S/S **Jolantha** af København, 714 Reg. T. Br. Bygget 1884 af Jern. Paa Rejse fra Oslo til Drammen.

Grundstødt d.  $18/11$  25 paa Oslo Fjord.

Søforhør i København d.  $26/11$  25.

Kl.  $4^{15}$  Emd. afgik J. fra Oslo med Lods om Bord. Vejret var stille og taaget. Kl.  $7^{10}$  Emd. passeredes Filtved. Kl.  $7^{30}$  Emd. blev der slaaet Langsom Fart og 1 Minut senere Stop, da der saas en Holm om Bb. Kl.  $7^{35}$  saas Land ret for, hvorfor Maskinen kastedes Fuld Kraft Bak, men 3 Minutter efter tog Skibet Grunden, som det senere viste sig mellem Vealøs og Ramviksholmen. Da det ikke lykkedes at bringe Skibet flot ved egen Hjælp, blev der d.  $19/11$  sluttet Kontrakt om Bjærgning med Bjergningsdamperen »Salvage«, der Kl.  $3^{48}$  Emd. trak J. af Grunden. J., der var tæt, opankredes Kl.  $5^{05}$  Emd. i Solbergbugten for Dykkerundersøgelse.

Anm. Føreren oplyser, at Aarsagen til Grundstødningen var, at Lodsens forvekslede Ramviksholmen med Vealøs og derfor begyndte at runde, da Skibet var mellem de to Holme.

**159.** GI. **Judith** af Egersund, 37 Reg. T. Br. Bygget 1873 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra København til Faxe Ladeplads med Kul.

Strandet og forlist d.  $9/11$  25 ved Sjællands Ø.-Kyst.

Forlisanmeldelse dat. Egersund d.  $11/12$  25.

J. laa opankret V. for Faxe-Ladeplads. da Ankerkæderne Kl. 4 Fmd. sprængtes som Følge af orkanagtig Storm af ØNØ., hvorefter Skibet drev paa Land og blev Vrag. Besætningen — 2 Mand — bjergede sig i Land i Skibets Baad.

Anm. Aarsagen til Forliset fremgaar af det ovenfor anførte.

**160.** Evert **Julius** af Flensborg.

Havareret d.  $3/1$  25 i Fredericia Havn.

Søforklaring i Fredericia d.  $5/1$  25.

Se Nr. 115.

**161.** M/S **Jutlandia** af København. 4874 Reg. T. Br. Bygget 1912 af Staal. Paa Rejse fra Antwerpen til Hamborg.

Kollideret d.  $9/1$  25 i Hamborg Havn.

Søforklaring i Hamborg d.  $13/1$  25. Søforhør i København d.  $19/1$  25.

Kl.  $1^{40}$  Emd. fik J. Havnelods ved Kulhavnen og styrede derefter videre med langsom Fart mod

Hansahavnen, idet Skibet holdt sig i S.-Siden af Farvandet. Da J. var udfør Blohm & Vosz Skibsværft, saas en modgaaende Damper — som senere viste sig at være »Hilde Hugo Stinnes« af Hamburg — styre mod Midten af Farvandet. H. H. S. havde Slæbedamper for og agter og havde ingen Damp oppe. J. gav et kort Stød i Fløjten, hvilket fra H. H. S. besvaredes med 2 Stød. I J. blev Roret straks lagt haardt Stb. og Bb.s Maskine kastet Fuld Kraft Bak; samtidig blev der givet to Stød i Fløjten. Umiddelbart efter blev der fra H. H. S. givet 1 Stød i Fløjten, og Slæbebaadene begyndte at trække Skibet mod Farvandets N.lige Side. J.s Maskiner blev nu begge slaaet Fuld Kraft Bak. Da J.s Bov nærmede sig H. H. S.s Slæbetrosse, lod Slæbebaaden denne gaa, hvorefter H. H. S. tørnede J.s Stb.s Side agten for Fokkevantet og gled med Stævnen langs J.s Stb.s Side. J. fik en Bule i Siden, en mindre Lækage samt nogen ovenbords Skade.

Anm. Ved Søforklaringen i Hamborg afsagde Amtsretten en saalydende Kendelse: Sammenstødet mellem det danske Motorskib »Jutlandia« og den tyske Damper »Hilde Hugo Stinnes 10« udfør St. Pauli Landingsbro den 9. Januar 1925 er foraarsaget derved, at Havnelods Pein, hvem Kommandoen over H. H. S. var overladt af Kaptainen, ikke gennemførte den af ham anviste, og af den modgaaende Damper besvarede og paabegyndte Manøvre, hvorefter Skibene skulde vige til Side for hinanden ved Drejning til Bb., men uden tilstrækkelig Grund ændrede Manøvren til Drejning til Stb. Der kan ikke rettes nogen Bebrejdelse mod J.

**162.** M/Jt. **Kaj** af Aalborg, 38 Reg. T. Br. Bygget 1846 af Eg. Paa Rejse fra Aalborg til Lemvig med Stykgoods.

Grundstødt d.  $12/12$  25 i Limfjorden.

Søforklaring og Søforhør i Aalborg d.  $17/12$  25.

D.  $10/12$  Kl.  $9\frac{1}{2}$  Fmd. afgik K. fra Aalborg, men naaede paa Grund af Drivis kun til Gøl Bredning, hvor der ankredes for Natten. D.  $11/12$  forsøgtes det at komme SV. over, men efter at Skibet havde arbejdet i Isen fra Kl. 9 Fmd. til Kl. 3 Emd. uden at avancere nævneværdigt, opankredes K. i en Vaage. Da Isen begyndte at skrue mod Stb.s Side saa haardt, at K. krængede Bb. over, blev Dækslasten, der bestod af ca. 3 Tons Majs lægtret til Motorjagt »Fuurø« af Nykøbing M. I Løbet af Natten blev begge Skibe af Isen ført NØ. over indtil den  $12/12$  om Formiddagen, da K. grundstødte. Da det ikke var muligt at bringe Skibet flot ved egen Hjælp, rekvireredes Assistance fra Aalborg. Kl. 3 Emd. ankom S/S »Frem« af Aalborg for at assistere. Isen var da drevet væk. Efter at en Wire fra F. var fastgjort i K., begyndte F. at slæbe. Herved krængede K. Stb. over og kom til at ligge med Lønningen ca. 2 Fod under Vand. Da yderligere Vandet strømmede ind i Skibet som Følge af, at Lugen ikke var skalket, men tildækket med en Kasse, hvorover der var trukket en Presenning, som var sømmet fast i Dækket, maatte Bugseringen opgives og Ladningen lægtres. Efter at 15—20 Tons af Ladningen var lægtret, blev K. d.  $13/12$  bragt flot og slæbt til Aalborg.

**163.** 3<sup>m</sup> Sk. **Kamilla** af Aalborg, 60 Reg. T. Br. Bygget 1878 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Aalborg til Aarø Sund med 90 Tons Gødningskalk.

Grundstødt d.  $31/7$  25 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Søforhør i Ebeltoft d.  $3/8$  25.

D.  $27/7$  afsejlede K. fra Aalborg. D.  $28/7$  laa Skibet opankret i Treaamølle-Bugten for Modvind. D.  $31/7$  Kl. 4 Fmd. passeredes Hjelm. Vinden var SV.lig, frisk Kuling, og Vejret byget. Kl. 5 Fmd. stagvendtes og K. stod nu for Bb.s Halse ind under Øerhagen. Kl.  $5\frac{1}{2}$  Fmd., medens Føreren var nede i Kahytten for at se i Kortet, grundstødte Skibet ca. 300 Fv. fra Land mellem Øerhagen og Gaasehagen. Da det ikke lykkedes at bringe Skibet flot ved egen Hjælp, modtoges Kl. 7 Fmd. Tilbud om Assistance fra nogle Fiskere. Bjergningsarbejdet paabegyndtes Kl.  $9\frac{1}{2}$  Fmd., og efter at ca. 25 Tons af K.s Ladning var kastet over Bord, blev Skibet bragt flot Kl.  $4\frac{1}{2}$  Emd. og indslæbt til Grenaa. K. havde ved Grundstødningen faaet Bundskade og var læk.

Anm. Søretten har intet udtalt med Hensyn til Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det oplyste antage, at Grundstødningen skyldes den Omstændighed, at Rorgængerens, der efter Stagvendingen havde faaet Ordre til at styre bidevind, hvorved Skibet omtrent vilde ligge NV. an, antagelig som Følge af Ukendskab med Hensyn til Bidevindstyring, lod Skibet falde af til N. $\frac{1}{4}$  Ø. i den Tid Føreren var nede for at se paa Kortet.

**164.** M/Ff. **Karola** af Hundested, 16 Reg. T. Br.

Motoren havareret, mistet Ankre og Kæde d.  $27/9$  25 i Cuxhaven.

Søforklaring i Cuxhaven d.  $30/9$  25.

K. afgik om Aftenen fra Alten-Hafen til Fiskerihavnen for at indtage Is. Undervejs gik Motoren pludselig i staa, og da det ikke lykkedes at faa den startet igen, fordi en Kobling var sprængt, blev K. al Vind og Strøm hurtigt ført ud paa Elben. Vinden var NV., haard Kuling. Det forsøgtes at ankre, men Kæden brækkede. Da der var Fare for, at Skibet skulde drive paa Grund, blev det andet Anker kastet med 15 Fv. Kæde, 20 Fv. Græstrosse og 30 Fv. Wire. Fartøjet drev dog videre med Ankeret, hvorfor der blev blusset for at tilkalde Slæbedamper. Kort efter fik K. Assistance af Slæbedamperen »Seefalke«, der slæbte Fartøjet til Cuxhaven. For hurtig at opnaa Forbindelsen med S., maatte K.s Ankergrejer kappes.

Anm. Aarsagen til Havarierne fremgaar af det ovenfor anførte.

**165.** S/S Katholm af Kjøbenhavn, 1510 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal.

a) Paa Rejse fra Swansea til Nakskov.

Kollideret d.  $16/5$  25 i Bristol-Kanalen.

Søforhør i Kjøbenhavn d.  $28/5$  25.

Se Nr. 98.

b) Paa Rejse fra Stettin til Warrington og Manchester.

Tørnet Kajen d. <sup>13</sup>/<sub>7</sub> 25 i Manchester.

Søforklaring i Manchester d. <sup>14</sup>/<sub>7</sub> 25.

Kl. 6 Emd. styredes K., der havde Lods om Bord, for langsom Fart mod Latchford Lock. Under Passagen af Jernbanebroen faldt Skibet over til Stb. og rørte Molehovedet med Stb.s Side. Efter Lodsens Ordre blev Maskinen kastet Fuld Kraft Bak, hvorefter K. skar tværs ud i Løbet og tørnede mod Kajmuren med Bb.s Bov, hvorved en Plade blev bøjet.

**166.** S/S **Kina** af Kjøbenhavn, 4750 Reg. T. Br. Bygget 1911 af Staal. Paa Rejse fra Helsingborg til Limhamn.

Kollideret d. <sup>17</sup>/<sub>10</sub> 25 ved Limhamn.

Søforklaring i Malmø d. <sup>26</sup>/<sub>10</sub> 25.

D. <sup>16</sup>/<sub>10</sub> Kl. 7<sup>55</sup> Emd. opankredes K. paa Limhamn Red. D. <sup>17</sup>/<sub>10</sub> Kl. 6<sup>10</sup> Fmd. lettedes. hvorefter Skibet, assisteret af Lods og Slæbebaaden »Flintrännan«. med langsom Fart stod ind mod Limhamn. Kl. 6<sup>40</sup> Fmd., da K. befandt sig i Løbet ind til Havnen og var ca. 500 m fra denne, forsøgte det fra Slæbebaaden »Sundet« at kaste en Kasteline om Bord i K. agter for at faa en Slæbetrosse, til Trods for at det fra K. var varskoet, at S. ikke skulde have Slæberen endnu. Under dette Forsøg manøvreredes S. saaledes, at Skibet kom ind under K.s Stb.s Hæk, hvorved det knækkede Masten og tørnede mod K.s Skrue, der senere viste sig at være blevet beskadiget.

Anm. Søforklaring for S. foreligger ikke.

**167.** S/S **Kjøbenhavn** af Kjøbenhavn, 1497 Reg. T. Br. Bygget 1923 af Staal. Paa Rejse fra Valentia til London med Stykgods.

Tørnet en Bro d. <sup>28</sup>/<sub>12</sub> 25 paa Themsens.

Indberetning til Board of Trade dat. <sup>29</sup>/<sub>12</sub> 25.

D. <sup>28</sup>/<sub>12</sub> Kl. 11 Emd., da K. skulde gaa ind til Fish Wharf, tog Strømmen Skibet, og skønt Maskinen gik Fuld Kraft Frem, tørnede Agterenden let mod London Bridge.s nordre Pille, hvorved en Plade blev bøjet.

**168.** S/S **Knut** af Kjøbenhavn. 1274 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Staal. Paa Rejse fra Montreal til Buffalo i Ballast.

Grundstødt d. <sup>3</sup>/<sub>10</sub> 25 paa Ontariosøen.

Søforklaring i Montreal d. <sup>16</sup>/<sub>10</sub> 25. Søforhør i Aalborg d. <sup>24</sup>/<sub>11</sub> 25. Søforhør i Esbjerg d. <sup>13</sup>/<sub>1</sub> 26.

D. <sup>30</sup>/<sub>9</sub> afgik K. fra Montreal. Efter at have passeret Kanalerne ved St. Lawrencefloden fortsattes Rejsen ind i Ontariosøen. D. <sup>2</sup>/<sub>10</sub> Kl. 6<sup>55</sup> Emd. pejledes False Ducks i retv. N.25°V. i 4 Sm.s Afst. (Logvisn. 22). Herfra styredes retv. S.64°V. Kl. 8<sup>55</sup> Emd. (Logvisn. 40) ændredes Kursen til retv. S.76°V. Skibet antoges da at være tværs af Peter Point, der dog ikke kunde ses paa Grund af Regntykning. D. <sup>3</sup>/<sub>10</sub> Kl. 2<sup>47</sup> Fmd. (Logvisn. 89,5) grundstødte K. tæt Ø. for Point Breeze. Maskinen blev kastet Fuld Kraft Bak, uden at det dog derved lykkedes at faa Skibet flot. Ved at lænse fra Tankene lykkedes det Kl. 5<sup>00</sup> Fmd. at bakke Skibet af Grunden, hvorefter Rejsen fortsattes. K. havde ved Grundstødningen faaet Bunden beskadiget og var blevet læk i Stb.s 4-Tank og Nr. 6-Tank.

Anm. Søretten har intet udtalt med Hensyn til Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det oplyste antage, at Grundstødningen skyldes, at der er regnet med for stor Afdrift i Forbindelse med den Omstændighed, at der ikke er taget Lodskud som Kontrol for Bestikket.

**169.** **Koldinghus** af Kolding, 674 Reg. T. Br. Bygget 1912 af Staal.

a) Paa Rejse fra Kolding til Fredericia.

Kollideret d. <sup>15</sup>/<sub>7</sub> 25 i Kolding Fjord.

Søforklaring og Søforhør i Kolding d. <sup>22</sup>/<sub>7</sub> 25.

Se Nr. 52.

b) Paa Rejse fra Kolding til Kjøbenhavn med Stykgods.

Tørnet mod Kajen d. <sup>10</sup>/<sub>10</sub> 25 i Fredericia Havn.

Søforhør i Kjøbenhavn d. <sup>19</sup>/<sub>10</sub> 25.

Kl. 6<sup>00</sup> Emd. afgik K. fra Fredericia. Under Manøvre ud af Havn bemærkedes en Færge for udgaende. For ikke at komme denne for nær stoppedes Maskinen, saaledes at Skibet kun havde ringe Fart agterover. K. blev nu af haard Strøm og stiv Kuling af NV. ført over mod den ydre Havnemole, hvor det tørnede let med Stb.s Agterskib. Ved Hjælp af en Trosse i Land blev Skibet hevet klar af Molen: men da der blev gaaet langsomt Bak, viste det sig, at Skruebladene slog mod Agterstævnen. Maskinen blev straks stoppet, og Skibet fortøjet. Efter at en Dykker havde skaaret saa meget af Skruebladene, at de kunde gaa klar, fortsattes Rejsen d. <sup>11</sup>/<sub>10</sub> Kl. 5 Fmd.

Anm. Aarsagen til Havariet fremgaar af det ovenfor anførte.

**170.** 4<sup>m</sup> M/Sk. **Kongedybet** af Hasle, 389 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Staal. Paa Rejse fra Westen Point til Cockanzie med Salt.

Paasejlet d. <sup>29</sup>/<sub>12</sub> 25 paa River Mersey.

Indberetning til Board of Trade, dat. <sup>14</sup>/<sub>1</sub> 26.

Kl. 8<sup>30</sup> Emd., da K. laa fortøjet ved Eastham. tørnede S/S »Arocot« af Liverpool, der var for udgaende, mod K.s Bb.s Laaring, hvorved sidstnævnte Skib fik et Par Plader beskadiget.

**171.** S/S **Kong Haakon** af Esbjerg, 1775 Reg. T. Br. Bygget 1906 af Staal. Paa Rejse fra Parkeston til Esbjerg.

Grundstødt d. <sup>15</sup>/<sub>12</sub> 25 ved Jyllands V.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Esbjerg d. <sup>21</sup>/<sub>12</sub> 25.

Kl. ca. 10 Emd., da K. H. havde passeret Sandodden og skulde svinge ind i Esbjerg Havn, mistede Skibet Styreevnen som Følge af svær Isdrift. Der arbejdedes med forskellige Manøvrer, men desuagtet førtes Skibet af Is og Strøm mod Grunden udfør Søndre Mole, hvor det grundstødte Kl. 10<sup>30</sup> Emd. En Bugserbaad blev straks tilkaldt, men da det efter ca.  $\frac{1}{2}$  Times Forløb ikke lykkedes at faa Skibet af Grunden, blev Post og Passagerer taget om Bord i Bugserbaaden og landsat i Esbjerg. D.  $\frac{16}{12}$  Kl. 12<sup>30</sup> Fmd. blev K. H. taget af Grunden.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenanførte.

**172.** S/S **Kongsholm** af Kolding, 269 Reg. T. Br. Bygget 1906 af Staal.

a) Paa Rejse fra Frederiksstad til Helsingfors med Stykgods.

En Mand forsvunden d.  $\frac{18}{11}$  25 i Østersøen.

Søforhør i Rønne d.  $\frac{19}{11}$  25.

Kl. 3<sup>30</sup> Fmd. passerede K. Sandhammeren i 4 Sm.s Afst. Kl. 4<sup>40</sup> Fmd. opdagedes det, at Skibets 1. Maskinmester — Lars Peder Larsen Skytte af Kjøbenhavn — var forsvundet. Da en Eftersøgning i Skibet ikke gav noget Resultat, blev Skibet lagt paa modsat Kurs. Ved Daggry blev Eftersøgningen opgivet, hvorefter Skibet gik ind til Rønne. Den forulykkede var sidst set Kl. 2<sup>40</sup> Fmd.

b) Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Frederiksstad med Stykgods.

Kollideret d.  $\frac{13}{11}$  25 i Sundet.

Søforhør i Kjøbenhavn d.  $\frac{3}{12}$  25.

Kl. ca. 6<sup>15</sup> Emd., da K. befandt sig ca. 2 Kabellængder misv. S.t.Ø. for Lappegrundens F.S. med Kurs tæt Ø. om dette, saas en grøn Lanterne ca. 2 Str. om Stb. Da Strømmen satte K. ned mod Fyrskibet, ændredes Kursen  $\frac{1}{4}$  Str. nordligere; men kort efter styredes atter en vestligere Kurs. Da den grønne Lanterne var 3 Str. om Stb. i en Afst. af ca.  $\frac{1}{2}$  Kabellængde, saa man pludselig begge Sidelanterne fra Sejlskibet, der senere viste sig at være 2<sup>m</sup> Ff. »Kristianna« af Lervig. I »Kongsholm« blev Roret straks lagt Stb., og der blev givet 2 Stød i Dampfløjten. Kutteren var nu saa tæt ved Damperen, at denne ikke kunde dreje Stb. over, hvorfor Fløjtesignalet blev gentaget 2 Gange; men umiddelbart efter ramte Kutterens Klyverbom »Kongsholm« ved Broen om Stb. og knuste Støtter og Skanseklædning under denne samt en Bil, der stod paa Agterlugen. »Kongsholm« gik ind til Helsingør.

Ifølge den af »Kristianna«s Besætning afgivne Forklaring, havde Kutteren Kl. 6<sup>15</sup> Emd. Lappegrundens F.S. tværs om Stb. med retv. Kurs SØ.  $\frac{1}{2}$  Ø., da en modgaaende Dampers røde Lanterne kom i Sigte paa Stb.s Bov, hvorfor der styredes noget sydligere. Da der kort efter hørtes 1 Stød i Fløjten fra Damperen, der senere viste sig at være S/S »Kongsholm«, drejedes Kutteren mere til Stb. Ca. 1 Minut senere hørtes med korte Mellemrum 2 Gange 2 Stød i Fløjten, og da Kollision syntes uundgaaelig, blev Roret lagt Stb. Umiddelbart efter tørnede Damperen Kutterens Klyverbom, hvorved denne brækkede og Forstævnen knustes. Kutteren blev slæbt til Helsingør af en Bugserdamper, der var kaldt til Hjælp.

Anm. Sørretten har intet udtalt med Hensyn til Aarsagen til Kollisionen.

**173.** S/S **Krasnoja Zemnja** af Rusland. Paa Rejse fra Sortehavet til Leningrad med Cement.

Grundstødt Natten mellem  $\frac{5}{10}$  og  $\frac{6}{10}$  25 ved Laalands S.-Kyst.

Strandingsindberetning dat.  $\frac{10}{2}$  26.

K. Z. grundstødte i taaget Vejr ca. 0,5 Sm. V. for Rødby Havn. Skibet kom senere flot ved egen Hjælp.

**174.** 2<sup>m</sup> Ff. **Kristianna** af Lervig. 92 Reg. T. Br. Bygget 1879/1895 af Eg.

a) Paa Fiskeri ved Island.

Kollideret d.  $\frac{10}{4}$  25 i Atlanterhavet.

Søforhør i Reykjavik d.  $\frac{18}{4}$  25. Søforklaring og Søforhør i Thorshavn d.  $\frac{28}{5}$ ,  $\frac{29}{5}$  og  $\frac{11}{6}$  25.

Kl. 5 Emd. saas fra K., der laa bak for Stb.s Halse, en Trawler forude om Stb., hvis Kurs skar K.s Kurs. Vinden var SSØ., frisk Kuling, og Vejret skyet. Trawleren nærmede sig uden at gøre Tegn til at vige, og da Skibene var hinanden saa nær, at der var Fare for Sammenstød, blev Roret i K. lagt ned for at tage Farten af Skibet. Umiddelbart efter tørnede K. med Stævnen mod Trawlerens Bb.s Laaring, hvorved K.s Spryd brækkede og Stævnen knustes. Trawleren, der havde Mærket H. 110, fortsatte Sejlsadsen. Efter Kollisionen pejledes Ejnarsdraby i misv. NØ.t.Ø.  $\frac{1}{2}$  Ø. og Geirfuglarsker i misv. S.t.Ø.  $\frac{1}{2}$  Ø. D.  $\frac{12}{4}$  indkom K. til Reykjavik for Reparation.

Anm. Søforklaring fra Trawlerens Side foreligger ikke.

b) Paa Rejse fra Færøerne til Kjøbenhavn med Fisk.

Kollideret d.  $\frac{13}{11}$  25 i Sundet.

Søforhør i Kjøbenhavn d.  $\frac{3}{12}$  25.

Se Nr. 172 b.

**175.** Sandpumpedamper **Kronborg** af Aalborg, 118 Reg. T. Br. Bygget 1904/1911 af Staal. Paa Rejse fra Strøby Strand til Kolding med Sten.

Kollideret d.  $\frac{29}{8}$  25 paa Kolding Fjord.

Søforhør i Kolding d.  $\frac{1}{9}$  25.

Kl. ca. 6<sup>15</sup> Fmd. da K., der var for indgaaende til Kolding, var naaet omtrent halvvejs ind gennem Løbet i Fjorden, blev K. overhalet af S/S »Robert« af Kjøbenhavn. K. gik paa dette Tidspunkt i Løbets Stb.s Side (der er afmærket, medens Løbets Bb.s Side ikke er afmærket) c. 4 Fv. fra Kostene. R. kom med ca. 5 Knobs Fart og passerede K. paa Stb.s Side, altsaa imellem K. og Kostene. Ved Suget fra R. mistede K. Styret, saaledes at Skibet til Trods for, at Roret blev lagt haardt Stb., drejede Stb. over og med Stb.s Bov tørnede mod R.s Agterskib. Maskinen blev i Kollisionsøjeblikket stoppet og straks efter kastet Fuld Kraft Bak. K. fik ved Kollisionen det opstaaende om Stb. trykket ind og en Pullert ødelagt. K. indkom til Kolding Kl. 7 Fmd.

Ifølge den fra R.s Side afgivne Forklaring fik dette Skib Lods Kl. 5<sup>30</sup> Fmd. og fortsatte Rejsen op



ad Fjorden. Kl. 6<sup>15</sup> Fmd., da R. passerede Tokosten, overhalede K., der syntes at holde sig i Løbets Bb.s Side og derfor formodedes at være stedkendt. Under Forsøget paa at passere paa K.s Stb.s Side skete Kollisionen som ovenfor nævnt. Ved Kollisionen mistede R., hvis Maskine var blevet stoppet, Styret og løb paa Grund i Farvandets S.lige Side. Da R. ikke kunde bakkes af Grunden, rekvireredes Assistance fra Land. Efter at en Del af Ladningen var lægtret kom R. flot d. <sup>31</sup>/<sub>8</sub> Kl. 8 Fmd., hvorefter Skibet, der var ubeskadiget, fortsatte Rejsen.

Anm. Søretten har intet udtalt med Hensyn til Aarsagen til Kollisionen. Ministeriet maa efter det oplyste antage, at Kollisionen skete som Følge af, at S/S »Robert« uden at afgive Signal forsøgte at passere mellem K.s Stb.s Side og Kostene.

**176.** S/S **Kronprins Frederik** af Kjøbenhavn, 1669 Reg. T. Br. Bygget 1901 af Staal. Paa Rejse fra Sundsvall til London med Træ.

Kollideret d. <sup>19</sup>/<sub>12</sub> 25 paa Themsens.

Søforklaring i London d. <sup>22</sup>/<sub>12</sub> 25.

Kl. 1 Fmd. blev K. F. efter Lodsens Anvisning opandret i N.-Siden af Floden tæt overfor London Dokken. Skibets Ankerlanterne brændte klart, og Vejret var klart og roligt. Kl. 1<sup>30</sup> Emd. blev K. F. paasejlet af S/S »Princess Marie«, hvis Agterende tørnede mod K. F.s Stb.s Side, der blev stærkt beskadiget.

Anm. Søforklaring for P. M. foreligger ikke.

**177.** 5<sup>m</sup> M/Bk. **København** af Kjøbenhavn, 3901 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal.

Brand om Bord d. <sup>18</sup>/<sub>10</sub> 25 i Nordsøen; søgt Nødhavn.

Søforhør i Kjøbenhavn d. <sup>14</sup>/<sub>8</sub> 26.

Kl. 3<sup>20</sup> Emd. observeredes Ild i 2. Mesters Kammer. Der blev straks slaaet Allarm. men først Kl. 4<sup>20</sup> Emd., efter at 2. og 3. Mesters, 3. Styrmands og Hovmesterens Kamre var nedbrændte, fik man Ilden slukket. Skibet led betydelig Skade og gik ind til Plymouth for Reparation.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Ildens Opkomst. Ministeriet maa efter det oplyste antage, at Ilden er foraarsaget af en tændt Petroleumsovn, der stod i 2. Mesters Kammer.

**178.** M/S **Lauenburg** af Hamburg, 222 Reg. T. Br. Bygget 1918 af Træ. Paa Rejse fra Hamborg til Nykøbing S. med Foderstoffer.

Grundstødt d. <sup>3</sup>/<sub>5</sub> 25 i Isefjord.

Søforklaring i Nykøbing S. d. <sup>11</sup>/<sub>5</sub> 25.

Kl. 4<sup>30</sup> Fmd. passeredes Spodsbjerg. Vinden var VNV., frisk Kuling, og Vejret klart. Skibet styredes nu ind i Isefjorden i Kending af Land; L. gik med mindsket Fart, og Loddet holdtes gaende. Kl. 6<sup>30</sup> Fmd. tog Skibet Grunden og blev staaende. Nykøbing Kirke pejledes i misv. N.t.V.<sup>1</sup>/<sub>4</sub>V. og Annebjerg Gaard i misv. V.<sup>1</sup>/<sub>2</sub>N. Det forsøgte at hive Skibet af Grunden med Varp. men uden Held. D. <sup>4</sup>/<sub>5</sub> blev en Del af Ladningen losset over i et Motorskib, og Kl. 7 Emd. kom L. flot. hvorefter Rejsen fortsattes.

Anm. Søretten har intet udtalt med Hensyn til Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det oplyste antage, at Grundstødningen skyldes den Omstændighed, at Føreren ikke var kendt med Farvandet og ikke havde de fornødne Søkort til Besejling af Isefjord om Bord.

**179.** 1<sup>m</sup> M/Tankskib **Laura** af Fredericia, 99 Reg. T. Br. Bygget 1923 af Staal.

Paasejlet d. <sup>3</sup>/<sub>1</sub> 25 i Fredericia Havn.

Søforklaring i Fredericia d. <sup>5</sup>/<sub>1</sub> 25.

Se Nr. 115.

**180.** M/Ff. **Laura** af Kerteminde. 24 Reg. T. Br. Bygget 1902 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Frederikshavn til Kerteminde.

Kollideret d. <sup>16</sup>/<sub>10</sub> 25 i Kattegat.

Søforklaring og Søforhør i Tranebjerg d. <sup>20</sup>/<sub>10</sub> 25.

Se Nr. 100.

**181.** S/S **Laura Mærsk** af Svendborg, 1432 Reg. T. Br. Bygget 1907 af Staal.

a) Paa Rejse fra Swansea til Oran med Olie.

Kollideret d. <sup>23</sup>/<sub>9</sub> 25 i Swansea Havn.

Indberetning til Board of Trade. dat. Swansea d. <sup>24</sup>/<sub>9</sub> 25. Søforklaring i Nørresundby d. <sup>30</sup>/<sub>10</sub> 25.

Under en Manøvre i Prince of Wales Dock tørnede L. M. Kl. 6 Emd. med Stævnen mod S/S »Carol-vare«, der laa fortøjet ved Kajen. Ved Kollisionen fik L. M. nogle Plader i Boven bøjet.

b) Paa Rejse fra Danzig til Rotterdam med Raasukker.

Kollideret d. <sup>12</sup>/<sub>11</sub> 25 ved Neufahrwasser.

Søforklaring i Danzig d. <sup>16</sup>/<sub>11</sub> 25. Søforhør i Kjøbenhavn d. <sup>27</sup>/<sub>3</sub> 26.

Kl. ca. 8 Emd., da L. M. var i Nærheden af Neufahrwasser, saas to modgaende Dampere forude. Fra L. M. blev der givet 1 Stød i Fløjten, og Skibet blev manøvreret saa langt over i Løbets Stb.s Side som muligt. De to modgaende Skibe — der senere viste sig at være polske Torpedobaade — holdt stadig lige mod L. M., og først efter at der fra denne for tredje Gang var givet 1 Stød i Fløjten, drejede den forreste af Torpedobaadene tværs for L. M.s Bov. og passerede L. M. paa Bb.s Side. Fra L. M. saa man nu den anden Baads røde Lanterne ret forude, og umiddelbart efter saas begge dens Sidelanterner. Der blev atter fra L. M. givet et Stød i Fløjten, men i det samme tørnede Baaden — Torpedobaad »Slazak« — mod L. M.s Stb.s Bov, hvorved L. M. fik Ankerklydset sprængt og Ankeret skar sig ca. 2 Fod agterover. Umiddelbart for Kollisionen blev L. M.s Maskine slaaet Langsomt Bak.

Anm. Søforklaring fra S.s Besætning foreligger ikke.

**182.** M/Gl. **Little Ping** af Edshöltshall(Sverige), 59 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Skutskär til Faaborg med 51 Stdr. Splitved.

Grundstødt d.  $17/12$  25 ved Masnedø.

Strandingsindberetning dat.  $30/12$  25.

L. P. grundstødte Kl. 5 Emd. paa V.-Siden af Masnedø. Vinden var VSV., frisk Kuling, med Regntykning; Strømmen stærk Ø.gaaende. Skibet blev senere bragt flot af en Bjergningsdamper.

Anm. Den sandsynlige Aarsag til Strandingen angives at være Regntykning og stærk Strømsætning.

**183.** M/S **Louisiana** af Kjøbenhavn, 6513 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Staal. Paa Rejse fra Beaumont til New Orleans med Stykgods.

Grundstødt d.  $30/4$  25 i Neches-Sabine Kanalen (Mexico-Bugten).

Søforklaring i Newcastle on Tyne d.  $1/7$  25.

Kl.  $11^{40}$  Fmd. afgik L. fra Beaumont med Tvangslods om Bord. I Neches-Sabine Kanalen mistede Skibet flere Gange Styret og tog Grunden paa begge Sider af Kanalen, dog uden at blive staaende. Ved senere Eftersyn viste det sig, at saavel Skruen som Maskinen var blevet beskadiget som Følge af Grundstødningerne.

Anm. Efter det i Sagen oplyste, maa Aarsagen til Grundstødningerne søges i den Omstændighed, at Kanalen kun er 125 Fod bred og 24 Fod dyb, saaledes at det er vanskeligt at holde et stort Skib lige midt i Kanalen.

**184.**  $4^m$  M/Sk. **Lynetten** af Kjøbenhavn, 382 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Hull med Koks.

Havareret og kastet Dækslast i Dagene  $4/9$ — $6/9$  i Nordsøen; søgt Nødhavn.

Søforklaring i Cuxhaven d.  $11/9$  25.

D.  $3/9$  Kl. 7 Emd. afgik L. fra Hull. D.  $4/9$  blæste det op til Storm af NNV. med høj Sø. Kl. 7 Emd. blev Skibet for langsom Maskine holdt op mod Søerne. Kl. 10 Emd. blev Kappen og Døren til Kahytten knust af en Sø, hvorved der kom en Del Vand i Skibet. Skaden udbedredes. Da Maskinpumpen ikke kunde slaa læns, maatte der yderligere lænses med Dækpumpen. D.  $5/9$  Kl. 2 Fmd. blæste det haard Storm af NNV. og Skibet arbejdede haardt i Søerne. Da det paa dette Tidspunkt viste sig, at Vandet i Skibet steg trods stadig Pumpning og at Motoren derfor maatte stoppes, besluttedes det at kaste en Del af Dækslasten over Bord for at lette Skibet. En Del af Dækslaststøtterne blev nu slaaet bort. Under dette Arbejde tog L. en svær Sø over ved Fokkeriggen; Søen slog saa haardt, at hele Skibet begav sig; samtidig blev Lanterneerne beskadigede, Kappen til Kahytten ituslaaet, hvorved en Mængde Vand og Koks strømmede ned i Kahytten, Luftrørene til Lastrummet forude brækket og slaaet over Bord, hvorved der blev revet Hul i Dækket, Skonnertsejlet ødelagt ved at Mastebaandene sprængtes og Bommen brækkede. Af Dækslasten blev ca. 70 Tons slaaet over Bord. Desuden led Skibet flere andre ovenbords Havarier og fik en Lækage agter om Stb. Pumperne blev nu gjort klar, og efter at der var pumpet uafbrudt fra Kl.  $5^{30}$  Fmd. til Kl. 7 Emd. var Skibet læns. Da Skibet stadig tog svære Søer over, besluttedes det at anløbe Cuxhaven. Efter Ankomsten til Cuxhaven viste det sig, at Værket var trykket ud af Naadderne forskellige Steder udenbords samt at Rorpakningen var skudt ind og Styremaskinen løs.

Anm. Aarsagen til Havarierne var haardt Vejr.

**185.** Bugserbaad **Læsø** af Kjøbenhavn, 110 Reg. T. Br. Bygget 1898 af Staal.

Kollideret d.  $4/9$  25 i Kjøbenhavns Havn.

Søforhør i Kjøbenhavn d.  $14/9$  25.

Kl. 6 Emd. afgik L. fra Indersiden af Kvæsthusbroen og styrede ud tværs over Havnen. I det Skibet kom klar af Kvæsthusbroen, saas Motorjagt »Pollux« af Nykøbing F. omtrent midt i Farvandet med Kurs mod Bomløbet. Skibene var da 2—3 Skibslængder fra hinanden. L.s Maskine blev straks kastet Fuld Kraft Bak og samtidig blev der givet 3 korte Stød i Dampfløjten. Det lykkedes dog ikke at faa Farten taget af L., der med Stb.s Bov tørnede mod P.s Bb.s Bov. L. fik ved Kollisionen en mindre Bule.

Ifølge den af P.s Besætning afgivne Forklaring var P. i Stb.s Side af Farvandet, da L. kom frem bag Kvæsthusbroen. Da Signalet fra L. hørtes, blev Roret i P. lagt Bb. og Motoren kastet Fuld Kraft Bak, hvorefter Kollisionen skete som foran beskrevet. P. fik ved Kollisionen Sprydet og Boven beskadiget og maatte bugseres til Kaj.

Anm. Søretten har intet udtalt med Hensyn til Aarsagen til Kollisionen. Ministeriet maa efter det oplyste antage, at Kollisionen skyldes den Omstændighed, at L. med forholdsvis stærk Fart styrede ud i Løbet uden at man forinden havde sikret sig, at Farvandet var frit.

**186.** S/S **M. C. Holm** af Kjøbenhavn, 2814 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Staal. Paa Rejse fra Boston til New York i Ballast.

Kollideret d.  $11/11$  25 i Atlanterhavet.

Søforklaring i New York d.  $13/11$  25.

Kl.  $10^{45}$  Fmd. afgik M. C. H. fra Boston med Kystlods om Bord. Kl. 8 Emd. passeredes Pollock Fyrskib, hvorfra der styredes efter Lodsens Anvisning og med sikker Kending. Kl.  $10^{08}$  Emd. havde man Heyde-Fence Fyrskib  $1/4$  Str. paa Stb.s Bov i en giss. Afst. af 4 Sm. Lodsens og den vaghavende Styrmand gik paa dette Tidspunkt ind i Bestiklukafet for at se i Kortet. Ca. 2 Min. senere kom de begge ud paa Broen, og Styrmanden stillede sig hen ved Kompasset, hvor han Stød i ca. 7 Min., da Lodsens gav Ordre til Stb.s Ror, og ca. 2 Min. senere til haardt Stb.s Ror. Ordrene blev straks udførte, men ca. 3 Min. efter ramte Skibets Stævn Fyrskibet, der sank 18 Minutter efter Kollisionen. Inden man i M. C. H. fik en Baad sat paa Vandet, kom Fyrskibets Besætning i egen Baad langs Skibssiden. M. C. H. bugserede Baaden saa tæt til Land som muligt, hvorefter Baadens Besætning kappede Fangelinen og roede mod Land.

**187.** M/S **Maagen** af Kjøbenhavn, 161 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal. Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Malmø med Stykgods.

Kollideret d.  $11\frac{1}{3}$  25 i Malmø Havn.

Svensk Indberetning dat.  $12\frac{1}{3}$  25. Søforhør i Kjøbenhavn d.  $16\frac{1}{3}$  26.

Kl.  $7^{35}$  Emd. ankom M. til Malmø og manøvreredes ind til Ångbotskajen for at fortøje der. Da Skibet imidlertid af Vinden to Gange blev ført bort fra Kajen inden det lykkedes at faa et Spring i Land, holdtes Skibet NNØ. over ud i Indløbet til Nyhavnen for at dreje rundt og derefter paany løbe til Kajen. Da M. kom ud i Løbet observeredes en Damper — S/S »Ivernia« af Göteborg —, der med stærk Fart kom ud fra Nyhavnen. I M. blev Roret lagt haardt Stb. og samtidig blev der givet 2 korte Stød i Fløjten. Da I. ikke besvarede Signalet, blev dette gentaget og samtidig stoppedes Maskinen. I. nærmede sig nu hurtigt. Først da Skibene var faa Favne fra hinanden gav I. et kort Stød i Dampfløjten. M.s Maskine blev nu kastet Fuld Kraft Bak, men umiddelbart efter tørnede I. med Stævnen haardt mod M.s Stb.s Side. Ved Kollisionen krængede M. stærkt Bb. over og fik et stort Hul over Vandlinien i Stb.s Side. Begge Skibe fortøjedes.

Anm. Søforklaring for I. foreligger ikke. Ifølge den ovennævnte svenske Indberetning fik man i I. først M.s Lanterner at se saa sent, at Kollisionen var uundgaelig.

**188.** Sk. **Maagen** af Aalborg, 79 Reg. T. Br. Bygget 1911 af Eg. Paa Rejse fra Svendborg til Lübeck.

Kollideret d.  $3\frac{1}{11}$  25 i Østersøen.

Søforklaring i Lübeck d.  $9\frac{1}{11}$  25. Søforhør i Nørresundby d.  $21\frac{1}{4}$  26.

Kl. ca. 9 Emd., da M. paa Kursen S. $\frac{1}{2}$ V. krydsede op langs Landet mod Dahmshøved, saas i SV.lig Retning en Dampers Toplanterne, kort efter begge dens Sidelanterner og derefter kun dens røde Lanterner. M.s Lanterner brændte klart. Da Damperen, der senere viste sig at være »Helgoland« af Lybæk, var ca. 3 Skibslængder fra M., gav den 2 Stød i Fløjten og drejede Stb. over. I M. blev Roret lagt Stb., men straks efter tørnede M. mod H.s Bb.s Side agten for Broen. Ved Kollisionen brækkede M. Klyverbommen og led en Del ovenbords Skade. M. blev af H. slæbt ind til Travemünde.

Anm. Søforklaring fra H. foreligger ikke.

**189.** S/S **Magnus** af Kjøbenhavn, 1326 Reg. T. Br. Bygget 1906 af Staal. Paa Rejse fra Antwerpen til Kjøbenhavn med Stykgods.

Kollideret d.  $28\frac{1}{2}$  25 paa Schelde.

Søforhør i Kjøbenhavn d.  $7\frac{1}{3}$  25.

Kl.  $6^{30}$  Emd. afgik M. fra Antwerpen assisteret af Lods. Vinden var flov fra SV. og Strømmen indgaende med en Fart af 3—4 Knob. Kl.  $6^{48}$  kom en modgaende Bugserdamper, bugserende en Lægter, som nærmest laa tværs i Farvandet. M. mindskede Fart og drejede stærkt til Stb.; da man var klar af Lægteren, blev der atter slaaet Fuld Kraft Frem og Roret lagt haardt Stb. M. havde imidlertid faaet Strømmen paa Bb.s Side, og blev af denne ført over i Stb.s Side af Farvandet. Da der herved blev Fare for Kollision med nogle Lægtere, der laa fortøjet uden paa en Damper, blev der Kl.  $6^{50}$  Emd. slaaet Fuld Kraft Bak, og samtidig kastedes Stb.s Anker. Umiddelbart efter tørnede M. med Stævnen mod den yderste Lægter, hvorved denne fik en Del ovenbords Skade.

Anm. Søforklaring for den modgaende Bugserdamper og Lægteren foreligger ikke.

**190.** S/S **Manø** af Kjøbenhavn, 1415 Reg. T. Br. Bygget 1925 af Staal. Paa Rejse fra Kotka til Ostende.

Kollideret d.  $3\frac{1}{9}$  25 paa Elben.

Søforhør i Kjøbenhavn d.  $26\frac{1}{11}$  25.

Kl.  $10^{50}$  Fmd. opankredes M. for Storm for Stb.s Anker med 75 Fv. Kæde. Elbe III Fsk. pejledes i misv. NV. $\frac{1}{4}$ N. og Neuwerk i misv. SV. $\frac{1}{4}$ V. Kl. 5 Emd. ankrede S/S »Grunnel« af Oskarshamn i Nærheden af M. G. syntes at drive for sit Anker og forsøgte at hive det hjem. Under denne Manøvre tørnede G. med Stævnen mod M.s Bb.s Side omtrent midt for Storlugen. M.s Maskine holdtes nu gaende Frem indtil G. havde hevet sit Anker hjem og var manøvreret klar af M. Ved Kollisionen fik M. en Bule i Bb.s Side og en mindre Lækage. D.  $6\frac{1}{9}$  fortsattes Rejsen.

Anm. Søforklaring for G. foreligger ikke.

**191.** M/Sk. **Margrethe** af Aalborg, 44 Reg. T. Br. Bygget 1883 af Eg. Paa Rejse fra Carlshamn til Rügenwald med Skærver.

Borteblevet; 3 Omkomne.

Forlisanmeldelse dat. Skagen d.  $9\frac{1}{11}$  25. Søforhør i Aalborg d.  $9\frac{1}{12}$  25 og  $4\frac{1}{1}$  26. Søforhør i Thisted d.  $16\frac{1}{12}$  25.

M. afgik fra Carlshamn d.  $6\frac{1}{7}$ . Den  $9\frac{1}{7}$  Kl. 6 Emd. blev M. set fra tysk Sk. »Sturmvogel« i Østersøen udfor Stolpemünde. M. laa da med to-rebet Sejl; Vejret var stormende med høj Sø. Siden da er intet hørt til Skibet, der maa antages at være forlist med Mand og Mus.

Anm. Besætningen bestod af Skibsfører Axel Christinius Julius Christensen Møller af Skagen. Letmatros Magnus Johannes Kristen Larsen af Thisted og Kok Valdemar Lund Nielsen af Horsens.

**192.** M/Gl. **Margrethe** af Egersund, 37 Reg. T. Br. Bygget 1889 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Holtug til Ballebro med 55 Tons Gødningsskalk.

Grundstødt d.  $17\frac{1}{7}$  25 i Smaalandsfarvandet.

Strandingsindberetning dat. Omø d.  $18\frac{1}{7}$  25. Søforklaring og Søforhør i Randers d.  $30\frac{1}{1}$  26.

Kl. ca. 5 Fmd. lettedes fra Ankerplads paa Masnedø Flak og Skibet styredes for Sejl og Motor NV.t.V. over. Vinden var ØSØ., flov Brise, og Strømmen modgaende. Kl. 1 Emd. brækkede Mellemakslen i Koblingen, uden at der kunde opdages nogen Grund hertil. Føreren gav nu Bedstemanden Ordre til naar

Kostene, der afmærker Sejllobet over Omø Tofte, kom i Sigte at styre mellem disse, og gik derefter selv ned i Motorrummet. Kort efter — Kl. 2<sup>15</sup> Emd. — grundstødte M. paa Omø Tofte ca. 1 Sm. S. for den røde Kost. Efter at ca. 20 Tons af Ladningen var kastet over Bord, kom Skibet flot og fortsatte Rejsen.

Anm. Søretten har intet udtalt med Hensyn til Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det oplyste holde for, at Grundstødningen skyldes Strømsætning i Forbindelse med den Omstændighed, at der ikke er taget Lodskud som Kontrol for Bestikket.

**193.** M/Gl. **Marie** af Aalborg, 66 Reg. T. Br. Bygget 1901 af Eg. Paa Rejse fra Aarhus til Nykøbing M. med ca. 93 Tons Bomuldsfrøkager.

Grundstødt d. 1<sup>1/2</sup> og 1<sup>3/2</sup> 25 i Limfjorden.

Søforklaring og Søforhør i Nykøbing M. d. 1<sup>9/2</sup> 25.

D. 1<sup>1/2</sup> Kl. 1 Emd., da M. for haard SV.lig Kuling styrede gennem Bystrupløbet, sprang Vinden pludselig i en orkanagtig Byge fra SV. til V. Kort efter blæste Storsejlet ud af Liget, og Løjbommen til Stagfokskødet blev revet op af Dækket. Skibet drev nu paa Grund, til Trods for at Motoren arbejdede for fuld Kraft. Da det ikke var muligt at faa Skibet flot ved egen Hjælp, tilkaldtes 3 Fiskekuttere, som tog M. af Grunden d. 1<sup>3/2</sup> Kl. 2 Emd., hvorefter Skibet blev bugseret til Øreodde. Skibet blev derfra sejlet ind mod Nykøbing Havn for Mesan og Stagejlet. Ved Indsejlingen til Havnen tog Skibet Grunden og blev staaende. Efter at have losset ca. 25 Tons kom M. flot og fortøjede d. 1<sup>4/2</sup> Kl. ca. 4 Emd. i Havnen.

Anm. Aarsagen til den første Grundstødning var haardt Vejr.

**194.** M/Kt. **Marie** af Hällevik, 52 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Danzig til Randers med 105 Tons Rug.

Strandet d. 2<sup>8/11</sup> 25 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. 2<sup>9/11</sup> 25.

Kl. ca. 12 Md. passerede M. Fornæs. Vinden var da SØ.lig, haard Kuling, der i Løbet af Eftermiddagen friskede til Orkan med stærkt Snefald. Da Storsejlet blæste itu og; Motoren ikke var kraftig nok til at holde Kutteren paa Kurs, blev Ankeret kastet. Dette kunde dog ikke holde, og Kutteren drev nu paa Land, hvor den strandede Kl. ca. 6 Emd., som det senere viste sig 4 Sm. Ø. for Udbyhøj. Besætningen forsøgte at gaa i Baaden, men denne blev straks fyldt med Vand. I Løbet af Aftenen og Natten afbrændtes Blus, der dog ikke observeredes fra Land paa Grund af Snetykningen. D. 2<sup>9/11</sup> bedredes Vejret og der blev nu sat Signal for Bugserassistance. M. blev nogle Dage senere bragt flot efter at en Del af Ladningen var lægtret.

Anm. Aarsagen til Strandingen var Snestorm.

**195.** S/S **Marie Mærsk** af Svendborg, 4932 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal. Paa Rejse fra Oran til Odessa med Mel.

Maskinen havareret d. 2<sup>3/2</sup> 25 i Middelhavet.

Søforklaring i Baltimore d. 1<sup>9/5</sup> 25.

Kl. 8<sup>20</sup> Emd. afgik M. M. fra Oran. Kl. ca. 8<sup>40</sup> Emd., da Skibet rundede Bøjen ved yderste Molehoved, havarerede agterste Lastpumpe. Maskinen blev sat paa langsom Fart, og da man paa Grund af Vind og Sø ikke kunde ankre, manøvreredes Skibet atter i Havn, hvor det fortøjedes Kl. 10<sup>10</sup> Emd.

Anm. Havariet skete som Følge af, at en Møttrik paa Sikringen for Gaffelmøttrikken i Bunden af Lastpumpen havde opgaaet sig og at den anden Sikringstap knækkede. Herved løsnedes selve Gaffelmøttrikken sig, Gaflen trak sig ud, ramte under den fortsatte Gang Kanten af Hullet og ødelagdes. Det er ved Søforklaringen oplyst, at den havarerede Lastpumpe kort Tid før Havariet skete var blevet repareret, idet Tappen i Gaflen i Bunden af Trunken tilligemed Styreforingen for Trunken var blevet fornyet.

**196.** M/Sk. **Martha** af Frederikshavn, 45 Reg. T. Br. Bygget 1900 af Eg. Paa Rejse fra Kiel til Lübeck i Ballast.

Grundstødt d. 1<sup>9/10</sup> 25 ved Tysklands N.-Kyst.

Søforklaring i Lübeck d. 2<sup>4/10</sup> 25. Indberetning fra Generalkonsulatet i Lübeck d. 2<sup>9/10</sup> 25. Søforklaring i Løgstør d. 1<sup>0/11</sup> 25. Søforhør i Grenaa d. 1<sup>7/2</sup> 26.

D. 1<sup>8/10</sup> Kl. 9<sup>1/2</sup> Emd. opankredes M., efter at Føreren havde afslaaet et Tilbud om Lodsassistance, udenfor Travemünde for Stb.s Anker. Vejret var da stille og klart. Kl. 12 Mn. friskede Vinden noget, hvorfor ogsaa Bb.s Anker blev kastet. D. 1<sup>9/10</sup> Kl. 2<sup>1/2</sup> Fmd. sprang Vinden pludselig om til NNØ. og friskede til haard Kuling. Det forsøgtes at starte Motoren, men inden denne kom i Gang, gik Skibet i Drift med Ankrene og drev ind paa Kysten tæt ved Travemündes S.-Mole. Da det ikke lykkedes at bringe Skibet flot ved egen Hjælp, rekvireredes Assistance. D. 2<sup>0/10</sup> Kl. 12 Md. blev M. bragt flot af 2 Bugserdamperne, hvorefter Skibet, der var tæt, fortsatte Rejsen.

Anm. Lübecker Seeamt har afgivet flg. Kendelse i Sagens Anledning: Grundstødningen er forarsaget ved den om Natten opstaaede haarde Kuling af NNØ., der bragte Skibet i Drift. Grundstødningen kunde være have undgaaet, dersom Føreren havde modtaget den tilbudte Lodsassistance og sejlet ind til Travemünde, dersom han havde ankret længere ude eller dersom han, da Vinden friskede, havde tilkaldt Lodshjælp eller startet Motoren.

**197.** S/S **Martin Carl** af Kjøbenhavn, 1412 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Staal. Paa Rejse fra Granton til Genua med Kul.

Kollideret d. 1<sup>1/4</sup> 25 i den engelske Kanal.

Indberetning til Board of Trade, dat. London d. 1<sup>6/4</sup> 25. Søforklaring i Rotterdam d. 5<sup>5</sup> 25.

Kl. 4<sup>50</sup> Emd. pejledes Lyden af Sirenen paa Dungeness i ca. 2 Sm.s Afst. Vejret var da stille og taaget, og M. C. gik med mindsket Fart afgivende Taagesignal. Kl. 6 Emd. hørtes Dampfløjten fra en Damper ca. 2 Str. om Stb. og lidt efter Taagesignal fra en anden Damper ca. 1<sup>1/2</sup> Str. om Stb. Kl. 6<sup>12</sup> Emd. skønnedes Damperne at være ca. 3 Str. om Stb., hvorfor M. C.s Maskine blev slaaet Langsomt Frem. Kl. 6<sup>13</sup>

Emd. gav den ene af Damperne et kort Stød i Fløjten. M. C.s Maskine blev straks stoppet og 2 Minutter senere slaaet Fuld Kraft Bak, samtidig med at der blev givet 3 korte Stød i Fløjten, hvilket Signal besvaredes fra den paagældende Damper, der senere viste sig at være Hamborg-Amerika-Liniens S/S »Deutschland«, med 3 korte Stød. Kl. 6<sup>17</sup> Emd. laa M. C. stoppet; paa dette Tidspunkt saas D.s Bov komme frem i Taagen tæt ved M. C.s Stb.s Side udfør Maskinrummet. For at undgaa at blive ramt i Maskinrummet blev M. C.s Maskine slaaet Fuld Kraft Frem. Kl. 6<sup>20</sup> Emd. tørnede D. med Stævnen mod M. C.s Stb.s Side udfør Storriggeren. Ved Kollisionen fik M. C. et større Hul i Skibssiden i Højde med Dækket, der blev bøjet i begge Sider. Skibet, der dog kun havde faaet en ubetydelig Lækage, gik til Dover, hvor det opankredes d. 12<sup>1/4</sup> Kl. 12<sup>50</sup> Fmd.

Anm. Søforklaring for D. foreligger ikke.

**198.** S/S **Martin Goldschmidt** af Kjøbenhavn, 2094 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Staal. Paa Rejse fra Antwerpen til Mumbles Point i Ballast.

Paasejlet d. 1/2 25 paa Schelde.

Søforklaring i Rotterdam d. 6/2 25. Søforhør i Kjøbenhavn d. 23/11 26.

M. G. laa til Ankers i Pejlingerne Vlissingen grønne Havnefyrt misv. NØ.t.N., Vlissingen grønne Søfyrt i misv. NV. 1/2 V. Kl. 5<sup>40</sup> Fmd., kom en Damper fra Stb.s Side og forsøgte at gaa for om Skibet. Herved tørnede den med stor Kraft mod M. G.s Ankerkæde og Stævn, hvilken sidste brækkede; desuden bøjedes 8 Plader. Damperen fortsatte uden at tilkendegive sig.

Anm. Det er senere oplyst, at den fremmede Damper var belgisk S/S »Bruges«.

**199.** M/Gl. **Martine** af Nyborg, 50 Reg. T. Br. Bygget 1878 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Horsens til Nyborg i Ballast.

Strandet og forlist d. 11/12 25 ved Fyns N.-Kyst.

Strandingsforretning d. 12/12 25. Søforhør i Kerteminde d. 29/12 25. Strandingsindberetning dat. 16/12 25. Forlisansmeldelse dat. 15/2 26.

I Mørkningen d. 11/12 passerede M. Endelave, hvorfra Kursen ændredes til SØ.t.Ø., N. om Lillegrunden. Kort efter at Endelave var passeret, blev det tæt Taage. Loddet holdtes gaaende, og der loddedes 7—8 Fv. uden Bund. Da man antog at Lysbøjen paa Lillegrunden var passeret, ændredes Kursen mod Bøgebjerg. Kl. ca. 7<sup>1/2</sup> Emd. loddedes ca. 5 Fv. Vand, hvorfor Roret lagdes haardt Stb., men da M. var drejet ca. 10 Str., tog Skibet Grunden og blev staaende. Da Vinden var NV.lig, arbejdede Skibet haardt i Grunden. Føreren gik i Land for at tilkalde Assistance, og d. 12/12 Kl. 3 Fmd. ankom en Bjergningsdamper. M. var da fuld af Vand, hvorfor der blev sat 2 Pumper og Mandskab om Bord i Skibet, men trods uafbrudt Pumpning var det dog ikke muligt at lænse Skibet. Kl. ca. 12 Emd. ankom endnu en Bjergningsdamper med en Motorsprøjte, og d. 13/12, efter at M. var lænset, forsøgtes det at trække Skibet af Grunden, men uden Held. D. 14/12 blæste det en N.lig Storm. M. fik Bunden slaaet ind og mange Spanter knækket, hvorfor al Bjergning blev opgivet. Skibet blev Vrag.

Anm. Søretten har intet udtalt med Hensyn til Aarsagen til Strandingen. Ministeriet maa efter det oplyste antage, at Strandingen skyldes Taage og ukendt Strømsætning.

Sørettens søkyndige Medlemmer udtaler som deres Formening, at man ikke kunde have forlangt af Skibets Fører, at han ikke skulde have forceret Rejsen, men blive liggende ved Endelave.

**200.** S/S **Mary** af Esbjerg, 1824 Reg. T. Br. Bygget 1908 af Staal. Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Dunston on Tyne i Ballast.

Mistet Skruen d. 4/3 25 i Nordsøen.

Søforklaring i Frederikshavn d. 7/3 25.

Kl. 10<sup>15</sup> Emd. var Hanstholm Fyrt tværs i 16,7 Sm.s Afst. Der styredes misv. V. 1/4 N. Vinden var VNV., Storm med høj Sø. Kl. 10<sup>20</sup> Emd. mærkedes et Stød agter som om Skruen, var tørnet mod en eller anden Genstand. Ved nærmere Eftersyn viste det sig, at Skruen var tabt. Der blev nu rigget Sejl op for at forsøge at sejle Skagen ind. Skibet drev imidlertid stærkt S. over, hvorfor det opankredes 9 Sm. misv. N.t.Ø. af Hanstholm Fyrt i 15 Fv. Vand for begge Ankre med 20 Fv. Kæde paa hvert. Forinden var der afsendt Radiotelegram om Assistance. D. 5/3 Kl. 9<sup>15</sup> Fmd. ankom Bjergningsdamperen »Viking«, der slæbte M. til Frederikshavn, hvortil Skibene ankom d. 6/3 Kl. 2<sup>40</sup> Fmd.

Anm. Søretten har intet udtalt med Hensyn til Aarsagen til Havariet. Ministeriet maa efter det oplyste antage, at Havariet er foraarsaget ved, at Skruen er tørnet mod noget Vraggods.

**201.** 3<sup>m</sup> M/Sk. **Mathilde** af Lemvig, 96 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Skive og Lemvig med Stykgods.

Grundstødt d. 12/6 25 i Limfjorden.

Søforklaring og Søforhør i Lemvig d. 16/6 25.

Kl. ca. 8 Fmd., da M. var ved Ballonen N. for Løgstør-Løbet, overtog Styrmanden Vagten. Det blæste haardt fra V. Styrmanden lod M. gaa misv. SSV. Kl. ca. 9 Fmd. ændredes Kursen til SV.t.S. 1/2 S. Kort efter grundstødte Skibet indenfor Rønbjerg Hage, der saas tværs om Stb. Det forsøgtes at sejle Skibet over Grunden, men uden Held. Et Forsøg paa at overføre Dækslasten til en Læger mislykkedes, idet Fortøjningerne brækkede og Lægteren led Havari paa Forgøjerne. Vinden var nu frisket til Storm, hvorfor Ankeret kastedes. D. 13/6 Kl. 7 Fmd. var Vinden løjet noget; der blev nu sat Sejl, Ankerkæden blev kappet og Maskinen slaaet Fuld Kraft Frem, hvorefter Skibet begyndte at glide over Grunden og var flot Kl. 2 Emd. Ved Ankomsten til Skive viste det sig, at Skibet Lækkede en Del.

Anm. 1. Sørettens søkyndige Medlemmer konstaterede, at Skibet med en Kurs som af Styrmanden opgivet, SSV., uden Afdrift og Strømsætning, vil gaa ca. 1/2 Sm. klar V. af Kosten paa Rønbjerg Hage, medens Skibet faktisk fra Ballonen til Strandingsstedet har sejlet over Grunden efter Kurs S.t.V. 1/4 V. misv.

Anm. 2. Ved Mariager Købstads Søret vedtog M.s Styrmand en Statskassen tilfaldende Bøde paa 50 Kr. for Overtrædelse af Sømandslovens § 84.

**202.** M/S **Mathilde** af Lemvig, 184 Keg. T. Br. Bygget 1877 af Jærn.

a) Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Lemvig med Stykgods.

Tørnet mod en Dok d.  $^{28}/_7$  25 i Kjøbenhavns Havn

Søforhør i Kjøbenhavn d.  $^{14}/_9$  25

Kl. 5 Emd. bakkede Skibet ud fra Nyhavn og tværs over Farvandet. Under Manøvren for at bringe Skibet rundt med Kurs N. efter tørnede M. med Agterskibet mod Kjøbenhavns Skibsværft og Flydedoks Dok Nr. 3, hvorved Ror og Styregrejere blev saa stærkt beskadiget, at Rejsen ikke kunde fortsættes.

Anm. Aarsagen til Paasejlingen var, at der for sent blev slaaet Frem til Maskinen.

b) Kollideret d.  $^{29}/_7$  25 i Kjøbenhavns Havn.

Søforhør i Kjøbenhavn d.  $^{14}/_9$  25.

Kl.  $^{7}/_30$  Fmd. blev M. fortøjet langs Siden af Bugserbaaden »Stærkodder« for at slæbes til Burmeister & Wain's Værft. Under Bugseringen tørnede M. mod en i Bøjerne fortøjet Damp, hvorved Stævnen bøjedes og nogle Plader beskadigedes.

Anm. Aarsagen til Paasejlingen var, at Bugserbaaden ikke havde fuld Styremagt over M., hvis Ror — som det senere viste sig — laa omtrent tværs og ikke kunde bruges.

**203.** 3<sup>m</sup> Sk. **Mercur** af Troense, 225 Reg. T. Br. Bygget 1901 af Eg. Paa Rejse fra Dysart til Svendborg med Kul.

Grundstødt og forlist d.  $^{19}/_1$  25 ved Sveriges V.-Kyst.

Søforhør i Lysekil d.  $^{21}/_1$  25. Svensk Strandingsberetning dat. Göteborg d.  $^{23}/_1$  25. Forlisanmeldelse dat.  $^{25}/_2$  25. Søforhør i Svendborg d.  $^{28}/_3$  og  $^{20}/_{11}$  25.

D.  $^{15}/_1$  Kl. ca. 8 Emd. passeredes S. om May Island i ca. 2 Sm.s Afstand. I de følgende Dage var Vejret diset, hvorfor Observationer ikke kunde tages. Bestikket kontrolleredes ved Lodskud, der syntes at vise, at Skibet var forsat S. over. D.  $^{18}/_1$  Kl. ca. 11<sup>30</sup> Emd. saas i Ø.lig Retning et Fyr, der tilsyneladende viste 3 Blink, men Tidsforløbene mellem disse kunde ikke fastslaaes, før Fyret atter var forsvundet. Der loddedes 20 Fv. Fyret antoges at være Hanstholm. D.  $^{19}/_1$  Kl. ca. 12<sup>45</sup> Fmd. saas i NØ.lig Retning et Fyr, som gav 3 Blink hvert 10. Sekund. Skibet blev lagt Bidevind NNV. over. Kl. ca. 1 Fmd. grundstødte M. Skibet gled straks af Grunden, men umiddelbart efter stødte det igen og blev staaende. Da Søen brød over Skibet, søgte Besætningen først Tilflugt i Mesanriggen, men kom senere over Bovsprydet i Land paa et Skær. Det viste sig at Skibet var grundstødt paa Tofva V. for Lysekil. Kl. ca. 8<sup>30</sup> Fmd. blev Mandskabet bjærget af en Toldkrydser og Lodserne fra Lysekil. M. blev Vrag.

Anm. Søretten har intet udtalt med Hensyn til Aarsagen til Strandingen. Ministeriet maa efter det oplyste antage, at Strandingen skyldes usigtbart Vejr i Forbindelse med ganske ekstraordinær Strømsætning, hvorved bemærkes, at enkelte af Lodskuddene d.  $^{18}/_1$  maa være fejltagte.

**204.** S/S **Mercuria** af Swansea. Paa Rejse fra Aarhus til Horsens med Solsikkekager.

Grundstødt d.  $^{26}/_1$  25 ved Æbelø.

Søforklaring i Kolding d.  $^4/_2$  25.

Kl. 12<sup>20</sup> Fmd., da Skibet var i Nærheden af Æbelø, saas Land om Bb., hvorfor Kursen, der var V.t.S.  $^{3}/_4$  S., ændredes til V. $^{3}/_4$ S. Kl. ca. 12<sup>30</sup> Fmd. kom Føreren paa Broen og beordrede straks Bb.s Ror, men umiddelbart efter, Kl. 12<sup>35</sup> Fmd., grundstødte M. paa Æbelø Rev. Kl. 11<sup>40</sup> Fmd. blev Skibet taget af Grunden af Bjergningsdampere »Svava«. M. havde faaet nogle mindre Bundskader.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen maa efter det oplyste antages at være forkert Beregning af Strømmen.

**205.** 4<sup>m</sup> M/Sk. **Merkur** af Åbo, 673 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Træ. Paa Rejse fra Boulogne til Sarpsborg med 812 Tons Kalksten.

Strandet og forlist d.  $^8/_12$  25 ved Jyllands V.-Kyst; 1 Omkommet.

Strandingsforretning i Husby d.  $^9/_12$  25. Strandingsindberetning dat.  $^5/_1$  26.

Kl. 8<sup>50</sup> Emd. grundstødte M. i diset Vejr ved Husby. Da Skibet straks blev læk og da der Stød en Del Sø, blev der affyret Nødraketter. Stb.s Baad blev sat i Vandet, men blev straks efter slaaet rundt af en Sø, hvorved Letmatros Jalmar Yrjänen, der var i Baaden, forsvandt. Imidlertid var Maskinrummet løbet fuldt af Vand og Roret var slaaet i Stykker. En Del af Besætningen gik nu i Bb.s Baad og naaede velbeholdne i Land. Resten af Skibets Besætning blev d.  $^2/_12$  Kl. 1 Fmd. bjærget ved Hjælp af Redningsraketapparatet.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen var Strømsætning og usigtbart Vejr.

**206.** S/S **Middelhavet** af Kjøbenhavn, 1293 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal. Paa Rejse fra Newport til Swansea i Ballast.

Skruen havareret d.  $^{22}/_1$  25 i Swansea.

Indberetning til Board of Trade, dat. Swansea d.  $^{28}/_1$  25.

D.  $^{22}/_1$  Kl. 4 Emd., da M. assisteret af Lods skulde gaa gennem Broen mellem Kings Dock og Princes Dok, blev Broen pludselig lukket. Maskinen blev kastet Fuld Kraft Bak, hvorved Skruen tørnede Kagen og to Blade brækkede.

**207.** M/Tjalk **Minna** af Aabenraa, 83 Reg. T. Br. Bygget 1903 af Staal.

a) Paa Rejse fra Hamborg til Thisted med 110 Tons Oliekager.

Grundstødt d.  $^8/_8$  25 i Kattegat.

Strandingsindberetning dat.  $^{10}/_8$  25.

M. grundstødte Natten mellem d.  $\frac{8}{8}$  og  $\frac{9}{8}$  paa Hatterevet og blev senere bragt flot af Svitzer's Bjergnings-Entreprise.

Anm. Om Aarsagen til og de nærmere Omstændigheder ved Grundstødningen er intet oplyst.

b) Paa Rejse fra Aalborg til Knebel med 1630 Sække Cement.

Sprunget læk og forlist d.  $\frac{8}{9}$  25 i Kattegat.

Søforhør i Aabenraa d.  $\frac{10}{9}$  25. Forlisanmeldelse dat. Aabenraa d.  $\frac{12}{9}$  25.

D.  $\frac{7}{9}$  Kl. 6<sup>30</sup> Emd. afgik M. fra Aalborg. Kl. 10<sup>25</sup> Emd. passeredes Klokketønden ved Hals Barre.

Kursen sattes herfra S.t.Ø.  $\frac{1}{2}$ Ø. D.  $\frac{8}{9}$  Kl. 2 Fmd. var M. i Udbyhøj Fyrs hvide Vinkel og Kursen ændredes da til ØSØ. Vinden var da VNV., stiv Kuling, og Skibet tog en Del Søer over. Kl. 3 Fmd. opdagedes det, at der var 2 Fod Vand over Maskindørken, hvorfor Motoren blev stoppet. Da Vandet steg hurtigt, og da det skønnedes formaalsløst at forsøge at lænse Skibet, gik Besætningen i Jollen. Kl. 3<sup>40</sup> Fmd. sank M. 6—7 Sm. V.t.N. af Tangens NØ.lige Lysbøje paa 7 Fv. Vand. Besætningen blev Kl. 5<sup>15</sup> Fmd. optaget af S/S »Cimbria« og landsat i Randers.

Anm. Søretten har intet udtalt med Hensyn til Aarsagen til Forliset. Der er intet oplyst om Aarsagen til Lækagen.

**208.** 2<sup>m</sup> Kv. **Moders Minde** af Kerteminde, 26 Reg. T. Br. Bygget 1906 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Horsens til Oslo med 6000 kg Fisk.

Grundstødt d.  $\frac{18}{2}$  25 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat.  $\frac{20}{2}$  25. Søforhør i Kerteminde d.  $\frac{13}{6}$  25.

Kl. 6<sup>40</sup> Emd. saas Thunø Rønn samt Thunø Fyr. Kursen var N.t.Ø.  $\frac{1}{2}$ Ø., Vinden SSV. Føreren gik ned for at se i Kortet efter at have givet Rorgængerens Ordre om at styre i Læ af Fyret, Ø. om dette. Føreren kom ikke paa Dækket igen før M. M. Kl. 7 Emd. grundstødte paa Thunø Rønn. I de 20 Minutter Rorgængerens var alene paa Dækket, havde han ikke set paa Kompasset, men styret efter Fyret, hvorved han var luffet 9 Str. Skibet blev d.  $\frac{19}{2}$  25 Kl. 5 Emd. bragt flot af Svitzers Bjergnings-Entreprise og fortsatte Rejsen.

Anm. Søretten har intet udtalt med Hensyn til Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det oplyste antage, at Grundstødningen skyldes den Omstændighed, at der ikke var givet Rorgængerens fornøden Ordre om, hvilken Kurs der skulde styres, medens Føreren ikke var paa Dækket.

**209.** Ff. **Monika** af Esbjerg, 20 Reg. T. Br. Paa Fiskeri i Nordsøen.

En Mand faldet over Bord og druknet d.  $\frac{29}{1}$  25 i Nordsøen.

Søforklaring og Søforhør i Esbjerg d.  $\frac{9}{2}$  25.

Mellem Kl. 1 og 2 Emd., da Besætningen var beskæftiget med at udsætte Vod, tog M. en svær Overhaling til Bb. Umiddelbart efter saas Fisker Teodorus Wilhelm Albert Hass af Houen ligge i Vandet ca. 40 m agterude. Der kastedes straks en Redningskrans ud, og Fartøjet blev manøvreret hen til den forulykkede, men inden man naaede ham, var han forsvundet. Efter at have ligget paa Stedet ca. 1 Kvarter, sejlede M. til Esbjerg. Vinden var ved den paagældende Lejlighed VSV., frisk Brise, og Søen urolig. M. sejlede, da Ulykken indtraf, S. over med ca. 5 Knobs Fart.

Anm. Den forulykkede formodes at være faldet over Bord, da M. som ovenfor nævnt krængede over til Bb.

**210.** 2<sup>m</sup> Kt. **Morning Star** af Trangisvaag, 82 Reg. T. Br. Bygget 1882 af Eg og Fyr. Paa Fiskeri under Island.

Havareret d.  $\frac{3}{4}$  25 i Atlanterhavet; søgt Nødhavn.

Søforklaring i Reykjavik d.  $\frac{14}{4}$  25.

Kl. 6 Emd. under en stærk østlig Snestorm sønderslog en Sø det Opstaaende om Bb. fra Størvantet til Stævnen. Skandækket blev løsnet fra Stævnen, og Mesanvantets Jomfrubeslag knækkede, hvorved Masten brækkede i 3 Dele og gik over Bord med Sejl og Gaffel. M. S. gik til Reykjavik for Reparation.

Anm. Aarsagen til Havariet fremgaar af det ovenfor anførte.

**211.** S/S **Moskov** af Kjøbenhavn, 2441 Reg. T. Br. Bygget 1914 af Staal.

Havareret d.  $\frac{19}{1}$  25 i Danzig Havn.

Søforklaring i Danzig d.  $\frac{23}{1}$  25.

Under Forhaling i Danzig Havn mærkedes 2 haarde Stød ved Skruen. Maskinen blev straks stoppet, hvorefter et Stykke svært Tømmer kom til Syne i Vandet agter. Ved Eftersyn viste det sig, at et Skrueblad var bøjet og Agterstævnen var brækket i Forkant af Skoen.

**212.** 2<sup>m</sup> Kt. **Muelin** af Vestmanhavn, 78 Reg. T. Br. Bygget 1876 af Eg. Paa Fiskeri under Island.

Kollideret d.  $\frac{28}{3}$  25 i Atlanterhavet; søgt Nødhavn.

Søforklaring i Reykjavik d.  $\frac{8}{4}$  25. Søforhør i Vaag d.  $\frac{20}{2}$  26.

Kl. 10 Fmd. skulde S/S »Fjeldstøl« af Bergen afhente Lever fra M. Under dette Arbejde tørnede F. mod M.s Bb.s Laaring, hvorved M. fik en Lækage. M. gik til Reykjavik for Reparation.

Anm. Søforklaring for F. foreligger ikke.

**213.** S/S **Mylingur** af Thorshavn, 656 Reg. T. Br. Bygget 1901 af Staal. Paa Rejse fra Leith til Kjøbenhavn.

Brand om Bord d.  $\frac{29}{1}$  25 i Nordsøen.

Søforhør i Kjøbenhavn d.  $\frac{7}{3}$  25.

Kl. 8 Emd. opdagedes dat, at der kom stærk Røg op af Luftventilen til 3. Passagerkahyt. Ved Undersøgelse viste der sig at være Ild i Skodderne. Skibet blev drejet til Vinden for langsom Fart; da man

paa Grund af Røg ikke kunde være i Kahytten, blev Forlugen taget af og Skoddet mellem Last og Kahyt slaaet ind, for at man ad denne Vej kunde bekæmpe Ilden, der kort efter blev slukket.

Anm. Søretten har intet udtalt med Hensyn til Aarsagen til Branden. Ministeriet maa efter det oplyste antage, at Skoddet er antændt af en Ovn, der stod mellem Kamrene, hvor Ilden udbrød.

**214.** S/S **Møen** af Stege, 357 Reg. T. Br. Bygget 1915 af Staal. Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Stege. Kollideret d.  $15\frac{1}{2}$  25 i Sundet.  
Søforhør i Kjøbenhavn d.  $18\frac{1}{2}$  25.  
Se Nr. 142.

**215.** S/S **Natal** af Kjøbenhavn, 4171 Reg. T. Br. Bygget 1914 af Staal.

a) Paa Rejse fra Colombo til Sønderborg med Stykgods.

1) Havareret i Dagene  $24\frac{1}{2}$ — $27\frac{1}{2}$  25 i den biskayiske Havbugt.

Søforhør i Kjøbenhavn d.  $18\frac{1}{3}$  25.

D.  $24\frac{1}{2}$  Kl. ca.  $4^{30}$  Fmd. tog N. under en Storm af VNV. en svær Sø over, der brød Hul i Dækslasten (Copro i Sække) paa 2-Lugen, hvorved en Del af Dækslasten gik over Bord. D.  $25\frac{1}{2}$  blev Rorledningskassen slaaet i Stykker af nogle Tromler med Copraolie, der var slaaet løs af Søerne og gaaet i Drift. D.  $26\frac{1}{2}$  opdagedes det, at der var Vand i Stb.s Nr. 5 Rendesten. Ved en Undersøgelse viste det sig, at en af Tromlerne med Copraolie havde revet Dækslet paa Pejlrøret til Rendestenen af. Tromlen blev fjernet og Pejlrøret lukket. D.  $27\frac{1}{2}$  Kl. 1 Emd. brækkede Rorkæden. Der skiftedes til Haandstyring, medens Skaden udbedredes. Som Følge af at Roret nu slog haardt fra Side til Side blev Bb.s Stopklods slaaet i Stykker. Kl.  $2^{20}$  Emd. var Skaden atter udbedret. D.  $28\frac{1}{2}$  Kl.  $9^{05}$  Fmd. ankom N. til Hook van Holland. Skibet havde da lidt forskellige ovenbords Havarier som Følge af Stormen.

Anm. Aarsagen til Havarierne var haardt Vejr.

2) Grundstødt d.  $6\frac{1}{3}$  25 ved Tysklands N.-Kyst.

Søforhør i Kjøbenhavn d.  $18\frac{1}{3}$  25.

D.  $5\frac{1}{3}$  Kl.  $7^{15}$  Emd. afgik N. fra Nordenham assisteret af Lods. D.  $6\frac{1}{3}$  Kl. 1 Fmd. mærkedes 2 kraftige Stød i Skibet og Kl.  $1^{20}$  Fmd. mærkedes atter 2 stærke Stød. Umiddelbart herefter pejledes Elbe I Fyrskib i retv. N.  $61^\circ\text{Ø}$ . og Roter Sande Fyr i retv. S.  $7^\circ\text{Ø}$ . N., der stadig var tæt, ankom til Hamborg Kl. 12 Md.

Anm. Det formodes, at Stødene hidrørte fra, at Skibet rørte Grunden paa Steder, hvor Vandstanden paa Grund af Tilsanding har været mindre end angivet i Søkortet.

3) Kollideret med et Brohoved d.  $12\frac{1}{3}$  25 i Sønderborg.

Søforhør i Kjøbenhavn d.  $18\frac{1}{3}$  25.

Kl.  $9^{45}$  Fmd. ankom N. til Sønderborg. Da Skibet skulde igennem Pontonbroen, kunde den ene Del af denne ikke svinge. For nu at opnaa bedst mulig Styring, gik N. med fuld Fart gennem Broaabningen; herved fik Skibet saa megen Fremfart, at det under den derefter følgende Manøvre for at komme til Kajen blev svajet rundt af Strømmen og med Roret tørnede mod Brohovedet, der blev beskadiget.

Anm. Søretten har intet udtalt med Hensyn til Aarsagen til Kollisionen. Ministeriet maa efter det oplyste antage, at denne skyldes Strømsætning i Forbindelse med Skibets stærke Fremfart under Manøvren for at komme til Kajen.

b) Paa Rejse fra Hamburg til Antwerpen.

Kollideret d.  $4\frac{1}{4}$  25 paa Elben.

Søforhør i Kjøbenhavn d.  $24\frac{1}{8}$  25.

Kl.  $9^{24}$  Emd. passerede N. en medgaaende Trawler »Gerda« af Hamburg i ca. 150 Fods Afstand om Stb. Da G. var ud for N.s Storrig begyndte Trawleren at skære ind mod N. og tørnede haardt mod N.s Stb.s Laaring. N. fik ved Kollisionen en Del ovenbords Skade.

Anm. Søforklaring fra G. foreligger ikke.

**216.** 2<sup>m</sup> Kt. **Navasteinur** af Vaag, 63 Reg. T. Br. Bygget 1863 af Alm og Eg. Paa Fiskeri S. for Island. Strandet og forlist d.  $21\frac{1}{4}$  25 ved Islands S.-Kyst.

Søforklaring i Reykjavik d.  $30\frac{1}{4}$  25. Forlisanmeldelse, dat. Vaag d.  $9\frac{1}{6}$  25. Søforklaring og Søforhør i Tveraa d.  $21\frac{1}{10}$  25.

D.  $20\frac{1}{4}$  Kl. 11 Fmd. pejledes Ingolfshøfte i ØNØ. i 15 — 20 Sm.s Afst. Vinden, der havde været frisk NV.lig, flovede af og gik om Eftermiddagen om i S. Kl. 6 Emd. loddedes 65 Fv. Skibet lagdes V.t.S. over, og Fiskeriet paabegyndtes. Kl. 7 Emd. sattes Sejl og Skibet styrede SV. over for frisk Kuling af SSØ. Kl.  $11\frac{1}{2}$  Emd. loddedes 90 Fv. I Tiden fra 7 Emd.—12 Emd. antoges Skibet at have udløbet en Distance paa ca. 20 Sm. D.  $21\frac{1}{4}$  Kl.  $12\frac{3}{4}$  Fmd. ændredes Kurs til V.t.S. Vinden var nu S.lig, frisk Kuling, og Vejret taaget. Kl. 2 Fmd. tog Skibet nogle svære Søer over og faldt fra Vinden. Da det ikke var muligt at faa N. til Vinden igen, halsedes rundt for at komme til at ligge Ø. over. Umiddelbart efter grundstødte Skibet, som det senere viste sig, 5 Sm. Ø. for Kudsol ved Ingolfshøfte. Besætningen bjergede sig i Land.

Anm. Om Aarsagen til Grundstødningen er intet anført i Søforklaringen. Ministeriet maa efter det oplyste antage, at Grundstødningen skyldes Strømsætning og usigtbart Vejr.

**217.** M/Jt. **Ninna** af Nykøbing M. 37 Reg. T. Br. Bygget 1891 af Eg og Fyr.

Grundstødt d.  $3\frac{1}{1}$  25 i Limfjorden.

Søforklaring i Nykøbing M. d.  $7\frac{1}{1}$  25.

N. laa fortøjet ved Broen i Krik og havde faaet 60 Tons Grus ind, da det om Aften d.  $2\frac{1}{1}$  blæste haardt op fra VSV. Vandet steg ca. 2 Fod over Broen, og d.  $3\frac{1}{1}$  Kl. ca.  $12\frac{1}{2}$  Fmd. sprang Fortøjningerne, og skønt der var Anker ude, drev Skibet rask mod Land og grundstødte. D.  $4\frac{1}{1}$  blev Skibet bragt flot efter at al Lasten var kastet over Bord. N. led en Del Skade ved Grundstødningen.



**218.** S/S **Niobe** af Esbjerg, 1150 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal. Paa Rejse fra Antwerpen til Danzig.

Kollideret d.  $27/12$  25 i Østersøen.

Søforhør i Kjøbenhavn d.  $2/1$  26.

Kl.  $1^{10}$  Fmd. kom 2 Toplanter og en grøn Sidelanterne fra en Slæbedamper, der senere viste sig at være S/S »Johan Reinich Nr. 10«, i Sigte 2 Str. paa Bb.s Bov. Vejret var diset. I N. blev Roret lagt Bb. samtidig med, at der blev givet et Stød i Fløjten. Dette Signal blev ikke besvaret fra J. R., og da Kollision syntes uundgaaelig, lagdes Roret haardt Stb., idet der blev givet 2 Stød i Fløjten. Umiddelbart efter saa man R. J.s røde Sidelanterne, men i det samme — Kl.  $1^{15}$  Fmd. — ramte Slæbedamperens Bb.s Bov N. midtskibs om Bb. og gled langs N.s Bb.s Side, hvorved denne led en Del Skade.

Anm. Søforklaring for R. J. foreligger ikke.

**219.** S/S **Niord** af Kjøbenhavn. 508 Reg. T. Br. Bygget 1894 af Staal.

a) Paa Rejse fra Danzig til Kjøbenhavn med 400 Tons Stykgods og 29 Heste.

12 Heste styrtet og døde paa Overrejsen.

Søforhør i Kjøbenhavn d.  $12/9$  25.

N. afgik fra Danzig d.  $5/9$  Kl. 3 Emd. Hestene var anbragt paa Nr. 3 Hoveddæk, 14 om Stb. og 15 om Bb. med Hovederne vendende mod midtskibs og fastgjort til langskibs Bomme med Halsreb. Tværskibs Bomme til Afstivning af Hestene var ikke anbragt. Ved Afsejlingen blæste det stiv Kuling af SV., der i Løbet af Aftenen og Natten friskede og i Bygerne blæste med orkanagtig Styrke. Som Følge af Skibets Bevægelser faldt først en og senere flere af Hestene om i Lastrummet, hvorfor Farten blev mindsket. Det forsøgte gentagne Gange at faa Hestene rejst, men uden Resultat, og først da Skibet d.  $7/9$  kom ind i Sundet, lykkedes det at faa rejst 8—10 Heste op inden Ankomsten til Kjøbenhavn Kl.  $10^{30}$  Fmd. Ved Ankomsten var 12 af Hestene døde og 3 saa medtagne, at de straks maatte slaas ned. Af de øvrige Heste, der alle var meget medtagne, døde senere 2.

Anm. 1. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

Anm. 2. Ved Sø- og Handelsrettens Dom af  $9/2$  26 blev Føreren af N. idømt en Bøde paa 300 Kr. for Overtrædelse af Sølovens § 26 og af Lov Nr. 152 af 17. Maj 1916 om Værn for Dyr § 1.

b) Havareret d.  $16/9$  25 i Danzig Havn.

Søforklaring i Danzig d.  $18/9$  25.

Kl.  $3^{1/4}$  Emd., da N. laa ved Grosse Speicher i Danzig og lastede Rug i Nr. 2 Lastrum, opdagedes det, at Vandet strømmede ind i Maskinrummet gennem et Hul i Søforbindelsen til Kedelpumpen. Indladningen blev straks standset, og det blev forsøgt at stoppe Lækken med Sække indvendig fra, hvilket ogsaa til Dels lykkedes. Der blev nu lænset for fuld Kraft, men Vandet løb stadig forefter, idet Skibet laa ca. 2 Fod paa Næsen, og da der var Fare for at Skibet skulde synke, hvis Lækagen bredte sig, blev der bestilt Doksætning paa Danziger Værft. Kl.  $7^{1/2}$  Emd. var N. i Dok, hvor Skaden blev udbedret.

Anm. Lækagen formenes at være opstaaet som Følge af, at Skibet paa sidste Rejse fra Danzig til Kjøbenhavn var udsat for haardt Vejr og arbejdede meget haardt i Søen i Forbindelse med den Omstændighed, at N. ca. 3 Timer før Lækagen opdagedes havde ligget med Bb.s Side mod Grunden ovenfor Kuhbrügge i Danzig.

**220.** Sk. **Norden** af Allinge, 77 Reg. T. Br. Bygget 1902 af Eg. Paa Rejse fra Stolpemünde til Rønne med 115 Tons Rug.

Borteblevet; 4 Omkomne.

Forlis anmeldelse dat. Allinge d.  $12/3$  26. Søforhør i Rønne d.  $11/6$  26.

D.  $14/12$  25 afsejlede N. fra Stolpemünde. Siden da er intet hørt til Skibet, som maa antages at være forlist med Mand og Mus.

Besætningen bestod af: Føreren Carl Aage Nielsen, Johannes Kure Nielsen og Edgard Exner Kure, alle af Allinge, samt Thorvald Jacobsen af Hobro.

**221.** M/Kt. **Nordlyset** af Nykøbing M., 8 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Nykøbing M. til Venø i Ballast. Strandet d.  $6/3$  25 i Limfjorden; Føreren omkommet.

Søforhør i Hjern d.  $7/3$  25.

Kl. 6 Fmd. lettedes fra en Ankerplads Ø. for Venø for at sejle til Struer, da Fartøjet var gaaet i Drift med Ankeret. En Motorbaad, som den foregaaende Dag var blevet fortøjet langs Siden af N., slæbtes agterude i Fangelinen. Kort efter at N. var lettet, sprang Fangelinen og kom i Skruen, medens Motorbaaden drev af. N. satte nu Sejl. Under en Kovending blev Føreren slaaet overbord af Storsejlsbommen. De ombordværende — Førerens to Sønner — forsøgte gentagne Gange at manøvrere Fartøjet hen til den overbordfaldne, men uden Held. Føreren svømmede mod Land, men blev senere taget af Strømmen og forsvandt. N. drev ind paa Stranden ved Volstrup.

Anm. Søretten har intet udtalt med Hensyn til Aarsagen til Ulykken. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste formene, at Aarsagen var mangelfuldt Kendskab til Manøvrering af Fartøjet.

**222.** S/S **Nyholm** af Kjøbenhavn, 407 Reg. T. Br. Bygget 1901 af Staal.

a) Paa Rejse fra Nørresundby til London med Flæsk.

Kollideret d.  $11/6$  25 paa Themsens.

Søforklaring i Frederikshavn d.  $20/6$  25.

Da N. Kl.  $4^{30}$  Fmd. laa udenfor Hay's Warf med Bb.s Anker i Bund og Maskinen gaaende Halv Kraft Bak, tørnede en indgaaende Lægter tværs mod N.s Stævn.

Anm. Søforklaring for Lægteren foreligger ikke.

b) Paa Rejse fra Rouen til Plymouth i Ballast.

Grundstødt d.  $16/11$  25 ved Frankrigs V.-Kyst.

Indberetning fra Konsulatet i Plymouth.

Da N. var under Udsejlingen fra Rouen med Lods om Bord, blev det Kl. 12<sup>45</sup> Fmd. pludselig tæt Taage. Lods'en gav straks Ordre til at ankre. Idet Skibet svajede op for Ankret, huggede Skruen under Bakning saa haardt i Grunden, at Maskinen stoppede. N. blev staaende i Løbets Stb.s Side. Kl. 7<sup>20</sup> Fmd. blev en Wire ført i Land. Ved at hive paa denne og samtidig arbejde med Maskinen, lykkedes det Kl. 8<sup>20</sup> Fmd. at bringe Skibet flot. N. opankredes derefter paa Floden.

**223.** S/S **Oluf Mærsk** af Svendborg, 1950 Reg. T. Br. Bygget 1916 af Staal.

a) Paa Rejse fra Casablanca til Fredericia med 3150 Tons Fosfat.

Kedelhavari i September 1925 i Atlanterhavet og Nordsøen.

Søforklaring i Fredericia d. 22/9 25. Subsidiært Forhør i Kjøbenhavn d. 26/10 25.

D. 29/8 Kl. 5<sup>30</sup> Emd. afgik O. M. fra Casablanca. Da det d. 1/9 om Eftermiddagen viste sig vanskeligt at holde Vand paa Kedlerne paa Grund af lække Kedel- og Overhederør, og da Salt fra de lække Kedelrør i de tre Kamre næsten havde tilstoppet Afgangen for Røgen, der slog ud paa Fyrpladsen og gjorde det uudholdeligt for Fyrbøderne at opholde sig der, besluttedes det at søge ind paa Vigo Bay for at faa foretaget de fornødne Reparationer. D. 3/9 Kl. 5<sup>15</sup> Emd. opankredes O. M. paa Vigo Bay. Efter at Vandet var blæst af Kedlerne viste det sig, at et Kedelrør var revnet og et Overhederør sprængt samt at Kedelrørene i de tre Kamre næsten var tilstoppet af Salt. D. 5/9 Kl. 6 Emd. var Skaden udbedret, hvorefter Skibet fortsatte Rejsen d. 6/9 Kl. 7<sup>15</sup> Emd. D. 13/9 viste der sig daarlig Træk i Fyrene, hvorfor der blev fyret op paa Donkeykedlen for at denne kunde levere Damp til Hjælpemaskineriet. D. 15/9 Kl. 4 Emd. maatte der slukkes under Donkeykedlen, da dennes Fyrkanal var blevet stærkt bulet. Da der herefter ikke kunde holdes fuld Damp til Hovedmaskinen, idet Salt fra lække Kedelrør lukkede for Trækken, maatte Skibet gaa med reduceret Fart (5 Knob og mindre). D. 18/3 Kl. 4 Fmd., da O. M. befandt sig 8 Sm. N. for Schultzgrund i Kattegat, var Farten gaaet ned til 3<sup>1/2</sup> Knob, hvorfor der rekvireredes Bugserassistance pr. Radio. Kl. 4 Emd., da O. M. befandt sig paa 55°49' N. Brd. 10°49' Ø. Lgd. ankom S/S »Helene« af Haderslev, der forøjedes langs Siden af O. M. og assisterede dette Skib til Fredericia Red, hvor der ankredes d. 19/9 Kl. 3<sup>05</sup> Fmd.

Anm. Søretten har intet udtalt med Hensyn til Aarsagen til Havarierne. Ministeriet maa efter det oplyste antage, at Havarierne skyldes for kraftig Forcering af Kedlerne.

b) Paa Rejse fra Nørre Sundby til San Juan.

Grundstødt d. 28/12 25 ved Porto Rico's NØ.-Kyst.

Søforklaring i New York d. 11/2 26. Søforhør i Aalborg d. 7/5 26.

Kl. 8<sup>35</sup> Emd. passerede O. M. Morro Pt. Der blussedes efter Lods, medens Skibet for langsom Maskine. styredes ind i første Fyrlinie. Da O. M. var indenfor 2. Lysbøje og Lods'en stadig ikke kom, fortsattes Sejladsen i 2. Fyrlinie, hvis forreste Ledefyr var skjult af en Regnbyge. Loddet holdtes gaaende, og da Dybden passede med Kortets Angivelse af Dybden i Renden, antog man at være i denne. Kl. 8<sup>55</sup> Emd., lige efter der var loddet 5 Fv., tog Skibet Grunden, som det senere viste sig ca. 100 Fod udenfor Renden. Da det viste sig umuligt at bringe Skibet flot ved egen Hjælp, tilkaldtes Assistance. D. 30/12 Kl. ca. 9 Fmd. kom Skibet flot efter at en Del af Ladningen var lægtret.

Anm. Søretten har intet udtalt med Hensyn til Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det oplyste antage, at Grundstødningen skyldes usigtbart Vejtr.

**224.** M/S **Oregon** af Kjøbenhavn, 4774 Reg. T. Br. Bygget 1916 af Staal. Paa Rejse fra Madeira til Lissabon med Stykgods.

Brand om Bord d. 24/3 25 i Atlanterhavet.

Søforklaring paa Madeira d. 25/3 25. Søforhør i Kjøbenhavn d. 8/4 25.

Kl. 8 Emd. afgik O. fra Madeira. Kl. 11 Emd. opdagedes det, at det brændte i et Parti Klid i Sække i Nr. 4 Lastrum. Efter at Luftrørene til Lastrummet var blevet tillukket, aabnedes Lugen. Det viste sig da, at det brændte i de øverste Lag Sække. Samtidig med at der blev sprøjtet paa Ilden, blev Sækkene og en hel Del løst Klid hevet paa Dækket. D. 25/3 Kl. 2<sup>30</sup> Fmd. var Ilden slukket. Dækket udfor Lugen samt en Dæksbjælke var bleven bøjet som Følge af Branden. O. returnerede til Madeira for Besigtigelse af Ladningen.

Anm. Søretten har intet oplyst med Hensyn til Aarsagen til Branden. Ministeriet maa efter det oplyste antage, at Ilden er opstaaet ved Selvantændelse.

**225.** 3<sup>m</sup> M/Sk. **Orkney** af Thurø, 125 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Aarhus til Aalborg med 200 Tons Oliekager.

Grundstødt d. 30/1 25 i Limfjorden.

Søforhør og Søforklaring i Aalborg d. 7/2 25.

Kl. 2 Emd., da O. var halvvejs oppe i Langerak, skønnede Føreren, at Skibet var for tæt ved S.Siden af Fjorden. Kursen ændredes 1 Streg nordligere, og da man antog at være i Midten af Løbet, styredes Kurs som før Ændringen. Kort efter tog Skibet Grunden paa Fjordens N. Side. Da det ikke lykkedes at bringe Skibet flot ved egen Hjælp, modtoges Tilbud om Assistance fra en Bugserbaad fra Aalborg. D. 31/1 Kl. 2 Emd. blev Skibet taget af Grunden af Bugserbaaden. Da Grundstødningen fandt Sted var Vinden V., stiv Kuling, og Vejret let diset. O. gik for Motor.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen maa efter det oplyste antages at være, at Mærkerne for Løbet ikke kunde ses.

**226.** M/Jt. **Oscar Wilhelmsen**, 49 Reg. T. Br. Bygget af Eg og Fyr.

Paasejlet d. 17/11 25 paa Themsens.

Søforklaring i London d. 23/11 25.

Kl. 3<sup>1</sup>/<sub>4</sub> Emd., da O. W. laa opankret ved Billings gate Wharf, blev Fartøjet paasejlet af en Lægter, der bugseredes af en Slæbebaad. O.W. fik ved Kollisionen en Del ovenbords Skade om Bb.

Anm. Søforklaring for Lægteren foreligger ikke.

**227.** M/S **Oste** af Hamborg, 95 Reg. T. Br. Bygget 1899 af Staal. Paa Rejse fra Hamborg til Stettin med Hørfrø.

Grundstødt d. 26<sup>7</sup>/<sub>7</sub> 25 i Smaalandsfarvandet.

Søforklaring og Søforhør i Nakskov d. 29<sup>7</sup>/<sub>7</sub> 25.

Kl. 4 Fmd. lettedes fra en Ankerplads ved Onsevig. Efter at Skibet var kommet ud af Vigen styredes ØNØ. Kl. 6<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Fmd. saas Raagø Sund-Prikken. Der styredes nu efter Sømærkerne og Kl. 7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Fmd. passeredes Kragenæs røde Prik om Bb. Vejret var nu diset. Efter at der var loddet 10 til 12 m Vand sattes Kursen SØ.t.S. Kl. 8 Fmd. grundstødte O., som det senere viste sig, paa Avernakkehage. Da det ikke lykkedes at bringe Skibet flot ved egen Hjælp, blev der d. 27<sup>7</sup>/<sub>7</sub> om Morgenen sat Nødfalg. Kl. 8 Fmd. ankom S/S »Ellen« til Strandingsstedet og tilbød Assistance, der blev modtaget. Efter at ca. 30 Tons af Ladningen var lægtret blev O. Kl. 7 Emd. slæbt af Grunden, hvorefter O. opankredes paa Kragenæs Red og tog Ladningen om Bord igen. Skibet var tilsyneladende ubeskadiget.

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

**228.** S/S **Palnatoke** af Kjøbenhavn, 1249 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal.

Paasejlet d. 14<sup>1</sup>/<sub>1</sub> 25 i Grangemouth.

Indberetning til Board of Trade dat. 26<sup>3</sup>/<sub>3</sub> 25.

Kl. 4<sup>50</sup> Emd. blev »Palnatoke«, der laa fortøjet i Carron Dock, paasejlet af S/S »Paris«, der manøvreredes ud af Dokken. »Paris«s Stb.s Bov tørnede herunder »Palnatoke«s Stb.s Bov, hvorved førstnævnte Skibs Stb.s Anker gik gennem en Plade i Forpart af I-Lasten paa »Palnatoke«, som desuden led forskellige andre Havarier ved Paasejlingen.

Anm. Søforklaring for »Paris« foreligger ikke.

**229.** Damptrawler **Poul Radmann** af Hamborg. Paa Rejse fra Hamborg til Fiskeplads i Kattegat.

Grundstødt d. 14<sup>2</sup>/<sub>2</sub> 25 ved Sprogø.

Strandingsindberetning dat. 16<sup>2</sup>/<sub>2</sub> 25.

Kl. 8<sup>30</sup> Fmd. grundstødte P. R. i taaget Vejr paa Sprogø V.-Rev. Skibet blev d. 15<sup>2</sup>/<sub>2</sub> Kl. 3<sup>45</sup> Fmd. bragt flot af Svitzer's Bjergnings-Entreprise og indslæbt til Korsør for Dykkerundersøgelse.

Anm. Den sandsynlige Aarsag til Grundstødningen angives at være Taage og Strømsætning.

**230.** Bark **Pehr Ugland** af Frederikstad, 1316 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Haparanda til Rochester med Træ.

Grundstødt d. 30<sup>8</sup>/<sub>8</sub> 25 ved Læsø.

Strandingsindberetning dat. 1<sup>10</sup>/<sub>10</sub> 25.

P. U. grundstødte under en Storm af V. paa Kobbergrunden. Skibet kom flot ved egen Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen er ubekendt.

**231.** Sk. **Peter** af Neksø, 48 Reg. T. Br. Bygget 1872 af Eg. Paa Rejse fra Neksø til Karlskrona med 80 Tons Sand.

Borteblevet; 4 Omkomne.

Forlisanmeldelse, dat. Neksø d. 28<sup>11</sup>/<sub>11</sub> 25. Søforhør i Neksø d. 27<sup>1</sup>/<sub>1</sub> 26.

P. afsejlede fra Neksø d. 6<sup>10</sup>/<sub>10</sub> 25 Kl. 3<sup>15</sup> Emd. Siden da er intet hørt til Skibet, som maa formodes at være forlist med Mand og Mus.

Skibets Besætning bestod af: Skibsfører Peter Christian Sode af Neksø, Matros Eigil Viktor Pedersen og Ungmand Frederik Olsen Ancher, begge af Rønne.

**232.** 3<sup>m</sup> M/Sk. **Philip** af Thurø, 229 Reg. T. Br. Bygget 1917 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Danzig til Odense med Superfosfat.

Kollideret d. 30<sup>7</sup>/<sub>7</sub> 25 i Danzig Havn.

Søforklaring og Søforhør d. 6<sup>8</sup>/<sub>8</sub> 25 i Odense.

Se Nr. 141.

**233.** S/S **Polaris** af Kjøbenhavn, 2462 Reg. T. Br. Bygget 1890 af Staal. Paa Rejse fra Velsen til London; Tom.

Kollideret d. 5<sup>12</sup>/<sub>12</sub> 25 paa Themsen.

Søforklaring d. 22<sup>3</sup>/<sub>3</sub> 26 i Wed-Hartleford.

Kl. 6<sup>15</sup> Fmd. var P., der havde Lods om Bord, undervejs ned ad Themsen for at søge Ankerplads ved Erith. Udfor Erith-Bøjerne blev Maskinen slaaet Bak og Roret lagt Bb. for at svinge Skibet rundt. Under denne Manøvre kom P. for nær til S/S »Harfry«, der laa fortøjet i Bøjerne, og til Trods for at Ankeret blev kastet, blev P. af det udgaaende Tidevande ført ned paa H.s Stb.s Bov. P. tog ingen Skade ved Kollisionen.

Anm. Aarsagen til Kollisionen fremgaar af det ovenfor anførte.

**234.** M/Jt. **Pollux** af Nykøbing F., 62 Reg. T. Br. Bygget 1903/17 af Eg. Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Nykøbing F. med Stykgods.

Kollideret d. 4<sup>9</sup>/<sub>9</sub> 25 i Kjøbenhavns Havn.

Søforhør i Kjøbenhavn d. 14<sup>9</sup>/<sub>9</sub> 25.

Se Nr. 185.

**235.** S/S **Polly** af Kjøbenhavn, 798 Reg. T. Br. Bygget 1911 af Staal. Paa Rejse fra Antwerpen til Stralsund med 950 Tons Fosfat.

Grundstødt d.  $^{10}/_6$  25 ved Tysklands N.-Kyst.

Tysk Strandingsindberetning dat. Stralsund d.  $^{12}/_6$  25. Søforklaring i Stralsund d.  $^{15}/_6$  25. Søforklaring i Nykøbing S. d.  $^{21}/_{11}$  25.

Kl. 12<sup>20</sup> Fmd. afsejlede P. fra Holtenau og styredes med sikker Kending ud af Kielerfjorden. Kl. 1<sup>30</sup> Emd. passeredes Anduvningsbøjen V. for Hiddensø. Skibet holdtes gaaende her for langsom Maskine for at afvente Lods. Da der ingen Lods kom ud, besluttedes det at gaa om paa Ø.-Siden af Dornbusch for om muligt der at faa Forbindelse med Lodserne. Ved at praje en Fiskerbaad fik man imidlertid oplyst, at der kun kunde faas Lods paa V.-Siden af Hiddensø, hvorfor P. gik tilbage og opankredes Kl. 5<sup>15</sup> Emd. udenfor Anduvningsbøjen. Kl. 5<sup>30</sup> Emd. saas Lodsbaaden komme ud, hvorfor Ankeret blev lettet, og Skibet styret indefter i Kending af Bøjerne, der holdtes om Stb. Efter Søkortet skulde her være 6,3 m Vand. Vinden var ØSØ., frisk Brise, og Vejret klart. Loddet holdtes stadig gaaende. Kl. 5<sup>50</sup> Fmd. grundstødte P. Ved at lodde rundt Skibet fandtes 12 Fod Vand, medens P.s Dybgaende var 13'6" agter. Det forsøgte ved forskellige Maskinmanøvrer at bringe Skibet flot, men uden Resultat. Lodsens, der kom om Bord kort efter Grundstødningen, oplyste, at P., med sit Dybgaende af 13 $\frac{1}{2}$  Fod maatte gaa rundt til Greifswalder Oie for ad den Vej at komme ind til Stralsund, da der ikke var Vand nok V. om Rügen. Da alle Forsøg paa at bringe Skibet flot ved egen Hjælp var forgæves, modtoges Tilbud om Assistance. D.  $^{11}/_6$  Kl. 1<sup>35</sup> Fmd. kom Slæbedamperen »Herkules« af Stralsund langs Siden af P. og paabegyndte straks Arbejdet med at bringe P. flot. Kl. 5<sup>10</sup> Fmd. kom P. af Grunden. P., der var tæt, fortsatte Rejsen rundt Rügen til Stralsund, hvortil Skibet ankom Kl. 5 Emd.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

**236.** S/S **Poul Møller** af Kjøbenhavn, 298 Reg. T. Br. Bygget 1917 af Staal. Paa Rejse fra Stettin til Vejle med Rug.

Grundstødt d.  $^{20}/_{12}$  25 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Svendborg d.  $^{30}/_{12}$  25. Søforhør i Kjøbenhavn d.  $^6/_7$  og  $^9/_7$  26. Strandingsindberetning dat.  $^{22}/_{12}$  25.

Kl. 1 Fmd. rundede P. M. Lillegrundens Lystønde, hvorfra Kursen sattes retv. V. Kl. 3<sup>35</sup> Fmd. havdes Æbelø tværs i 2 Sm.s Afst. (efter 4 Str.s Pejling). Herfra styredes retv. S.73°V. indtil Kl. 4<sup>05</sup> Fmd., da Kursen ændredes til S.83°V. Vinden var Ø.lig, fløv, og Vejret klart. Kl. 4<sup>15</sup> Fmd. grundstødte P. M. paa Bjørnsknode Rev ca. 1 Sm. indenfor Tokosten. Da det ikke lykkedes at bringe Skibet flot ved egen Hjælp, rekvireredes Assistance. I Løbet af Dagen blæste det op til Snestorm af Ø., og Skibet begyndte at hugge i Grunden, hvorfor Maskintanken blev fyldt. D.  $^{21}/_{12}$  Kl. 9 Fmd. blev der truffet Aftale med Føreren af Bjergningsdamperen »Bien« om Bjergning. Efter at ca. 120 Tons af Ladningen var lægtret kom Skibet flot d.  $^{22}/_{12}$  Kl. 4<sup>00</sup> Emd. P. M., der havde faaet en mindre Lækage som Følge af Grundstødningen, fortsatte Rejsen.

Anm. Søretten har intet udtalt med Hensyn til Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det oplyste antage, at Grundstødningen skyldes haard Strømsætning.

**237.** S/S **Prins Knud** af Kjøbenhavn, 1340 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Staal. Paa Rejse fra Råfsö til London med 710 Sldr. Træ.

Kastet Dækslast d.  $^{17}/_6$  25 i Nordsøen.

Søforklaring i London d.  $^{20}/_6$  25.

Kl. 12<sup>50</sup> Fmd. pejledes Lodbjerg i retv. S.49°Ø., Afst. 8 Sm. Vinden var NV., stiv Kuling, med høj Sø, og Skibet arbejdede haardt i Søen og tog meget Vand over Dækslasten. I Løbet af Formiddagen fik P. K. stærk Stb.s Slagside; da det ikke lykkedes at rette Skibet op ved at lænse Stb.s 4-Tank og fylde 6-Tanken og ved kun at brænde Kul fra Stb.s Bunker, blev — efter afholdt Skibsraad — ca. 7 Sldr. af Dækslasten kastet over Bord. Herved rettedes Skibet noget. Om Eftermiddagen tiltog Slagsiden igen til ca. 25°, hvorfor der yderligere blev kastet ca. 8 Sldr. Træ over Bord. Herved rettedes Skibet omtrent op, og Rejsen fortsattes.

Anm. Ministeriet maa efter det oplyste antage, at Slagsiden er opstaaet som Følge af, at Dækslasten, der var høj ved Indladningen, er blevet væsentlig tungere ved at trække Vand.

**238.** Motorfartøj **Prøven** af Skelskør, 9 Reg. T. Br. Bygget af Eg og Fyr. Paa Stenfiskeri i Kattegat.

Strandet og forlist d.  $^{10}/_{11}$  25 ved Fyens N.-Kyst.

Strandingsindberetning dat.  $^{16}/_2$  26. Søforhør i Skelskør d.  $^1/_10$  26.

P. laa til Ankers under Land ved Fyens Hoved, da Vinden Kl. ca. 9 Fmd. sprang fra V. til NV. med stærk Storm. Skønt P. laa for 2 Ankre, kunde disse dog ikke holde Baaden, idet Fligene rettede sig ud, hvorefter P. drev paa Land og blev Vrag.

Anm. Aarsagen til Strandingen fremgaar af det ovenfor anførte.

**239.** S/S **Rhodesia** af Kjøbenhavn, 4112 Reg. T. Br. Bygget 1914 af Staal. Paa Rejse fra Hamborg til Sønderborg med Stykgods.

Kollideret d.  $^{17}/_{12}$  25 i Østersøen.

Søforhør i Kjøbenhavn d.  $^{23}/_{12}$ ,  $^{30}/_{12}$  25 og  $^7/_1$  26.

Af Forklaring afgivet af R.s Besætning fremgaar: Kl. ca. 7<sup>20</sup> Fmd., da R. paa Kursen NØ.t.N. var i Nærheden af Kiel A Lysbøje, kom en klar Lanterne fra en modgaaende Damper i Sigte ca. 1 Str. om Stb. Den klare Lanterne trak Stb. over, og kort efter kom den modgaaende Dampers grønne Sidelanterne i Sigte. Kursen ændredes  $^1/_2$  Str. nordligere. Da den modgaaende Damper, der senere viste sig at være »Inga Kunstmann« af Stettin, var ca. 2  $^1/_2$  Str. om Stb., forsvandt dens grønne Lanterne og kun Toplanteren var synlig fra den. Kort efter hørtes fra I. K. et Stød i Fløjten, hvilket fra R. blev besvaret med

samme Signal, og R.s Ror lagt haardt Bb. Derefter hørtes 3 Stød i I. K.s Dampfløjte, hvilke blev besvaret med 1 Stød. Kl. 7<sup>25</sup> Fmd. kastedes R.s Maskine Fuld Kraft Bak, hvilket blev tilkendegivet ved 3 Stød i Fløjten. Umiddelbart efter skimtedes I. K.s Skrog paa Stb.s Bov, og Kl. 7<sup>27</sup> Fmd. — ca. 1/2 Sm. S. for Lysbøje A — tørnede R. mod I. K.s Bb.s Side lidt foran for Broen. I. K.s røde Lanterne var ikke set før Kollisionen, og efter denne bemærkede man, at den ikke brændte, hvilket den grønne Lanterne gjorde. Da I. K. havde faaet et større Hul i Siden, forsøgte det at holde Skibene sammen; en Del af I. K.s Besætning kom om Bord i R. Resten blev, efter at Skibene var gledet fra hinanden, bjærgede i R.s Redningsbaad. R. forsøgte nu at bugsere I. K. ind paa grundet Vand, idet der styredes S. over. Da Skibene var ved sort Bøje Kiel Nr. 3, skar I. K. ud til Stb. og begyndte at synke. Kl. 9<sup>08</sup> Fmd. ankredes i 7 Fv. Vand, og kort efter sank I. K., hvis Besætning blev landsat af en Slæbedamper. R. havde ved Kollisionen faaet et stort Hul over Vandlinien i Stb.s Side af Stævnen, Stævnen vredet Bb. over samt Lækage i Forpeaken.

Af den af I. K.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at I. K. Kl. 7 Fmd. passerede tæt om Kieler F. S.; R.s grønne Lanterne observeredes da om Bb. Kl. 7<sup>15</sup> Fmd. passeredes Kiel A Lysbøje tæt om Stb. Da R.s grønne Lanterne stadig var i Sigte, blev der fra I. K. 4 Gang givet et Stød i Dampfløjten. Fra R. hørtes een Gang et Stød og senere 3 Stød i Dampfløjten. Før Kollisionen forvissede I. K.s Styrmand sig 2 Gange om at begge Sidelanterne brændte, hvilke de gjorde indtil 1/2 Time efter Kollisionen, da Skibets Baadsmand efter Ordre slukkede dem.

Anm. 1. Besætningen paa S/S »Borghild«, der befandt sig i Nærheden, da Kollisionen skete, har forklaret, at B. Kl. 7<sup>15</sup> Fmd. passerede I. K. om Bb. og at I. K.s røde Sidelanterne paa dette Tidspunkt ikke brændte.

Anm. 2. Søretten har intet udtalt med Hensyn til Aarsagen til Kollisionen. Ministeriet maa efter det oplyste antage, at Kollisionen skyldes den Omstændighed, at I. K.s Bb.s Sidelanterne ikke brændte klart.

**240.** S/S **Rhone** af Kjøbenhavn, 1064 Reg. T. Br. Bygget 1915 af Staal.

a) Paa Rejse fra Kjøbenhavn til London med Stykgods.

Kollideret d. 13/1 25 paa Themsens.

Søforklaring i London d. 13/2 25. Søforhør i Kjøbenhavn d. 2/4 25.

Ved Middagstid, da R. var undervejs op ad Themsens og forsøgte at passere mellem en Lægter »Wolsey« og en Damper, der begge laa til Ankers, blev Skibet af Strømmen ført hen mod Lægteren, som R. ramte med Stævnen og tilføjede nogen Skade. R. tog ingen Skade ved Kollisionen.

Anm. Aarsagen til Kollisionen fremgaar af det ovenfor anførte.

b) Kollideret d. 27/10 25 i Londons Havn.

Søforhør i Kjøbenhavn d. 5/11 25. Søforklaring i Leith d. 1/12 25.

Kl. 10<sup>12</sup> Emd., da R. var ca. 100 Fod fra Millwall Pier, hvor Skibet skulde fortøjes, saas en Damper, der senere viste sig at være S/S »Royal Scot«, komme op agter fra. Fra R. blev der givet 2 Stød i Fløjten, og samtidig blev der slaaet Fuld Kraft Frem til Maskinen; kort efter tørnede R. S. med Stævnen og Stb.s Anker mod R.s Agterskib om Bb.

Anm. Søforklaring for R. S. foreligger ikke.

c) Paa Rejse fra Odense til Aarhus.

Grundstødt d. 26/11 25 i Odense Fjord.

Søforhør i Kjøbenhavn d. 7/12 25.

Kl. 12<sup>36</sup> Emd. afgik R. fra Odense med Lods om Bord. Paa Vejen ud friskede Vinden til orkanagtig Storm med Snetykning. Efter at Skibet havde rundet Flintholmshage var Snetykningen saa tæt, at der ikke kunde ses fra den ene Prik til den næste, hvorfor det besluttedes at ankre. Kl. 2<sup>30</sup> Emd. ankredes indenfor den hvide Prik ved Sønderholm, men inden Skibet var svajet op, forsvandt den hvide Prik og den røde Prik kom til Syne agterude. Der blev straks slaaet Fuld Kraft Frem og hevet ind paa Kæden, der viste Stb. ud. Skibet stod imidlertid allerede fast med Agterenden. Da R. ikke kunde bringes flot ved egen Hjælp, rekvireredes Assistance. D. 26/11 Kl. 6<sup>30</sup> Fmd. blev R. bragt flot med Assistance af Bugserbaaden »Frem«, hvorefter Rejsen fortsattes.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen var, at Ankeret ikke holdt.

**241.** S/S **Rita** af Kjøbenhavn, 534 Reg. T. Br. Bygget 1892 af Staal, Paa Rejse fra Hamborg til Kjøbenhavn.

Grundstødt d. 3/12 25 i Kieler-Kanalen.

Søforhør i Kjøbenhavn d. 12/12 25.

D. 2/12 Kl. 11<sup>45</sup> Emd. afgik R. fra Brunsbüttel med Lods om Bord. D. 3/12 Kl. 12<sup>50</sup> Fmd. kom Skibet ind i tæt Taage, hvorfor R. gik med langsom Fart. Der hørtes Taagesignal fra en modgaende Damper, og pludselig saa man denne for om Bb. liggende tværs i Kanalen. For at undgaa Sammenstød blev R.s Maskine, der havde været stoppet, slaaet Fuld Kraft Frem og Roret lagt haardt Stb. (tysk Kommando). Da Skibene var klar af hinanden, blev Maskinen stoppet og Roret lagt haardt Bb.; men umiddelbart efter — Kl. 12<sup>65</sup> Emd. — tog R. Grunden paa Kanalens Stb.s Side ved Km. 17. Efter forgaves at have forsøgt at komme flot ved egen Hjælp tilkaldtes en Slæbebaad, der tog Skibet af Grunden Kl. 10 Fmd.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

**242.** M/Gl. **Rita** af Samsø, 37 Reg. T. Br. Bygget 1894 af Eg. Paa Rejse fra Mullerup til Kalundborg i Ballast.

Grundstødt d. 25/11 25 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. 29/11 25.

Kl. 6<sup>1/2</sup> Emd. grundstødte R. under en haard Ø.lig Snestorm paa (Gulstavshage. D. 30/11 kom Skibet flot ved Hjælp af Bjergningsdamper.

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

**243. S/S Rita Mærsk** af Odense, 953 Reg. T. Br. Bygget 1925 af Staal.Kollideret d.  $13/9$  25 i Esbjerg Havn.Søforklaring og Søforhør i Esbjerg d.  $16/9$  25.

Kl. 8<sup>40</sup> Emd. manøvreredes R. M. ind i Dokken og styredes for langsom Maskine langs Siden af S/S »Victoria«, som laa fortojlet. Kl. 8<sup>50</sup> Emd. blev Maskinen stoppet, og kort efter blev der slaaet Langsomt Bak. Da Skibet imidlertid stadig gik fremover, sloges Fuld Kraft Bak. Efter denne Manøvre fik Skibet yderligere Fart fremover, hvorfor der blev slaaet Fuld Kraft Bak 2 Gange (forceret). Skibets Fart forøgedes stadigt, og da R. M. stævnedede ret mod engelsk S/S »Brinkburn«, der ogsaa laa fortojlet i Dokken, blev Roret lagt haardt Bb. og samtidig kastedes Stb.s Anker. Umiddelbart efter tømmede R. M. med Bb.s Bov mod B. Der blev nu slaaet Stop paa Maskintelegraf. Da Skibet herefter svingede haardt Stb. over, blev der atter slaaet Fuld Kraft Bak, og samtidig blev Bb.s Anker kastet. Efter denne Manøvre svingede R. M. Agterenden haardt imod V. og fortsatte med stadig forøget Fart fremover, hvorfor der blev slaaet Stop. Til Trods for at R. M. nu tømmede haardt op for Ankrene, løb Skibet dog med Stb.s Bov mod Agterenden af S/S »Lena« af Hamborg, der ligeledes laa fortojlet i Dokken. Ankerne viste sig nu at holde Skibet, hvorefter dette ved Hjælp af Spillene blev forhalet til anvist Plads. Som Følge af Kollisionerne havde B. faaet nogle Plader i Stb.s Laaring bulede, paa L. var et Spilledampbrør blevet afbrækket og paa V. var Skanseklædningen bulet over ca.  $1\frac{1}{2}$  Fv. R. M. havde lidt en Del Havari paa Stb.s og Bb.s Bov, idet en Del Plader og Spanter var bøjedede; endvidere var en Plade og Gelænderet agter om Bb. bøjet.

Anm. Aarsagen til Kollisionerne var, at den vagthavende Maskinmester ved Udførelsen af Ordrene til Maskinen om at bakke, hvilke Ordre han besvarede rigtigt paa Maskintelegrafen, glemte at skifte Kvadranten, der stod for Frem.

**244. S/S Robert** af Kjøbenhavn, 1272 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Staal. Paa Rejse fra Odense til Kolding med 1200 Tons Jordnødkager.Kollideret og grundstødt d.  $29/8$  25 paa Kolding Fjord.Søforhør i Kolding d.  $1/9$  25.

Se Nr. 175.

**245. S/S Rolf** af Beidenfleth. Paa Rejse fra Mullerup til Kjøbenhavn med 238 Tons Sukker.Grundstødt og forlist d.  $5/2$  25 i Smaalandsfarvandet.Søforklaring og Søforhør i Vordingborg d.  $9/2$  25. Strandingsindberetning dat.  $18/2$  25.

Kl. 3 Fmd., da R. var ca.  $2\frac{1}{2}$  Sm. af Vejrø og befandt sig i Omø Fyrs røde 1 Blink og Vejrø Fyrs faste Vinkel, sattes Kursen SØ.t.Ø.  $1/2$  Ø. Vinden var VSV., stiv Kuling, og Vejret, der hidtil havde været klart, blev nu diset. Der loddedes flere Gange 10—15 m. Kl. 4 Fmd. grundstødte R. paa Venegrunden. Skibet kom straks flot ved egen Hjælp. Imidlertid var Skibet blevet læk, og Pumperne kunde ikke holde Vandet ude, hvorfor det besluttedes at sætte Skibet paa Land. Kl. 5 Fmd. skete en Eksplosion i Maskinen. Da Skibet nu sank hurtig, gik Besætningen i Baadene og landede Kl. 6<sup>30</sup> Fmd. ved Knudshoved. R. sank Kl. 5<sup>20</sup> Fmd.

Anm. Søretten udtaler, at Aarsagen til Grundstødningen efter det oplyste maa være Strøm- og Vejrforhold.

**246. M/S Ruth** af Kjøbenhavn, 630 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Fyr. Paa Rejse fra Alne til Cherbourg med Træ.Havareret d.  $11/11$  25 ved Sveriges Ø.-Kyst.Søforklaring i Örnskoldsvik d.  $16/11$  25. Svensk Indberetning dat.  $20/11$  25. Søforhør i København d.  $30/11$  25.

D.  $10/11$  Kl. 7 Emd. afgik R. fra Alne assisteret af Slæbebaad. Efter at have brækket Isen rundt R., forlod Slæbebaaden Skibet inden dette havde faaet Ankrene hevet op, hvorfor R. ved egen Hjælp, assisteret af Lods, sejlede ud gennem en nybrudt Rende. Under Sejladsen gennem Isen mærkedes gentagende Gange stærke Stød i Skibet. D.  $11/11$  Kl. 12<sup>20</sup> Fmd. — da R. var ude af Isen — meldte Skibets 1. Mester, at Skibet var læk, og en Undersøgelse viste, at Vandet strømmede ind gennem Nodderne i Garneringen i Forpeaken. Maskinens Pumper kunde ikke holde Skibet læns, hvorfor begge Dækspumperne sattes i Gang, men da Vandet stadig steg, blev det efter Samraad med Lodsen besluttet at gaa ind til Skogshamn for at sætte R. paa Grund. Kl. 1<sup>15</sup> Fmd. var Skibet atter i Isen; paa dette Tidspunkt var Vandet steget i Maskinrummet, saa Maskinen gik i Staa. Kl. 1<sup>45</sup> kom Lodsbaad langs Siden. Lodsen gik med denne i Land og tilkaldte Slæbebaad. Denne ankom Kl. 6<sup>10</sup> Fmd. og Kl. 9 Fmd. blev R. slæbt paa Grund ud for Skogshamn. Det viste sig nu, at der i Stb.s Bov var et ca. 12 Tommer stort Hul. Skibet blev lænset ved Hjælp af en Motorpumpe fra Land og efter at en Del af Lasten var bragt i Land, blev Skibet repareret. Lasten toges atter om Bord og Rejsen fortsattes d.  $21/11$  Kl. 11 Fmd.

Anm. Lækagen var opstaaet som Følge af, at Skibet gentagne Gange var tørnet haardt mod Isen.

**247. M/S Ruthby** af Rødby Havn. 111 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Eg, Bøg og Fyr.Kollideret d.  $14/8$  25 i Kjøbenhavns Havn.Søforhør i Kjøbenhavn d.  $26/8$  25.

Kl. 6<sup>35</sup> Emd. afgik R. fra Frihavnen. Da R. var udfor Lystbaadehavnen, blev Motoren stoppet. Kl. 6<sup>55</sup>, da Skibet skulde lægge til ved Nordre Toldbod for Told- og Lægeeftersyn, tømmede R. med Stævnen mod Agterenden af en foranliggende svensk Galease »Delfin«. Galeasen fik en Del Skade paa Agterdæk, Skanseklædning og staaende Rig.

Anm. Søretten har intet udtalt med Hensyn til Aarsagen til Kollisionen. R.s Fører udtaler, at Aarsagen var, dels at R. grundet paa Strømforholdene nægtede at lystre Roret, da der kort før Kollisionen blev bakket, ved hvilken Manøvre det forsøgtes at gaa udenom D., og dels at R.s Anker ikke straks blev kastet, da der blev givet Ordre hertil.

**248.** S/S *Saga* af Aarhus, 919 Reg. T. Br. Bygget 1904 af Staal.

a) Paa Rejse fra Nykøbing F. til Kjøbenhavn.

Brand i Ladningen d.  $\frac{8}{9}$  25 i Sundet

Søforhør i Kjøbenhavn d.  $\frac{12}{9}$  25.

Kl. 10<sup>30</sup> Emd. opdagedes Ild i Nr. 1 og 2 Lastrum. Der blev purret ud overalt og aabnet for Lugerne; men da Røgen i Lastrummene var saa stærk, at det var umuligt at komme derned, og da der ingen Flammer var at se, blev Lugerne tildækket igen. D.  $\frac{9}{9}$  Kl. 1 Fmd. ankom S. til Kjøbenhavn og fortøjedes ved Langelinie, hvorfra Brandvæsenet alarmeredes. Kort efter ankom Brandvæsenet og gik i Gang med Slukningsarbejdet, og Kl. 2<sup>15</sup> Fmd. var Ilden slukket.

Anm. Søretten har intet udtalt med Hensyn til Aarsagen til Branden. Ministeriet maa efter det oplyste antage, at Ilden er opstaaet som Følge af, at der under Skibets Ophold i Nykøbing F. Dagen forinden ved Uforsigtighed er tabt Gnister i en Sæk Kørnøg i Lastrummet.

b) Paa Rejse fra Antwerpen til Kjøbenhavn.

Kollideret og rørt Grunden d.  $\frac{21}{9}$  25 i Kielerkanalen.

Søforhør i Kjøbenhavn d.  $\frac{26}{9}$  25.

Kl. 11<sup>15</sup> Fmd. afgik S. fra Brunsbüttel med Kanallods. Kl. 12<sup>05</sup> Emd. fortøjedes i Kudensee og Kl. 1<sup>05</sup> fortsattes Rejsen. Kl. 1<sup>15</sup> sprængtes Stb.s Rorkæde, og Skibet drejede Bb. over. Stb.s Anker blev straks kastet, men inden det lykkedes at faa Farten af Skibet, rørte dette Grunden og kom til at ligge omtrent tværs i Farvandet. Da Rorkæden sprængtes befandt en modgaaende Damper — S/S »Clio« — sig ca. 400 m fra S. Til Trods for at C. bakkede og lod sit Bb.s Anker falde, løb denne Damper dog mod S., der ved Kollisionen fik adskillige ovenbords Havarier. Efter at S.s Styreledning var repareret, fortsattes Rejsen.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen og Kollisionen fremgaar af det ovenfor anførte.

c) Paa Rejse fra Antwerpen til Kjøbenhavn.

Grundstødt d.  $\frac{14}{12}$  25 paa Elben.

Søforhør i Kjøbenhavn d.  $\frac{17}{12}$  25.

Kl. 1<sup>00</sup> Emd. passerede S., der havde Lods om Bord. Cuxhaven i taaget Vejr. Kl. 1<sup>25</sup> Emd. tog Skibet Grunden. Maskinen blev straks kastet Fuld Kraft Bak, men Skibet stod fast. Det viste sig senere, at S. stod ca.  $\frac{1}{2}$  Sm. V. for Bøje Q. D.  $\frac{15}{12}$  Kl. 1<sup>00</sup> Fmd. kom Skibet flot ved Hjælp af Slæbebaad.

Anm. Søretten har intet udtalt med Hensyn til Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det oplyste antage, at Grundstødningen fandt Sted som Følge af Strømsætning.

**249.** M/S *Sally Mærsk* af Odense, 3252 Reg. T. Br. Bygget 1923 af Staal. Paa Rejse fra Rotterdam til Sydney (C.B.) i Ballast.

Havareret i Atlanterhavet.

Indberetning til Board of Trade dat. St. Johns (N.F.) d.  $\frac{12}{10}$  25.

Som Følge af haardt Vejr fik Skibet en Del Nagler slaaget løse og fik Lækage i Bundtankene.

**250.** S/S *Scotia* af Kjøbenhavn, 2381 Reg. T. Br. Bygget 1923 af Staal.

Kollideret med en Kaj d.  $\frac{25}{11}$  25 i Kjøbenhavn.

Søforhør i Kjøbenhavn d.  $\frac{30}{11}$  25.

Kl. 5<sup>15</sup> Fmd. afgik S. fra Gasværkshavnen assisteret af Lods og Slæbebaad. Vinden var NØ., haard Kuling. Under Manøvren for at svinge Skibet rundt tørnede dette med Agterskibet mod Kajen ved Islands Brygge, hvorved Rorbladet bøjedes og Rorstammen blev vredet. S. fortøjedes ved Islands Brygge.

Anm. Søretten har intet udtalt med Hensyn til Aarsagen til Kollisionen. Ministeriet maa efter det oplyste antage, at Kollisionen skete som Følge af, at Bugserbaaden, der havde faaet Ordre til at trække S.s Agterende godt frem mod N., begyndte at dreje for tidligt om Estakaderne.

**251.** Tjalk *Seestern* af Hamborg, 84 Reg. T. Net. Bygget 1909 af Jern. Paa Rejse fra Aarhus til Odense med 66 Tons Palmeskraa.

Strandet d.  $\frac{11}{12}$  25 ved Fyens N.-Kyst.

Strandingsforretning d.  $\frac{12}{12}$  25. Strandingsindberetning dat.  $\frac{16}{12}$  25. Søforklaring og Søforhør i Odense d.  $\frac{18}{12}$  25.

S. grundstødte Kl. 8 $\frac{1}{2}$  Emd. i taaget Vejr ca. 1 $\frac{1}{2}$ , km N. for Odense Gab. Der blev straks rekvireret Assistance. Efter at ca. 600 Sække af Ladningen var bragt i Land og ca. 1000 Sække kastet over Bord, blev S. d.  $\frac{14}{12}$  Kl. 8 Emd. bragt flot af en Bjergningsdamper og indslæbt til Odense med Restpartiet af Ladningen, ca. 120 Sække.

Anm. Søretten har intet udtalt med Hensyn til Aarsagen til Strandingen. Ministeriet maa efter det oplyste antage, at Strandingen skyldes den Omstændighed, at Skibet, der paa Grund af taaget Vejr ikke havde haft Kending siden Æbelø passeredes, fortsatte Sejladsen og navigeredes paa Loddet alene.

**252.** S/S *Sierra Morena* Kjøbenhavn, 3494 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Staal. Paa Rejse fra Boston til Hampton Roads i Ballast.

Gruadstødt d.  $\frac{6}{3}$  25 ved Nordamerikas Ø.-Kyst.

Søforklaring i Newport News d.  $\frac{19}{3}$  25. Søforhør i Kjøbenhavn d.  $\frac{13}{5}$  25.

D.  $\frac{3}{3}$  Kl. 1<sup>40</sup> Emd. afgik S. M. fra Boston. D.  $\frac{4}{3}$  Kl. 3<sup>45</sup> Fmd. kvitteredes Lodsens ved Nobska Point, D.  $\frac{5}{3}$  Vejret diset, saaledes at der ingen Observationen kunde faas. Kl. 11<sup>15</sup> passeredes Cape Charles Fyrskib tæt om. Kursen sattes herfra misv. S.66° V. D.  $\frac{6}{3}$  Kl. 1<sup>15</sup> Fmd. pejledes Cape Henry Fyr i misv. V.t.N. $\frac{1}{2}$  N., giss. Afst. 5—6 Sm. Kursen ændredes da til misv. VNV. og umiddelbart efter til NV. Kl. 2<sup>10</sup> Fmd. havde man Cape Henry Fyr i misv. VNV., Afstanden skønnedes at være 4 Sm. Kl. 2<sup>15</sup> Fmd. saas Brænding tæt om Bb. Roret blev lagt haardt Bb., men Skibet nægtede at dreje. Maskinen blev da stoppet og straks efter kastet Fuld Kraft Bak. Kl. 2<sup>20</sup> Fmd. mærkedes det, at Skibet tog Grunden og stod fast. Det blæste da haard Kuling af N. med ret høj Sø. Bundtankene blev fyldt for at hindre Skibet i at drive

længere op paa Grunden. Da det ikke var muligt at bringe Skibet flot ved egen Hjælp, rekvireredes Assistance pr. Radio. D.  $\frac{7}{3}$  Kl. 5<sup>50</sup> Fmd. forsøgtes det igen at faa Skibet flot ved at bakke. Kl. 6<sup>10</sup> Fmd. maatte Maskinen imidlertid stoppes, da Skruen slog mod noget haardt. Ved Eftersyn viste det sig da, at Rorstævnen var borte, samt at Rorstammen, Rorbladet og Skruen var beskadiget. Kl. 1<sup>45</sup> Emd. ankom Bjergningsdamperen »Resolute« af New York; denne kunde dog paa Grund af den stærke Brænding ikke faa Forbindelse med S. M. før d.  $\frac{10}{3}$ . S. M. var imidlertid blevet læk i Agterlast og Tunnel. Bjergningsarbejdet fortsattes de følgende Dage og d.  $\frac{13}{3}$  Kl. 9<sup>20</sup> Emd. kom S. M. flot, hvorefter Skibet indslæbtes til Newport News Shipbuilding & Drydock Co.

**253.** S/S **Signe** af Kjøbenhavn, 1191 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Staal. Paa Rejse fra Rotterdam til Stralsund med Kul.

Kollideret d.  $\frac{15}{8}$  25 ved Stralsund.

Søforklaring i Stralsund d.  $\frac{19}{8}$  25. Søforklaring i Kjøbenhavn d.  $\frac{25}{9}$  25.

Kl. 1<sup>35</sup> Emd. fik S. Havnelods udenfor Stralsund Havn. Vinden var da NV., frisk Kuling. Ved Indsejlingen til Havnen skulde Skibet dreje 90° Bb. over, hvorfor Roret blev lagt haardt Stb., og Maskinen slaaet Langsomt Frem. Da S. imidlertid ikke drejede hurtigt nok, blev Bb.s Anker kastet, men desuagtet blev Skibet af Vinden drevet tværs over Havnen. For at undgaa Kollision med en Tjalk — »Anna« af Stralsund —, der laa fortøjet ved nogle Pæle i Havnen, blev der holdt an i Bb.s Kæde og samtidig slaaet Fuld Kraft Bak til Maskinen. Inden Farten kom af Skibet, ramte det med Stævnen Tjalken paa Stb.s Side ved Rigggen, hvorved der i A. fremkom en Bule paa tværs af Pladerne fra Vandlinien til Rælingen. ligesom A. fik flere Spanter bøje. A. blev ved Kollisionen skubbet haardt mod Pælene og fik derved ogsaa Bb.s Side beskadiget. S. tog ingen Skade ved Kollisionen.

Anm. Sørensen har intet udtalt med Hensyn til Aarsagen til Kollisionen. Ministeriet maa efter det oplyste antage, at Kollisionen er foranlediget ved, at Skibet under de herskende Vindforhold ikke kunde dreje tilstrækkeligt hurtigt.

**254.** M/S **Sirius** af Hamborg. Bygget af Jern. Paa Rejse fra Malmø til Sassnitz i Ballast.

Grundstødt d.  $\frac{18}{1}$  25 ved Møen.

Søforhør i Stege d.  $\frac{20}{1}$  25. Strandingsindberetning dat.  $\frac{20}{1}$  25.

Kl. ca. 5 Emd. grundstødte S. i tæt Taage ved Busene Have. Mandskabet blev bjærget i Land af Fiskere. D.  $\frac{19}{1}$  Kl. ca. 7  $\frac{1}{2}$  Emd. blev Skibet, der ved Grundstødningen var blevet læk og havde mistet Skruen, bragt flot af Bjergningsdamperen »Brage«.

Anm. Det viste sig senere, at der ingen Navigatører var om Bord, og at Skibet var stjaalet.

**255.** S/S **Skaane** af Kjøbenhavn, 1254 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Staal.

En Mand dræbt ved Nedstyrtning d.  $\frac{4}{9}$  25 i Marseille.

Søforklaring i Marseille d.  $\frac{6}{7}$  25. Søforhør i Korsør d.  $\frac{15}{8}$  25.

Under Arbejdet med at tildække 1-Lugen styrtede Matros N. Sørensen Kl. 6<sup>15</sup> Emd. ned i Lasten. Den forulykkede blev i stærkt lidende Tilstand kørt til Hospitalet, hvor han den  $\frac{9}{7}$  Kl. 4 Fmd. afgik ved Døden som Følge af de Kvæstelser, han havde paadraget sig ved Faldet.

b) Paa Rejse fra Danzig til Køge med Træ.

Grundstødt d.  $\frac{7}{12}$  25 ved Sveriges S.-Kyst.

Svensk Strandingsindberetning dat.  $\frac{12}{12}$  25. Søforhør i Kjøbenhavn d.  $\frac{17}{12}$  25.

Kl. 5<sup>30</sup> Emd. i taaget Vejr hørtes Smyge Huk Taagesignal i 4 Str. paa Kursen retv. S.89°V., Log 98,5. Kl. 6<sup>00</sup> hørtes Taagesignalet tværs, Log 101, gisset Afst. fra Smyge Huk 2,5 Sm. Der blev taget Lodskud; men da dette var usikkert, gjorde man klar til at tage et nyt. Inden dette blev taget tog Skibet — Kl. 6<sup>12</sup> Emd. — Grunden og blev staaende. Da Vejret klarede, pejledes Smyge Huk i NØ.t.Ø.  $\frac{1}{2}$ Ø. Kl. 11<sup>06</sup> Emd. kom S. flot efter at en Del af Dækslasten var kastet over Bord. Efter Grundstødningen lækkede Fortankene, Stb. Rendesten i Forlasten samt Bb.s Kedeltank.

Anm. Sørensen har intet udtalt med Hensyn til Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det oplyste antage, at Grundstødningen skyldes Taage i Forbindelse med Strømsætning.

**256.** S/S **Skanderborg** af Kjøbenhavn, 1904 Reg. T. Br. Bygget 1897 af Staal. Paa Rejse fra Monastir til Kopperverkhavnen med Salt.

Rørt Grunden d.  $\frac{8}{2}$  25 ved Sveriges V.-Kyst.

Svensk Strandingsindberetning, dat. Malmø d.  $\frac{12}{2}$  25.

Kl. 5<sup>15</sup> Emd., da S., der havde Lods om Bord, var for indgaaende til Kopperverkhavnen mellem Råå og Hålsingborg og havde Forenden indenfor Pieren, nægtede Skibet at lystre Roret, hvorfor det med Stb.s Bov tømmede Sandbanken paa Rendens Stb.s Side. S. gled straks af Grunden igen.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen maa efter det oplyste antages at være, at Skibet af haard Vind og Strøm, der var tværs paa Løbet, blev ført paa Grund.

**257.** 2<sup>m</sup> Kt. **Skarstein** af Trangisvaag, 147 Reg. T. Br. Bygget 1900 af Eg og Alm. Paa Fiskeri under Island.

Havareret d.  $\frac{3}{4}$  25 i Atlanterhavet; søgt Nødhavn.

Søforklaring i Reykjavik d.  $\frac{14}{4}$  25.

Kl. 3 Emd. under en østlig Storm tog Skibet en Braadsø over, der foraarsagede en Del ovenbords Skade. Da Fartøjet endvidere viste sig at væn; læk, gik S. til Reykjavik som Nødhavn. Anm. Aarsagen til Havariet fremgaa af det ovenfor anførte.

**258.** S/S **Skinfaxe** af Kjøbenhavn, 1709 Reg. T. Br. Bygget 1918 af Staal. Paa Rejse fra Odense til London i Ballast.



Kollideret d.  $20\frac{1}{2}$  25 paa Elben.

Søforklaring i Rotterdam d.  $27\frac{1}{2}$  25. Søforhør i Kjøbenhavn d.  $23\frac{1}{3}$  25.

Kl. 9 Emd., da S. var i Nærheden af Fyrskibet Elbe II, saas en Damper V. for Fyrskibet ca. 1 Str. om Bb., visende grøn Lanterne. Fra S. blev der givet 2 Stød i Fløjten, og Roret lagdes Stb. Den mod-gaaende Damper, der senere viste sig at være S/S »Sturmfels« af Bremen, svarede med 2 Stød, men saas at dreje til Stb. I »Skinfaxe« skiftedes Roret nu til haardt Bb. og der blev givet 1 Stød i Fløjten et Par Gange. Den tyske Damper drejede nu til Bb. uden at give Fløjtesignal. Da Kollision syntes uundgaaelig, kastedes Maskinen i »Skinfaxe« Fuld Kraft Bak, samtidig med at der blev givet tre Stød i Fløjten. Skibet slog hurtig Stb. over, og den anden Damper svingede med sit Agterskib mod »Skinfaxe«s Stævn, som blev truffet paa Bb.s Side. Det viste sig senere, at »Skinfaxe« havde faaet Stævnen bøjet ved Kollisionen og flere Plader var sprængt fra Stævnen.

Anm. Søforklaring for »Sturmfels« foreligger ikke.

**259.** S/S **Smiril** af Thorshavn, 166 Reg. T. Br. Bygget 1895/1901 af Staal.

Kollideret d.  $6\frac{1}{10}$  25 i Trangisvaag Havn.

Søforklaring og Søforhør i Thorshavn d.  $17\frac{1}{10}$  25.

Under Manøvre med at lægge til Kajen blev der slaaet Fuld Kraft Bak til Maskinen. Det varede imidlertid et Øjeblik inden Ordren blev udført, idet Maskinen stod paa et Dødpunkt, og da det mislykkedes at stoppe S. i Trosserne, løb Skibet op i Agterenden af Fiskekutter »Albert« af Trangisvaag, der laa for-tøjet ved Kajen. Sidstnævnte Skib fik en Del ovenbords Skade.

Anm. Aarsagen til Kollisionen fremgaar af det ovenfor anførte.

**260.** S/S **Smut** af Kjøbenhavn, 1826 Reg. T. Br. Bygget 1896 af Staal.

Havareret d.  $1\frac{1}{1}$  25 i North Shields.

Indberetning til Board of Trade dat. North Shields d.  $5\frac{1}{1}$  25. Søforhør i Odense d.  $11\frac{1}{3}$  25.

S. laa fortøjet i 2 Bøjer ved Dunston nedre Bro ca. 100 Yards fra Stenkajen og med Stævnen pegende op ad Floden. Langs S.s Stb.s Side var i samme Bøje fortøjt 3 andre Skibe. Kl. 10 Emd. sprang Vinden der var af orkanagtig Styrke, fra V. til NV. S.s Fortøjninger fik derved Vægten af alle Skibene og brækkede. Begge Ankre blev straks kastet, men inden de holdt, tørnede Stævnen mod Kajen, hvorved Stævnen og nogle Plader paa hver Side brækkede. Skibet blev nu liggende langs Kajen for at afvente bedre Vejrforhold. Ved Midnat opdagedes det, at S. stod paa Grund, og under Forsøget paa at bringe Skibet flot brækkede 3 Skrueblade. D.  $2\frac{1}{1}$  Kl.  $7\frac{30}{1}$  Fmd. var Skibet atter flot.

Anm. Aarsagerne til Havarierne fremgaar af det ovenfor anførte.

**261.** Ff. **Solveig** af Yderby, 8 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Yderby til Frederiksværk.

En Mand slaaet over Bord og druknet d.  $3\frac{1}{5}$  25 ved Sjællands N.-Kyst.

Søforhør i Frederiksværk d.  $10\frac{1}{7}$  25.

Kl.  $8\frac{30}{1}$  Emd. lettede S. fra en Ankerplads i Nærheden af Rørvig og styrede mod Frederiksværk. Da Fartøjet Kl.  $9\frac{30}{1}$  Emd. befandt sig i Kulhusrenden og sejlede med Vinden ret agter ind, slog Storbommen pludselig over fra Stb. til Bb. Herved blev Axel Jørgensen af Melby, der stod til Rors, ramt af en Blok i Underkant af Bommen og slaaet over Bord. Fartøjet blev straks opankret, men den forulykkede var forsvunden og kom ikke mere til Syne. Da den forulykkede forgæves var eftersøgt  $\frac{1}{2}$  Time, blev S. sat paa Grund udfor St. Carlsminde, hvorfra Føreren sprang i Vandet og vadede i Land for at tilkalde Hjælp. — Liget af den forulykkede fandtes d.  $8\frac{1}{6}$  25.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

**262.** M/Sk. **Sophie** af Kjøge, 70 Reg. T. Br. Bygget 1911 af Eg. Paa Rejse fra Køge til Hamborg med Flintesten.

Motoren havareret d.  $9\frac{1}{5}$  25 i Holtenau.

Søforklaring i Hamborg d.  $20\frac{1}{5}$  25.

Kl. 7 Fmd., da S. styrede ind i Slusen i Holtenau, hørtes pludselig et skarpt Knald fra Maskinen, som straks stoppedes. Ved Eftersyn viste det sig, at Skruebladene ikke fungerede. Anm. Om Aarsagen til Havariet er intet oplyst.

**263.** <sup>2m</sup> Kt. **Speed well** af Trangisvaag, 84 Reg. T. Br. Bygget 1880 af Eg og Fyr. Paa Fiskeri SV. for Vestmannøerne.

Sprunget læk d.  $22\frac{1}{3}$  25 i Atlanterhavet; søgt Nødhavn.

Søforklaring i Reykjavik d.  $14\frac{1}{4}$  25. Søforklaring og Søforhør i Tveraa d.  $21\frac{1}{10}$  25.

D.  $22\frac{1}{3}$  blæste det Storm af NV. med Snebyger. S. laa underdrejet for 2-rebet Storsejl og Stormklyver. Skibet, der havde trukket noget Vand siden Afgangen fra Færøerne, blev om Eftermiddagen stærkt læk. Ved at pumpe jævnlige lykkedes det dog at holde Skibet læns. De følgende Dage blæste det frisk Kuling af N. S. krydsede ind mod Vestmannøerne, hvor der ankrede d.  $24\frac{1}{3}$  Kl. 11 Fmd. Kl. 4 Emd. blev Skibet indslæbt til Havnen, hvorfra det senere bugseredes til Reykjavik for Reparation.

Anm. Ifølge en i Reykjavik foretagen Besigtelse maa Lækagen antages at være opstaaet som Følge af, at Skibets Kalfaktring var meget daarlig, samt at enkelte Trænagler i Bunden havde begivet sig.

**264.** Ff. **Spurgeon** af Frederikshavn, 31 Reg. T. Ur. Bygget 1889 af Eg. Paa Fiskeri i Kattégat.

Grundstødt d.  $16\frac{1}{11}$  25 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Søforklaring i Frederikshavn d.  $21\frac{1}{11}$  25. Strandingsindberetning dat.  $17\frac{1}{11}$  25.

Kl. ca.  $5\frac{1}{2}$  Emd. pejledes Læsø Rende F. S. i Ø., og samtidig loddedes  $4\frac{1}{2}$  Fv. Vand. Herfra styredes N.t.V. Vinden var SV.lig. og Vejret regntykt. Kl. ca. 6 Emd, loddede 5 Fv. Vand. Ca.  $\frac{1}{2}$  Time senere blev Rorgængerens, der var alene paa Dækket, opmærksom paa, at der var grundet Vand, og idet

han vilde tage et Lodskud, tog Skibet Grunden, som det senere viste sig Ø. for Lyngsaa Kirke, ca. 6 Sm. S. for Sæby. Da det ikke lykkedes at bringe Skibet flot ved egen Hjælp, modtoges d.  $17/11$  Tilbud om Assistance fra Bjergningsdamperen »Express«, der bragte S. flot Kl. 3 Emd. og slæbte Skibet til Frederikshavn.

Anm. Sørensen har intet udtalt med Hensyn til Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det oplyste antage, at Grundstødningen skyldes usigtbart Vejr og Strømsætning i Forbindelse med den Omstændighed, at der ikke er loddet tilstrækkeligt hyppigt.

**265.** 2<sup>m</sup> Kt. **Spurn** af Thorshavn, 68 Reg. T. Br. Bygget 1868 af Eg. Paa Fiskeri under Island.

Havareret d.  $3/4$  25 i Atlanterhavet; søgt Nødhavn.

Søforklaring d.  $16/4$  25 i Reykjavik.

Kl. 6 Emd. under en Snestorm fra SØ. tog Fartøjet en Braadsø over, der brækkede Skanseklædning, flere Støtter samt Judasøret om Bb. samt foraarsagede forskellige andre Havarier. Da Dækket desuden var slaaet Læk, gik S. til Reykjavik for Reparation.

Anm. Aarsagen til Havariet fremgaar af det ovenfor anførte.

**266.** S/S **Store Nordiske** af Kjøbenhavn, 1456 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Staal. Paa Kabelarbejde i Yangtsemundingen.

Grundstødt d.  $21/1$  25 ved Kinan Ø.-Kyst.

Søforklaring i Shanghai d.  $6/2$  25.

Kl. 4<sup>10</sup> Emd., da Gutzlaff Fyr pejledes i misv. N.32°Ø. i ca. 200 Fv.s Afstand, tog Skibet pludselig Grunden. Maskinen kastedes Fuld Kraft Bak, hvorved Skibet straks gled af. Ved Pejling af Tankene viste det sig, at Nr. 5 Tank var blevet læk. Kabelarbejdet fortsattes.

Anm. Efter Søkortet skulde der være 12 Fv. Vand paa det Sted, hvor Skibet stødte.

**267.** 3<sup>m</sup> Sk. **Svalen** af Marstal, 123 Reg. T. Br. Bygget 1904 af Eg. Paa Rejse fra St. Johns (N. F.) til Fogo med Stykgods.

Strandet og forlist d.  $5/10$  25 ved Fogo Island.

Søprotest i Fogo d.  $7/10$  25. Søforhør i Marstal d.  $2/11$  25. Forlisanmeldelse dat. Marstal d.  $2/12$  25.

D.  $4/10$  Kl. 6 Fmd. passeredes Cape Bonavista og Kl. 10 Emd. var S., der havde Lods om Bord, udfør Offer Wadhams, hvor Skibet blev lagt bak. Ved Midnat blæste det op til Snestorm af S. med høj Sø. D.  $5/10$  Kl. 6 Fmd. strandede S. paa nogle Skær tæt Ø. for Fogo. Hverken Lods eller Føreren vidste, hvilke Skær det var, Skibet stod paa. Besætningen gik i Redningsbaaden, men kort efter at man havde forladt Skibet, kom dette flot, hvorfor Besætningen gik om Bord igen. Skibet havde da 2 Fod Vand i Rummet, og trods uafbrudt Pumpning steg Vandet i Skibet. Kort efter klarede det op i Vejret, og Little Fogo Islands kom i Sigte. Kl.  $8\frac{1}{2}$  Fmd. var Skibet sunket saa meget og havde faaet saa stærk Slagside, at det kunde ventes at ville synke hvert Øjeblik. Besætningen gik derfor atter i Redningsbaaden, roede imod Joe Batts Arm og blev senere paa Dagen optaget af et Fiskerfartøj og landsat i Joe Batts Arm. S. blev senere eftersøgt, men var forsvundet.

**268.** M/S **Svalen** af Sønderborg, 188 Reg. T. Br. Bygget 1915 af Staal. Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Haderslev med Stykgods.

Grundstødt d.  $14/12$  25 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Søforhør i Kjøbenhavn d.  $19/12$  25.

Kl. 6<sup>15</sup> Fmd. passerede S. Lyø og Kursen sattes misv. Nv.  $1/2$  Kl. 7<sup>15</sup> Fmd. blev det Taage, Kursen ændredes til misv. NV.  $1/4$  efter Ballonen ved Aarø Sund. Kl. 8<sup>10</sup> Fmd. blev Taagen meget tæt, Skibet gik med langsom Fart, og Loddet holdtes gaaende. Kl. 8<sup>50</sup> Fmd. loddedes 5 Fv., Kursen ændredes til misv. N.  $1/2$  Ø. Kl. 8<sup>55</sup> Fmd. saas et Bundgarn; Skibet blev stoppet og der loddedes  $3\frac{3}{4}$  Fv. Vand. Kursen ændredes nu til Ø.  $1/2$  S. Kl. ca. 9 Fmd. loddedes 2 Fv. Vand, Maskinen blev straks kastet Bak; men i det samme tog S. Grunden og blev staaende. 2-Kosten paa Raade-Grund pejledes senere i misv. Ø.t.S., giss. Afst. 0,6 Sm. S. kom flot Kl. 11<sup>30</sup> Fmd. ved egen Hjælp. Ved Grundstødningen gik det ene Skruerblad tabt, og der blev slaaet et Stykke af det andet.

Anm. Sørensen har intet udtalt med Hensyn til Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det oplyste antage, at Grundstødningen skyldes usigtbart Vejr.

**269.** Ff. **Svanen** af Stubbekøbing, 4 Reg. T. Br. Bygget 1902 af Fyr og Lærk. Paa Rejse fra Fiskeplads i Saxkjøbing Fjord til Bandholm.

Kollideret d.  $16/6$  25 i Saxkjøbing Fjord.

Søforhør i Saxkjøbing d.  $11/7$  25.

Efter at have fisket ved Knuthenborg blev Garnene i S. taget om Bord, da det blæste op til Storm af NV., hvorefter Fartøjet styredes mod Bandholm. Føreren 13aarige Søn stod til Rors. medens Føreren selv rensede Garnene. Kl. 2 Emd., da S. skulde passere Ff. »Svend« af Saxkjøbing, der var ved at bjerge sine Garn, nægtede »Svanen« at falde af og tørnede mod »Svende«s Drivbom, der brækkede. »Svanen«, der ingen Skade havde taget, fortsatte Rejsen.

Ifølge den af »Svend«s Besætning afgivne Forklaring foregik Kollisionen som ovenfor beskrevet. Ved Sammenstødet knækkede »Svend«s Drivbom og Fartøjet krængede saa stærkt over, at man maatte lade Vaadett gaa ud igen. Herved revnede Garnet flere Steder og Fangsten gik tabt.

Anm. Ved Søforhøret betalte Føreren af »Svanen« en Erstatning paa 125 Kr. til »Svend«s Fører for den foraarsagede Skade. Sørensen erklærede, at det forekommer denne, at »Svanen«s Fører er tilstrækkeligt straffet med den af ham nu erlagte Erstatning samt at den skønnede, at Uheldet har været hændeligt paa Grund af, at den unge Søn af »Svanen«s Fører stod til Rors og indstiller derfor til Statsadvokaten, at yderligere Straf bortfalder.

**270.** Ff. **Svend** af Saxkjøbing, 3 Reg. T. Br. Bygget af Eg og Fyr. Paa Fiskeri i Saxkjøbing Fjord. Kollideret d.  $16/6$  25 i Saxkjøbing Fjord. Søforhør i Saxkjøbing d.  $19/6$  og  $11/7$  25. Se Nr. 269.

**271.** S/S **Talanton** af Syra (Grækenland), 3457 Reg. T. Br. Bygget 1899. Paa Rejse fra Aalborg til Odense med 2550 Tons Oliekager.

Grundstødt d.  $1/11$  25 i Odense Fjord.

Søforklaring og Søforhør i Odense d.  $6/11$  25.

Kl.  $12^{30}$  Emd. fik T. Lods om Bord udenfor Odense Fjord. Da Skibet gik ind i Fjorden overtog Lodsens selv Styringen. Kl.  $1^{30}$  Emd. grundstødte T. i den lille Bugt ved Sejllobet tværs af Dørholm Hage N. for Vigelsø, saaledes at Forskibet stod Ø. for den hvide Prik. Da det ikke lykkedes at bringe Skibet flot ved egen Hjælp, rekvireredes Assistance. Efter at 231 Tons af Ladningen var lægtret kom T. d.  $3/11$  Kl. ca. 9 Emd. flot, hvorefter Skibet opankredes.

Anm. Søretten har intet udtalt med Hensyn til Aarsagen til Grundstødningen. Lodsens oplyste under Søforklaringen, at Grundstødningen skyldes den Omstændighed, at Skibet af en stærk SØ.lig Vind blev tvunget op imod Vinden.

**272.** Tjalk **Tetje** af Groningen, 83 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Odense med 102 Tons Soyaskraa.

Strandet og forlist d.  $20/12$  25 ved Sjællands Ø.-Kyst.

Se Nr. 154.

**273.** S/S **Themis** af Hammerhavn, 255 Reg. T. Br. Bygget 1916. Paa Rejse fra Hammerhavn til Kjøbenhavn med Sten.

Maskinen havareret d.  $1/11$  25 i Østersøen.

Søforhør i Kjøbenhavn d.  $5/11$  25.

D.  $31/10$  Kl. 5 Emd. afgik T. fra Hammerhavn. D.  $1/11$  Kl.  $1^{45}$  Fmd. brækkede Balancen til Luft-, Cirkulations-, Føde- og Lastpumpen, saaledes at Maskinen var ubrugelig. Der sattes Signal for Assistance og Kl.  $8^{30}$  Fmd. ankom S/S »Sakala« af Pollum, der tilbød at slæbe T. til Kjøbenhavn. Tilbudet blev modtaget og Kl.  $9^{15}$  Fmd. paabegyndtes Slæbningen og Kl.  $3^{30}$  Emd. indkom begge Skibe til Kjøbenhavn.

Anm. Aarsagen til Maskinhavariet var, at en Rist var knækket og kommet op i Pumperne.

**274.** M/S **Therese Horn** af Flensborg, 3217 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Staal.

Kollideret d.  $19/1$  25 i Aalborg Havn.

Søforklaring og Søforhør i Aalborg d.  $24/1$  25.

Se Nr. 76.

**275.** M/Kv. **Thor** af Drejø, 29 Reg. T. Br. Bygget 1900 af Eg. Paa Rejse fra Oslo til Drejø i Ballast.

Grundstødt d.  $15/12$  25 ved Sveriges V.-Kyst.

Svensk Strandingsindberetning dat.  $17/12$  25. Søforhør i Svendborg d.  $2/11$  26.

D.  $14/12$  Kl. ca. 9 Emd. passeredes Væderørerne i ca. 2 Sm.s Afst. Herfra styredes misv. S.t.Ø. indtil Kl.  $2^{45}$  Fmd. d.  $15/12$ . Kl. ca. 3 Fmd. tog Skibet Grunden i diset Vejr paa Dynan Skæret V. for Paternoster Fyret. T. kom senere af Grunden ved fremmed Hjælp.

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

**276.** Sandpumpedamper **Trafik** af Kjøbenhavn. 315 Reg. T. Br. Bygget 1925 af Staal.

Kæntret og forlist d.  $26/11$  25 ved Gdynia (Polen); 5 Omkomne.

Søforklaring i Danzig d.  $30/11$  25. Søforhør i Kjøbenhavn d.  $13/3$  26.

Kl.  $8^{1/2}$  Fmd. paabegyndtes Sandsugningen i Bugten ved Gdynia tæt under Land. Vinden var da Ø.lig, jævn Kuling. Kl. ca. 11 Fmd. var der indtaget 250—260 m<sup>3</sup> Sand. Sugerøret blev da hevet op og en Lem agter aabnet for at saa meget af det ind sugede Vand som muligt kunde løbe ud. Skibet styredes nu mod Lossepladsen længere ude i Bugten, idet Kursen sattes Ø.t.N. $1/2$ N. Da T. var kommet ca.  $1/2$  Sm. udefter, begyndte Skibet at faa Slagside til Styrbord. Slagsiden tiltog hurtig, og i Løbet af kort Tid kæntrede Skibet og blev liggende med Kølen i Vejret ca.  $1/2$  Time, hvorefter det sank. Føreren, 1. Maskinmester og en Matros blev — efter at have ligget i Vandet i omtrent to Minutter — optaget af hollandsk Slæbebaad »Elise« og landsat i Gdynia. De øvrige ombordværende: Styrmand Flint Larsen, Matros I. Hansen, Matros R. Laue. Fyrbøder V. Mundal og polsk Tekniker Pokorzynski omkom.

Anm. Søretten har intet udtalt med Hensyn til Aarsagen til Kæntringen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Kæntringen er sket som Følge af, at Skibet var ret haardt lastet i Forbindelse med den Omstændighed, at Sandlasten, hvorover der stod ca. 20 m<sup>3</sup> Vand, forskød sig som Følge af Skibets Bevægelser: herved blev den frie Overflade af Vandet i Lastrummet atørre, saaledes at Stabilitetsforholdene, der i Forvejen ikke var gode, yderligere blev forringet.

**277.** Bk. **Transocean** af Thurø. 744 Reg. T. Br. Bygget 1891 af Staal og Jern. Paa Rejse fra London til Cadiz med 1000 Tons Træ.

Havareret d.  $13/1$  25 i Kanalen; søgt Nødhavn.

Indberetning til Board of Trade, dat. Falmouth d.  $2/2$  25. Søforhør i Svendborg d.  $30/12$  25. Da T. befandt sig 5—6 Sm. SV. for Lizard gik Fore-Mersestang over Bord. Det blæste Storm af S. med orkanagtige Byger. Skibet søgte Nødhavn i Falmouth.

**278.** S/S **Trave** af Göteborg, 189 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Göteborg til Hamborg med 225 Tons Stykgods.

Grundstødt d.  $^{22}/_{11}$  25 ved Læsø.

Søforklaring i Frederikshavn d.  $^{30}/_{11}$  25. Strandingsindberetning dat.  $^{2}/_{1}$  26.

D.  $^{21}/_{11}$  Kl. 9<sup>45</sup> Emd. pejledes Læsø Trindel Fsk. i S.19°0., Afst.  $1^{1}/_{4}$  Sm., Log 16. Herfra styredes misv. VSV.  $^{1}/_{4}$ V. Kl. 12 Mn. viste Loggen 25. Der løb en høj VNV.lig Dønning, og Skibet slingrede stærkt. D.  $^{22}/_{11}$  Kl. 12<sup>05</sup> Fmd. pejledes Nordre Rønner Fyr i VSV. $^{1}/_{4}$  V., og Kursen ændredes til V. $^{1}/_{2}$ N., men 5 Minutter senere tog Skibet Grunden og blev staaende. Da det ikke lykkedes at bringe Skibet flot ved egen Hjælp, og da det flere Gange huggede haardt i Grunden, blev der afgivet Nødsignal med Dampfløjten og ved at afbrænde Blus for at tilkalde Hjælp. Medens Skibet stod paa Grunden pejledes Nordre Rønner i SV.t.V. $^{1}/_{4}$  V.Kl. 4<sup>30</sup> Fmd. ankom en Bjergningsdampner, der Kl. 6<sup>35</sup> Fmd. bragte T. flot; Skibet der havde faaet en mindre Lækage, gik til Frederikshavn for Dykkerundersøgelse.

Anm. Søretten har intet udtalt med Hensyn til Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det oplyste antage, at Grundstødningen skyldes Strømsætning i Forbindelse med den Omstændighed, at Afstanden til Nordre Rønner skønnedes for stor.

**279.** Galease **Trio** af Groningen, 110 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Ebeltoft til Reval med 106 Tons Sten.

Grundstødt d.  $^{3}/_{7}$  25 ved Fyens N.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. Klinte d.  $^{7}/_{7}$  25.

Kl. 10 Fmd. grundstødte T. i klart Vejr ved Agernes Sand. Efter at 10 Tons af Ladningen var kastet over Bord, kom Skibet, der havde faaet Assistance af nogle Fiskere, flot Kl. 8 Emd. Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være, at Føreren var beruset.

**280.** M/Gl. **Trio** af Nykøbing M., 50 Reg. T. Br. Bygget 1891 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Lybæk med Fiskeguano.

Grundstødt d.  $^{23}/_{2}$  25 ved Tysklands N.-Kyst,

Søforklaring i Lybæk d.  $^{26}/_{2}$  25.

Kl. 3 Emd. afsejlede T. fra Lybæk for at losse ved Schlutup. Hertil ankom Skibet Kl. 4 Emd. Medens det styrede langs med Broen, tog det pludselig Grunden og blev staaende. Da det paa Grund af faldende Vande ikke var muligt at faa Skibet flot, rekvireredes Assistance. D.  $^{22}/_{2}$  om Formiddagen forsøgte en Slæbebaad at trække T. af Grunden, men uden Held. Ladningen blev derefter lægtret, og Kl. 5 Emd. var T. flot. Skibet, der var ubeskadiget, sejlede til Lybæk.

Anm. Søretten har intet udtalt med Hensyn til Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det oplyste antage, at Grundstødningen er foranlediget ved Førerenes Ukendskab til det paagældende Farvand.

**281.** M/S **Turisten** af Kjøbenhavn, 126 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Staal. Paa Rejse rundt Amager med Passagerer.

Kollideret d.  $^{5}/_{8}$  25 i Kjøbenhavns Havn.

Søforhør i Kjøbenhavn d.  $^{6}/_{9}$  og  $^{7}/_{9}$  25.

Kl. 1 Emd. afgik »Turisten« fra Havnegade. Efter at Skibet havde passeret Knippelsbro, stoppedes et Øjeblik for at afvente Passagesignal fra Langebro. Da dette blev givet, gik »Turisten« gennem Broaabningen. Da Skibet var midt i denne, blev det overhalet af Bugserbaaden »Tyr«, der med stærk Fart forsøgte at passere »Turisten« paa Bb.s Side. Sidstnævnte Skib blev imidlertid suget ind imod »Tyr« med det Resultat, at Skibene klappede sammen, dog uden at tage nævneværdig Skade.

Den af »Tyr«s Besætning afgivne Forklaring er samstemmende med den Forklaring, der er afgivet af »Turisten«s Besætning.

Anm. Søretten har intet udtalt med Hensyn til Aarsagen til Kollisionen. Ministeriet maa efter det oplyste antage, at Kollisionen er foranlediget ved, at »Tyr« med fuld Fart og uden at give noget Signal forsøgte at passere »Turisten« i Broaabningen i Stedet for at vente med at passere til begge Skibe var kommet gennem Broen.

**282.** S/S **Tyr** af Kjøbenhavn, 119 Reg. T. Br. Bygget 1908 af Staal.

Kollideret d.  $^{5}/_{8}$  25 i Kjøbenhavns Havn.

Søforhør i Kjøbenhavn d.  $^{5}/_{9}$  og  $^{7}/_{9}$  25.

Se Nr. 281.

**283.** S/S **Tyr** af Helsingborg, 799 Reg. T. Br. Bygget 1865 af Jern. Paa Rejse fra Hartlepool til Frederikssund med Kul og Koks.

Grundstødt d.  $^{13}/_{12}$  25 ved Sjællands N.-Kyst.

Søforklaring i Frederikssund d.  $^{19}/_{12}$  25.

D.  $^{12}/_{12}$  Kl. 8<sup>20</sup> Emd. passerede T. Anholt Knob Fyrskib i  $1^{1}/_{2}$  Sm.s Afst., Log 19,5. Herfra styredes for halv Kraft paa Maskinen misv. S. $^{1}/_{4}$ V. Vejret var snetykt. Kl. 12 Mn. mindskedes Farten til langsomt, og samtidig ændredes Kursen til misv. S. Under en Klaring i Vejret saas Hesselø Fyr d.  $^{13}/_{12}$  Kl. 2<sup>30</sup> Fmd. i N.89°V., Afst. ukendt, Log 49. Kl. 3<sup>30</sup> Fmd., da Loggen viste  $53^{1}/_{4}$ , grundstødte T. ved Raageleje. Det forsøgtes straks at bringe Skibet flot ved egen Hjælp, men uden Held. Da T. af Vinden blev drejet mere langs med Landgrunden, indstilledes Arbejdet til Daggry, da 5 Fiskere kom langs Siden og tilbød Assistance. Ved disses Hjælp udlagdes et stort Varpanker, og ved at hive paa dette og samtidig bakke for fuld Kraft, lykkedes det Kl. 11 Fmd. at faa T. af Grunden, hvorefter Rejsen fortsattes.

Anm. Søretten har intet udtalt med Hensyn til Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det oplyste antage, at Grundstødningen er sket som Følge af Strømsætning og usigtbart Vejr.

**284.** S/S **Ungheria** af Fiume, 3661 Reg. T. Br. Bygget 1907. Paa Rejse fra Aarhus til Hook van Holland i Ballast.

Grundstødt d.  $24\frac{1}{2}$  25 ved Anholt.

Søforklaring i Frederikshavn d.  $26\frac{1}{2}$  25.

D.  $23\frac{1}{2}$  Kl.  $2^{45}$  Emd. afgik U. fra Aarhus. Sletterhage passeredes Kl.  $4^{17}$  Emd. Det blæste da Sne-storm af Ø. med høj Sø. Skibet gik med mindsket Fart. Kl.  $11^{00}$  Emd. var U.  $2\frac{1}{2}$  Sm. retv. Ø. for Fornæs Fyr. Herfra styredes misv. NØ. Kl. 12 Mn. loddedes 9—10 Fv. D.  $24\frac{1}{2}$  Kl. ca.  $2^{15}$  Fmd. ændredes Kursen til NØ.t.N. Kl.  $2^{30}$  Fmd. grundstødte U., som det senere viste sig, paa Anholt NV.-Rev. Da det ikke lykkedes at bringe Skibet flot ved egen Hjælp, modtoges Tilbud om Assistance fra Bjergningsdamperen »Viking«, der Kl.  $6^{30}$  Emd. trak U. af Grunden. U. gik til Frederikshavn for Dykkerundersøgelse.

Anm. Søretten har intet udtalt med Hensyn til Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det oplyste antage, at Grundstødningen skyldes den Omstændighed, at Kursen Kl. 11 Emd. sattes for Ø.lig og for sent ændredes til misv. NØ.t.N.

**285.**  $3^m$  Sk. **Vega** af Svendborg, 225 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Eg, Bøg og Fyr. Paa Rejse fra Dingel til Trangsumd i Ballast.

1 Mand skyllet over Bord og druknet d.  $31\frac{1}{10}$  25 i Østersøen.

Indberetning fra Gesandtskabet i Helsingfors. Søforhør i Ebeltoft d.  $\frac{2}{2}$  26.

Kl. 5 Emd. knækkede Klyverlejderen, hvorfor Klyveren blev bjerget og Skibet holdt af for Vejret. Da Styrmanden og Letmatros Egon Borbye havde gjort Sejlet fast og var paa Vej ind fra Klyverbommen, faldt Letmatrosen i Vandet. Styrmanden raabte straks »Mand over Bord«, Roret blev lagt ned og Føreren kastede en Lønningstrappe ud til den overbordfaldne, som han saa i Vandet midtskibs. Jollen blev gjort klar, Mesanen firedes ned og Skibet halsedes rundt, men inden Skibet naaede tilbage til Ulykkesstedet, var den forulykkede forsvundet. Skibet forblev paa Stedet til Kl. ca. 6 næste Morgen, hvorefter Rejsen fortsattes.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

**286.** S/S **Vendia** af Kjøbenhavn, 1150 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Staal. Paa Rejse fra Methil til Struer med Kul.

Grundstødt d.  $19\frac{1}{3}$  25 ved Jyllands V.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Lemvig d.  $4\frac{1}{4}$  25.

Kl.  $11^{30}$  Fmd. fik V. Lods ved Thyborøn, hvorefter Skibet fortsatte efter Lodsens Anvisning gennem den gravede Rende. Kl. 12 Md. tog Skibet Grunden i Renden. Ved at lodde rundt Skibet viste det sig, at V. stod paa en Sandpulle, som Strømmen havde dannet i Renden. Da det ikke lykkedes at bringe Skibet flot ved egen Hjælp, rekvireredes Assistance. Kl. ca. 1 Emd. ankom Sandpumperen »Thyborøn«, der forsøgte at bringe V. flot, dels ved at slæbe og dels ved at grave Sandet væk under V., men uden Held. Kl. 7 Emd. blev Arbejdet indstillet for Natten. D.  $20\frac{1}{3}$  forsøgte Bjergningsdamperen »Ægir« at bringe V. flot, men ogsaa uden Held. D.  $21\frac{1}{3}$  fortsatte Æ. sammen med Redningsdamperen »Vesterhavet« Arbejdet, og Kl.  $12^{15}$  Emd. kom V. flot. Skibet tog straks efter Grunden igen, men blev Kl. 1 Emd. atter bragt flot af Æ., hvorefter Rejsen fortsattes. V., der var tæt. ankom til Struer Kl.  $4^{20}$  Emd.

Anm. Søretten har intet udtalt med Hensyn til Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det oplyste antage, at Grundstødningen skyldes den Omstændighed, at der i den gravede Rende af Strømmen var dannet en Sandpulle, hvis Tilstedeværelse ikke var Lodsens bekendt.

**287.**  $3^m$  M/Sk. **Venus** af Marstal, 379 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Eg.

a) Paa Rejse fra Neiserhafen til Danzig.

Kollideret med en Bro d.  $4\frac{1}{2}$  25 i Danzig.

Søforhør i Kjøbenhavn d.  $25\frac{1}{2}$  25.

Kl.  $6^{30}$  Fmd. afsejlede V. med Lods om Bord fra Neiserhafen. Skibet gik for Motor alene. Da første Bro var passeret og den næste (Kobryggen) endnu ikke aabnet, sattes en Trosse fast paa en Fortøjningspæl agter om Bb. Straks da Broen blev aabnet, blev Trossen kastet los, og Skibet styredes nu for langsom Maskine og haardt Stb.s Ror ned mod Broen. Da V.s Bov var i Broaabningen, tørnede Skibet med Stb.s Side udfor Fokkeriggen imod en Fortøjningspæl, som stod tæt foran Broen og ikke kunde ses fra V.s Agterende. Herved blev Skibet drejet saa meget Bb. over, at Jagerbommen tog fat i Broklappen paa Bb.s Side og blev en Del beskadiget.

Anm. Søretten har intet udtalt med Hensyn til Aarsagen til Kollisionen. Ministeriet maa efter det oplyste antage, at Kollisionen skyldes den Omstændighed, at man i V. ikke var opmærksom paa Fortøjningspælen ved Broen.

b) Paa Rejse fra Danzig til Bergfjord.

Kollideret d.  $3\frac{1}{2}$  25 i Bergfjord.

Søforhør i Kjøbenhavn d.  $25\frac{1}{2}$  25.

Ved Ankomsten til Bergfjord var man i V. ikke klar over, hvor Skibet skulde fortøjes, og fik først Oplysning herom fra Land, idet Øjeblik Skibet passerede det paagældende Sted. V.s Motor, der havde været standset nogen Tid, blev kastet Fuld Kraft Bak og samtidig blev Ankeret kastet. Det lykkedes dog ikke herved at faa Farten af V., der med Sprydet tørnede mod S/S »Elfstone« af London, der laa fortøjet ved Kajen. Begge Skibe fik en mindre Skade ved Kollisionen.

Anm. Søretten har intet udtalt med Hensyn til Aarsagen til Kollisionen. Ministeriet maa efter det oplyste antage, at Kollisionen skyldes den Omstændighed, at Manøvrerne for at stoppe Skibet blev foretaget for sent.

**288.** M/Ff. **Verdandi** af Esbjerg, 40 Reg. T. Br. Bygget 1904 af Eg.

Paasejlet d.  $21\frac{1}{11}$  25 i Nordsøen.

Søforklaring og Søforhør i Esbjerg d. <sup>28</sup>/<sub>11</sub> 25.

D. <sup>20</sup>/<sub>11</sub> Kl. 6 Emd. opankredes V. ca. 87 Sm. misv. V.t.N.<sup>1</sup>/<sub>2</sub> N. af Vyl F. S. D. <sup>21</sup>/<sub>11</sub> Kl. ca. 4 Fmd. saas ca. 30 Trawler i SV.lig Retning i ca. 2 Sm.s Afstand. Efter at en Del af Trawlerne havde passeret V., blev Vagtsmanden opmærksom paa, at en af dem styrede ret mod V., hvorfor han, da Trawleren var i ca. 30 Fv.s Afstand, præjede til den for at advare den mod at holde for klods paa. Trawleren holdt imidlertid Kurs indtil den var i ca. 10 Fv.s Afst., og drejede saa til Stb. for at gaa agten om V. Under denne Manøvre tørnede Trawleren mod V.s Agterende, hvorved Agterstævnen revnede. Efter at man i V. havde lagt en Surring fra Dækket ned om Agterstævnen, lettede Skibet og sejlede til Esbjerg. Vinden var ved den paagældende Lejlighed SV., og Vejret klart. V. laa med klart brændende Ankerlanterne.

Anm. Søforklaring for den fremmede Trawler foreligger ikke.

**289.** 3<sup>m</sup> M/Sk. **Vestland** af Hasle, 282 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Fowey til Stockholm med Porcelænsler.

Strandet og forlist d. <sup>28</sup>/<sub>11</sub> 25 ved Hollands Kyst; 1 Omkommen.

Indberetning fra Konsulatet i Rotterdam. Søforklaring i Middelburg d. <sup>2</sup>/<sub>12</sub> 25. Søforhør i København d. <sup>7</sup>/<sub>12</sub> 25. Forlisanmeldelse dat. Hasle d. <sup>15</sup>/<sub>12</sub> 25.

Kl. 8 Fmd., da V. laa underdrejet for en NNV.lig Storm med haarde Snebyger, pejledes Vest Hinder F. S. i misv. ØSØ., gis.. Afst. 5 Sm. Det besluttedes at holde af for Vlissingen eller Zeebrügge. Kl. ca. 9<sup>30</sup> Fmd. passeredes tæt om Vest Hinder F. S., og Kursen sattes Ø.t.N. Kl. ca. 1 Emd. præjedes en Lods-damper for Lods; men Lodsdamperen havde kun Lods for Antwerpen, og der blev gjort Tegn, der i N. opfattedes som Tegn til, at Skibet skulde fortsætte indover. Vanderlan F. S. pejledes i S.t.V., giss. Afst. 3 Sm., og Kursen sattes Ø.t.N., lidt efter ændredes den til Ø. og etøjeblik efter til Ø.t.S. Kl. ca. 6 Emd. pejledes West Capella Fyr i misv. N.t.Ø., giss. Afst. 2,5 Sm. Kl. ca. 6<sup>10</sup> Emd. — efter en voldsom Snebyge — blev Landet synligt, og Styrmanden, der havde Vagten, varskoede straks Føreren. Maskinen blev stoppet og Lodskud taget; men umiddelbart efter, Kl. 6<sup>20</sup> Emd., tog Skibet Grunden, hvorved Roret blev ødelagt og Maskinen stoppede. Kl. ca. 8 Emd. huggede Skibet haardt i Grunden, hvorved det blev læk og sank. Redningsbaaden blev sat paa Vandet; men da en Mand af Frygt for at Baaden skulde knuses mod Skibet kappede Fangelinen, drev Baaden af med 3 af Besætningen uden at disse var i Stand til at ro Baaden op til Skibet. 2 af Besætningen sprang over Bord for at naa Redningsbaaden, den ene — Kok Wiggers — druknede, medens den anden blev bjærget af Redningsbaaden fra Land, der endvidere næste Morgen reddede de tre ombordværende, der var søgt op i Riggens. De tre Mand, der var gaaet i Baaden, blev bjærget af Lodsbaaden.

Anm. Søretten har intet udtalt med Hensyn til Aarsagen til Strandingen. Ministeriet maa efter det oplyste antage, at Strandingen skyldes Strømsætning og usigtbart Vejr i Forbindelse med den Omstændighed, at Afstanden til Westcapelle Fyr gissedes for stor.

**290.** S/S **Vibeke Mærsk** af Odense, 953 Reg. T. Br. Bygget 1925 af Staal. Paa Rejse fra Leningrad til London med Stykgods.

Kollideret d. <sup>31</sup>/<sub>7</sub> 25 paa Themsens.

Søforhør i København d. <sup>15</sup>/<sub>8</sub> 25.

Kl. 5<sup>30</sup> Emd. skiftede V. M. Lods ved Gravesend. Lidt før Kl. 7 Fmd. blev V. M. overhalet af S/S »Goodwin« af Glasgow. Da G. var 60—70 Fod fra V. M., svingede G. Stb. over. I V.M. blev Roret lagt Stb., men da der omtrent samtidig saas en Lægter tæt agten for G. drivende med Strømmen, blev Roret skiftet for om muligt at passere foran G. Denne Manøvre lykkedes dog ikke, og for at undgaa Kollision, blev V. M.s Maskine kastet Fuld Kraft Bak og samtidig blev Stb.s Anker kastet. Kort efter tørnede V. M. med Bb.s Anker og Forstævnen mod G., der var svajet tværs i Strømmen. V. M. fik ved Kollisionen en Del Skade paa Boven. Bb.s Anker og Stb.s Kæde. Kl. 7<sup>50</sup> Fmd. lettedes Ankeret igen og med Assistance af en Bugserbaad blev V. M. fortøjet ved Hays Wharf.

Anm. Søforklaring for G. foreligger ikke.

**291.** S/S **Victoria** af København, 2030 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Staal. Paa Rejse fra West Hartlepool til Esbjerg med 2802 Tons Kul.

Grundstødt d. <sup>28</sup>/<sub>1</sub> 25 ved Jyllands V.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Esbjerg d. <sup>31</sup>/<sub>1</sub> 25.

Kl. 4 Emd. fik V. Lods om Bord ved Esbjerg Barre. Kl. 4<sup>40</sup> Emd. passeredes Jerrick hvide Lysbøje tæt om Stb., hvorefter Kursen ændredes til Ø.t.S. Straks efter løb Skibet ind i en Taagebanke. Kort efter forandredes Kursen til Ø.t.S.<sup>1</sup>/<sub>2</sub>S., og der blev slaaet »Langsom Fart« til Maskinen, men næsten samtidig opdagedes det, at Skibet stod paa Grund, som det senere viste sig <sup>1</sup>/<sub>2</sub> Sm. Ø.t.N. for Jerrick Lysbøje. Da det ikke lykkedes at bringe Skibet flot ved egen Hjælp, rekvireredes Assistance. D. <sup>31</sup>/<sub>1</sub> Kl. ca. 6 Fmd. blev Skibet bragt flot af Svitzer's Bjergnings-Entreprise efter at en Del af Ladningen var lægtret.

**292.** 2<sup>m</sup> Ff. **Vigeland** af Trangisvaag, 48 Reg. T. Br. Paa Sildefiskeri i Atlanterhavet.

1 Mand omkommet efter Ulykkestilfælde d. <sup>27</sup>/<sub>8</sub> 25 i Atlanterhavet.

Søforklaring og Søforhør i Trangisvaag d. <sup>26</sup>/<sub>9</sub> 25.

Kl. ca. 9<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Emd., da Besætningen var beskæftiget med Noutens Tømning, sprang Drivremmen paa Motoren til Dæksspillet af og slyngedes rundt om Motorpasserens højre Ben. der brækkede. Motorpasseren — Oliver Petersen af Frodebø — paadrog sig ved Faldet flere andre Kvæstelser. Han blev midlertidig forbundet, og Skibet gik straks til Husavik, hvor den tilskadekomne bragtes paa Hospitalet, hvor han 2 Dage senere afgang ved Døden som Følge af de Kvæstelser, han havde paadraget sig.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

**293.** Sk. **Vitalis** af Faxe Ladeplads, 86 Reg. T. Br. Bygget 1912 af Fyr. Paa Rejse fra Egersund til Kjøbenhavn med 150 Tons Mursten.

Sprunget læk, sat paa Grund og forlist d.  $\frac{5}{12}$  25 ved Sjællands Ø.-Kyst.

Strandsindberetning dat.  $\frac{5}{12}$  25. Søforklaring i Storehedinge d.  $\frac{10}{12}$  25. Forlisanmeldelse dat. Fakse Ladeplads d.  $\frac{24}{12}$  25.

D.  $\frac{4}{12}$  Kl. 12 Mn. passeredes Stevns, hvorfra Kursen sattes mod Sundet. Vejret var klart med flov V.lig Brise. D.  $\frac{5}{12}$  Kl. ca. 1 Fmd. opdagedes det, at der var ca. 14 Tommer Vand i Skibet. Pumpen blev straks sat i Gang, og Kursen sattes mod Rødvig. Kl. ca. 4 Fmd. var Skibet ud for Korsnæbet. Da Skibets Nødssignaler ikke blev observeret og Vandet nu stod over Skibets Dæk, sattes Kursen mod Land. Kl. 5 Fmd. tog V. Grunden. Kort efter krængede Skibet over til den ene Side, hvorfor Besætningen forlod det i egen Baad. Skibet blev Vrag.

**294.** 2<sup>m</sup> Kt. **Westward Ho** af Trangisvaag, 93 Reg. T. Br. Bygget 1884 af Eg. Paa Fiskeri ved Island. Grundstødt d.  $\frac{8}{8}$  25 ved Islands N.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Trangisvaag d.  $\frac{26}{9}$  25.

Kl. 4 Fmd., da Bedstemanden overtog Vagten, havde Kending af Griotnes. Bedstemanden fik Ordre til at styre mod Griotnes. Kort efter blev Vejret taaget, Vinden var S.lig, flov Brise. Kl. 4<sup>50</sup> Fmd. skimtedes Land tæt til Luvart, hvorfor Roret blev lagt haardt Stb. Da Skibet havde drejet ca. 4 Str. grundstødte det ca. 100 Fv. fra Land. Efter at 4 Tons Ballast og  $1\frac{1}{2}$  Tons Salt var kastet over Bord og 4 Tons Salt ført i Land, lykkedes det ved Hjælp af et udsat Varp at hive Skibet af Grunden Kl. 10<sup>30</sup> Fmd.

Anm. Søretten har intet udtalt med Hensyn til Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det oplyste antage, at Grundstødningen skyldes den Omstændighed, at der til Trods for at Vejret var usigtbart ikke blev lodtet.

**295.** S/S **Wien** af Kjøbenhavn, 2162 Reg. T. Br. Bygget 1897 af Staal. Paa Rejse fra Cette til Cadiz i Ballast.

Tørnet mod Kajen d.  $\frac{14}{3}$  25 i Oran.

Søforklaring i Cadiz d.  $\frac{16}{4}$  25.

Kl. 7<sup>00</sup> Fmd. ankom W. til Oran og fortøjedes for Bb.s Anker med 40 Fv. Kæde og Wiren i Land agter. Kl. 1 Emd. paabegyndtes Indtagningen af Bunkerkul. Kl. 1<sup>45</sup> friskede Vinden til haard Kuling. Stb.s Anker blev straks stukket i Bund, og flere Fortøjninger ført i Land. Kulkran og Lægter blev slæbt bort. Da W. trods disse Foranstaltninger gik i Drift, og da der herved blev Fare for Kollision med andre Skibe, blev W. hevet ind til Kajen. Under Arbejdet hermed brækkede Slæberen flere Gange, og hver Gang tørnede Skibet meget haardt mod Kajen med Ror og Skrue. Kl. 8<sup>45</sup> Emd. laa W. sikkert fortøjet ved Kajen. Ved Dykkerundersøgelse viste det sig, at et Skrueblad var brækket, de to nederste Rortappe bøjet og at en Del Plader var bulede.

Anm. Aarsagen til Havariet fremgaar af det ovenfor anførte.

**296.** 3<sup>m</sup> M/Sk. **Willemoes** af Thurø, 331 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Eg, Bøg og Fyr. Paa Rejse fra Odense til Raumo i Ballast.

Kollideret d.  $\frac{16}{5}$  25 i Østersøen.

Søforklaring og Søforhør i Rønne d.  $\frac{18}{5}$  25.

Kl. ca. 4 Emd. d.  $\frac{15}{5}$  passeredes Grønsund. Kl. 11<sup>30</sup> Emd. blev det tæt Taage, hvorfor Sejlene firedes til Dæks og Maskinen sattes paa langsom Fart. Der blev afgivet foreskrevne Taagesignaler. D.  $\frac{16}{5}$  Kl. ca. 3 Fmd., da Skibet var ca. 15 Sm. misv. SV. $\frac{1}{2}$ S. af Sandhammeren, hørte Styrmanden, der havde Vagt, Taagesignal ret forude fra en Damper, der senere viste sig at være S/S »Seine« af Dunkerque. Styrmanden ændrede straks W.s Kurs fra Ø.t.N. til SØ.t.Ø., saaledes at S.s Taagesignal hørtes ca. 4 Str. om Bb. Ca. 2 Minutter senere hørtes S.s Taagesignal tæt ved, og samtidig kom Damperens Toplanterne og grønne Side-lanterne til Syne 4 Str. foran for Tværs om Bb. W.s Ror blev lagt haardt Bb. og der blev givet 1 Stød i Sirenen. Kort efter, da W. laa ca. S. an paa Kompasset, tørnede S.s Stb.s Bov mod W.s Bb.s Bov under en Vinkel af 4 Str. W. fik Sprydet brækket og led en Del anden ovenbords Skade. Skibene tørnede atter sammen agten for W.s Mesanrig, hvorved sidstnævnte Skib fik Redningsbaaden knust. W. søgte ind til Rønne.

Anm. 1. Søforklaring fra S. foreligger ikke.

Anm. 2. Ved Østre Landsrets Døm af  $\frac{12}{5}$  26 blev W.s Styrmand i Henhold til Sømandslovens § 84 idømt en Bøde af 50 Kr. for Overtrædelse af Søvejsreglernes Art. 16.

**297.** Ff. **Willy** af Frederikshavn, 27 Reg. T. Br. Bygget 1899 af Eg. Paa Rejse fra Norge til Frederikshavn.

Borteblevet; 4 Omkomne.

Søforhør i Frederikshavn d.  $\frac{28}{10}$  25. Forlisanmeldelse, dat. Frederikshavn d.  $\frac{4}{11}$  25.

D.  $\frac{11}{2}$  eller  $\frac{12}{2}$  afgik W. fra Frederikshavn. Siden or intet hørt til Skibet, som maa formodes at være forlist med Mand og Mus. Besætningen bestod af: Skipper Arthur Ferdinand Bertelsen samt Fiskerne Axel Emil Poulsen, Anton Peter Godtfredsen og Junø Christiansen, alle af Frederikshavn.

Anm. Sørettens søkyndige Medlemmer udtalte, at det er hævet over enhver Tvivl, at Skibet er forlist med Mand og Mus.

**298.** M/Ff. **Xantho** af Grenaa, 38 Reg. T. Br. Bygget af Fyr og Eg. Paa Rejse fra Fiskeplads i Nordsøen til Esbjerg med 250—300 kg Fisk.

Kollideret d.  $\frac{2}{5}$  25 i Nordsøen.

Søforhør i Esbjerg d.  $\frac{7}{5}$  25.

Se Nr. 16.

**299.** M/Sk. **Zero** af Fredericia, 73 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Eg. Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Bogense med Soyaskraa.

Grundstødt d.  $^{26}/_{11}$  25 ved Fyens N.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. Bogense d.  $^{30}/_{11}$  25.

Kl. 11 Fmd. tog Skibet Grunden ved Bogense. Efter at en Del af Ladningen var lægtret, kom Skibet flot.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Fejlskøn med Hensyn til Afstanden fra Kysten.

**300.** 2<sup>m</sup> M/Ff. **Zoar** af Esbjerg, 35 Reg. T. Br. Bygget 1898 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Fiskeplads i Nordsøen til Esbjerg med ca. 2,5 Tons Fisk.

Kollideret d.  $^{27}/_{1}$  25 i Graadyb.

Søforklaring og Søforhør i Esbjerg d.  $^{4}/_{2}$  og  $^{14}/_{2}$  25.

Se Nr. 99.

**301.** 3<sup>m</sup> Sk. **Ærø** af Marstal, 275 Reg. T. Br. Bygget 1918 af Eg. Paa Rejse fra Cadiz til Buctouche. Strandet og forlist d.  $^{10}/_{6}$  25 ved Azorerne.

Indberetning fra Konsulatet i Lissabon d.  $^{12}/_{6}$  25. Søforhør i Kjøbenhavn d.  $^{8}/_{7}$  og  $^{22}/_{7}$  25. Forlis-anmeldelse dat. Kjøbenhavn d.  $^{12}/_{7}$  25.

Fra Skibets Middagsplads d.  $^{8}/_{6}$ : ca. 7 Sm. NØ. af Rebeira Pt. styredes retv. N.66°V. Vinden var VSV., svag Brise. I det der regnedes med 6° Afdrift, blev retv. sejl. Kurs N.60°V., der skulde føre Skibet 6 a 7 Sm. N. om Terceira Island. D.  $^{9}/_{6}$  Md. var giss. Pl. 38°28' N. Brd., 26°12' V. Lgd. Observeret Plads blev ikke bestemt, da Vejret var meget diset. D.  $^{10}/_{6}$  Kl. 12<sup>45</sup> Fmd. paa Føreren's Vagt hørtes Brænding og straks efter saas Land tæt forude. Det forsøgtes at faa Skibet til at falde fra Vinden, men umiddelbart efter tog Skibet Grunden og blev staaende, som det senere viste sig tæt paa Nordsiden af Biscaites Pt. Ved Grundstødningen fik Æ. Stævnen knust og blev Vrag. Besætningen kom i Land i egne Baade.

Anm. Ved Marstals Sørets Dom af  $^{1}/_{12}$  25 blev Æ.s Fører frifundet for den mod ham af det offentlige rejste Tiltale i Henhold til Sølovens § 293 for ved uforsigtig Navigering at have forvoldet Grundstødningen. I Domspræmisserne udtales det, at Grundstødningen og dermed Forliset maa antages at være foranlediget ved, at Strømmen har været stærkere end af Føreren antaget, og har sat Skibet ud af Kurs, uden at Føreren har mærket dertil.

**302.** S/S **Ørneborg** af Kjøbenhavn, 1775 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Staal.

1 Mand omkommet ved Ulykkestilfælde i Ayr Havn.

Indberetning til Konsulatet i Leith d.  $^{9}/_{1}$  25.

Natten mellem d.  $^{8}/_{1}$  og  $^{9}/_{1}$  forhalede Ø. i Ayr Havn. Under et Forsøg paa at springe fra Skibets Lønning ind paa Kajen faldt Matros H. C. Grejsen ned mellem Skibet og Kajen. Han forsvandt øjeblikkelig og trods ihærdig Søgen fra Skibets Side ved Hjælp af Politiet i Land, blev han ikke fundet, hvorfor det formodes, at han i Faldet har kvæstet Hovedet.

**303.** 3<sup>m</sup> Sk. **Ørnen** af Svendborg, 250 Reg. T. Br. Bygget 1914 af Eg.

Paasejlet d.  $^{5}/_{9}$  25 i Swansea Havn.

Indberetning til Board of Trade dat.  $^{8}/_{9}$  25.

Se Nr. 72.



## Tabel A.

Art og Antal af de for Aaret 1925 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 .....	14	1	—	1	—	—	—	—	—	1	1	—	—	—	—	—	15	3
Grundstødning .....	38	40	1	2	9	2	—	1	9	7	1	—	—	2	—	4	58	58
Kæntring .....	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1
Sprunget læk i Søen.....	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—
Forladt synkefærdig.....	7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7	—
Forskellig Søskade.....	21	36	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	22	36
Kollision .....	31	76	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	31	77
Kondemnation efter Søskade	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—
Brand .....	4	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	5
Borteblevet .....	6	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	1
Overbordfald m. m .....	11	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11	8
I alt...	137	168	1	3	9	2	—	—	10	9	2	—	—	2	—	4	159	189

348

## Tabel B.

Art og Antal af de i Aaret 1925 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 .....	14	1318	1	9	15	1327
Kæntring .....	1	20	1	315	2	335
Forladt synkefærdig .....	7	486	—	—	7	486
Kollision .....	—	—	1	9	1	9
Kondemnation .....	2	779	—	—	2	779
Brand .....	1	70	—	—	1	70
Borteblevet .....	6	246	1	1299	7	1545
I alt ...	31	2919	4	1632	35	4551

## Tabel C.

Tab af Menneskeliv ved de for danske Skibe for Aaret 1925 opførte Søulykker og Søskader

Ulykkestilfældets Art	Antal omkomne		
	Sejlskibe	Dampskibe	Ialt
Stranding, Forlis eller anden Søskade.....	27	23	50
Overbordfald .....	9	4	13
Andre Ulykkestilfælde.....	2	4	6
I alt..	38	31	69

## Tabel D.

Danske og fremmede Skibes Strandinger m. m. i Aaret 1925 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) .....	—	3	1	—	4	—	—	1	—	1	5	—	1	1	
Jyllands Nordvestkyst (Skagen indbefattet).....	1	—	—	—	1	—	1	—	—	1	2	—	—	—	
Jyllands Østkyst .....	5	5	2	—	12	4	3	—	—	7	19	—	—	—	
Limfjorden.....	7	—	1	—	8	—	—	—	—	—	8	1	—	1	
Læsø.....	—	—	—	—	—	1	1	—	—	2	2	—	—	—	
Anholt.....	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1	1	—	—	—	
Fyns Nordkyst (med Samsø). ..	3	1	2	1	7	5	3	—	—	8	15	—	—	—	
Fyns Vest- og Sydvestkyst (med Ærø).....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Fyns Østkyst (med Langeland) ..	3	—	—	—	3	1	—	—	—	1	4	—	1	1	
Sjællands Nordkyst (med Hesselø).....	—	1	—	—	1	1	2	—	—	3	4	—	—	—	
Sjællands Vestkyst (m. Sprogø) ..	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1	1	—	—	—	
Smaalandsfarvandet (Grøn- og Ulvsund indbefattet) ..	1	—	—	—	1	2	3	—	1	6	7	—	—	—	
Lollands og Falsters Syd- og Vestkyst .....	1	2	—	—	3	3	1	—	—	4	7	—	—	—	
Møens Øst- og Sydvestkyst .....	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1	1	—	—	—	
Sjællands Østkyst (Syd fra til Amager).....	2	—	2	—	4	2	—	1	—	3	7	1	—	1	
Amager .....	—	1	—	—	1	—	—	—	—	—	1	—	—	—	
Saltholm .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Middelgrund .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Øresundskysten (fra Københavns Frihavn) .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Bornholms Vestkyst .....	—	—	—	—	—	1	—	—	—	1	1	—	—	—	
Bornholms Østkyst .....	1	—	—	—	1	2	—	—	—	2	3	—	—	—	
I alt ...	24	13	8	1	46	22	17	2	1	42	88	2	2	4	

## Anmærkninger til Tabellerne.

De i Tabellerne under »Sejl« (Sejlskibe) opførte Skibe omfatter tillige Sejlskibe med Hjælpemaskinkraft. De under »Damp« opførte Skibe omfatter tillige Motorskibe.

Ifølge Tabel A er Antallet af de anførte Søulykker — 348 — i Aaret 1925 mindre end i 1924, hvor Antallet var 374, men større end i 1923, hvor Antallet var 332, medens ifølge Tabel D Søulykkernes Antal i danske Farvande — 88 — er mindre end i de to foregaaende Aar, hvor Antallet var henholdsvis 114 og 102.

### Forlis m. m. af danske Skibe.

Af Damp- og Motorskibe er i 1925 gaaet tabt i alt 4 med en samlet Tonnage af i alt 1632 Reg. Tons Brutto; 2 af disse Skibe er dog kun Motorbaade paa tilsammen 18 Reg. Tons Brutto. Tabet har været mindre end i 1924 og 1923, hvor det udgjorde henholdsvis 6 Skibe med 6925 Reg. Tons Brutto og 3 Skibe med 2287 Reg. Tons Brutto.

Af de i Tabel B opførte 31 Sejlskibe og Sejlskibe med Hjælpemaskinkraft var 4 imellem 200 og 500 Reg. Tons Brutto; de øvrige var alle under 200 Reg. Tons Brutto.

### Brand m. m.

I Aaret 1925 har 5 Damp- og Motorskibe haft Brand om Bord. I de to Tilfælde maa Aarsagen til Branden antages at være Selvantændelse, i et Tilfælde en Ildovns Anbringelse ved et Træskod, i et Tilfælde uforsigtig Omgang med Ild i Lastrummet og i et Tilfælde er Aarsagen ukendt.

Endvidere har 4 Sejlskibe med Hjælpemotor haft Brand om Bord. Aarsagen var henholdsvis: Selvantændelse, en tændt Petroleumsovn, et varmtgaaet Hovedleje i Motoren og ukendt.

### Tab af Menneskeliv.

Ifølge Tabel C er Tab af Menneskeliv ved Overbordfald i Aaret 1925 indtruffet i 13 Tilfælde mod 11 Tilfælde i 1924 og 19 Tilfælde i 1923.

De ifølge Tabel C omkomne 69 Personer var alle Søfolk.

Danske Søretters Domme eller Udtalelser om Søulykker, overgaaet danske Skibe, er afgivet i 19 Tilfælde.