



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

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

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

DANSK
SØULYKKE-STATISTIK

1926

UDGIVET AF

MINISTERIET FOR INDUSTRI, HANDEL OG SØFART

FEBRUAR 1928

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.



Bianco Lunos Bogtrykkeri, København

Indholdsfortegnelse.

Søulykker i 1926.....	5
Tabeller indeholdende statistiske Oplysninger vedrørende Søulykker i 1926	56

1926.

1 S/S **Adolph** af Nakskov, 257 Reg. T. Br. Bygget 1899 af Staal. Paa Rejse fra Nakskov til Kjøbenhavn med Sukker.

Grundstødt d. $21/8$ 26 i Smaalandsfarvandet.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $27/8$ 26.

Kl. 12⁰⁵ Fmd. passeredes Vejrø Fyr paa Kursen ØSØ. i ca. $1\frac{1}{4}$ Sm.s Afst. Kl. 1 Fmd. ændredes Kursen til SØ.t.Ø., idet Fyret stadig viste 2 Blink. Skibet sejlede nu i Fyrets faste Vinkel indtil Kl. 1⁴⁵ Fmd., da Fyret atter viste 2 Blink, og Kursen ændredes til SØ. Kl. ca. 2 Fmd. forsvandt Vejrø Fyr i en Byge. Kl. 2³⁰ Fmd. tog Skibet Grunden og blev staaende, som det senere viste sig paa Knudskel Rev. Kl. 2³⁰ Emd. kom Skibet, der trak noget Vand i Tank-, Agter- og Maskinlasten. flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

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

2. 3^m M/Sk. **Agnes** af Marstal, 281 Reg. T. Br. Bygget 1918 af Eg. Bøg og Fyr, Paa Rejse fra Göteborg til Reykjavik med 138 Stdr. Træ.

Sprunget læk d. $26/12$ 26 i Atlanterhavet; kastet Dækslast over Bord.

Søforklaring i Reykjavik d. $24/1$ 27.

Kl. 1 Fmd. blev Skibet lagt S. over for rebet Skonnertsejl og torebet Storsejl og stoppet Motor. Kl. 9⁴⁵ Fmd. opdagedes det, at Vandet stod 28 højt i Skibet. Da læ Lønning næsten uafbrudt var under Vand, og da der var Fare for, at Redningsbaaden, som hang under Davider, skulde blive skyllet bort. blev ca. 5 Stdr. af Dækslasten kastet over Bord for at rette Skibet op; samtidig blev Motorpumpen sat i Gang, ligesom der blev lænset med Haandpumpen. Kl. ca. 2 Emd. tog Skibet en Sø over, der skyllede ca. 3 Stdr. Dækslast over Bord. Kl. 3⁴⁵ Emd. var Skibet pumpet læns, hvorefter det trak $2\frac{1}{2}$ Vand i Timen. D. $28/12$ trak Skibet ikke mere Vand.

3. S/S **Agnete** af Kjøbenhavn, 1458 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal. Paa Rejse fra Pernau til Manchester med Træ.

Havareret d. $10/10$ 26 i Nordsøen; søgt Nødhavn.

Søforklaring i Stavanger d. $13/10$ 26.

D. $9/10$ om Aftenen passerede A. Lindesnæs i 14 Sm.s Afst. D. $10/10$ Kl. 5 Fmd. sprang Vinden, der hidtil havde været S.lig, om til NV. og friskede til haard Storm. Skibet, der arbejdede haardt i Søen og tog meget Vand over Dækslasten. holdtes med mindsket Fart op mod Søen. Kl. ca. 9 Fmd. slog en Braadsø alle Dækslaststøtterne bort paa Stb.s Side og brækkede forreste Dækslastsurring, hvorved en Del af Dækslasten gik over Bord. Broklædningen samt Gelænderet paa øverste Bro om Stb. sloges ind, og Gelænderet paa Bakken bøjedes og brækkedes. Skibet satte saa haardt med Agterenden, at Poopen kom under Vand, hvorved Søen knuste Døren til Fyrbøderlukafet, der til Dels fyldtes med Vand. Under Arbejdet med at udbede Skaden satte Skibet atter Poopen under Vand. En af de Matroser, der var beskæftiget med at sætte Døren til Fyrbøderlukafet paa, fik herved venstre Haand og højre Arm beskadiget. Kl. 12 Md. blæste det Orkan med meget høj Sø. der stadig brød over Skibet og slog en Del af Dækslasten over Bord. Om Aftenen blev Døren til Fyrbøderlukafet paany slaaet ind og Lukafet fyldtes med Vand, hvorved alt Træværket i Lukafet splintredes. Besætningen maatte Natten over opholde sig midtskibs, da det var umuligt at færdes paa Dækslasten, der efterhaanden var slaaet helt løs og rusede frem og tilbage ved Skibets Bevægelser i Søen. D. $11/10$ var Vejret bedre, men der stod stadig høj Dønning. Det forsøgte at faa Dækslasten surret, men Forsøget maatte opgives, da det var umuligt at faa Hold paa den. Ligeledes viste det sig umuligt at faa Fyrbøderlukafet lænset paa Grund af det ituslaaede Træværk. Da yderligere et Kooje forude var sprængt, flere af Stormklapperne ødelagt, Skalkningspropperne til Kædeklydsene slaaet væk og Kædekasserne og begge Kabelrum fyldt med Vand, besluttedes det af Hensyn til Skib og Ladning og for at faa den tilskadekomne Matros under Lægebehandling at søge ind til nærmeste Havn. Kl. 7¹⁵ Fmd. sattes Kursen ØNØ., og Kl. 9 Emd. opankedes A. i Stavanger.

Anm. Aarsagen til Havarierne var haardt Vejr.

4. M /Gl. **Agra** af Kyrkesund. 80 Reg. T. Br. Bygget 1877 af Eg. Paa Rejse fra Sølvesborg til Bogense med 130 Tons Brosten.

Grundstødt d. $11/8$ 26 ved Sjællands N.-Kyst.

Strandingsindberetning dat $23/8$ 26

Kl. 10 Fmd. grundstødte A. i diset Vejr paa Sjællands Rev. Skibet kom senere flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

5. S/S **Alexandra** af Kjøbenhavn, 2587 Reg. T. Br. Bygget 1895 af Staal. Paa Rejse fra Neufahrwasser til Hamborg.

Kollideret d. $25/11$ 26 i Kieler-Kanalen.

Søforklaring i Rotterdam d. $2/12$ 26. Søforhør i Kjøbenhavn d. $26/3$ 27.

Kl. 6⁴⁸ Emd., da A. i taaget Vejr befandt sig mellem de to vestligste Bøjer i Audorffersee og i Farvandets Stb.s Side, kom en modgaaende Dampers grønne Lanterne i Sigte for om Bb. Maskinen blev straks stoppet og kastet Fuld Kraft Bak, samtidig med der blev givet 3 Stød i Fløjten, hvilket Signal blev gentaget nogle Gange. Kl. 6⁵⁰ Emd. ramte den modgaaende Dampers, der senere viste sig at være S/S »Dvina« af Bergen, A.s Bb. Bov med sin Bb. Bov, hvorved A.s Klyds sprængtes og Pladen i samme Rang fik en Bule over 5 Spanter, der bøjedes.

Anm. Søforklaring for D. foreligger ikke.

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

Grundstødt d. $7/1$ 26 ved Jyllands NV.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $11/1$ 26.

Kl. 4 Emd. grundstødte A. i taaget Vejr ca. 3 Sm. V. for Gl. Skagen. Kl. $9\frac{1}{2}$ Emd. kom Skibet flot ved egen Hjælp.

7. S/S **Alpha** af Aabenraa, 2196 Reg. T. Br. Bygget 1901 af Staal. Paa Rejse til Antwerpen.

a) Grundstødt d. $6/12$ 26 ved Hollands V.-Kyst.

Indberetning fra Konsulatet i Antwerpen dat. $23/12$ 26. Søforklaring i Antwerpen d. $25/3$ 27.

Kl. 6³⁵ Emd. passerede A., der havde Lods om Bord. West Capella Fyr tæt om. Vejret var stærkt diset. Kl. 6⁵⁰ Emd. tog Skibet Grunden paa Ø.-Siden af Zoutebande Bank; West Capella Fyr pejledes i misv. N.t.Ø. $\frac{1}{2}$ Ø. og Lystønde 1 i misv. NV. $\frac{3}{4}$ V. Kl. 8³⁰ Emd., da Strømmen kæntrade, satte Strømmen Skibet af Grunden, svajede det rundt og drev det atter paa Grund. D. $7/12$ Kl. 12³⁰ Fmd. kom A. flot ved egen Hjælp.

b) Kollideret d. $7/12$ 26 paa Schelde.

Indberetning fra Konsulatet i Antwerpen dat. $23/12$ 26. Søforklaring i Antwerpen d. $25/3$ 27.

Kl. 3⁵⁵ Fmd., da A. laa til Ankers paa Antwerpen Red. observerende en Evert — der senere viste sig at være Evert »Klipperak« Terneuzen No. 26 — med alle Sejl tilsatte komme drivende imod A. Fra A. blev der stukket paa Ankerkæden, men Kl. 4 Fmd. tørnede K. T. No. 26 med Bb. Side mod A.s Stævn. Ca. 10 Minutter senere sank Everten i ca. 100 m.s Afstand fra A. Besætningen blev reddet af en tililende Motorbaad.

Anm. Søforklaring for K. T. No. 26 foreligger ikke.

8. S/S **Altona** af Hamborg. Paa Rejse fra Hamborg til Göteborg med Stykgods.

Grundstødt d. $9/9$ 26 ved Sjællands V.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $11/9$ 26.

Kl. 10 Emd. grundstødte A. paa Sprogøs Østrev. D. $10/9$ Kl. 11⁴⁵ Fmd. kom Skibet flot ved Hjælp af Bjærgningsdamper.

Anm. Der er intet oplyst om Aarsagen til Grundstødningen.

9. S/S **Angelica Mærsk** af Svendborg, 1399 Reg. T. Br. Bygget 1896 af Staal. Paa Rejse fra Danzig til Hull.

Grundstødt d. $26/7$ 26 paa Humberfloden.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $2/9$ 26.

D. $25/7$ Kl. 6⁴⁰ Emd. opankredes A. M. efter Lodsens Anvisning paa Floden udfor Albert Dock. D. $26/7$ Kl. 4 Fmd. opdagedes det, at Skibet ved at svaje op for Ebben havde taget Grunden med Agterenden. Det forsøgte at lade 3 Bugserbaade bugser Agterenden op mod Strømmen klar af Grunden, men uden Held. Imidlertid var Maskinen gjort klar, og ved at gaa Fuld Kraft Frem lykkedes det Kl. 5¹⁰ Fmd. at komme flot. A. M., der ingen Skade havde taget ved Grundstødningen, blev derefter opankret paa dybere Vand.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

10. M/Sk. **Anna** af Korsør, 42 Reg. T. Br. Bygget 1889 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Egersund til Kjøbenhavn med Mursten.

Kollideret og sunket d. $9/9$ 26 i Østersøen.

Søforklaring og Søforhør i Korsør d. $24/9$ 26. Forlisanmeldelse dat. Snøde d. $14/11$ 26.

Kl. ca. 10 Emd., da A. — der gik for Sejl alene — var tværs af Møens Fyr, kom en Dampers Toplanterne og grønne Sidelanterne i Sigte om Bb. Damperen, der senere viste sig at være S/S »Fortuna« af Bremen, vedblev at holde sin Kurs, indtil den var ganske tæt paa A. F. Gav nu 2 Stød i Dampfløjten. A.s Ror blev lagt Bb., men umiddelbart efter tørnede F.s Stævn mod A., hvorved sidstnævnte Skib blev læk. F. forsøgte at slæbe A. ned mod Gedser, men om Morgen d. $10/9$ sank A. 11 Sm. S. $\frac{1}{4}$ Ø. af Møen.

Anm. Søforklaring for A. foreligger ikke. Hamborg Søret har afsagt følgende Kendelse i Sagen: Sammenstødet mellem Damperen »Fortuna« og den danske Motorsejler »Anna« den 9. September 1926 ved Møen skyldes, at man fra Damperen for sent har set Sejlerens røde Lys. Da der fra Damperens Side er udvist behørig Agtpaagivenhed, og da Sejlerens røde Lanterne brændte klart, maa det antages, at Lyset har været skjult af et Sejl. Skylden for Ulykken kan ikke lægges Nogen af de to Skibe til Last.

11. M/Gl. **Anna** af Marstal, 72 Reg. T. Br. Bygget af Staal. Paa Rejse fra Fredericia til Svendborg med Gødning.

Grundstødt d. $\frac{9}{3}$ 26 ved Fyns S.-Kyst.
Søforklaring og Søforhør i Svendborg d. $\frac{15}{3}$ 26.

Kl. 6²⁵ Emd. var A. tværs af Tvistbjerg Fyr. Kl. 6⁴⁰ Emd. mistedes Storsejlet under en orkanagtig Hagel- og Snebyge. Kursen sattes nu mod Assens Red, hvor der ankredes kort efter for begge Ankre i 7 m Vand lidt Ø. for Fyrlinien. Under Ankringen kom en haard Byge af NV., hvorunder Skibet drev med Agterenden ind paa 9 Fod Vand. Motoren blev startet og gik Fuld Kraft Frem, samtidig med at der blev hevet ind paa begge Ankrene. Under dette Arbejde kom atter en Byge af NV., hvorunder A. drev ind og huggede i Grunden. Kort efter løb Motoren varm og gik i staa, hvorefter man gav Skibet mere Kæde paa begge Ankre. D. $\frac{10}{3}$ Kl. ca. 9 Emd. kom Skibet flot ved Hjælp af en Motorbaad.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

12. Ff. **Anna Kirstine** af Frederikshavn, 33 Reg. T. Br. Bygget 1925 af Eg og Bøg. Paa Fiskeri i Nordsøen.

Borteblevet i September—Oktober 1926; 5 Omkomne.

Indberetning fra Konsulatet i Hull dat. $\frac{27}{10}$ og $\frac{4}{11}$ 26. Forlisanmeldelse dat. Frederikshavn d. $\frac{8}{12}$ 26. Søforklaring og Søforhør i Skagen d. $\frac{13}{12}$ og $\frac{21}{12}$ 26.

A. K. afgik fra Hull d. $\frac{28}{9}$ 26. D. $\frac{9}{10}$ Kl. 12 Md. blev Kutteren set paa Fiskeplads ca. 148 Sm. NØ.t.Ø. af den yderste Lysboje paa Humber. Da der senere i Sverige er fundet Vragstykker, som ved nærmere Undersøgelse viste sig at hidrøre fra A. K., maa Fartøjet, fra hvilket der iøvrigt intet er hørt eller set siden d. $\frac{8}{10}$, antages at være forlist med Mand og Mus.

Besætningen bestod af Fiskeskipper Larsen, Styrmand Viktor Jensen, Fisker Axel Jensen, Fisker Jens Thirup, alle af Frederikshavn, og Fisker Georg Iversen af Skagen.

13. S/S **Annchen Peters** af Hamborg, 484 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal. Paa Rejse fra Harburg til Vejle med 485 Tons Foderstoffer.

Grundstødt d. $\frac{30}{1}$ 26 i Kattegat.

Søforklaring og Søforhør i Kolding d. $\frac{10}{2}$ 26.

Kl. 6 Fmd. pejledes Romsø Fyr i misv. SV.t.V. i 2 Sm.s Afst. Herfra styredes misv. NNV. $\frac{1}{2}$ V. Kl. 7 Fmd., da der efter Loggen var udløbet 8 Sm.. blev Vejret taaget, hvorfor Farten mindskedes. Om-trent samtidig saas om Stb. et Fyr, hvis Karakter ikke kunde bestemmes nøjagtigt. Det besluttedes derfor at lægge Skibet paa modsat Kurs, men inden Drejningen var paabegyndt grundstødte A. P., som det senere viste sig, paa Bolsaxen. Det konstateredes efter Grundstødningen, at der løb en stærk, modgaende Strøm. Da det ikke lykkedes at bakke Skibet af Grunden, og da Skibet huggede noget i Stenene, blev en Del af Ladningen kastet over Bord og Nr. 2 Tank lænset. Kl. 12³⁰ Emd. drejede Skibet sig saaledes, at det kom til at ligge VSV. $\frac{1}{2}$ V. an med hele Stb.s Side mod Grunden. Kl. 3³⁰ Emd. ankom Bjergnings-dampere »Ægir«, hvis Tilbud om Assistance modtoges. Vinden, der hidtil havde været SV.lig, var nu gaaet om i SØ. og friskede. Kl. 4³⁰ Emd. begyndte Æ. at slæbe, og Kl. 8 Emd. kom A. P. flot, A. P., der var tæt, gik derefter til Kalundborg for Dykkerundersøgelse.

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 den nordgaende Strøm var haardere end beregnet.

14. M/Sk. **Anne** af Marstal, 45 Reg. T. Br. Bygget 1886 af Eg. Paa Rejse fra Malmö til Koppar-verket i Ballast.

Grundstødt d. $\frac{2}{1}$ 26 ved Sveriges V.-Kyst.

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

Kl. 4³⁰ Emd. grundstødte A. i diset Vejr 50 m S. for Kopparverkets Havn. Kl. 9³⁰ Emd. kom Skibet atter af Grunden uden at have taget Skade af nogen Betydning.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være usigtbart Vejr og Ukendskab til Farvandet.

15. Sk. **Anni** af Horsens, 50 Reg. T. Br. Bygget 1869 af Eg.

a) Paa Rejse fra Æbeltoft til Horsens i Ballast.

Drevet i Land d. $\frac{10}{10}$ 26 paa Jyllands Ø.-Kyst.

Paa Grund af Storm laa A. opankret for begge Ankre mellem Alrø og Hjarnø. Bb.s Ankerkæde bræk-kede og Skibet drev i Land paa Hjarnø. Ved Højvande næste Dag kom Skibet flot ved Hjælp af en Motorbaad.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

b) Paa Rejse fra Lübeck til Horsens med Briketter.

Sprunget læk og Sunket d. $\frac{21}{11}$ 26 i Horsens Fjord.

Søforhør i Horsens d. $\frac{2}{12}$ 26.

Kl. ca. 8 Emd., da A. havde passeret Brakør, bemærkedes en Del Vand i Skibet. Skønt der blev pumpet, steg Vandet hurtigt, hvorfor Kursen sattes ret paa Land, og Jollen blev gjort klar. Kort efter lagde Skibet sig over paa Siden og sank ud for Elbæk Skov. Besætningen bjærgede sig i Land i Jollen. Anm. om Aarsagen til Lækagen er intet oplyst.

16. 3^m Sk. **Arietis** af Marstal. 96 Reg. T. Br. Bygget 1905 af Eg. Paa Rejse fra Lissabon til Porth-leven med Salt.

Kollideret d. $\frac{11}{2}$ 26 i Porthleven.

Indberetning til Board of Trade dat. $\frac{12}{2}$ 26

Da A. Kl. 3³⁰ Emd. manøvreredes ind til Porthlevens indre Havn, blev Agterskibet af Dønningerne drejet Bb. over, hvilket forårsagede at A. tørnede mod Kajen med Stb.s Kranbjælke, der brækkede.

17. S/S **Askø** af Kjøbenhavn, 39 Reg. T. Br. Bygget 1916 af Staal.

Kollideret d. 13/8 26 i Kjøbenhavns Havn.

Søforhør i Kjøbenhavn d. 26/8 26.

Kl. ca. 8 Fmd. var A. for indgaaende i Frihavnen, da M/B »Thor« af Kjøbenhavn observeredes om Stb., styrende en Kurs tværs paa A.s og i ca. 40—50 m Afst. A.s Kurs og Fart blev bibeholdt indtil Fartøjerne var ca. 20 m fra hinanden, Roret blev da lagt haardt Stb., men umiddelbart efter tørnede A. mod T. lidt agten for Bb. Bov, hvorved sidstnævnte Skib fik en stort Hul i Siden over Vandgangen.

Ifølge den af T.s Fører afgivne Forklaring kom T. fra Redmolen og styrede godt klar af Langelinimolen, da A. observeredes om Bb. Da A. syntes at holde Kurs og Fart, gav Føreren af T. en Række Varselssignaler med Taagehornet. Skibene nærmede sig imidlertid stadig hinanden, saaledes at der var Fare for Sammenstød, hvorfor T.s Maskine blev kastet Fuld Kraft Bak, men umiddelbart efter skete Kollisionen som ovenfor angivet.

Anm. Søretten har intet udtalt med Hensyn til Aarsagen til Kollisionen. Ministeriet maa efter det oplyste antage, at Kollisionen er sket som Følge af, at A., der havde Vigepligten, forsøgte at løbe foran om T.

18. M/S **Australien** af Kjøbenhavn, 6652 Reg. T. Br. Bygget 1915 af Staal.

a) Kollideret d. 12/1 26 i London.

Søforklaring i Hull d. 24/4 26.

Kl. 10¹⁵ Fmd., da A. var ud for Stone Court Wharf og i Farvandets Stb. Side, observeredes en tysk Damper — »Karl Fredrich Larsen« — 4 Str. om Bb. i 100—200 feets Afst. i Færd med at lette, samt en Damper — »London Importer« — hvis Kurs skar A.s. Da L. I. var i ca. 2 Skibslængders Afst., hørtes 3 Stød i Fløjten fra dette Skib. A. besvarede straks Signalet med 3 Stød i Fløjten og Maskinerne kastedes Fuld Kraft Bak. Umiddelbart efter kom et Sejlskib — der senere viste sig at være Bark »Wumpo« — klar af K. F. L.s Bov og tørnede — Kl. 10²⁰ Fmd. — mod A.s Bb. Bov, hvorved A. fik en Plade beskadiget.

Anm. Søforklaring for W. foreligger ikke.

b) Kollideret d. 31/5 26 i Antwerpen.

Søforhør i Kjøbenhavn d. 27/9 26.

Kl. 2¹⁵ Fmd., medens A. rørte Maskinerne, kom en Lægter — Båden 43 — ind over Stb. Skrue. Skønt Maskinen straks blev stoppet, blev B. slaaet læk. A. fik Skruen noget beskadiget.

Anm. Søforklaring for B. foreligger ikke.

c) Paa Rejse fra San Francisco til Hamburg.

1 Mand dræbt ved Ulykkestilfælde d. 17/8 26 i Stillehavet.

Indberetning fra Konsulatet i Colon dat. 21/8 26.

Kl. 9⁴⁵ Fmd. faldt Matros H. M. Olsen, der var beskæftiget med at vadske Stb.s Samsonspost paa Forkant af Baaddækket, ned fra Toppen af den Træleider, hvorpaa han stod, og paadrog sig ved Faldet svære Læsioner i Hovedet og venstre Skulder. Den forulykkede, der var bevidstløs, blev efter indhentet Lægeraad pr. Radio behandlet med Isomslag paa Hovedet. Kl. 4¹⁵ Emd. fik A. traadløs Forbindelse med Hamburg-Amerika-Liniens Damper »Sachsen«, der var ca. 25 Sm. forude og som straks vente om og sejlede A. imøde for at yde Lægehjælp. Kl. 6³⁰ blev Lægen hentet om Bord i A., men kunde kun konstatere, at den forulykkede var afgaaet ved Døden.

Anm. Aarsagen til Ulykken antages at være, at enten Leideren eller den forulykkede selv er gledet, hvorved han har faaet Overbalance og er styrtet ned.

19. G1. **Barthol** af Aalborg, 35 Reg. T. Br. Bygget 1824 af Eg. Paa Rejse fra Aalborg til Thyborøn med 65 Tons Cement.

Grundstødt og forlist d. 19/4 26 i Limfjorden.

Strandingsindberetning (indsendt 16/7 26). Søforklaring og Søforhør i Aalborg d. 17/5 26. Forlis-anmeldelse dat. Aalborg d. 18/5 26.

Da B. Kl. 4 Fmd. skulde passere Fjordgrunden ved Thyborøn, forvekslede Føreren en for nylig udlagt Lysbøje med Anduvningsbøjen; Skibet kom herved for N.ligt og grundstødte ca. 3 Sm. S. for Thyborøn Havn. Det forsøgtes straks at varpe Skibet af Grunden, men uden Held. Da Vandet faldt og Skibet stod haardt, besluttedes det at rekvirere Assistance fra en Damper næste Dag. Kl. 6 Emd. blæste det op til Storm af SØ., der satte høj Sø. Skibet begyndte nu at hugge haardt i Grunden, og Kl. 8 Emd. sprang det læk. Da det Kl. 10 Emd. viste sig umuligt at holde læns. gik Besætningen i Baaden og landede Kl. 11 Emd. i Rønlund. Skibet blev Vrag.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

20. S/S **Billerud** af Säffle. Paa Rejse fra Hiltringsberg til Karrebæksminde med Papir og Papirmasse.

Grundstødt d. 16/7 26 ved Sjællands V.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Karrebæksminde d. 20/7 26.

Kl. 1¹⁰ Emd. passerede B. Halskov F.S., hvorfra Kursen ændredes til misv. S.^{3/4} Ø. Da 6,5 Sm. var udsejlet, ændredes Kursen til misv. S.t.Ø.^{7/8}Ø. Efter at have udsejlet 1^{1/4} Sm. paa denne Kurs. ændredes den til misv. SØ.^{7/8}S., Omø Vestre Flaks Eet-Prik var da ret forude. Kl. 2⁵⁰ Emd. tog B. Grunden paa Agersørevet og blev staaende. Skibet kom af Grunden d. 17/7 Kl. 4⁴⁰ Emd. ved Hjælp af Bjærgningsdamper og efter at en Del af Lasten var losset.

Anm. Søretten har intet oplyst med Hensyn til Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det oplyste antage, at Grundstødningen skyldes Strømsætning i Forbindelse med den Omstændighed, at der ikke er navigeret med tilstrækkelig Forsigtighed.

- 21.** 3^m M/Sk. **Britta** af Svendborg, 208 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Eg og Fyr. Paasejlet d. $\frac{18}{10}$ 26 i Kilrush Havn. Indberetning til Board of Trade dat. $\frac{23}{10}$ 26. Søforklaring i Kilrush d. $\frac{23}{10}$ 26. Kl. 3 Emd. tørmede S/S »Glen Helen« af Liverpool, der skulde fortoje ved Merchant's Kaj, mod B.s Agterende, hvorved B., der laa fortojet, fik nogle faa Planker beskadiget. Anm. Aarsagen angives at være, at G. H. rørte Grunden, hvorved Skibet mistede Styret.
- 22.** S/S **Bornholm** af Kjøbenhavn, 1052 Reg. T. Br. Bygget 1908 af Staal. Paa Rejse fra New York til Sheet Harbour i Ballast. Kollideret d. $\frac{16}{6}$ 26 paa Hudsonfloden. Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{3}{8}$ 27. Kl. 5¹⁵ Emd., da B., der havde Lods om Bord, var ved Erie Basin, saas en modgaaende Damper, der senere viste sig at være S/S »Gulfort« af Port Arthur, Texas, ca. 3 Str. om Stb. i en Afstand af ca. 15 Skibslængder. Fra B. blev der givet 1 Stød i Dampfløjten, hvilket besvaredes fra G. med 2 Stød. Skibene var da ca. 13 Skibslængder fra hinanden, og B.s Ror blev lagt Stb., hvilket varskoedes med 2 Stød i Dampfløjten. Da G. imidlertid ikke syntes at ændre Kurs, blev B.s Ror lagt haardt Stb.; men umiddelbart efter tørmede G. mod B.s Stb.s Bov og skurede langs B.s Stb.s Side. B. fik en Del ovenbords Skade. Anm. Søforklaring fra G. foreligger ikke.
- 23.** S/S **C. P. A. Koch** af Kjøbenhavn, 1051 Reg. T. Br. Bygget 1893 af Staal. Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Aarhus med Passagerer og Stykgods. Kollideret d. $\frac{23}{4}$ 26 i Sundet. Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{3}{5}$ 26. Kl. 11⁴⁵ Emd. passerede C. P. A. K. Lappe-Grund F.S. i tæt Taage; Kursen ændredes til misv. NV.t.V. Umiddelbart efter hørtes en Dampers Taagesignal om Stb., Maskinen stoppedes, og der bakkedes indtil Skibet omtrent laa stille, hvorefter der atter blev slaaet Stop. Ca. 1 Minut senere kom en Dampers Topplanterne i Sigte ca. 4 Str. om Stb., og umiddelbart efter kom den røde Sidelanterne i Sigte i ca. 1 Skibslængdes Afst.; samtidig hørtes der 3 Stød i Fløjten fra det fremmede Skib. der senere viste sig at være M/S »Lidsø« af Rødby Havn. C. P. A. K.s Maskine blev kastet Fuld Kraft Bak. men ca. $\frac{1}{2}$ Minut efter ramte L.s Stævn C. P. A. K. lidt foran for midtskibs om Stb., hvorved sidstnævnte Skib fik en mindre Bule. Ifølge den af L.s Besætning afgivne Forklaring hørtes Lappe-Grund F.S. Taagesignal Kl. 11⁴⁰ Emd. forude lidt om Bb. Kl. 11⁴⁵ Emd. hørtes Taagesignal forude om Bb. fra en Damper, der senere viste sig at være C. P. A. K. Maskinen stoppedes. men da C. P. A. K.s Topplanterne og grønne Sidelanterne umiddelbart efter kom i Sigte om Bb., kastedes Maskinen Fuld Kraft Bak. Umiddelbart efter skete Kollisionen som ovenfor anført. Anm. Søretten 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 man i L. har hørt C. P. A. K.s Taagesignaler saa sent, at Farten ikke kunde tages af Skibet inden Kollisionen indtraf.
- 24.** 3^m Sk. **Capella** af Trangisvaag, 176 Reg. T. Br. Bygget 1918 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Grimsby til Trangisvaag med Salt. Sprunget læk og forladt i Søen d. $\frac{10}{12}$ 26 i Atlanterhavet. Søforklaring og Søforhør i Thorshavn d. $\frac{13}{12}$ 26. Forlisansmeldelse dat. Trangisvaag d. $\frac{22}{12}$ 26. D. $\frac{9}{12}$ Kl. 12 Md. fik Skibet en Sø over Forenden, hvorved Stagfokken blev slaaet i Stykker. Derefter begyndte Skibet at trække Vand, men kunde dog holdes læns ved Hjælp af Pumperne indtil d. $\frac{10}{12}$ Kl. 2³⁰ Fmd., da det observeredes, at Vandet steg, skønt begge Haandpumper og Motorpumpen holdtes gaaende. Kl. 4 Fmd. stod Vandet op under Dørken i Kabelrummet, og da Skibet sank mere og mere med Forenden, blev det i et Skibsraad besluttet at forlade det. Kl. 5 Fmd., da Skoren havdes i misv. NV.t.V. i ca. $1\frac{1}{2}$ Sm.s Afstand, forlod Besætningen C. i Skibets egne Baade. Anm. Der er intet oplyst om Aarsagen til Lækagen.
- 25.** Ff. **Carla** af Kjøbenhavn, 10 Reg. T. Br. Bygget 1901. Paa Fiskeri i Østersøen. Havareret og grundstødt i Oktober 1926 ved Tysklands N.-Kyst. Søforklaring i Stralsund d. $\frac{19}{10}$ 26. Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{5}{1}$ 27. D. $\frac{9}{10}$ Kl. 9 Fmd., da C. fiskede ved Darsserort, mistedes det ene Anker. D. $\frac{13}{10}$ under en VNV.lig Storm mistedes det andet Anker, hvorfor Fartøjet søgte ind til Darsserort. Næste Dag — d. $\frac{14}{10}$ — bedredes Vejret og Fiskeriet fortsattes, men Kl. 9 Fmd. blæste det atter en VNV.lig Storm. Kl. 11 Fmd. under en kraftig Byge brækkede Roret, Storskødet sprang og Sejlet sloges i Stykker. Kl. $3\frac{1}{2}$ Emd. drev C. paa Grund ved Barhöft og blev læk. Besætningen blev d. $\frac{15}{10}$ bjærget af en Bjærgningsdamper, og d. $\frac{16}{10}$ Kl. 2 $\frac{1}{2}$ Emd. tog denne Skibet af Grunden. Anm. 1. Aarsagen til Havarierne og Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte. Anm. 2. Skibet gik paa Fiskeri d. $\frac{14}{10}$ uden at have noget Anker om Bord.
- 26.** S/S **Carmen** af Esbjerg, 1206 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal. Paa Rejse fra Åbo til Rochester. Havareret i Isen i Februar 26 i Quarken. Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{6}{5}$ 26. I Dagene fra $\frac{5}{2}$ til $\frac{20}{2}$ arbejdede C. i svær Is, hvorved der fremkom nogle Buler i Skroget; endvidere blev Skruebladene en Del beskadiget.
- 27.** 4^m M/Sk. **Caroline** af Marstal. 666 Reg. T. Br. Bygget 1923 af Staal. a) Paa Rejse fra Hortens Red til Drammen i Ballast. Kollideret d. $\frac{29}{1}$ 26 paa Drammens Fjord.

Søforklaring i Drammen d. $\frac{4}{2}$ og $\frac{9}{2}$ 26.

D. $\frac{29}{1}$ K. 8⁵⁰ Emd., da C, der havde Lods om Bord, var ca. 1 Sm. af Drammens Havn, saas et Fartøj forude lidt om Bb. Maskinen blev straks slaaet Fuld Kraft Bak og Roret lagt haardt Bb., men umiddelbart efter tømmede C. med Stævnen mod en Lægter »Nora« af Drammen, der laa til Ankers. C. led ingen nævneværdig Skade ved Kollisionen.

Ifølge den fra N.s Side afgivne Forklaring laa N. til Ankers med tændt Ankerlanterne forude og en tændt Flagermuslampe opstillet paa Styrehuset agter, da C. saas nærme sig med Kurs ret paa N. Da C. ikke gjorde Tegn til at dreje af, svingede Vagtsmanden i N. med Flagermuslampen for derved at paa kalde C.s Opmærksomhed, men umiddelbart efter skete Kollisionen som foran beskrevet. N. fik Fenderlisten beskadiget og en Plade bøjet.

Anm. Søretten har intet udtalt med Hensyn til Aarsagen til Kollisionen. Ministeriet maa efter det oplyste antage, at Kollisionen skyldes den Omstændighed, at N.s Ankerlanterne hans saa lavt, at den ikke var synlig agterefter over Styrehuset, samt af Flagermuslampen ikke har brændt klart, hvorfor man ikke i C. blev opmærksom paa N., før Kollisionen var uundgaelig.

b) Brand om Bord d. $\frac{13}{8}$ 26 i Danzig.

Søforklaring i Danzig d. $\frac{16}{8}$ 26.

Kl. 6¹⁵ Fmd. bemærkedes Røg fra Lastventilerne. Der viste sig at være Ild i Ladningen, der bestod af Kul. Kl. ca. 9 Fmd. var Ilden stærkt bekæmpet; men da der i de følgende Dage stadig røg op gennem Kullene, oplossedes Lasten. Som Følge af Branden blev Nr. 2 Lugekarm om Stb. samt de nærmeste 3 Dæksplader bøje, 1 Luge forkullet og 2 Bjælker beskadiget.

28. S/S **Castor** af Bremen. Paa Rejse fra Duisburg til Nørresundby.

Rørt Grunden d. $\frac{15}{2}$ 26 ved Sjællands V.-Kyst.

Søforklaring i Nørresundby d. $\frac{18}{2}$ 26.

Kl. 7³⁵ Emd. passeredes Halskov Rev F.S. om Stb. Herfra styredes misv. N. Vejret var taaget. Da der var udløbet 9 Sm. paa denne Kurs, hørtes Taagesignal fra Romsø tværs om Bb. Efter at Elefantgrunden var passeret, ændredes Kursen til misv. NNV. Kl. 9⁴⁵ Emd. ændredes Kursen til NNV. $\frac{1}{2}$ V. Kort efter tømmede Skibet Grunden ved Asnaes Rev, men kom straks flot igen.

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

29. M/Gl. **Castor** af Hamborg, 75 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Hamborg til Stege med 136 Tons Salpeter.

Grundstødt d. $\frac{14}{2}$ 26 ved Lollands V.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{12}{3}$ 26.

Kl. 8 Emd. grundstødte C. i taaget Vejr ca. $2\frac{1}{2}$ Sm. S. for Albuen. Kl. 12 Mn. kom Skibet flot ved fremmed Hjælp.

30. M/Gl. **Cathrine** af Marstal, 72 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Jern.

a) Paa Rejse fra Warnemünde til Aalborg med Briketter.

1) Mistet Dækslast d. $\frac{7}{11}$ 26 i Østersøen.

Søforklaring og Søforhør i Aalborg d. $\frac{27}{11}$ 26.

C. afsejlede fra Warnemünde d. $\frac{6}{11}$ Kl. 7³⁰ Emd. Løbet af Natten friskede Vinden til Storm af SØ. med Regntykning, hvorfor der drejedes til. Da Skibet stadig laa bordfyldt, aabnedes de store Lænseporte, hvorved Dækslasten skyldedes over Bord.

2) Maskinen havareret d. $\frac{10}{11}$ 26 i Kattegat; søgt Nødhavn.

Søforklaring og Søforhør i Aalborg d. $\frac{27}{11}$ 26.

D. $\frac{9}{11}$ om Aftenen laa C. underdrejet under en Orkan med Niddingen i Sigte. For at klare Landet forsøgte det d. $\frac{10}{11}$ at starte Motoren. Medens der pumpedes Luft paa Luftbeholderen sprang denne, og Blæselampen gik i Stykker. Der ankredes, og det forsøgte at reparere Motoren; men under Arbejdet hermed blev alle Rørene ødelagte. D. $\frac{11}{11}$ om Morgenens lettedes Anker. Under Arbejdet hermed sprang Ankerkæden, antagelig fordi Ankret havde faaet Hold i en Klippe. C. gik til Hovås for Reparation.

3) Mistet Ankret, Maskinen havareret d. $\frac{18}{11}$ 26 i Kattegat.

Søforklaring og Søforhør i Aalborg d. $\frac{27}{11}$ 26.

Kl. 1¹⁵ Fmd. gik C, der paa Grund af Storm laa til Ankers for 2 Ankre i Læ af Læsø, i Drift. Der sattes Sejl, og det viste sig, at det ene Anker med 10 Fv. Kæde var mistet. Kl. 4 Emd. passeredes Læsø Rende. Kl. 6 Emd. standsedes Motoren, da Sien til Føderøret var forstoppet. Da der for atter at starte Motoren pumpedes Luft paa Beholderen, sprang denne i Lodningen. Det forsøgte gentagne Gange at lodde Beholderen, men Lodningen sprang stadig.

4) Grundstødt d. $\frac{19}{11}$ 26 ved Jyllands Ø.-kyst.

Søforklaring og Søforhør i Aalborg d. $\frac{27}{11}$ 26.

Kl. $3\frac{1}{2}$ Emd. kom Muldbjergene og Hals Barre Fyr i Sigte. Der styredes NNØ. over, og Kl. ca. 4 Emd. kom Trekosten 1 Sigte i Læ. Vinden drejede Ø. over og løjede af, hvorfor Skibet drev en Del, og tog senere Grunden ca. 70 Fv. SV. for Trekosten.

b) Paa Rejse fra Wismar til Frederikssund med 100 Tons Kul.

Grundstødt d. $\frac{25}{12}$ 26 i Smaalandsfarvandet.

Strandingsindberetning dat. $\frac{26}{12}$ 26.

Kl. 2 Fmd. grundstødte C i taaget Vejr paa Ømø Tofter. Kl. 3 Fmd. blev Skibet bragt flot af en Bjærgningsdamper.

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

31. 3^m Sk. **Chr. H. Rasmussen** af Marstal, 110 Reg. T. Br. Bygget 1903 af Eg. Paa Rejse fra Cadiz til New Foundland med 170 Tons Salt.

Borteblevet; 5 Omkomne.

Forlisansmeldelse dat. Marstal d. $1\frac{1}{2}$ 27. Søforhør i Marstal d. $30\frac{1}{4}$ 27.

C. H. R. afgik d. $2\frac{1}{9}$ 26 fra Cadiz. Da der siden intet er hørt eller set til Skibet, maa det antages at være forlist med Mand og Mus.

Anm. Besætningen bestod af: Skibsfører Mads Boye af Marstal, Styrmand Magnus Jensen af Thurø, Letmatroserne Aage Vagn Hansen af Gent og Karl Nielsen af Ristinge samt Kok Alfred Madsen af Svendborg.

32. S/S Chr. J. Kampmann af Kjøbenhavn, 2281 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Staal. Paa Rejse fra Niamniorak til Rufisque.

Grundstødt d. $21\frac{1}{3}$ 26 paa Saloum Floden.

Søforklaring i Frederikshavn d. $1\frac{1}{8}$ 27.

Kl. 12^{45} Emd., da C. J. K., der havde Lods om Bord, var i Nærheden af Sangomar Bar, tog Skibet Grunden og blev staaende. D. $23\frac{1}{3}$ Kl. 1 Fmd. tørnede S/S »Astrid« af Kjøbenhavn, der var grundstødt ved C. J. K.s Stb.s Side, og som var begyndt at manøvrere agter over, haardt mod sidstnævnte Skib, hvorved dette fik flere Buler i Siden. Kl. 3^{30} Emd. samme Dag kom C. J. K. flot og fortsatte Rejsen. Det viste sig, at Agterpeaken lækkede efter Grundstødningen.

Anm. Om Aarsagen til Grundstødningen er intet oplyst.

30. S/S Cito af Kjøbenhavn, 871 Reg. T. Br. Bygget 1893 af Staal. Paa Rejse fra Greenhithe.

Kollideret d. $26\frac{1}{11}$ 26 paa Themsen.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $27\frac{1}{1}$ 27. Indberetning til Board of Trade dat. $10\frac{1}{1}$ 27.

Kl. ca. 6^{20} Fmd. manøvreredes C., der havde Lods om Bord, for langsom Maskine til Ankerplads paa Gravesend Red. Et Skibs Ankerlanterner kom i Sigte forude om Bb., hvorfor Roret blev lagt haardt Bb. og Maskinen slaaet Fuld Kraft Frem. Da C., der af den indgaaende Strøm blev sat ned mod Ankerliggeren — der senere viste sig at være S/S »Portmeor« af Cardiff — var ca. 200 Fv. fra denne, kastedes Maskinen Fuld Kraft Bak, samtidig med at man lod Stb.s Anker falde. Desuagtet tørnede C.s Bb.s Bov mod P.s Bb.s Bov, hvorved P.s Bb.s Anker blev trykket ind gennem C.s Bov, der desuden led en Del andre Havarier.

Anm. Aarsagen til Kollisionen fremgaar af det ovenfor anførte.

34. S/S Clara af Kjøbenhavn, 1398 Reg. T. Br. Bygget 1925 af Staal.

a) Paa Rejse fra Bordeaux til Cardiff med Træ.

Kollideret d. $14\frac{1}{1}$ 26 i Bristol-Kanalen.

Søforklaring i Cardiff d. $15\frac{1}{1}$ 26.

Kl. 8 Emd. fortøjede C. i Roath Basin ved Indgangen til Roath Dock, Cardiff. Fransk Damper »Catinat« kom op agten for »Clara«, gjorde sine Fortrosser fast paa samme Pæl og forhalede tæt til »Clara«s Bov. Herunder tørnede »Carinat« »Clara«s Bb. Side og forarsagede en Del ovenbords Skade.

b) En Mand faldet over Bord og druknet d. $11\frac{1}{9}$ 26 i Rotterdam.

Søforklaring i Kotka d. $27\frac{1}{9}$ 26.

Kl. ca. 11 Fmd. faldt Matros Bernhard Druschel i Vandet fra en Stilling udenbords og sank straks. Der blev kastet Redningsbøjer ud til ham og Jollen, der laa i Vandet agter, blev straks roet hen til Ulykkestedet, men den forulykkede kom ikke mere til Syne.

35. S/S D. Siedler af Danzig, 482 Reg. T. Br. Bygget 1889 af Staal. Paa Rejse fra Esbjerg til Kolding.

Paasejlet Kajen d. $13\frac{1}{3}$ 26 i Esbjerg.

Søforklaring i Kolding d. $16\frac{1}{3}$ 26. Søforhør i Esbjerg d. $22\frac{1}{3}$ 26.

Kl. ca. 3^{30} Emd. afgik D. S., assisteret af Lods, fra Nordkajens Ø. Hjørne. Da Skibet var kommet klar af Kajen, blev Roret lagt haardt Stb. Skibet drejede villigt Bb. over, og, for at gaa klar af en Fortøjningspæl midt i Dokken, blev der, da Dokporten var ca. 2 Str. paa Bb.s Bov, støttet paa Roret. Da Skibet var klar af Fortøjningspælen, blev Roret lagt Stb. Skibet lystrede ikke Roret, hvorfor dette blev lagt haardt Stb. og Maskinen beordret Halv Kraft Frem, og kort efter Kuld Kraft Frem. Da Skibet var ca. 200 Fod fra Kajen og stadig ikke drejede Bb. over, blev Maskinen kastet Fuld Kraft Bak og samtidig kastedes Ankeret. Inden Farten var taget af Skibet, tørnede dette med Stævnen haardt imod Kajen ca. 3 Fv. V. for Dokporten, hvorved Stævnen bøjedes Bb. over og 6—7 Plader blev trykket ind. Det blæste ved den paagældende Lejlighed en stiv Kuling at NV.

Anm. Søretten har intet udtalt med Hensyn til Aarsagen til Kollisionen. Ministeriet maa efter det oplyste antage, at Kollisionen skyldes den Omstændighed, at Skibet paa Grund af den haarde NV.lige Kuling ikke kunde bringes til at dreje Bb. over.

36. Ff. Dagmar af Strandby, 14 Reg. T. Br. Bygget 1923 af Eg. Paa Rejse fra Aalborg til Fiskeplads i Aalborgbugten.

Kollideret d. $9\frac{1}{12}$ 26 i Limfjorden.

Søforklaring og Søforhør i Aalborg d. $13\frac{1}{12}$ 26.

Da D. Kl. ca. 5^{20} Emd. var ud for Kanal-Hagen og styredes i Fyrlinien efter Frydenstrandsfyrene bemærkedes Top- og begge Sidelanterne fra et modgaaende Fartøj. Da dette, der senere viste sig at være M/Sk. »Emmy« af Svendborg, var i en Afstand af ca. 200 Fv., drejedes Stb. over. E. syntes imidlertid at dreje Bb. over, hvorfor D.s Ror lagdes haardt Bb., men umiddelbart efter — Kl. ca. 5^{30} Emd. — ramtes D.s Bb.s Laaring af E., hvorved D.s Storsejl, Styrehus, Lønning og Skanseklædning beskadigedes.

Ifølge den af E.s Besætning afgivne Forklaring befandt dette Skib sig i Langerak, idet Ledefyrene paa Frydenstrand holdtes overet agterude, da et modgaaende Fartøjs Top- og grønne Sidelanterne kom i Sigte et Par Str. om Stb. Det modgaaende Fartøj — der senere viste sig at være D. — trak Stb. over,

hvorfor E. uforandret holdt Kurs. Da Skibene var i Nærheden af hinanden, drejede D. pludselig tværs paa E.s Kurs. Sammenstød syntes uundgaaelig, og E.s Maskine kastedes Fuld Kraft Bak, hvorved E. drejede lidt Bb. over. Umiddelbart efter skete Kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Søretten har intet udtalt med Hensyn til Aarsagen til Kollisionen. Ministeriet maa efter det oplyste antage, at Kollisionen er foranlediget ved, at D. for sent drejede Stb. over og at der ikke fra E. Side er foretaget Drejning til Stb., saaledes at Skibene kunne passere hinanden paa Bb.s Side.

37. S/S **Damsterdiep** af Rotterdam, 746 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Methil til Svendborg med Kul og Koks.

Grundstødt d. $\frac{4}{2}$ 26 ved Jyllands V.-Kyst.

Strandingsforretning d. $\frac{5}{2}$ 26. Strandingsindberetning dat. $\frac{27}{4}$ 26.

D. afgik fra Methil d. $\frac{2}{2}$ og Kursen sattes mod Hirshals. Under hele Rejsen over Nordsøen var det stormende Vejr, og om Eftermiddagen d. $\frac{4}{2}$ blev det snebyget, hvorfor Farten mindskedes. Kl. 8 Emd. loddedes 29 m Vand. Kl. 10¹⁵ stødte Skibet og blev staaende paa $3\frac{1}{2}$ m Vand, som det senere viste sig ca. $2\frac{1}{2}$ Sm. N. for Klitmøller. D. $\frac{9}{2}$ Kl. 12³⁰ Fmd. kom Skibet af Grunden ved Hjælp af Bjergningsdamper og efter at ca. 70. Tons af Lasten var kastet over Bord.

38. S/S **Dan** af Esbjerg, 2116 Reg. T. Br. Bygget 1925 af Staal.

1 Mand tilskadekommet og afgaaet ved Døden d. $\frac{22}{10}$ i Rotterdam.

Søforklaring i Rotterdam d. $\frac{25}{10}$ 26.

Kl. ca. 4 Emd. brækkede Trækstangen paa Tællemaskinen og faldt ned i Mellemtryks-Krumtapsbakken. Maskinen, der var i Gang for Prøve efter Reparation, blev straks standset, og 2. Maskinmester Eggert Chr. Petersen af Brøndbyøster krøb ned i Krumtapsbakken. Medens han var dernede drejede Maskinen $\frac{1}{4}$ Omgang, hvorved den paagældende blev stærkt kvæstet. Maskinmesteren kom hurtigst mulig under Lægebehandling og blev bragt paa Hospitalet, hvor han Kl. 7 Emd. afgik ved Døden som Følge af de paadragne Kvæstelser.

39. M/Sk. **Danebod** af Lohals, 50 Reg. T. Br. Bygget 1894 af Eg. Paa Rejse fra Vejle til Lübeck.

Kollideret d. $\frac{12}{10}$ 26 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{28}{10}$ 26.

D. laa opankret i Aarøsund for begge Ankre i 7 m Vand, da der Kl. ca. 12 $\frac{1}{2}$ Emd. kom en kraftig Byge, hvorved Skibet gik i Drift, drev ned langs Siden af M/Gl. »Emma« af Aarhus, der laa opankret agten for D., og tønnede mod dette Skib, hvorved D.s Stb. Lønning fik et Knæk. Ankrene blev stukket ud paa Tamp, saaledes at Skibet drev klar af E. Ca. 1 Time senere knækkede E.s ene Ankerkæde, og Skibet drev ned paa D., hvis Spryd kom ind mellem E.s Master og blev beskadiget. Skibene blev liggende saaledes indtil Kl. ca. 5 Emd., idet de stadig drev af, skønt begge Motorer gik Fuld Kraft Frem. Kl. ca. 5 Emd. kappede D. Ankerkæderne, hvorpaa E. havde stukket en Trosse, og gik ind i Aarø Havn.

Anm. Søforklaring for E. foreligger ikke. Aarsagen til Kollisionerne fremgaar af det ovenfor anførte.

40. S/S **Danefelt** af Kjøbenhavn, 1251 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal. Paa Rejse fra Bremerhaven til Gravesend med Koks.

Kollideret d. $\frac{17}{11}$ 26 paa Gravesend Road.

Indberetning til Board of Trade dat. $\frac{18}{11}$ 26. Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{23}{3}$ 27.

Kl. 9¹⁰ Emd., da D. med Assistance af Lods var ved at svinge op mod Strømmen for at ankre, hvilken Manøvre 2 Gange blev tilkendegivet ved Signal med Fløjten, kom en medgaaende Damper, der senere viste sig at være S/S »Corwen« af London, op mod D.s Agterende. Da en Kollision syntes uundgaaelig, blev D.s Maskine slaaet Fuld Kraft Frem, men umiddelbart efter tønnede C.s Stb.s Side mod D.s Bb.s Laaring, hvorved D. fik de 2 øverste Hækplader agter om Bb. samt en Dæksplade ud for disse beskadiget.

Anm. Søforklaring for C. foreligger ikke.

41. S/S **Dania** af Nørre-Sundsby, 2247 Reg. T. Br. Bygget 1888 af Staal. Paa Rejse fra Nørre-Sundby til Methil i Ballast.

Grundstødt d. $\frac{16}{2}$ 26 i Limfjorden.

Søforklaring og Søforhør i Nørre-Sundby d. $\frac{2}{3}$ 26.

Kl. 11¹⁵ Emd. ændredes D.s Kurs, der var mod de røde Ledefyr paa Dampskibskajen i Nørre-Sundby, saaledes, at Ledefyrene kom 4 Str. paa Stb.s Laaring. Umiddelbart efter tog Skibet Grunden og blev staaende. D. $\frac{18}{2}$ Kl. 2³⁵ Emd. kom Skibet flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Grundstødningen skyldes den Omstændighed, at D. ikke var i Fyrlinien fra Fyrene ved Skibsværftet, da Kursen ændredes.

42. M S **Danmark** af Kjøbenhavn, 8391 Reg. T. Br. Bygget 1925 af Staal.

Brand om Bord d. $\frac{5}{11}$ 26 i Danzig Havn.

Søforklaring i Danzig d. $\frac{8}{11}$ 26. Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{17}{11}$ 26.

Kl. 5⁵⁰ Fmd. opdagedes Ild i et Parti Copra i Nr. 1 Underlast. Ved Hjælp af saavel Skibets som Brandvæsenets Slanger lykkedes det — Kl. 9⁴⁵ Emd. — at faa Ilden slukket. Ved Branden led Skibet ingen Skade.

Anm. Aarsagen til Ildens Opkomst er ikke oplyst.

43. S/S **Delaware** af Kjøbenhavn, 2467 Reg. T. Br. Bygget 1902 af Staal. Paa Rejse fra Brahestad til Rouen.

Kollideret d. $\frac{16}{8}$ 26 i Kielerkanalen.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{30}{9}$ 26.

Kl. 10 Emd. afgik D. fra Holtenau Sluse med Lods og 2 Kanalstyrere ombord. Kl. 10³⁰ Emd. passeredes en Damper, og umiddelbart efter kom Top- og Sidelys fra en modgaaende Damper i Sigte. Fra den modgaaende Damper, der senere viste sig at være S/S »Islington« af London, blev der givet 2 Stød i Fløjten; men da D. var under Drejning Stb. over, besvaredes dette med 1 Stød. Kort efter gav I. atter 2 Stød i Fløjten. I D. blev Roret lagt haardt Bb., Maskinen slaaet Halv Kraft Frem og Signalet 1 Stød i Fløjten gentaget. Da Kollision syntes uundgaaelig, blev D.s Maskine kastet Fuld Kraft Bak; men umiddelbart efter tørnede Skibene med Stævnene mod hinanden. D., der fik Stævnen brækket flere Steder samt led andre betydelige Skader, gik tilbage til Holtenau.

Anm. Søforklaring for I. foreligger ikke.

44. Uddybningsmaskinen **Den glade Enke** af Nyborg. Bygget 1885 af Jern. Under Bugsering fra Lundeberg til Masnedø.

Borteblevet d. $\frac{27}{8}$ 26 i Smaalandsfarvandet.

Søforklaring og Søforhør i Vordingborg d. $\frac{30}{8}$ 26.

D. $\frac{27}{8}$ Kl. ca. 9 Emd., da D. g. E., der bugseredes af Slæbedamperen »Særimmer«, var ca. 4 Sm. SØ. af Vejro, sprængtes Slæbetrossen paa Grund af høj Sø. Paa Grund af Søen kunde S. ikke genoptage Forbindelsen med D. g. E., hvorfor Slæbebaaden gik til Masnedø for at faa Assistance. Ved Eftersøgning af D. g. E. d. $\frac{28}{8}$ fandtes Uddybningsmaskinens Jolle Kl. 3 Fmd., medens al Eftersøgning af Maskinen var forgæves.

Anm. 1. D. g. E.s Besætning var under Bugseringen om Bord i S.

Anm. 2. Søretten udtaler, at Uddybningsmaskinens Forlis efter Rettens Formening ikke er nogen Følge af nogen af de i Lov Nr. 72 af 12. April 1892 § 9 nærmere omhandlede Omstændigheder, og at der efter Rettens Formening ikke er nogen Grund for det offentlige til at foretage videre i Anledning af Forliset.

45. S/S **Diana** af Aalborg, 942 Reg. T. Br. Bygget 1911 af Staal. Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Aalborg med 155 Tons Landbrugsprodukter og Stykgods.

Kollideret d. $\frac{1}{4}$ 26 i Sundet.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{13}{4}$ 26.

Kl. 5⁰⁰ Emd. afgik D. fra Kjøbenhavn. Efter at D. havde passeret Et-Kosten paa Stubben, holdtes Taarbækbøjen lidt om Bb. S/S »Breslau« af Leith, der var medgaaende og lidt foran for D. om Stb., nærmede sig imidlertid D., hvorfor Kursen ændredes saaledes, at Taarbækbøjen holdtes lidt om Stb. Kl. 5⁴⁵ Emd. passeredes Taarbækbøjen i ca. 2 Kabellængders Afst., og Kursen ændredes fra N.t.Ø. $\frac{1}{2}$ Ø. til N. $\frac{1}{2}$ V. B. ændrede nu ogsaa Kursen, og da det syntes at være Fare for Kollision, blev D.s Maskine stoppet og Roret lagt Stb. Ca. 2 Minutter efter tørnede D.s Stb.s Bov mod B.s Bb.s Side midtskibs. D. fik ved Kollisionen en Del ovenbords Skade samt en mindre Lækage ved Stb.s Ladeport.

Ifølge den af B.s Besætning afgivne Forklaring, sejlede Skibene ved Siden af hinanden indtil Taarbæk Bøje var passeret. B.s Kurs ændredes da fra N.t.Ø. $\frac{1}{2}$ Ø. til N.t.Ø. $\frac{1}{4}$ Umiddelbart efter kolliderede Skibene som ovenfor anført. B. fik ligeledes en Del ovenbords Skade ved Kollisionen.

Anm. Søretten har intet udtalt med Hensyn til Aarsagen til Kollisionen. Ministeriet maa efter det oplyste antage, at Kollisionen er foranlediget ved, at D., der som indhentende Skib havde Vigepligten, ikke i Tide stoppede eller bakkede, og at B. ikke efter at Taarbæk Bøjen var passeret holdt sin Kurs.

46. Lystkutter **Dorothy** af Taastrup, 18 Reg. T. Br.

1 Mand faldet over Bord og druknet d. $\frac{22}{7}$ 26 i Sundet.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{14}{8}$ 26 og $\frac{16}{11}$ 26.

Kl. 10⁵⁰ Emd. var Jungmand Svend Aage Jacobsen af Randers, der var alene om Bord, i Færd med at strække Storsejlet paa Kutteren, der laa til Ankers ud for Tuborg Havn. Under Arbejdet hermed faldt han over Bord, og skønt Ulykken straks blev bemærket fra Land og en Eftersøgning øjeblikkelig foretaget, blev den forulykkede først fundet efter ca. 1 Times Eftersøgning.

47. 4^m M/Sk. **Dronning Dagmar** af Kjøbenhavn, 416 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Port Kunda til Aalborg med Cement.

Paasejlet og sunket d. $\frac{20}{9}$ 26 i Sundet.

Svensk Indberetning dat. $\frac{23}{9}$ 26. Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{2}{10}$, $\frac{6}{10}$ og $\frac{13}{10}$ 26. Forlisanmeldelse dat. Kjøbenhavn d. $\frac{7}{12}$ 26.

Kl. 7³⁰ Fmd. opankredes D. D. paa Grund af tæt Taage 1 Sm. NV. for Trekosten V. for Falsterbo. Der afgaves reglementerede Taagesignaler. Kl. 8³⁰ Fmd. blev D. D. paasejlet at Dampfærgen »Drottning Victoria« af Trelleborg, hvis Stævn skar sig ca. 2 m ind i D. D.s Stb.s Side ud for Agterlugen. D. D., hvis Besætning bjærgedes op paa Færgen, sank i Løbet af 3—4 Minutter.

Anm. Søforklaring for D. V. foreligger ikke.

48. M s **Duen** af Assens, 160 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal.

a) Paa Rejse fra Randers til Landskrona.

Kollideret d. $\frac{6}{8}$ 26 i Randers Havn.

Søforklaring og Søforhør i Hou d. $\frac{9}{10}$ 26.

Kl. 4³⁰ Emd. afgik D. fra Randers for langsom Maskine. Forude observeredes en indgaaende Damper — der senere viste sig at være græsk S/S »Ioanus Carras« — i Farvandets Bb.s Side og med Bb.s Anker ude. Fra D. blev der givet 2 Stød i Fløjten, men da I. C. i det samme svingede Stb. over, blev D.s Maskine kastet Fuld Kraft Bak og samtidig blev der givet 3 Stød i Fløjten. Ved denne Manøvre tørnede D. mod S/S »Ebro« af Kjøbenhavn, der laa fortøjet ved Kajen, og samtidig svingede I. C. ned mod D., der kom i Klemme mellem E. og I. C., hvorved Skibet fik Lønningen beskadiget.

Ifølge den af I. C.s Besætning afgivne Forklaring var dette Skib, der havde Lods om Bord, ud for E. og i Færd med at dreje Stb. over, da D. kom i Sigte. Fra I. C. blev der givet 1 Stød i Fløjten, hvilket D. besvarede med 1 Stød. Da D. imidlertid drejede til Bb., blev I. C.s Maskine kastet Fuld Kraft Bak og samtidig blev der givet 3 Stød i Fløjten. Kollisionen skete umiddelbart efter som ovenfor beskrevet.

Havnefogeden i Randers har forklaret, at han hørte, at der fra I. C. blev givet 1 Stød i Fløjten samt at D. besvarede dette Signal.

Anm. Søretten har intet udtalt med Hensyn til Aarsagen til Kollisionen. Ministeriet maa efter det oplyste antage, at Kollisionen er foranlediget ved, at D. forsøgte at gaa imellem E. og I. C. i Stedet for at passere den sidstnævnte Dampers paa Bb.s Side.

b) Paa Rejse fra Hou til Aarhus.

Grundstødt d. $10/10$ 26 ved Samsø.

Søforklaring og Søforhør i Nordby d. $12/10$ 26. Strandingsindberetning dat. $14/10$ 26.

Kl. 11⁴⁰ Fmd. under en orkanagtig Storm opankredes D. for begge Ankre med 60 Fv. Kæde paa hvert ved Thunøs Ø.-Kyst ca. $3/4$ Sm. fra Land. Maskinen gik Fuld Kraft Frem indtil Kl. 12^{1/2} Emd., da den pludselig stoppede. Da det ikke lykkedes at faa Motoren i Gang igen, gik D. i Drift over mod Samsø. Det forsøgtes at standse Skibets Drift ved Hjælp af et Varpanker, men uden Held, og Kl. 1⁴⁵ Emd. tog Skibet Grunden ca. $1/2$ Sm. N. for Asmør Hage. D., der var blevet læk ved Grundstødningen, blev forladt af Mandskabet Kl. 3³⁰ Emd.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

49. S/S **E. M. Dalgas** af Kjøbenhavn, 1554 Reg. T. Br. Bygget 1898 af Staal.

a) Paa Rejse fra Alfaques til Yxpila med Salt.

Grundstødt d. $22/5$ 26 ved Sveriges Ø.-Kyst.

Svensk Strandingsindberetning dat. $29/5$ 26. Søforklaring og Søforhør i Aalborg d. $16/7$ 26.

Kl. 8⁴⁰ Emd. hørtes Holmögodd Taagesignal i misv. NØ. Rejsen fortsattes for langsom Maskine og med Loddet gaaende. Kl. 9²⁰ Emd. tog Skibet Grunden med Forenden og blev staaende. Efter forgæves at have søgt at komme flot ved egen Hjælp tilkaldtes Assistance, og d. $24/5$ Kl. 8³⁰ Emd. kom Skibet flot ved Hjælp af 3 Slæbebaade efter at en Del af Lasten var kastet over Bord. E. M. D. fik en mindre Lækage i Forpeaken.

Anm. 1. Skibet gik til Holmsund for Dykkerundersøgelse.

Anm. 2. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det oplyste antage, at Grundstødningen skyldes Taage i Forbindelse med Ishindringer.

b) Paa Rejse fra Holmsund til Yxpila med Salt.

Rørt Grunden d. $2/6$ 26 ved Sveriges Ø.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Aalborg d. $16/7$ 26.

Kl. 8 Emd. afgik E. M. D. fra Holmsund med Lods om Bord. Kl. 8⁴⁵ Emd., da Skibet var under Drejning for at passere mellem 2 Prikker, tog Skibet Grunden, men kom straks flot igen.

50. M/S **Ebba** af Hamborg, ca. 60 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Rendsburg til Bandholm med 100 Tons Superfosfat.

Grundstødt d. $27/1$ 26 ved Lollands V.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $30/1$ 26.

Kl. 6 Emd. grundstødte E. i taaget Vejr ved Albu Triller. D. $29/1$ Kl. 11 Fmd. kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjergningsdampner.

51. Ff. **Edith** af Frederikshavn, 29 Reg. T. Br. Bygget 1903 af Eg. Paa Fiskeri i Kattegat.

Paasejlet d. $9/11$ 26 i Kattegat.

Søforklaring i Frederikshavn d. $3/12$ 26.

Kl. ca. 7 Fmd., da E. laa opankret ca. 13 Sm. ØNØ. af Hirsholmene, blev Fartøjet paasejlet af 3^m Sk. »Saga« af Skarhamn. E.s Ankerlanterne brændte klart og midtskibs havde Fartøjet et klart brændende Karbidblus. E. fik Klyverbommen brækket af, Ankerspillet forskubbet samt Skandækket skubbet ind, hvorved Dækket paa Forskibet begav sig.

Anm. Søforklaring for S. foreligger ikke.

52. S/S **Egholm** af Kjøbenhavn, 1317 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Staal.

Kollideret d. $26/12$ i Valencia Havn.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $14/1$ 27.

Kl. ca. 10 Emd. gik E., der laa fortøjet paa anvist Plads med Agterenden ind mod Kajen og begge Ankre ude, i Drift under en Orkan. E. drev ned paa nogle Pramme, hvoraf flere blev knuste.

Anm. Aarsagen til Kollisionen fremgaar af det ovenfor anførte.

53. M/Gl. **Elida** af Eftra (Sverige), 31 Reg. T. Br. Bygget 1888 af Fyr. Paa Rejse fra Halmstad til Ærøskøbing med Træ.

Grundstødt d. $17/11$ 26 i Smaalandsfarvandet.

Strandingsindberetning dat. $18/11$ 26. Søforklaring og Søforhør i Korsør d. $22/11$ 26.

Kl. ca. 3³⁰ Emd. passeredes Vejrø i ca. 2 Sm.s Afst. Kursen ændredes til NV. efter Omø Sund. Vejret blev nu diset, hvorfor Loddet holdtes gaaende. Kl. ca. 5³⁰ Emd. kom Omø Fyr i Sigte, og kort efter saas Braad. Roret blev lagt ned, men forinden Skibet var i Vinden, der var SSØ., tog det Grunden paa Ø.-Siden af Omø. Ved Grundstødningen blev Skibet læk og fyldtes med Vand i Løbet af kort Tid. D. $18/11$ Kl. ca. 3³⁰ Emd. blev Skibet taget af Grunden af en Bjærgningsdampner og indslæbt til Korsør.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det oplyste antage, at Grundstødningen er foranlediget ved diset Vejr i Forbindelse med stærk Strøm fra Syd.

54. Ff. **Elin** af Hönö (Sverige), 99 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Kiel til Göteborg i Ballast.

Grundstødt d. $^{10}/_{10}$ 26 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $^{11}/_{10}$ 26.

Kl. ca. 10 Emd. grundstødte E. under en S.lig Storm paa Landgrunden N. for Stensnæs-Kosten. Der foreligger intet om, hvorvidt Skibet senere er kommet flot.

Anm. Den sandsynlige Aarsag til Strandingen angives at være stærk Storm samt Ukendskab til Strømforskelene og Farvandet.

55. M/Kt. **Eline** af Lemvig, 25 Reg. T. Br. Bygget 1915 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Fiskeplads i Store Bælt til Lemvig med Fisk og Is.

Kollideret d. $^{13}/_{2}$ 26 ved Hals.

Søforklaring og Søforhør i Lemvig d. $^{22}/_{2}$ 26.

D. $^{12}/_{2}$ om Eftermiddagen afgik E. fra Fiskepladsen sammen med 3 andre Kuttere fra Lemvig, der alle styrede mod Limfjorden. D. $^{13}/_{2}$ Kl. 4 Fmd., da E. var naaet til Indløbet ved Hals, mødte Fartøjet saa meget Is, at Føreren fandt det betænkeligt at fortsætte ind i Limfjorden, hvorfor han drejede Fartøjet rundt Stb. over for at sejle ud igen. Da Drejningen var foretaget, saas en af de andre Kuttere — »Hejmdal« — komme styrende ret mod E., der, for at undgaa Kollisionen, ændrede sin Kurs 4 Str. Stb. over. Fartøjerne var imidlertid kommet saa nær hinanden, at Kollisionen var uundgaaelig, idet H. kort efter tørnede med Stævnen mod E.s Bb.s Side, der blev en Del beskadiget. E. gik ind til Hals.

Ifølge den fra H.s Side afgivne Forklaring var man ikke i dette Fartøj blevet opmærksom paa, at E. var vendt om. H. havde paa det paagældende Tidspunkt passeret en udgaaende Damper og var derved kommet lidt for nordligt i Farvandet, og da man opfattede H.s Manøvrer saaledes, at dette Fartøj ændrede sin — som det formodedes — indgaaende Kurs S. over for at komme ind i Fyrlinien, drejedes ogsaa H. 4—5 Str. Bb. over. Først efter denne Drejning blev man opmærksom paa, at E. var for udgaaende, og inden man var blevet helt klar over Situationen, var Fartøjerne saa nær hinanden, at Kollisionen var uundgaaelig.

Anm. Søretten har intet udtalt med Hensyn til Aarsagen til Kollisionen. Ministeriet maa efter det oplyste antage, at Kollisionen er foranlediget dels ved den af E. foretagne pludselige Drejning, hvorved dette Fartøj bragtes tværs for Boven af H., dels og navnlig derved at man ikke i H. havde haft Opmærksomheden i tilstrækkelig Grad rettet mod E.s Manøvre, saaledes at der i Tide kunde gives Ror for at passere E. paa Bb.s Side.

56. S/S **Elisabeth** af Hamborg, 282 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Staal. Paa Rejse fra Menstadt til Skelskør med 297 Tons Salpeter.

Grundstødt d. $^{24}/_{2}$ 26 ved Fyns N.-Kyst.

Strandingsforretning d. $^{25}/_{2}$ 26. Strandingsindberetning dat. $^{27}/_{2}$ 26.

Kl. ca. 12^{30} Emd. grundstødte E. i taaget Vejrs ved Bøgebjerg. Skibet blev senere bragt flot af en Bjergningsdamper.

57. Ff. **Elisabeth** af Sæby, 6 Reg. T. Br. Bygget 1894 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Sæby til Herthas-Flak.

Forlist d. $^{7}/_{12}$ 26 i Kattegat.

Forlisanmeldelse dat. $^{7}/_{2}$ 27.

E. laa fortøjet ved Kutter »Kamma« af Sæby paa Herthas-Flak under en SØ.lig frisk Kuling. I Løbet af Natten sank Fartøjet, hvis Besætning opholdt sig i K.

58. Lystkutter **Elise VII** af Lübeck. Paa Rejse fra Vilken til Stevns Klint.

Grundstødt d. $^{5}/_{7}$ 26 ved Møens N.-Kyst.

Strandingsindberetning (udateret).

E. grundstødte ca. 100 m V. for Brunshoved. Skibet kom senere flot ved egen Hjælp.

Anm. Der er intet oplyst om Aarsagen til Grundstødningen.

59. Ff. **Ella** af Esbjerg, 24 Reg. T. Br. Bygget 1917 af Eg Og Fyr. Paa Fiskeri i Nordsøen.

Borteblevet; 4 Omkomne.

Søforklaring og søforhør i Esbjerg d. $^{15}/_{10}$ 26.

D. $^{9}/_{10}$ Kl. 8 Fmd. blev E., der havde mistet Roret, taget paa Slæb af Ff. »Kaj« af Esbjerg 61 Sm. fra Graadyb Lysbøje. Kl. $3^{1}/_{2}$ Emd. standsedes Slæbningen, fordi Vejret blev daarligt. Forbindelsen mellem Fartøjerne blev afbrudt og begge Skibe holdtes i Nærheden af hinanden, idet de med langsom Maskine gik op mod Vinden. D. $^{10}/_{10}$ Kl. ca. 6 Fmd., da Skibene var ca. 2 Sm. S.t.Ø. af Horns Rev F.S., tables E. af Syne. Det blæste paa det paagældende Tidspunkt stærk V.lig Storm med Hagl- og Regnbyger. Senere er intet set til E., der maa antages at være forlist med Mand og Mus.

Anm. Besætningen bestod af: Fiskeskipper Anders Lodberg Jensen af Søndervig, Bedstemand Christen Thygesen af Esbjerg, Fiskerne Christian Christen Mortensen af Linne Klint og Christen Kruse Sørensen af Vrist.

60. Galease **Ellen** af Halmstad, 49 Reg. T. Br. Bygget 1851 af Eg. Paa Rejse fra Flensborg til Fredrikssund med 70 Tons Briketter.

Strandet og forlist d. $^{14}/_{12}$ 26 ved Lollands SV.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Nakskov d. $^{18}/_{12}$ 26. Indberetning dat. $^{7}/_{1}$ 27.

D. $^{13}/_{12}$ Kl. 12 Mn. kom Kjels Nor Fyr i Sigte i ca. 3 Sm.s Afst. Kursen, der var SØ.t.Ø. ændredes mere østlig efterhaanden som Skibet trak paa Fyret og indtil dette var i NØ. D. $^{14}/_{12}$ Kl. 3^{45} Fmd. Tabtes

Fyret af Sigte paa Grund af Taage og Regn. Kl. 4³⁰ Fmd. ændredes Kursen til NNØ. Om Morgenen tog Skibet Grunden ved Vesternæs og blev staaende. D. 15¹² blev Bjærgningen af Skibet opgivet.

Anm. Søretten har intet udtalt med Hensyn til Aarsagen til Strandingen. Ministeriet maa efter det oplyste antage, at Strandingen skete som Følge af Taage og Strømsætning.

61. S/S **Ellen** af Kjøbenhavn, 786 Reg. T. Br. Bygget 1907 af Staal. Paa Rejse fra Stettin til Burntisland.

1 Mand dræbt ved Ulykkestilfælde d. 26⁷/26 i Nordsøen.

Søforhør i Kjøbenhavn d. 10⁸/26.

Kl. 11⁴⁰ Emd., da Skibet under haardt Vejr befandt sig paa 57°26' N. Brd. 5°20' Ø. Lgd., gik Matros Gudleifur Jon Gudmundsen af Isafjord ned fra Broen og agterover for at purre 2. Styrmand. Umiddelbart efter han havde forladt Broen, tog Skibet en svær Sø over, og da han ikke var kommet tilbage efter ca. 10 Minutters Forløb, blev der søgt efter ham. Han fandtes liggende bevidstløs paa Stb.s Side af Overbygningen udenfor Gangen til Styrmandenes Kamre. Blodet flød ud af Næsen og begge Ører samt fra et dybt Saar i Hovedet. Den Tilskadekomne blev bragt ind i Kahytten; men alle Forsøg paa at kalde ham til Live viste sig forgæves og d. 27⁷/Kl. 7³⁰ Fmd. kunde det konstateres, at den forulykkede var død.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Ulykken. Ministeriet maa efter det oplyste antage, at Matros Gudmundsson har været paa Vej ind i Gangen til Styrmandenes Kammer, da en Sø har slaaet Døren i og knust hans Hoved imod Dørkarmen.

62. M/Ff. **Ellen** af Sandvig, 11 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Fyr og Eg. Paa Rejse fra Fiskeplads N. for Christiansø til Sandvig med Fisk.

Sprunget læk og sunket d. 15²/26 i Østersøen.

Søforklaring og Søforhør i Rønne d. 24²/26.

Kl. 3³⁰ Emd. afsejlede E. for Sejl og Motor fra Fiskepladsen. Vinden var S.lig, Kuling med ret svær Sø. Kort efter observeredes det, at Maskinens Svinghjul gik i Vand, og trods stadig Pumpning steg Vandet i Maskinrummet. Ff. »Damen af Øen« og Ff. »Vi-To«, der befandt sig i Nærheden, blev tilkaldt, og da Maskinen kort efter standsede, førtes en Slæber over i V.-T. Efter ca. 2 Timers Slæbning var E. sunket saa meget, at Vandet stod ind paa Dækket i Læ, og da det begyndte at blive mørkt, besluttede Besætningen — 2 Mand — at forlade Fartøjet, og efter flere forgæves Forsøg lykkedes det at manøvrere D.a. Ø. saaledes, at E.s Besætning kunde springe der om Bord. Ca. 3 Minutter senere sank E. ca. 4 Sm. misv. Ø.t.N. af Sandvig.

Anm. Det vides ikke, hvorledes Lækagen er opstaaet. Fartøjet har senest været eftersat i Bunden i Efteraaret 1924.

63. M/Sk. **Elsa** af Brandseröd (Sverige), 53 Reg. T. Br. Bygget 1881 af Eg. Paa Rejse fra Göteborg til Struer med Rug.

Grundstødt d. 26¹¹/26 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Aalborg d. 3¹²/26.

Kl. ca. 9 Emd., da E., der gik for Motoren alene, befandt sig i Renden ind til Hals, kom en udgaende Dampers røde Lanterne i Sigte. E. sejlede i Rendens Stb.s Side og Skibets Fart blev mindsket; da Skibet imidlertid paa Grund af Vind og Strøm ikke kunde styres for langsom Fart, blev der atter slaaet Fuld Kraft Frem. Da E. var ca. 100 m fra Damperen, viste denne begge sine Sidelanterer. E.s Ror blev lagt haardt Bb., og — da Faren for Kollision var overstaaet — kastedes Maskinen Fuld Kraft Bak; men kort efter tog Skibet Grunden paa Rendens S.Side. Som Følge af Grundstødningen sprang Skibet læk og fyldtes med Vand. Kl. 10³⁰ Emd. forlod Mandskabet Skibet, der d. 27¹¹/Kl. 3 Emd. blev bragt flot af en Bjergningsdamper.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet man efter det oplyste antage, at Grundstødningen skyldes, at E. paa Grund af Vind og Strøm samt Suget fra Damperen mistede Manøvrevenen.

64. M/S **Emma Mærsk** af Odense, 5176 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Staal. Paa Rejse fra Novorossisk til Leningrad med Cement og Tobak.

Havareret i Isen i Januar og Februar 1926 i den finske Bugt; søgt Nødhavn.

Søforhør i Kjøbenhavn d. 8³/26.

D. 29¹²/25 Kl. 3¹⁰ Fmd. passerede E. M. Ekholm Fyr. Kort efter mødtes svær Is og Kl. 4⁰⁰ Fmd. blev Maskinerne stoppet, da Skibet ikke kunde forcere Isen. I Løbet af denne og de følgende Dage lykkedes det Skibet dels ved egen Hjælp dels med Assistance af russiske Isbrydere at arbejde sig Ø. over, indtil det d. 6¹/26 blev siddende fast i Isen ca. 7 Sm. Ø. for Hogland. Om Formiddagen konstateredes Lækage i Forpeaken. Medens Skibet de følgende Dage laa fast i Isen, der havde en Tykkelse af indtil 24" og flere Gange skruede stærkt, fik Skibet forskellige andre Lækager som Følge af Isens Tryk mod Skibssiderne, og der maatte stadig pumpes for at holde læns. Til Trods for at Føreren af E. M. under Henvvisning til den farlige Stilling, hvori Skibet befandt sig, og til Certepartiets Bestemmelse om, at der skulde ydes Skibet Isbryderassistance til Leningrad, mangfoldige Gange anmodede om saadan Assistance, kom dog ingen af de i Finske-Bugten arbejdende russiske Isbrydere Skibet til Hjælp. D. 28¹/Kl. 12²⁰ Emd. ankom den danske Stats-Isbryder »Isbjørn« for at assistere E. M. Da der ikke kunde ventes Assistance af de russiske Isbrydere, og da Isen — efter de foreliggende Oplysninger tiltog i Tykkelse i Retning af Leningrad, besluttedes det at benytte Is Hjælp til at naa Reval som Nødhavn. I brækkede nu E. M. fri af Isen og assisterede Skibet til Sydspidsen af Hogland, hvor Arbejdet midlertidig indstilledes d. 29¹/Kl. 11⁵⁵ Fmd., medens I. gik til Reval For at fylde Kul. D. 1²/Kl. 4³⁰ Emd. kom den russiske Isbryder »Lenin« langs Siden af E. M. og tilbød at assistere Skibet til Leningrad, men Tilbudet blev ikke modtaget. D. 2²/Kl. 3⁵⁵ Fmd. kom I. tilbage og gik straks i Gang med at bringe E. M. V. over. Arbejdet var meget

vanskeligt, da E. M. ofte løb fast i Isen og maatte slæbes lange Strækninger. Under Slæbningen brækkede Slæbetrossen flere Gange, og E. M. fik en Pullert revet af. Kl. 1.20 Emd. fik I. Havari paa Styregrejerne og maatte indstille Arbejdet, medens Skaden udbedredes. Kl. 9⁰⁰ Emd. genoptoges Arbejdet, der fortsattes indtil d. $\frac{3}{2}$ Kl. 10 Fmd., da Isen begyndte at skrue stærkt. I Løbet af Eftermiddagen blæste det op til Storm af Ø. med Snetykning, og Isen gik i Drift V. over. Begge Skibe blev nu liggende i Isen for at afvente gunstigere Vejrforhold. D. $\frac{5}{2}$ Kl. 2³⁰ Fmd. var Skibene 15 Sm. NNØ. af Odinsholm. Kl. 12 Md. genoptog I. Arbejdet. Under Manøvrerne for at brække E. M. løs, rorte I. med sin Stævn E. M.s Bb.s Bov, der fik en mindre Beskadigelse i øverste Pladerang. Da Isen stadig drev hurtigt V. over og skruede stærkt, hvorfor det vilde være forbundet med Vanskeligheder og Risiko at søge ind til Reval, besluttedes det at gaa til Libau som nærmeste sikre Havn. I. assisterede nu E. M. V. over; Kl. 7 Emd. var Skibene i aabent Vand og styrede mod Libau, hvortil de ankom d. $\frac{6}{2}$ Kl. 8 Emd. E. M. gik i Havn, medens I. fortsatte til Kjøbenhavn. Foruden de foran omtalte Havarier havde E. M. faaet en Del Buler i Pladerne fra Stævn til Forriggen i begge Sider og flere Steder mindre Lækager ved Pladesamlinger og Nitter som Følge af, at Skibet under Sejladsen i Renden efter Isbryderen til Tider tørnede meget haardt mod Iskanten, dels fordi Skibet ikke kunde styre i den opbrudte Rende, og dels fordi Renden havde flere Bøjninger, hvor Skibet ikke kunde dreje hurtigt nok.

Anm. Aarsagen til Havarierne fremgaar af det ovenfor anførte.

65. S/S **Emma** Sauber af Hamborg. Paa Rejse fra Rotterdam til Kjøbenhavn.

Grundstødt d. $\frac{14}{5}$ 26 ved Amager.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{22}{5}$ og $\frac{2}{10}$ 26.

Kl. 2³⁵ Fmd., da Drogdens F.S. var tæt om Bb., kom Lods om Bord. Denne beordrede Roret haardt Stb. og Langsomt Frem i Maskinen. Til Maskinen blev slaaet Fuld Kraft Frem, og efter at Skibet var drejet fra NØ.t.Ø. til N., tog det Kl. 2³⁸ Fmd. Grunden paa den S.fig., Side af Kvartus-Grunden. Kl. 5²⁵ Fmd. kom Skibet, der havde taget nogen Skade i Bunden, flot ved egen Hjælp.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det oplyste antage, at Aarsagen til Grundstødningen er, at Lodsens, der kom ombord i Skibet, da dette var Ø. for Fyrskibet, tiltrods for haardt Sonden Vande forsøgte at gaa mellem Kvartus-Grund og Fyrskibet for at staa op gennem Drogen.

66. S/S **Emmy** af Riga. Paa Rejse fra Blyth til Memel med ca. 1700 Tons Kul.

Grundstødt d. $\frac{3}{1}$ 26 ved Christiansø.

Strandingsindberetning dat. $\frac{18}{1}$ 26.

E. grundstødte Kl. 5 $\frac{1}{2}$ Emd. i diset Vejr paa Tat. Skibet blev senere bragt flot af en Bjergningsdamper.

67. M/Sk. **Emmy** af Svendborg, 57 Reg. T. Br. Bygget 1906 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Svendborg til Aalborg med Stykgods.

Kollideret d. $\frac{9}{12}$ 26 paa Limfjorden.

Søforklaring og Søforhør i Aalborg d. $\frac{13}{12}$ 26.

Se Nr. 36.

68. Sk. **Erato** af Goteborg, 85 Reg. T. Br. Bygget 1901 af Eg og Fyr.

Grundstødt d. $\frac{10}{11}$ 26 ved Lollands V.-Kyst.

Indberetning dat. $\frac{7}{1}$ 27.

E. grundstødte ved Kappel. Der foreligger intet om, hvorvidt Skibet senere er kommet flot.

69. 3^m Sk. **Erhardt** af Svendborg, 221 Reg. T. Br. Bygget 1901 af Eg. Paa Rejse fra Trangsund til Charlestown med Træ.

Mistet Dækslast d. $\frac{6}{11}$ 26 i Nordsøen.

Indberetning til Board of Trade dat. $\frac{3}{12}$ 26.

Under en Storm fra SV. tog Skibet, der befandt sig paa Dogger Banke, svære Søer over, hvorved ca. 2 Sldr. af Dækslasten gik over Bord.

70. S/S **Erieus** af Hull, 2200 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Odense til Viborg i Ballast.

Grundstødt d. $\frac{13}{11}$ 26 ved Fyns N.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{19}{11}$ 26.

Kl. ca. 11 Fmd. grundstødte E. i taaget Vejr paa Lillegrunden. Skibet kom senere flot ved egen Hjælp.

71. S/S **Erik B.** af Kjøbenhavn, 2194 Reg. T. Br. Bygget 1897 af Staal. Paa Rejse fra Korsør til Randers med Majs.

Grundstødt d. $\frac{13}{7}$ 26 ved Samsø.

Strandingsindberetning dat. $\frac{13}{7}$ 26. Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{23}{7}$ 26.

Kl. 3³⁰ Emd. passerede E. B. Asnæs Fyr i retv. N.82° Ø., Afst. 4 Sm., Log 27. Derfra styredes retv. N.1°Ø. Vejret var klart og stille. Kl. ca. 3⁴⁰ Emd. gik Føreren ned fra Broen, og kort efter gik 2. Stmd., der havde Vagten, ned og deltog i Arbejdet paa Dækket. Kl. 4⁰⁰ Emd. var Revnæs Fyr tværs i 2,5 Sm. Afst., Log 32. Kl. ca. 5 Emd. blev Rorgængerens, der stadig var alene paa Broen, betænkelig ved at se Skibet nær Land, hvorfor han ved et Slag paa Skibsklokken tilkaldte 2. Stmd., der efter at være kommet paa Broen tilkaldte Føreren. Denne kom straks op, og slog øjeblikkelig Kl. 5¹⁵ Emd. — Stop til Maskinen, idet E. B. kun var ca. $\frac{1}{4}$ Sm. fra Land. Kl. 5¹⁷ Emd. — inden Maskinen blev beordrer Bak — tog Skibet Grunden paa Ø.-Siden af Lindholm. Efter forgæves at have forsøgt at komme flot ved egen Hjælp,

blev Bjergningsdamper tilkaldt, og d. $15/7$ Kl. ca. 1 Fmd. blev E. B. taget af Grunden. E. B. havde ved Grundstødningen faaet en Del Buler i Bunden.

Anm. Under $16/9$ vedtog Skibets 2. Styrmand inden Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn en Statskassen tilfaldende Bøde paa 300 Kr. for ved Skødesløshed og Forsømmelse i Tjenesten at have foranlediget Grundstødningen.

72. S/S **Erik Boye** af Kjøbenhavn, 2238 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Staal. Paa Rejse fra Kaolach til M'bour med Jordnødder.

Grundstødt d. $8/2$ 26 ved Afrikas V.-Kyst.

Søforklaring i Dunkerque d. $6/3$ 26.

Ved Passage over Sangomar Bar huggede E. B. haardt i Grunden, hvorved man mistede Styret over Skibet, der drev paa Grund paa Løbets S.-Side. E. B. kom atter flot d. $9/2$ Kl. 5^{40} Emd. ved egen Hjælp. Ved Grundstødningen blev Agterpeaken læk, idet Skibet flere Gange huggede haardt i Grunden.

73. S/S **Erindring** af Marstal, 747 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal. Paa Rejse fra Kolding til Gdingen i Ballast.

Grundstødt d. $19/2$ 26 i Smaalandsfarvandet.

Søforklaring i Vordingborg d. $1/3$ 26.

Kl. 12^{35} Fmd. gjordes klar til at lodde, idet Ore Vinkelfyr ikke kunde faas i Sigte. Forinden Lodskud blev taget, tog Skibet — Kl. 12^{40} Fmd. — Grunden, som det senere viste sig ud for Oreby Skov. Kl. 5^{25} Fmd. kom Skibet flot ved egen Hjælp. Under Manøvrering med at faa E. af Grunden slog Skruen i Sten og blev en Del beskadiget.

Anm. Søretten har intet udtalt med Hensyn til Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det oplyste antage, at Grundstødningen skete som Følge af haard Strømsætning og usigtbart Vejr.

74. Damptrawler **Ester** af Skopen, 123 Reg. T. Br. Bygget 1889 af Staal. Paa Rejse fra Göteborg.

Grundstødt d. $4/3$ 26 ved Norges S.-Kyst.

Søforklaring i Farsund d. $7/4$ 26.

D. $4/4$ Kl. 6 Fmd. passerede E. Skagens Rev Fyrskib i 3 Sm.s Afst. Herfra sattes Kursen for at gaa 10 Sm. klar af Ryvingen Fyr, som passeredes Kl. 6^{30} Emd. i 15 Sm.s Afst. Vejret var da klart og Vinden Ø.lig, jævn Brise. Kursen ændredes nu mod Lindesnæs, der passeredes Kl. 8^{15} Emd. i 6 Sm.s Afst., og herfra styredes retv. $N.62^{\circ}V$. Efter at Lindesnæs var passeret, løjede Vinden af og Vejret blev usigtbart, dog ikke mere end at man skønnede at kunne se 3—4 Sm. Kl. 9^{55} Emd. stødte Skibet haardt mod Stenbund. Maskinen stoppede straks, og Vandet strømmede rask ind gennem en Lækage forude. Da der var Fare for, at Skibet vilde synke, gik Besætningen i Baaden. Kort efter kom Skibet flot og drev indefter; Besætningen fulgte med i Baaden i nogen Afstand. Ca. 3 Timer senere grundstødte Skibet paany og stod fast. Besætningen gik da atter om Bord i E., som nu viste sig at være grundstødt paa Kviljostranden ved Rauna paa Lister. E. blev senere bjerget af Norsk Bjergningsselskab og indslæbt til Farsund d. $6/4$.

75. S/S **Esther Maria** af Esbjerg, 1865 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Staal. Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Nakskov i Ballast.

Grundstødt d. $7/1$ 26 ved Møen.

Søforklaring i Nakskov d. $11/1$ 26.

D. $6/1$ Kl. 4^{15} Emd. afgik E. M. fra Kjøbenhavn. Kl. 7^{35} Emd. passeredes Drogdens Fyrskib, hvorfra der styredes retv. $S.19^{\circ}V$. Kl. 8^{00} Emd. sattes Loggen (Visning: 1). Kl. 9^{10} Emd. (Logvisning 10) ændredes Kurs til retv. $S.12^{\circ}V$. Kl. 10^{05} Emd. (Logvisning 17) pejledes Stevns Fyr i misv. $VNV.1/2 V$. i $5^{1/2}$ Sm.s Afst. Kursen ændredes herfra til retv. $S.9^{\circ}Ø$. Kl. 11^{35} Emd. (Logvisning 26) ændredes Kurs til retv. $S.8^{\circ}V$. Ved Midnat var Vinden $SSØ$., frisk Brise, og Vejret let diset. D. $7/1$ Kl. 12^{25} Emd. (Logvisning 32,5) pejledes Hellehave Nakke Fyr i misv. $VNV.3/4 V$. i $2^{1/2}$ Sm.s Afst. Kursen forandredes til retv. $S.2^{\circ}V$. Ca. 10 Minutter senere opdagede den vagthavende Styrmand, at Skibet var klods under Møens Klint, hvorfor han beordrede Roret haardt Stb. Under Drejningen udefter tog Skibet Grunden og blev staaende Kl. 12^{40} Fmd. Maskinen stoppedes. Føreren kom nu paa Broen og gav Ordre til at lænse fra Nr. 2 Ballasttank. Ved at foretage forskellige Maskinmanøvrer lykkedes det Kl. 1^{15} Fmd. at faa Skibet 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 foranlediget ved, al der ikke er anvendt tilstrækkelig Agtpaagivenhed ved Skibets Navigering.

76. S/S **Estland** af Lybæk, 877 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Bremen til Åbo med 730 Tons Stykgods.

Grundstødt d. $17/5$ 26 ved Bornholms Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $18/5$ 26.

E. grundstødte Kl. $5^{3/4}$ Emd. i taaget Vejr paa Allinge-Sandvig Landdistrikts Forstrand. Skibet blev senere bragt flot ved Assistance af Dykkerskib og Mandskab fra Land.

77. S/S **Estonia** af Kjøbenhavn. Paa Rejse fra Danzig til New York og retur.

Havareret i Oktober—November 1926.

Søforklaring i Danzig d. $16/11$ 26.

D. $12/10$ Kl. 4^{50} Emd. afgik E. fra Danzig. D. $15/10$ Kl. 2^{18} Fmd. hørtes kraftige Slag ved Stb.s Skruer, og da det var umuligt at konstatere, hvorfra de hidrørte, stoppedes Stb.s Maskine. Kl. 6^{23} Fmd. stoppedes Bb.s Maskine, og fra en Baadsmandsstol underhalet Hækken observeredes, at Udfyldningspladen over Hullet mellem Skruerne var løsnet, antagelig som Følge af Rystelser under de forudgaaende Dages daarlige Vejr. Pladen var tilsyneladende løs langs Overkant og Sider, og hang ud til Stb.s Side, hvorved den

generede Skruen, hvis Bladtippe fandtes at være afslebne. Da Pladen kun kunde fjernes ved Dykkerhjulphjælp, besluttedes det at gaa ind til Kirkwall. D. $16/10$ Kl. 7^{10} Fmd. ankom E. til Kirkwall, hvor Skaden udbedredes ved at spænde Pladestykket tilbage i sin oprindelige Stilling og fastgøre det til Forkanten med Bolte. D. $12/10$ Kl. 3^{30} Emd. fortsattes Rejsen. D. $24/10$ Kl. 8 Fmd., da der bakkedes for at tage Lods ved Halifax, mærkedes atter stærke Stød ved Stb.s Skruer, og da Skibet var kommet til Kajen i Halifax, viste det sig, at den fastspændte Plade var revet delvis bort og at det resterende Stykke generede Stb.s Skruer under Bakmanøvre. Kl. 3^{15} Emd. afgang E. fra Halifax og ankom til New York d. $26/10$ Kl. 4^{10} Emd. Under Skibets Ophold i New York blev samtlige løse Stykker af Udfyldningspladen fjernet af en Dykker. D. $2/11$ Kl. 12^{20} Emd. afgang E. fra New York, og d. $13/11$ Kl. 12^{50} Emd. ankrede Skibet paa Kjøbenhavns Red. Under Manøvrerne her mærkedes atter stærke Slag ved Stb.s Skruer. Skibet fortsatte samme Eftermiddag Rejsen og ankom til Danzig d. $14/11$ Kl. 2^{15} Emd.

Anm. Aarsagen til Havarierne maa efter det oplyste antages at være, at Udfyldningspladen er slaaet løs som Følge af Rystelsen under haardt Vejr.

78. M/S **Falke** af Lübeck, 77 Reg. T. Br. Bygget 1902 af Pitchpine. Paa Rejse fra Lübeck til Holbæk med Briketter.

Grundstødt d. $17/11$ 26 ved Fyens Ø.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Korsør d. $20/11$ 26.

Kl. 6 Fmd. havdes Tranekjær Fyr ret forude og Kursen ændredes til NNØ. Kl. ca. $8\frac{1}{2}$ Fmd. var Fyret tværs om Bb. i ca. $1\frac{1}{2}$ Sm. Afst. Føreren gik nu ned i Maskinen for at bringe Fødepumperne, der ikke virkede tilfredsstillende, i Orden. Kl. 8^{45} Fmd. tog Skibet Grunden ud for Tranekjær.

Anm. Grundstødningen skete som Følge af, at Rorgængerens styret NNØ. i Stedet for NNØ.

79. M/S **Falstria** af Kjøbenhavn, 4358 Reg. T. Br. Bygget 1915 af Staal. Paa Rejse fra Bremen til Sønderborg.

Kollideret og grundstødt d. $19/9$ paa Weserfloden.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $27/9$ 26.

D. $18/9$ Kl. 10^{00} Emd. opankredes F. paa Weser paa Grund af tæt Taage. Da S/S »Raimund« af Bremen Kl. 10^{40} Emd. ankrede tæt ved F.s Stb.s Side, skiftede F. Ankerplads, saaledes at Skibet kom til at ligge ca. 2 km fra R. D. $19/9$ Kl. 1^{30} Fmd. kom R. drivende ned mod F. under Forsøg paa at svinge i den udgaende Strøm. F. gik nu Langsomt Frem paa begge Maskiner og slækkede paa Kæderne for at undgaa Kollision, men Kl. 1^{35} Fmd. tønnede R. mod F.s Agterskib, der blev en Del beskadiget; ved Kollisionen blev F.s Agterend trykket ind paa Grunden. Det forsøgtes straks med Assistance af en Slæbebaad at bringe F. flot, men uden Resultat. Kl. 9^{00} Fmd. kom F. flot og fortsatte Rejsen.

Anm. Søforklaring for R. foreligger ikke.

80. S/S **Flora** af Esbjerg, 1218 Reg. T. Br. Bygget 1909 af Staal.

Kollideret d. $24/2$ 26 i Kjøbenhavns Havn.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $27/2$ 26.

Kl. 12 Md. afgang F. fra Refshaleøen til Christiansgade, assisteret af en Slæbebaad. Efter af Knippelsbro var passeret, holdtes F. i Farvandets Bb.s Side indtil Frederiksholms Kanal, hvor Roret lagdes Bb. samtidig med, at der blev givet 1 Stød i Fløjten. Da Skibet havde svinget ca. 45° , blev der paa Langebro hejst Signal for Gennemsejling, og en Slæbedamper med en Lægter paa Slæb saas paa modsatte Side af Broen. Da F. var drejet tværs i Havnen, blev Maskinen kastet Fuld Kraft Bak, hvilket blev tilkendegivet ved 3 Stød i Fløjten. Slæbedamperen, der senere viste sig at være S/S »Holger« af Karlshamn med Lægter »Hallstra III« af Karlshamn paa Slæb, var nu gennem Langebro og gav 1 Stød i Fløjten. I F. blev Maskinen slaaet paa Langsomt Frem, men kort efter tønnede baade H. og H. III mod F.s Bb.s Laaring, hvorved denne blev en Del beskadiget.

Ifølge de af H.s og H. III.s Besætninger afgivne Forklaringer, afgang disse Fartøjer fra Gasværkshavnen hver med Lods om Bord. Før Langebro passeredes, saas F. paa den modsatte Side af Broen, og da Skibene var gennem Broen, laa F. tværs i Farvandet. Da H. var ca. 25—30 m fra F., gav det sidstnævnte Skib 3 Stød i Fløjten. H.s Maskine blev straks stoppet og Roret lagt Stb.; men kort efter tønnede F.s Agterend mod H.s Bb.s Side og forårsagede nogen ovenbords Skade. Da F. stadig gik agterover, tønnede H. III med Stævnen mod F.s Bb.s Laaring, hvorved Slæberens sprængtes og H. III fik Stævnen brækket.

Anm. Søretten har intet udtalt med Hensyn til Aarsagen til Kollisionen. Ministeriet maa efter det oplyste antage, at Kollisionen er foranlediget ved F.s Bakmanøvre.

81. 3^m Sk. **Flora** af Thurø. 300 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Eg, Bøg og Fyr.

1 Mand tilskadecommen ved Ulykkestilfælde d. $29/11$ 26 i Söderhamn.

Søforhør i Aalborg d. $29/12$ 26.

Under Arbejdet med Lastning af Staver, der blev hevet om Bord i Spil, blev Styrmand Peter Mortensen, der tog imod Slænget ved Agterlugen, Kl. ca. 2 Emd. ramt af dette og styrtede ned i Lasten, hvorved han brækkede 6 Ribben og beskadigede Rygsøjlen.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Ulykken. Ministeriet maa efter det oplyste antage, at Ulykken skyldes den Omstændighed, at Styrmanden stod og saa ned i Lasten og ikke bemærkede Slænget komme.

82. S/S **Flourish** af Esbjerg, 82 Reg. T. Br. Bygget 1903 af Staal. Paa Fiskeri i Nordsøen.

En Mand faldet over Bord og druknet d. $30/6$ 26 i Nordsøen.

Indberetning fra Konsulatet i Hull dat. $7/7$ 26.

Kl. 11^{15} Fmd., da F. befandt sig ca. 105 Sm. N.t.Ø. $1/20$ Ø. af Humber Fyrskib, faldt Baadsmænd Niels Christian Nielsen af Korsør over Bord fra Agterskibet, medens han afventede, at Nettet blev kastet over

Bord. Der blev straks slaaet Fuld Kraft Bak paa Maskinen, men inden Skibet naaede tilbage til Ulykkestedet, forsvandt den forulykkede, og al Eftersøgning viste sig forgæves. Vinden var ved den paagældende Lejlighed flov og Søen rolig.

83. S/S **Frankrig** af Kjøbenhavn, 3435 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Stettin til Kjøbenhavn med Koks.

Grundstødt d. $12\frac{1}{11}$ 26 ved Tysklands N.-Kyst.

Tysk Strandingsindberetning af 1926. Søforhør i Kjøbenhavn d. $15\frac{1}{3}$ 27.

Da F., der havde Lods om Bord, befandt sig mellem Bøje 12 og 13 i Pazenwasser, saas forude om Stb. en klar Lanterne, der af Lodsens blev antaget for Agterlanteren fra en medgaaende Damper, men som senere viste sig at hidrøre fra en Ankerligger. Forude om Bb. saas en Lysbøje. Der styredes mellem disse Lys indtil F. Kl. 10^{40} Emd. tog Grunden og blev staaende. F. kom d. $16\frac{1}{11}$ Kl. 3 Emd. flot, efter at ca. 200 Tons af Ladningen var lægteret.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det oplyste antage, at denne skyldes den Omstændighed, at Lodsens tog Fejl af Lysene.

84. Sk. **Fransiska** af Horsens, 34 Reg. T. Br. Bygget 1873 af Eg. Paa Rejse fra Sjællands Odde til Horsens med Skærver.

Borteblevet; 3 Omkomne.

Søforhør i Horsens d. $23\frac{1}{12}$ 26. Forlisanmeldelse dat. Horsens d. $31\frac{1}{1}$ 27.

F. afgik fra Sjællands Odde d. $2\frac{1}{11}$ Kl. ca. 3 Emd. Da der intet siden er hørt til Skibet udover, at Skibets Jolle d. $3\frac{1}{11}$ er fundet drivende ved Svanegrunden og at Liget af Føreren senere er drevet i Land i Sælvig Bugt paa Samsø, maa F. antages at være forlist med Mand og Mus.

Anm. Besætningen bestod af: Føreren Anders Peter Sørensen, Letmatros Einar Sørensen og Kok Laurits Chr. Lindgaard von Prystanowski, alle af Horsens.

85. M/Gl. **Fred** af Uddevalla. Bygget 1922 af Fyr. Paa Rejse fra Bandholm til Aalborg med Mel.

Grundstødt d. $18\frac{1}{2}$ 26 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Aalborg d. $1\frac{1}{3}$ 26.

Kl. ca. 10 Emd. blev F., der laa til Ankers i Nærheden af Hals i Farvandets S.-Side, af Isen presset op paa Grunden paa 5 Fod Vand. D. $19\frac{1}{2}$ Kl. 5 Emd. blev Skibet bragt flot af en Bugserdamper.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

86. S/S **Fredensbro** af Kjøbenhavn, 2327 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal. Paa Rejse fra Philadelphia til Belfast med Kul.

Kollideret og sunket d. $27\frac{1}{10}$ 26 i Philadelphia Havn.

Søforklaring i Philadelphia d. $28\frac{1}{10}$ 26. Søforhør i Kjøbenhavn d. $3\frac{1}{5}$ 27.

Kl. 12^{30} Emd. afgik F., der laa til Ankers paa Delaware Floden, fra Philadelphia med Lods om Bord. Da Strømmen var udgaaende, manøvreredes Skibet rundt. Medens F. laa tværs F. laa tværs i Floden, observeredes en indgaaende Damper om Stb. i ca. 6 Skibslængders Afst. Fra F. blev der givet 2 Stød i Dampfløjten, hvilket Signal fra det andet Skib, der senere viste sig at være S/S »Manchester Shippers«, efter et Par Minutters Forløb blev besvaret med 1 Stød i Fløjten. For at undgaa Sammenstød kastedes F.s Maskine Fuld Kraft Bak. Kort efter syntes en Kollision uundgaaelig, F.s Maskine blev stoppet og alle Mand kaldt paa Dækket. Umiddelbart efter — Kl. 1^{05} Emd. — ramte M. S. med Stævnen F.s Stb.s Side foran for Broen, hvorved sidstnævnte Skib fik et stort Hul i Siden og sank efter et Par Minutters Forløb. Besætningen blev optaget af tililende Baade. F. blev senere bjerget og repareret.

Anm. Søforklaring for M. S. foreligger ikke.

87. Gl. **Freja** af Kjøbenhavn. Paa Rejse fra Fredericia til Halmstad.

Havareret d. $25\frac{1}{7}$ 26 ved Sjællands N.-Kyst; 1 Mand dræbt ved Ulykkestilfælde.

Søforhør i Helsingør d. $28\frac{1}{7}$ 26.

Kl. ca. $12\frac{1}{2}$ Emd. opankredes F. 2—3 Sm. N. for Gilleleje i Mærket Gilleleje Havn + Gilleleje Flak.

Da Vinden imidlertid sprang V.lig med svær Sø, besluttedes det Kl. ca. 3 Emd. at søge Læ i Villingebugten. Under Arbejdet med at hive Ankret hjem kom en svær Sø, hvorved Ankerspillet gav sig og alle 3 Paler sprang fra, saaledes at Spillet slog tilbage, hvorved Spilspagen ramte Føreren — Lars Nielsen af Kjøbenhavn — i Hovedet med saa stor Kraft, at han sank bevidstløs sammen. Der sattes nu Signal eller Hjælp, og Kl. $4\frac{1}{2}$ Emd. ankom Sk. »Emanus« af Gilleleje og slæbte F. ind i Gilleleje Havn. Inden F. havde lettet Ankret, kom en orkanagtig Byge, hvorunder F.s Ankerspiltromle brækkede og Ankret med Kæde gik over Bord. Føreren blev ført til Esbønderup Sygehus, hvor han afgik ved Døden d. $27\frac{1}{7}$ som Følge af sine Kvæstelser.

88. S/S **Freja** af Kjøbenhavn. 1207 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Staal. Paa Rejse fra Trangsund til Manchester med Træ.

Paasejlet en Kaj d. $22\frac{1}{9}$ 26 i Manchester Ship Canal.

Indberetning til Board of Trade dat. $24\frac{1}{9}$ 26.

Kl. 4^{15} Fmd. tørnede F. i taaget Vejrs mod Stantow Wharf Pier og beskadigede Ankerklydset og nogle Bovplader.

89. M/Jgt. **Freja** af Ærøskjøbing, 37 Reg. T. Br. Bygget 1887/1898 af Eg. Paa Rejse fra Ærøskjøbing til Kjøbenhavn med Stykgods.

Grundstødt d. $27\frac{1}{1}$ 26 ved Sjællands N.-Kyst.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $9\frac{1}{2}$ 26.

D. $26\frac{1}{1}$ Kl. 10^{30} Emd. pejledes Sjællands Rev i S. $\frac{1}{2}$ V. i 1 Sm. Afst. Kursen sattes Ø. $\frac{1}{2}$ S. D. $27\frac{1}{1}$

Kl. 2 Fmd. tabtes Hesselø Fyr af Sigte i N.t.V.; Afstanden gissedes til 5 Sm., da Vejret var usigtbart. Kl. ca. 3⁴⁰ Fmd. saas pludselig Brænding forude om Stb. Roret blev lagt haardt Bb.; men umiddelbart efter tog Skibet Grunden og blev staaende, som det senere viste sig Ø. for Tisvilde Badehotel ca. 1 Kabel-længde fra Land. Efter flere forgæves Forsøg paa at komme flot, gik Besætningen — 2 Mand — i Skibets Jolle og roede i Land. Kl. 4 Emd. kom F. flot ved Hjælp af Bjergningsdamper efter en Del af Lasten var losset.

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

90. 3^m Sk. **Fuglen** af Marstal, 232 Reg. T. Br. Bygget 1885 af Eg. Paa Rejse fra Salskar til Scarborough med Tømmer.

Kollideret d. 11/9 26 i Nordsøen; søgt Nødhavn.

Søforklaring i Newcastle d. 16/9 26. Indberetning til Board of Trade dat. 17/9 26

Kl. 1⁰⁰ Fmd. saas fra F., der laa bidevind V. 1/2 S. over for Bb.s Halse for en flov SSV.lig Brise, forude om Bb. 2 hvide Lys over hinanden, der senere viste sig at hidrøre fra en Trawler, som styrede mod F. Kl. 2³⁰ Fmd. var Trawleren kommet saa nær, at den vagthavende Styrmand i F. for at undgaa Kollision lagde Roret haardt op for at komme i læ af Trawleren. F. faldt imidlertid kun langsomt af, hvorfor der brasedes bak, men ca. 5 Minutter senere tørnede Trawleren, som var mærket L. K. 3, mod F.s Bb.s Side. Ved Kollisionen blev F.s Bb.s Lanterne ødelagt og desuden fik F. 6 Planker fra Skandækket og ned under Vandlinien delvis knust. Trawleren blev prajet, men gav intet Svar og der saas ingen Folk paa dens Dæk. Da Skibene var klar af hinanden, blev der blusset for at kalde Trawleren til Assistance, men denne fortsatte sin Kurs og var snart efter ude af Sigte. Lækagen blev nu tætnet saa godt det lod sig gøre med Brædder, Sejldug og Værk, men Pumperne maatte stadig holdes gaaende for at holde Skibet læns. Da Lækagen senere paa Dagen syntes at tiltage, hejstes Nødsignal. Kl. 10³⁰ fik F. Slæbebaad udfor Sunderland, og blev derefter slæbt ind til Tynen.

Anm. Søforklaring for Trawleren foreligger ikke.

91. S/S **Garonne** af Kjøbenhavn, 1491 Reg. T. Br. Bygget 1899 af Staal. Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Antwerpen.

Kollideret d. 24/8 26 i Antwerpen.

Søforklaring i Antwerpen d. 27/8 26. Søforhør i Kjøbenhavn d. 2/9 26.

Kl. 7⁰⁰ Fmd. fortøjede G. i Royers Sluse. Kl. 7¹⁰ forhaledes, assisteret af Doklods, til Old Dok Nr. 4. Under Sejladsen mellem en Del Lægtene i Kattendijk Dok tørnede G. med Stævnen mod Agterenden af Lægter »Primo«, hvorved flere Plader blev bøjede og der fremkom en Lækage.

92. S/S **Gefion** af Kjøbenhavn. 362 Reg. T. Br. Bygget 1874 af Jern. Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Malmö med Passagerer og Stykgods.

Kollideret d. 21/7 26 i Sundet.

Indberetning fra Konsulatet i Malmö. Søforklaring i Malmö d. 27/7 26.

Efter at G. havde vendt ved den røde Prik udenfor Indsejlingen til Malmö. bakkede Skibet med en Fart af ca. 6 Sm. ind gennem Sejlløbet. Kl. ca. 4³⁰ Emd., da C. var ca. 1 Sm. fra Havnen, bemærkedes en modgaaende Damper — der senere viste sig at være S/S »Frigg« af Stockholm — hvorfor der fra G., da Skibene var 600—700 m fra hinanden, blev givet i Stød i Dampfløjten som Signal til Stb.s Drejning. Da F. ikke besvarede Signalet, blev det gentaget, da Afstanden mellem Skibene var ca. 200 m. Uden at besvare G.s Signal gerede F. lidt til Bb., og da en Kollision syntes inindgaaelig, kastedes G.s Maskine Fuld Kraft Frem. Umiddelbart efter tørnede F. mod G. agter om Stb., hvorved Stb.s Side blev skaaret igennem til Vandlinien og Styregrejerne blev ødelagte. Fra G. blev der nu givet Signaler med Fløjten for at tilkalde Assistance; F. fortsatte Rejsen. Ca. 1 Time senere ankom en Bugserbaad og bugserede G. ind i Havnen.

Anm. Søforklaring for »Frigg« foreligger ikke.

93. S/S **Geir** af Kjøbenhavn, 323 Reg. T. Br. Bygget 1908 af Staal. Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Hveen.

Grundstødt d. 26/2 26 ved Sveriges V.-Kyst.

Svensk Strandingsindberetning dat. 1/3 26. Søforhør i Kjøbenhavn d. 12/5 26

Kl. 8²⁸ Fmd. passeredes i tæt Taage tæt forbi Taarbæk Rev Lysbøje, hvorfra styredes misv. N.t.Ø. 1/2 Ø. Kl. 9⁰¹ Fmd. saas Land forude. Maskinen blev kastet Fuld Kraft Bak, men umiddelbart efter tog Skibet Grunden paa Hveens S. Side og blev staaende. Kl. 1¹⁰ Emd. kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjergningsdamper.

Anm. Søretten 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 Loddet ikke blev benyttet som Kontrol for Bestikket.

94. S/S **Gerda** af Esbjerg, 1146 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal. Paa Rejse fra Rotterdam til Stralsund.

Grundstødt d. 24/2 ved Tysklands N.-Kyst.

Søforklaring i Stralsund d. 1/3 26. Søforklaring og Søforhør i Esbjerg d. 26/4 26. Søforhør i Kjøbenhavn d. 12/5 26.

Kl. 4²⁰ Emd., da G. i diset Vejr og med Lods om Bord passerede Steinort, saas en sort Tønde forude. Lodsens antog Tønden for Ziegelgraben, men da Skibet kom nærmere, var Lodsens ikke sikker paa, at Tønden laa paa Plads. Maskinen blev stoppet, og der blev gjort klar til at lodde; men umiddelbart efter tog Skibet Grunden Og stod fast. Da det ikke lykkedes at bringe Skibet flot ved egen Hjælp, blev der

d. $25\frac{1}{2}$ rekvireret en Lægter for at faa losset en Del af Ladningen. Kl. 3^{35} Emd. kom Lægteren langs Siden. Efter at en Del af Ladningen var lægtret, lykkedes det Kl. 8^{45} Emd. at bringe Skibet flot.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen maa efter det oplyste antages at være, at den sorte Tønde, som hørte til Afmærkningen i Løbets Bb.s Side, var drevet over i Stb.s Side af Farvandet.

95. 3^m Sk. **Gertrud** af Marstal, 96 Reg. T. Br. Bygget 1913 af Eg. Paa Rejse fra St. Johns til Oporto med saltet Fisk.

Borteblevet; 5 Omkomne.

Forlisanmeldelse dat. Marstal d. $28\frac{1}{6}$ 26. Søforhør i Marstal d. $28\frac{1}{7}$ 26.

Skibet afgik d. $25\frac{1}{1}$ 26 fra St. Johns. D. $28\frac{1}{1}$ blev G. rapporteret af en amerikansk Damper i Nærheden af Azorerne. Siden da er intet hørt til Skibet, hvorfor det maa antages at være forlist med Mand og Mus. Anm. Besætningen bestod af: Skibsfører Christian Rasmussen af Marstal, Styrmand Hans Peter Munck-Andersen af Charlottenlund, Letmatros Tyval Carl Christian Erland Vang af Aakirkeby, Ungmand Gerion Angelius Sellberg af Sandvig og Kok Knud Godtfred Kure af Svaneke.

96. Ff. **Gisela** af Grenaa, 24 Reg. T. Br. Bygget 1925 af Eg og Bøg. Paa Fiskeri i Nordsøen. Borteblevet i Juli 1926 i Nordsøen; 3 Omkomne.

Søforhør i Grenaa d. $4\frac{1}{10}$ 26. Forlisanmeldelse dat. $6\frac{1}{10}$ 26.

G. afgik fra Esbjerg d. $16\frac{1}{7}$ og ca. 8 Dage senere observeredes Fartøjet paa Store Fiskebanke. Da der siden intet er hørt til Fartøjet, maa dette antages at være forlist med Mand og Mus.

Anm. Besætningen bestod af: Fører Aage Hansen og Fiskerne Allyn Larsen og Peter Petersen, alle af Grenaa.

97. Damptrawler **Gladys** af Esbjerg, 73 Reg. T. Br. Bygget 1906.

Havareret i Oktober 1926 i Nordsøen; søgt Nødhavn.

Indberetning fra Konsulatet i Amsterdam dat. $21\frac{1}{10}$ 26.

D. $12\frac{1}{10}$ Kl. 4 Fmd., da G. laa underdrejet for en Storm og befandt sig S. for Doggerbank, mistedes Roret, og Skibet fik forskellige Dækskader. D. $15\frac{1}{10}$ udbrød Brand i Bunkerne, hvorefter der blev sat Nødssignal, og d. $20\frac{1}{10}$, da Skibet var 15 Sm. V. for Ems Mundingen, blev det bjerget og indbragt til Delfzijl af nederlandsk Slæbebaad »Bornrif«.

Anm. Aarsagen til Havarierne var haardt Vejr. Der er intet oplyst om Aarsagen til Branden.

98. Gl. **Glimt** af Vejle, 76 Reg. T. Br. Bygget 1880 af Fyr og Eg. Paa Rejse fra Fredericia til Lybæk i Ballast.

Grundstødt d. $22\frac{1}{1}$ 26 ved Tysklands N.-Kyst.

Søforklaring i Lybæk d. $3\frac{1}{2}$ 26.

Kl. 4 Fmd. passerede G. Dameshoved i 2 Sm.s Afst. og styrede mod Travemunde. Ved Indsejlingen her til mødtes Is overalt, hvorfor Skibet styredes tilbage mod Dameshoved for at opankres der. Kl. $2\frac{1}{2}$ Emd. havde man Land i Sigte, men da der umiddelbart efter blev tæt Taage, lagdes Skibet bidevind fra Land for smaa Sejl. Kl. 3 Emd. gik Skibet over Stag mod Land. Det forsøgtes nu forgæves 3 Gange at faa Skibet vendt udefter igen, og under det 3. Forsøg tog G. Grunden. Det forsøgtes straks at varpe Skibet af Grunden, men da Vind og Sø, der var i tiltagende, førte Skibet længere mod Land, maatte Forsøget opgives. D. $23\frac{1}{1}$ om Formiddagen ankom S/S »Travemunde« til Strandingsstedet, men kunde intet udrette paa Grund af Storm. Samme Dag om Eftermiddagen begyndte G. at lække. De tre følgende Dage kunde intet udrettes paa Grund af ugunstigt Vejr. D. $27\frac{1}{1}$ Kl. 1 Emd. kom T. atter til Strandingsstedet. Da G. paa dette Tidspunkt var vandfyldt og Bjergning under de foreliggende Forhold maatte anses for umuligt, gik G.s Besætning om Bord i T. og blev landsat i Travemunde. G. blev senere bragt flot af en dansk Bjergningsdamper og slæbt til Gedser.

Anm. Søretten i Lybæk udtaler, at Strandingsaarsagen er Is- og Strømforhold.

99. Uddybningsmaskine **Graadyb** af Esbjerg, 670 Reg. T. Br. Bygget 1909 af Staal.

Paasejlet d. $26\frac{1}{2}$ 26 i Nordsøen.

Søforklaring og Søforhør i Esbjerg d. $3\frac{1}{3}$ 26.

Kl. 1^{20} Emd., medens G. laa til Ankers og pumpede Sand paa S.Siden af Barren i Bøjelinie II—III, hørtes Taagesignal fra en Damper. Kort efter kom Konturerne af en Damper, der senere viste sig at være S/S »Kong Haakon« af Esbjerg, tilsyne i et Par Skibslængders Afst. Da der syntes Fare for en Kollision, slækkedes paa Bb.s Ankerkæde, men umiddelbart efter tønnede K. H. mod G.s Stb.s Bov, der blev stærkt beskadiget.

Ifølge den af K. H.s Besætning afgivne Forklaring passerede Skibet Kl. ca. 1^{20} Emd. den røde Bøje B, hvor Kursen ændredes ca. 5° sydover. Ca. 1 Minut efter hørtes Taagesignal forude fra en Ankerligger. Maskinen blev straks stoppet, og da Signalet kort efter atter hørtes, kastedes Maskinen fuld Kraft Bak. Umiddelbart efter kom Konturerne af Ankerliggeren — G. — frem i Taagen, og Kollisionen skete som ovenfor anført. K. H. fik Boven beskadiget ved Kollisionen. Anm. Søretten har intet udtalt med Hensyn til Aarsagen til Kollisionen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Kollisionen skyldes Taage i Forbindelse med den Omstændighed, at K. H. bakkede for sent.

100. S/S **Grønland** af Kjøbenhavn, 1498 Reg. T. Br. Bygget 1923 af Staal. Paa Rejse fra Gefle til Great Yarmouth.

Maskinen havareret d. $20\frac{1}{9}$ 26 i Østersøen; søgt Nødhavn.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $23\frac{1}{9}$ 26.

D. $19\frac{1}{9}$ Kl. ca. 11 Emd. passeredes Sandhammeren. Vejret var stille og taaget. D. $20\frac{1}{9}$ Kl. 12^{05} Fmd.

hørtes Taagesignal forude, hvorfor Maskinen stoppedes. Kl. 12¹⁰ Fmd. blev der slaaet Langsomt Frem paa Maskintelegrafren, men Maskinen nægtede at gaa i Gang, fordi Skrueakslen havde sat sig fast i agterste Stævnøringsforing. Kl. 12⁴⁰ Fmd. opankredes G. for Stb.s Anker og 25 Fv. Kæde i 10 Fv. Vand ca. 4 Sm. SV. af Sandhammeren. Kl. 7³⁰ Fmd. gik Styrmændene i Land for at telegrafere efter Assistance. Kl. 1 Emd. ankom Bjergningsdamperen »Svava«, der slæbte G. til Kjøbenhavn.

Anm. Søretten har intet udtalt med Hensyn til Aarsagen til Havariet. Ministeriet maa efter det oplyste antage, at Skrueakslen er blevet bøjet ved, at Skruen d. 24/8 tørnede mod Bolværket i Danzig, og at Akslen som Følge heraf har revet sig fast i Hvidtmetallet i agterste Stævnøringsforing.

101. Ff. **Guido** af Korsør, 6 Reg. T. Br. Paa Fiskeri i Storebælt.

1 Mand faldet over Bord og druknet d. 31/10 26 i Storebælt.

Søforhør i Korsør d. 29/11 26.

Kl. ca. 1³⁰ Emd., da G. var beskæftiget med Skovlvodsfiskeri ved den røde Lysbøje ca. 3 Sm. S. for Sprogø, savnedes Føreren Julius Carl Jørgensen af Korsør. G.s Maskine, der gik Fuld Kraft Frem, idet Skovlene lige var kastede ud, blev slaaet Fuld Kraft Bak, og samtidig blev Bb.s Line halet ind, da det formodedes, at Føreren, der havde udkastet denne Skovl, var blevet trukket med over Bord. Efter at ca. 40 Fv. var halet ind, kom den Forulykkede tilsyne ca. 4 Fv. fra Skovlen. Det viste sig nu, at Linen havde Tørn om hans venstre Ankel. Efter at den forulykkede var bjerget om Bord, blev der foretaget Oplivningsforsøg, men uden Resultat, og ved Ankomsten til Korsør konstateredes det, at Døden forlængst var indtraadt.

Anm. Søretten har intet udtalt med Hensyn til Aarsagen til Ulykken. Ministeriet maa efter det oplyste antage, at denne er sket ved, at Føreren, da han kastede den Bb.s Skovl ud, har faaet en Tørn af

Linen om Benet og ved Skovlens Vægt er blevet trukket over Bord.

102. M/Sk. **Gunver** af Strömstad, 90 Reg. T. Br. Bygget 1878 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Göteborg til Fredericia.

Grundstødt d. 1/2 26 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Søforklaring i Fredericia d. 5/2 26.

Kl. 8 Fmd. afgik G. med Kurs V.t.S. fra Ankerplads ved Æbelø. Kl. 10 Fmd. stoppede Motoren, og Skibet fortsatte for Sejlene alene. Da Vejret blev taaget, holdtes Loddet gaaende. Kl. ca. 12 Md. loddedes 3 Fv. Vand, Roret lagdes haardt Bb.; men da Skibet ikke vilde styre, lod man Ankret gaa; samtidig tog G. Grunden og blev staaende, som det senere viste sig paa Stavns Hoved Rev. Skibet kom senere af Grunden efter at en Del af Lasten var lægtret.

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

103. S/S **H. A. Hansen** af Thurø, 1247 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal.

a) paa Rejse fra Hull til Helsingfors.

Havareret i Isen d. 23/4 og 24/4 26 i den finske Bugt; søgt Nødhavn.

Søforhør i Kjøbenhavn d. 12/5 26.

Om Eftermiddagen d. 23/4 tørnede H. A. H. flere Gange haardt mod Isen, hvorved Forpeak Tank samt Rendestenene for fik betydelig Lækage. D. 24/4 mellem Kl. 12 og 4 Fmd. skruede Isen stærkt om Skibet, Ved senere Undersøgelse viste det sig, at en Del Nagler var sprængt, samt at flere Plader og Spant i Boven var bøjedede. Skibet gik ind til Hangø som Nødhavn.

Anm. Ved senere Ankomst til Helsingfors viste det sig, at Roret var bøjet.

b) Paa Rejse fra Helsingfors til Kjøbenhavn.

Tørnet en undersøisk Genstand d. 7/5 26 i Helsingfors.

Søforhør i Kjøbenhavn d. 12/5 26.

l. 8³⁰ Fmd., da H. A. H. under Assistance af Lods manøvreredes ud fra Kajen, tørnede Skruen en undersøisk Genstand. Ved senere Eftersyn viste det sig, at et Skrueblad var knækket.

104. 2^m Ff. **Haffard** af Vestmanhavn, 85 Reg. T. Br. Bygget 1891 af Eg. Paa Fiskeri ved Island.

1 Mand dræbt ved Ulykkestilfælde d. 13/4 26 i Atlanterhavet.

Søforklaring i Reykjavik d. 16/4 26. Søforhør i Vestmanhavn d. 2/6 26.

Kl. 8 Emd. da H. var ca. 16 Sm. misv. SV. af Torlakshøfd, blev fisker Agnar Pettersen af Vestmanhavn, der var ved at starte Motoren med Haandkraft, grebet af Bolten i Svinghjulet, der fik fat i hans ene Støvle, og slynget rundt med Hjulet, hvorved han dræbtes paa Stedet.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

105. S/S **Halland** af Kjøbenhavn, 1496 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Staal. Paa Rejse fra Gent til Danzig i Ballast.

Kollideret d. 12/10 26 paa Elben.

Søforklaring i Danzig d. 19/10 26. Søforhør i Kjøbenhavn d. 30/8 27.

Kl. ca. 10 Emd., da H. med Lods om Bord styredes mod Brunsbüttel, bemærkedes Lanterneerne fra 2 Ankerligere ca. 4 Str. forude henholdsvis om Stb. og Bb. H. styredes mellem disse, men pludselig observeredes Stævnen af den Stb.s Ankerligger — der senere viste sig at være S/S »F. G. Reinhold« af Danzig — tæt ved H.s Stb.s Side. H.s Ror blev lagt haardt Stb. og Maskinen slaaet Fuld Kraft Frem, men da en Kollision mellem F. G. R. og H.s Agterskib syntes uundgaelig, skiftedes Roret haardt Bb. Umiddelbart efter tørnede H.s Hæk mod Stævnen af F. G. R., hvorved H. led en Del ovenbords Skade samt fik et Hul i Skibssiden.

Anm. Søforklaring for F. G. R. foreligger ikke.

- 106.** Lægter **Hallstra III** af Karlshamn, 497 Reg. T. Br. Bygget 1900 af Jern. Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Danzig.
Kollideret d. $2\frac{1}{2}$ 26 i Kjøbenhavns Havn.
Søforhør i Kjøbenhavn d. $27\frac{1}{2}$ 26.
Se Nr. 80.
- 107.** S/S **Hans Mærsk** af Svendborg, 1930 Reg. T. Br. Bygget 1916 af Staal.
1 Mand faldet over Bord og druknet d. $\frac{6}{6}$ 26 i Gdynia Havn.
Søforklaring i Danzig d. $\frac{9}{6}$ 26.
Kl. 2^{45} Emd., da H. M. laa opankret paa Gdynia Red, faldt Messedreng Hans Olsen over Bord fra Faldrebrappen. Der blev straks kastet en Redningskrans ud til den forulykkede, som imidlertid allerede da var forsvundet. Messedrengen blev nu eftersøgt fra 2 af Skibets Baade indtil Kl. 4^{30} Emd. uden Resultat.
Anm. Aarsagen til Ulykken er ukendt.
- 108.** S/S **Hans Tavsén** af Kjøbenhavn, 1779 Reg. T. Br. Bygget 1889 af Staal. Paa Rejse fra Aston Grange til Swansea i Ballast.
Kollideret d. $2\frac{1}{1}$ 26 ved Englands V.-Kyst.
Søforklaring i Ellesmere Port d. $26\frac{1}{1}$ 26.
Kl. ca. 5 Emd., da H. T. var ca. $1\frac{3}{4}$ Sm. fra Latchford, observeredes forude om Bb. en modgaaende Damp, der straks viste begge Sidelys, men kort efter kun grønt. H. T.s Maskine gik meget langsomt frem. Da Skibene var ca. 1 Skibslængde fra hinanden, gav den modgaaende Damp, der senere viste sig at være »New Pioneer« af Manchester, tre Stød i Fløjten. I H. T. blev Roret lagt haardt Bb. og Maskinen kastet Fuld Kraft Bak, men umiddelbart efter tørnede K. P.s Stævn H. T.s Bb.s Bov, hvorved sidstnævnte Skib led en Del Skade.
Anm. Søforklaring for N. P. foreligger ikke.
- 109.** 3^m Sk. **Harris** af Marstal, 177 Reg. T. Br. Bygget 1900 af Eg. Paa Rejse fra Ærøskøbing til Norge.
Grundstødt d. $\frac{1}{3}$ 26 ved Lollands V.-Kyst.
Strandingsindberetning dat. $12\frac{1}{3}$ 26.
Kl. $10\frac{1}{2}$ Emd. grundstødte H. i diset Vejr ca. $2\frac{1}{2}$ Sm. S. for Albuen. D. $\frac{2}{3}$ Kl. 5 Fmd. kom Skibet flot ved fremmed Hjælp.
- 110.** 4^m M/Sk. **Haukur** af Kjøbenhavn, 355 Reg. T. Br. Bygget 1914 af Staal.
a) Paa Rejse fra Danzig til Ramsgate.
Grundstødt d. $\frac{7}{4}$ 26 ved Englands Ø.-Kyst.
Søforhør i Kjøbenhavn d. $15\frac{1}{5}$ 26.
Under Arbejdet med at fortøje i Ramsgate's Yderhavn Kl. ca. 8 Fmd. tog Skibet Grunden og blev staaende. D. $\frac{8}{4}$ Kl. ca. 7 Fmd. kom Skibet flot ved egen Hjælp.
b) Maskinen havareret d. $14\frac{1}{4}$ 26 i Ramsgate.
Søforhør i Kjøbenhavn d. $15\frac{1}{5}$ 26.
Kl. 11^{30} Fmd. startedes Maskinen, men ca. 5 Minutter efter hørtes stærke Dunk i forreste Cylinder. Ved Eftersyn viste det sig, at Krumtapboltene var sprængt, hvorved Stempel og Stempelstang var faldet i Bund og Cylinderen og et Stykke af Bundrammen sprængt.
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 der har været en Fejl i en af Krumtapboltene i den Del af Maskinen, der brød sammen.
- III.** Ff. **Heimdal** af Hundested, 16 Reg. T. Br. Paa Fiskeri i Østersøen.
1 Mand faldet over Bord og druknet d. $30\frac{1}{10}$ 26 i Østersøen.
Søforhør i Frederiksværk d. $12\frac{1}{11}$ 26.
Under Arbejdet med Vaadfiskeri ca. 5 Sm. V. for Dars Fyr faldt Fisker Niels Ole Nielsen af Hundested over Bord, idet han skulde kaste Vaadkalven ud. Maskinen, der gik Langsomt Frem, blev straks slaaet Bak. Den forulykkede var dog straks gaaet til Bunds og kom ikke mere til Syne. Efter ca. et Kvarters Forløb blev Eftersøgningen opgivet.
Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Ulykken. Ministeriet maa efter det oplyste antage, at Forulykkede har faaet Overbalance, idet han kastede Vaadkalven ud.
- 112.** M/Gl. **Heimdal** af Kjøge, 21 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Eg.
1 Mand afgaaet ved Døden efter Ulykkestilfælde d. $\frac{2}{5}$ 26 i Sundet.
Søforhør i Kjøge d. $\frac{8}{6}$ 26.
D. $\frac{1}{5}$ opankredes H. ved Strøby Strand ca. $\frac{1}{4}$ Sm. fra Land. Om Aftenen friskede Vinden ind mod Land, hvorfor det blev besluttet at søge ind til Køge. Under Arbejdet med at hive Ankret hjem, blev H.s Styrmand Hans Christensen af Køge Kl. ca. 1 Fmd. d. $\frac{2}{5}$ ramt i Hovedet af Haandsvinget fra Ankerspillet, hvorved han fik Brud paa Kraniet. Der signaleredes straks efter Hjælp; men Signalerne bemærkedes først Kl. ca. 7 Fmd., hvorefter H. sejledes til Køge, hvor den Tilskadekomne Kl. ca. 10 Fmd. bragtes paa Hospitalet. D. $\frac{4}{5}$ afgik Styrmanden ved Døden som Følge af sine Kvæstelser.
Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Ulykken. Ministeriet maa efter det oplyste antage, at denne er sket som Følge af, at Svinget paa Ankerspillet har slaaet tilbage ved, at Skibet satte i Søen, hvorved den Forulykkede er ramt af Svinget, idet han har villet tage den indhevnede Kæde bort fra Spillet.

113. Hvalfangerdampskib **Hekla III** af Kjøbenhavn, 99 Reg. T. Br. Bygget 1898 af Staal. Paa Hvalfangst ved Færøerne.

Skruen havareret d. $\frac{3}{6}$ 26 i Atlanterhavet.

Søforklaring og Søforhør i Thorshavn d. $\frac{10}{6}$ 26.

Kl. $5\frac{1}{4}$ Fmd. afgik H. III fra Thorshavn. Kl. $7\frac{1}{2}$ Fmd. passeredes Troldhovedet, hvorfra der styredes V.t.S. Kl. 1 Emd., da Skibet havde udløbet 40 Sm., fik man Jag paa en Finhval, der blev skudt Kl. $1\frac{1}{4}$ Emd. og straks døde. Da Skibet nu gled langs Siden af Hvalen, blev Maskinen stoppet. Skruen vedblev dog at gaa rundt som Følge af Skibets Fremfart og tørnede mod Hvalen, hvorved alle 4 Skrueblade blev slaaet af. Der blev nu sat Sejl og Skibet holdt mod Land. D. $\frac{4}{6}$ Kl. 4 Fmd. signaleredes til Hvalfangerdampskibet »Roydur«, der var kommet i Sigte, om Assistance. Paa dette Tidspunkt pejledes Myggenæs i NØ.t.Ø. i 19 Sm.s Afst. Kl. $5\frac{1}{4}$ Fmd. begyndte R. at slæbe og Kl. $5\frac{1}{2}$ Emd. indkom begge Skibe til Hvalstationen.

Anm. Aarsagen til Havariet fremgaar af det ovenfor anførte.

114. S/S **Helga** af Esbjerg, 845 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal.

a) Paa Rejse fra Danzig til Holmsund med Kul.

Grundstødt d. $\frac{30}{8}$ 26 ved Sveriges Ø.-Kyst.

Svensk Strandingsindberetning dat. $\frac{7}{9}$ 26.

Kl. 4^{15} Fmd. grundstødte H. i taaget Vejr paa Holmsundbanken. Skibet kom senere flot uden at have taget Skade.

b) Paa Rejse fra Hargshamn til Sevilla med Træ.

Kollideret d. $\frac{6}{11}$ 26 i Østersøen.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{11}{11}$ 26.

Kl. 10^{30} Emd. pejledes Troskeln Lysbøje i misv. SØ. $\frac{1}{4}$ Ø. i $5\frac{1}{2}$ Sm.s Afst. H.s Kurs var retv. S.52° Ø., Fart 8 Knob. Kl. 10^{52} Emd. kom en Sejlers grønne Lanterne i Sigte $\frac{1}{2}$ Str. paa Stb.s Bov. Umiddelbart efter saas ogsaa dens røde Sidelanterne, hvorfor Roret lasdes haardt Bb. Da det modstaaende Skib, der senere viste sig at være Bk. »Elakoon« af Nystad, var ca. 2 Str. om Bb., saas atter kun dens grønne Lanterne. H.s Ror lagdes haardt Stb. og Maskinen kastedes Fuld Kraft Bak, hvilket blev tilkendegivet ved 2 Stød i Fløjten, men ca. 2 Minutter senere — Kl. 10^{55} Emd. — tørnede E.s Bb.s Bov mod Hos Bb.s Bov, der blev en Del beskadiget. E. gled nu langs H.s Bb.s Side, hvorved E.s Fordrejer fiskede H.s 1-Bom, der brækkede, samt knækkede alle Dæksstøtterne paa Fordækket; herved gik en Del af Dækslasten over Bord. H.s Maskine blev slaaet Fuld Kraft Frem, men Skibene kunde ikke komme klar af hinanden, fordi E.s Anker var faldet ned paa H.s Overbygning. Ankret skar sig ind i Skanseklædningen og E. svingede op for Ankret, hvorved Skibet med Stævnen knuste alt det Opstaaende i H. midtskibs samt Bb.s Redningsbaad. Fra E. blev der stukket paa Ankret, hvorved Skibet gled langs H.s Side og lavede en Del Ravage paa Gelænderet agter. Kl. ca. 11^{45} Emd., efter at E. havde kapper sin Ankerkæde, var Skibene klar af hinanden, hvorpaa E. stod N. over. E.s Ankerkæde blev i Løbet af Natten klaret af Vejen, hvorefter H. styrede NV. $\frac{1}{2}$ V. for at opsøge E. og om nødvendigt tilbyde Assistance. D. $\frac{7}{11}$ Kl. 6^{25} Fmd. var H. paa Prajehold af E., hvorfra der paa Forespørgsel svaredes, at Skibet ikke trak mere Vand, end at det kunde klare sig ind til Nyhamn. H., der var tæt, gik derefter til Kjøbenhavn for Reparation. Anm. Søforklaring fra E. foreligger ikke.

115. Ff. **Helga** af Esbjerg, 17 Reg. T. Br. Bygget 1905. Paa Fisken i Nordsøen.

Havareret og forladt i Søen d. $\frac{12}{10}$ 26 i Nordsøen.

Søforhør i Esbjerg d. $\frac{18}{10}$ 26. Forlisanmeldelse dat. $\frac{23}{11}$ 27.

D. $\frac{10}{10}$ Kl. 7 Fmd., da H. under en NV.lig Storm laa til Ankers ca. 100 Sm. NV.t.N. $\frac{1}{2}$ N. af Slugen, brækkede H.s Ankergrøjer, og Fartøjet gik i Drift. D. $\frac{11}{10}$ Kl. ca. 7 Fmd. var H. ca. 20 Sm. VNV. af Bovbjerg. Da Vejret havde bedret sig, blev Maskinen sat i Gang, og der styredes mod Slugen. Om Aftenen blæste det op igen, og d. $\frac{12}{10}$ Kl. ca. 8 Fmd. under en orkanagtig Storm med svære Hagl- og Regnbyger, tog Fartøjet Grunden ved Cancer, men Søen slog dog straks Fartøjet af Grunden. Kl. 9 Fmd. fik Fartøjet Maskinskade. Der sattes Nødsignal, og Kl. ca. 1 Fmd. blev Besætningen optaget af Redningsdamperen »Dana«. Paa Grund af Vejret var det umuligt at tage Fartøjet paa Slæb, hvorfor man lod det drive.

Anm. 1. Paa Fanø er senere inddrevet forskellige Vragstykker fra H.

Anm. 2. Aarsagen til Havarierne og Forliset var haardt Vejr.

116. M Sk. **Helga** af Halmstad. 54 Reg. T. Br. Bygget 1901 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Aarhus til Lübeck.

Grundstødt d. $\frac{18}{8}$ 26 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{20}{8}$ 26. Søforklaring og Søforhør i Korsør d. $\frac{23}{8}$ 26.

Kl. 5^{15} Emd. afgik H. fra Aarhus. Der styredes S.t.Ø. $\frac{1}{2}$ Ø. indtil Tunø Røn Kl. 7^{40} Emd. kom i Sigte, hvorefter Fyret holdtes om Stb. Kl. 8^{15} Emd. tog Skibet Grunden og blev staaende ca. 100 m NØ. $\frac{1}{2}$ Ø. fra Fyret. D. $\frac{19}{8}$ Kl. 5 Fmd. kom skibet flot ved Hjælp af en Bjergningsdamper.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det oplyste antage, at Grundstødningen skyldes den Omstændighed, at Kursen er sat for tæt paa Thunø Røn.

117. Dampfærge **Helsingborg** af Helsingør, 530 Reg. T. Br. Bygget 1902 af Staal. Paa Rejse fra Helsingør til Helsingborg med Passagerer.

Kollideret d. $\frac{14}{4}$ 26 i Helsingborg Havn.

Søforklaring i Helsingborg d. $\frac{21}{4}$ 26.

Da H. var umiddelbart foran Nordre-Indsejling, bemærkedes en Damper med Bugserbaad for og agter for udgaende fra Sønder Havn. Maskinen blev sat paa Langsom Fart, Roret lagt Stb. og der

blev givet 2 Stød i Fløjten. Da H. var ud for Havnepavillonen, hørtes et svagt Fløjtesignal fra Nordre-Havnen, og en 3^m Motorskonnert — som det senere viste sig »Alice« af Halmstad — observeredes for ud-gaaende. I H. blev begge Maskiner øjeblikkelig kastet Fuld Kraft Bak, hvilket blev tilkendegivet ved 3 Stød i Fløjten. Skibet havde faaet Fart agter over, da A. tørnede mod H.s Bb.s Lønning og beskadigede Hækplanternen.

Anm. Søforklaring fra A. foreligger ikke.

118. Ff. **Henny** af Lemvig, 10 Reg. T. Br. Bygget 1905 af Eg. Paa Rejse fra Fiskeplads i Nord-søen til Thyborøn.

Sprunget læk d. 14/1 26 i Nordsøen; forladt af Mandskabet.

Søforklaring og Søforhør i Lemvig d. 28/1 26. Forlisanmeldelse dat. Vrist d. 29/1 26.

Kl. ca. 1 Emd., da H. under stiv Ø.lig Kuling med svær Sø havde Kurs mod Thyborøn Kanal og var 30—40 Sm. V.t.S. af denne, knækkede en Bolt som sad i Kølen og forbandt denne med forreste Dam-skod, hvorved der fremkom en betydelig Lækage. Efter at Motoren var stoppet og Sejlene bjærgede, lykkedes det at faa noget Tøj stoppet i Lækagen og slaaget Brædder over. Skibet kunde nu holdes læns; men da man mente, at Lækagen vilde tiltage, hvis H. holdtes op mod Vind og Sø, lod man Fartøjet drive for Vinden. D. 15/1 Kl. ca. 6 1/2 Emd., efter at H. havde drevet ca. 50 Sm., blev H.s Besætning — 2 Mand — optaget af Trawler »Herkules« af Ymüjden. Det blev anset for haabløst at bjerge Fiskerfartøjet, der drev af og antagelig senere er sunket.

Anm. Aarsagen til Lækagen fremgaar af det ovenfor anførte.

119. S/S **Hjortholm** af Kjøbenhavn, 1471 Reg. T. Br. Bygget 1905 af Staal.

Kollideret d. 25/1 26 i Kjøbenhavns Havn.

Søforhør i Kjøbenhavn d. 4/3 26.

Kl. 7⁴⁵ Emd. afgik H. — assisteret af Slæbebaad — fra Larsens Plads til Bunkerkuldepotet paa Refs-haleøen for langsom Maskine. Det blæste stormende SV.lig Kuling med Regnbyger. Under Omsvajning for at komme til Kajen, blev Skibets Agterende af Vinden sat over mod en Fortøjningsbøje, hvorfor der ikke kunde manøvreres med Maskinen. Da H. var klar af Bøjen, blev Maskinen kastet Fuld Kraft Bak og Bb.s Anker kastet; desuagtet tørnede Skibet med Stb.s Bov mod Bb.s Laaring af S/S »Smut«, der laa ved Kajen, og tørnede derefter med Stævnen ret mod Kajen. H. fik ved Kollisionen nogle Buler i Stb.s Bov.

Anm. Aarsagen til Kollisionen fremgaar af det ovenfor anførte.

120. S/S **Holger** af Karlshamn, 94 Reg. T. Br. Bygget 1916 af Staal. Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Danzig med Lægter paa Slæb.

Kollideret d. 24/2 26 i Kjøbenhavns Havn.

Søforhør i Kjøbenhavn d. 27/2 26.

Se Nr. 80.

121. S/S **Hroar** af Kjøbenhavn, 1401 Reg. T. Br. Bygget 1923 af Staal. Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Hull med Stykgods.

Kollideret d. 12/12 26 ved Englands Ø.-Kyst.

Indberetning til Board of Trade dat. 13/12 26. Søforhør i Kjøbenhavn d. 22/12 26.

Kl. 8⁵⁷ Fmd., da H. i tæt Taage var i Nærheden af Humber F.S., hørtes en Skibsklokke ca. 3 Str. om Bb. og umiddelbart efter kom en Trawler i Sigte i samme Retning. Roret blev lagt Bb. og Maskinen slaaget Fuld Kraft Frem. Da Trawleren, der senere viste sig at hedde »St. Neots«, var ud for H.s Bov, blev Roret lagt haardt Stb., men umiddelbart efter — Kl. 8⁵⁹ Fmd. — tørnede H. mod S. N.s Stævn, hvorved H. fik en Bule paa Bb.s Side.

Anm. Søforklaring fra S. N. foreligger ikke.

122. S/S **I. D. S. Adolph** af Kjøbenhavn, 1770 Reg. T. Br. Bygget 1904 af Staal. Paa Rejse fra Yxpila til London med Træ.

Kollideret d. 22/7 26 paa Themsens.

Indberetning til Board of Trade dat. 24/7 26.

Kl. 10⁴⁰ Fmd., da I. D. S. A. med Lods om Bord befandt sig nedenfor Tilburyness, blev Roret lagt haardt Bb., hvilket blev tilkendegivet ved 4 korte Stød efterfulgt af 1 kort Stød i Fløjten. En medgaaende Damper — der senere viste sig at være S/S »Ethylene« af London — observeredes, hvorfor Fløjtesignalet blev gentaget. Umiddelbart efter tørnede E. mod I. D. S. A.s Stb.s Laaring og beskadigede liere Plader.

Anm. Søforklaring fra E. foreligger ikke.

123. Skonnertbrig **I. M. Nielsen** af Svendborg, 152 Reg. T. Br. Bygget 1878 af Eg.

a) Paa Rejse fra Methil til Stavanger med Kul.

Havareret i Februar 1926 i Nordsøen; søgt Nødhavn.

Søforklaring i Lerwii d. 10/2 26.

Under en Storm i Nordsøen fik J. M. N. Skandseklædningen slaaget ind og begge Baadene knuste. I Mand af Besætningen blev let kvæstet. Skibet søgte ind til Cliff Sound som Nødhavn.

b) Paa Rejse fra Sligo til Fowey i Ballast.

Strandet og forlist d. 13/11 26 ved Englands S.-Kyst.

Søforklaring i Fowey d. 14/11 og 15/11 26. Søforhør i Svendborg d. 25/11 26. Forlisanmeldelse dat. Troense d. 27/11 26.

D. 12/11 Kl. 7 Emd. passeredes Mavagissey Fyr i 4 Sm.s Afst., og Kursen sattes NØ. Vinden var da SV., jævn Brise. Da St. Catherines Fyr ved Indsejlingen til Fowey ikke kom i Sigte, drejedes Skibet til Vinden. Efter at have stagvendt 4 Gange, mislykkedes Manøvreren den 5. Gang, og da I. M. N. var ca.

$\frac{1}{2}$ Sm. fra Land, forsøgt igen, men uden Resultat. Skibet var nu tæt ved Klipperne og Bb.s Anker kastedes paa $4\frac{1}{2}$ Fv. Vand med 40 Fv. Kæde paa Spillet. Fra Land blev der prajet om der ønskedes. Bugserbaad, hvilket blev besvaret bekræftende. Kl. $10\frac{1}{2}$ Emd. ankom en Slæbedamper og Kl. 11 Emd. endnu en Slæbedamper samt en Redningsbaad. Vinden var paa dette Tidspunkt frisket en Del, hvorfor det var umuligt for Slæbebaadene at komme langs Siden af I. M. N.; Slæbebaadene og Redningsbaaden sejlede derfor tilbage til Fowey. D. $13\frac{1}{11}$ Kl. 2¹⁵ Emd. brækkede I. M. N.s Ankerkæde og ca. 5 Minutter senere var Skibet knust mod Klipperne. Skibets Besætning blev skyllet i Land og bjærget af tililende Mennesker.

Anm. Aarsagen til Strandingen fremgaar af det ovenfor anførte.

124. M/Jgt. **Ida** af Køge.

Grundstødt og forlist d. $23\frac{3}{8}$ 26 ved Sveriges V.-Kyst.

Svensk Strandingsindberetning dat. $24\frac{3}{8}$ 26. Indberetning fra Konsulatet i Malmö d. $25\frac{3}{8}$ 26. Søforklaring i Køge d. $30\frac{3}{11}$ 26. Forlisansmeldelse dat. $14\frac{3}{5}$ 27.

D. $22\frac{3}{8}$ laa I. opankret under Stevns Klint, da Ankerkæden Kl. 7 Emd. brækkede som Følge af haard Storm. Der sattes Sejl og I., som var drevet til Søs, manøvreredes ind under Kysten, hvor der ankredes for det andet Anker. Det lykkedes dog ikke at faa dette til at holde, og I. drev nu atter til Søs. Stormen var nu saa stærk, at Skibet kun kunde føre Fokken, hvorfor Styling var umulig. D. $23\frac{3}{8}$ Kl. 3³⁰ Emd. strandede I. ved Skanør. Besætningen bjergedes; Fartøjet blev Vrag. Anm. Aarsagen til Strandingen var haardt Vejr.

125. Jtgl. **Ida** af Thurø, 86 Reg. T. Br. Bygget 1786/1873 af Eg.

a) Paa Rejse fra Horsens til Mariager med Tømmer.

Grundstødt d. $2\frac{1}{2}$ 26 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Søforklaring i Mariager d. $6\frac{1}{2}$ 26.

Ved Middagstid grundstødte I. i tæt Taage ca. 3 Sm. N. for Indløbet til Mariager Fjord. Samme Dags Aften blev Skibet, der havde faaet Lækage samt nogle mindre Skader, taget af Grunden af 4 Motorfiskefartøjer.

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

b) Grundstødt d. $29\frac{1}{10}$ 26 ved Lollands S.-Kyst.

Indberetning dat. $13\frac{1}{1}$ 27.

I. grundstødte ved Hyllekrog Fyr; men kom atter flot ved Hjælp af en Bjergningsdamper.

126. Sk. **Iduna** af Halmstad, 53 Reg. T. Br. Bygget 1851 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Halmstad til Aarhus med Tømmer.

Grundstødt d. $8\frac{1}{10}$ 26 ved Sjællands N.-Kyst.

Søforklaring i Frederikssund d. $15\frac{1}{10}$ 26.

Kl. 2 Emd. pejledes Klintebjerg i SV. $\frac{1}{2}$ S., giss. Afst. $2\frac{1}{2}$ Sm. Vinden var SV.lig, frisk Brise, og Vejret diset. Herfra styredes Bidevind VNV. over. Kl. 5 Emd. pejledes Sjællands Rev i VSV., siss. Afst. 3 Sm. Da Føreren Kl. 5¹⁵ Emd. endnu ikke havde set Prikkerne ved Snekkeløbet og da Sjællands Rev nu var i S. $\frac{1}{2}$ V., løb Føreren ned i Kahytten for at se i Kortet og hente Loddet. Omtrent samtidig opdagede Bedstemanden, der styrede, en Prik i Læ, hvorfor Roret lagdes haardt Bb., men umiddelbart efter grundstødte Skibet paa Sjællands Rev. I Løbet af Aftenen friskede Vinden og I. begyndte at hugge haardt i Grunden og blev læk. Kl. 8 Emd. kæntrede Skibet over til Stb., og da der intet kunde foretages for at bjerge Skibet, blev Bb.s Anker stukket ud, hvorefter Besætningen gik i Skibets Baad og roede hen til et Fiskerfartøj, der Kl. 12 Mn. landsatte Besætningen i Udde Havn. I. blev d. $9\frac{1}{10}$ bjærget og indslæbt til Hundested af en Bjergningsdamper.

Anm. Et af Sørettens søkyndige Medlemmer udtalte, at den S.lige Prik er vanskelig at se, naar man ikke er ganske nær ved, samt at der den paagældende Dag var en meget haard Strøm, der gik imod Vinden. Søretten bemærkede, at Lodning ikke vilde være af Betydning, da Dybden i det gennemsejlede Farvand og helt hen imod Snekkeløbet er omtrentlig det samme overalt.

127. Ff. **Inga** at Esbjerg, 20 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Eg, Fyr og Bøg. Paa Fiskeri i Nordsøen.

Forladt af Mandskabet d. $10\frac{1}{10}$ 26 i Nordsøen.

Søforhor i Esbjerg d. $16\frac{1}{10}$ 26.

Kl. ca. 8 Emd., medens I. laa underdrejet for en orkanagtig Storm af NV., brød en Sø over Skibet, tog det opstaaende med sig og fyldte Fartøjet halvt med Vand. Da Søerne nu stadig gik over Skibet, var det umuligt at pumpe læns, hvorfor der sattes Nødsignal. Kutter »Hero« at Esbjerg, der befandt sig i Nærheden, sejlede hen til I. for at assistere. Efter at det var lykkedes at tilvejebringe Forbindelse mellem Fartøjerne ved fra I. at lade et Stykke af en Bom, hvortil var fastgjort et Tov, drive af, saaledes at det kunne opfiskes fra H., blev der for at hold Tovet i Overfladen til dette fastsurret en Stump af Styrehuset. I.s Besætning sprang nu en efter en over Bord og blev halet om Bord i H. Under Redningsarbejdet blev en Mand af H.s Besætning slaet over Bord; men det lykkedes at bjerge ham igen. Efter at alle var velbeholdne om Bord i H., blev dette Fartøj liggende i Nærheden af I. indtil Kl. 7 Emd., hvorefter Kursen sattes mod Esbjerg, hvortil H. ankom d. $11\frac{1}{10}$ Kl. 2 Emd. I. blev senere indbjærget til Esbjerg af Kutterne »Vesterhavet« af Lemvig og »Phyllis« af Esbjerg.

128. Gl. **Ingeborg** af Rügenwalde.

Grundstødt d. $21\frac{1}{12}$ 26 ved Lollands S. -Kyst.

Indberetning dat. $13\frac{1}{1}$ 27.

I grundstødte ved Hyltdofte. Skibet kom flot ved egen Hjælp.

129. S/S **Ingeborg Ahrens** af Rostock, 999 Reg. T. Br. Bygget 1883. Paa Rejse fra Antwerpen til Odense med 300 Tons Jernvitriol og 1020 Tons Superfosfat.

Grundstødt d. $25\frac{1}{2}$ 26 ved Lollands V.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Odense d. $29\frac{1}{2}$ og $6\frac{1}{2}$ 26. Strandingsindberetning dat. $30\frac{1}{2}$ 26.

Kl. 6¹⁰ Emd. pejledes Kjels Nor Fyr i misv. NV.t.N., Afst. 3 Sm. Vejret var diset. Kursen ændredes til misv. NNØ. $\frac{1}{4}$ Ø. Kl. 7⁴⁵ Emd. kom Albuens røde Fyr i Sigte i misv. NNØ. $\frac{1}{2}$ Ø., Roret blev straks lagt haardt Bb. og Maskinen kastet Fuld Kraft Bak, men umiddelbart efter tog Skibet Grunden og blev staaende. Efter flere forgæves Forsøg paa at komme flot, tilkaldtes Bjergningsdamper, der tog Skibet af Grunden d. $26\frac{1}{2}$ Kl. ca. 12 Md.

Anm. Søretten har intet udtalt med Hensyn til Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det oplyste antage, at denne er foranlediget ved usigtbart Vejr og Strømsætning.

130. M/Gl. **Ingrid** af Vordingborg, 53 Reg. T. Br. Bygget 1890/1924 af Eg og Fyr.

a) Paa Rejse fra Vordingborg til København.

Kollideret d. $14\frac{1}{7}$ 26 i Sundet.

Søforhør i København d. $23\frac{1}{7}$ 26.

Kl. ca. $11\frac{1}{2}$ Emd., da I. befandt sig ved Mellemfortet med Kurs mod Lynetteløbet, kom en Robaad uden Lanterner i Sigte ca. 1 Skibslængde forude. I.s Ror blev lagt haardt Stb., men umiddelbart efter ramte I. Baaden midtskibs. Baadens Besætning — 2 Mand — blev begge bjærgede og Baaden blev indslæbt til København.

De i Baaden værende Personer har forklaret, at Baaden laa fortøjet ved en Bøje S. for Lynetteløbet, da man pludselig saa to Skibe styre lige mod Baaden, hvorfor der kastedes los fra Bøjen og roedes mod Land, men umiddelbart efter skete Kollisionen.

Anm. Kollisionen maa efter det oplyste antages at være sket som Følge af, at der ikke fra Robaaden vistes noget Lys, da I. nærmede sig.

b) Paa Rejse fra Vordingborg til København med Stykgods.

Kollideret d. $27\frac{1}{11}$ 26 i Sundet.

Søforhør i København d. $4\frac{1}{12}$ 26.

Kl. ca. 2 Fmd., da I. under haard Kuling opankredes ved den røde Lysbøje i Kalleboderne, opdagedes en Bom og Gaffel med Sejl hængende paa Skibets Stb.s Side. Da en Fiskerbaad, der laa til Ankers, kort forinden var passeret, sejledes ud til denne. Det viste sig, at I. havde ramt Fiskerbaaden — »Constantin« af Holbæk — hvorved I.s Anker havde fisket C.s Bom, der laa udover C.s Agterende, samt at C.s Ror var knækket.

Anm. Søforklaring fra C. foreligger ikke.

131. M/Sk. **Interessenten** af Thurø, 35 Reg. T. Br. Bygget 1879 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra København til Odense med Soyaskraa.

Grundstødt d. $21\frac{1}{2}$ 26 ved Samsø.

Søforklaring og Søforhør i Kalundborg d. $26\frac{1}{2}$ 26. Strandingsindberetning dat. $26\frac{1}{2}$ 26.

Kl. $3\frac{1}{2}$ Fmd. passeredes Schultz-Grund F.S. Herfra styredes VSV. til Kl. $4\frac{1}{2}$ Fmd., da Kursen ændredes til SV. Vinden var V., flov Brise, og Vejret taaget. Kl. 6 Fmd. stoppedes Motoren for at afvente Klaring i Vejret. Kl. 8 Fmd. fortsattes SV. over, idet Loddet holdtes gaaende. Der loddedes flere Gange 20—22 m Vand og senere 13—14 m. Da Dybden stadig var aftagende, blev Motoren Kl. 9 Fmd. slaaet Bak, men umiddelbart efter grundstødte I. paa haard Stenbund. Kl. 9¹⁵ saas i en Klaring Baaken paa Hatterevet i Ø. Skibet var som Følge af Grundstødningen blevet læk, og da der Kl. 11 Fmd., trods Pumpning, stod 4 Fod Vand i Lasten, gik Besætningen fra Borde og roede ind til Samsø for at rekvirere Assistance. D. $23\frac{1}{2}$ Kl. 11 Fmd. blev Skibet bragt flot af Bjergningsdamperen »Ægir« og indslæbt til Kalundborg.

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

132. Damptrawler **Inverdon** af Fleetwood, 278 Reg. T. Br. Bygget 1919.

Grundstødt og forlist d. $6\frac{1}{12}$ 26 ved Færøerne.

Strandingsforretning i Thorshavn d. $8\frac{1}{12}$ 26.

Kl. 1⁴⁵ Emd. grundstødte I. ved Kvalnæs ca. 1 Sm. fra Land. Mandskabet blev bjærget af Baade fra Land. Skibet blev Vrag.

Anm. Aarsagen angives af Føreren at være, at den paagældende Grund ikke var afmærket i det af ham benyttede engelske Kort.

133. S/S **Irene Maria** af Esbjerg, 1862 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Staal. Paa Rejse fra Råfsö til London med Træ.

Mistet Dækslasten d. $23\frac{3}{8}$ 26 i Østersøen; søgt Nødhavn.

Søforklaring i London d. $8\frac{1}{9}$ 26.

D. $22\frac{3}{8}$ Kl. 5³⁰ Emd. afgik I. M. fra Råfsö. D. $23\frac{3}{8}$ Kl. 4 Fmd. blæste det op til haard Kuling fra NV. med høj Sø. Kl. 7³⁰ Fmd. tog Skibet nogle svære Overhalinger, hvorved Dækslasten paa Fordækket forskubbede sig og Skibet fik ca. 30⁰ Slagside til Stb. Farten mindskedes og det forsøgte at rette Skibet op ved at lænse fra Stb.s 4-Tank, hvilket dog viste sig umuligt, da Svanehalene, der førte til Tanken, var under Vand. Efter afholdt Skibsraad besluttedes det nu at kaste over Bord af Dækslasten for at rette Skibet op, men inden dette Arbejde blev paabegyndt, brækkede alle Dækslastsurringerne og de Stb.s Støtter paa Kordækket, hvorved ca. 50 Stdr. af Dækslasten gik over Bord. Den resterende Del af Dækslasten pressedes saa haardt mod Stb.s Vant, at dette kom til at staa i en stor Bue ud over Lønningen. Da det viste sig umuligt under de foreliggende forhold at befri Vantet for Presset af Træet, og da det maatte befrygtes, at Masten og Lønningen vilde give efter for det voldsomme Pres, besluttedes det at

søge nærmeste Ankerplads for der at stuve Dækslasten paa Fordækket om. Skibet var da tværs af Storbrotten Fyrskib i 5^{1/2} Sm.s Afst. Kursen sattes nu for Simpna-skubb, og Kl. 2³⁰ Emd. opankredes i M. i Arkohna Bugt.

Anm. Aarsagen til Havariet fremgaar af det ovenfor anførte.

134. M/GI. Island af Kjøbenhavn, 90 Reg. T. Br. Bygget 1881 af Fyr og Eg.

a) Paa Rejse fra Ystad til Falkenberg med Hvede.

Grundstødt d. 1^{2/2} 26 ved Sveriges V.-Kyst.

Svensk Strandingsindberetning dat. 1^{2/2} 26.

Kl. 11³⁰ Fmd. grundstødte i klart Vejr ved Indsejlingen til Falkenberg i Løbets S.-Side. Skibet kom senere af Grunden uden at have taget Skade.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Uopmærksomhed fra førerens Side.

b) Paa Rejse fra Stettin til Nykøbing S. med 130 Tons Briketter.

Grundstødt d. 9^{/6} 26 ved Sjællands N.-Kyst.

Søforklaring i Nykøbing S. d. 1^{7/6} 26.

Kl. 5⁴⁵ Fmd. passeredes Spodsbjerg Fyr i 7^{1/2} Sm.s gisset Afst., hvorefter der styredes ind gennem Isefjorden med Kending af Fyr og Land. Efter at have passeret Rønden styredes mod Sindssygehospital, indtil Skibet Kl. 9³⁰ Fmd. tog Grunden paa Sletterhage udfor Ringholm og blev staaende. D. 1^{5/2}, efter en Del af Dækslasten var kastet over Bord, blev Skibet bragt flot af en Bjergningsdamper. Skibet blev ved Grundstødningen læk flere Steder.

Anm. Søretten har intet udtalt med Hensyn til Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det oplyste antage, at Grundstødningen er foranlediget ved Unøjagtighed i Navigeringen.

135. M/S Java af Kjøbenhavn, 8681 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal. Paa Rejse fra Balboa til Hamborg med Stykgods.

a) Havareret i Januar 1926 i Atlanterhavet.

Søforhør i Kjøbenhavn d. 9^{/2} 26.

D. 1^{1/1} Kl. 12¹⁷ Emd. under en Storm tog Skibet en svær Sø over, hvorved begge Redningsbaade blev slaede los og havarerede. Under Arbejdet med at surre Baadene fik en Matros sin ene Arm kvæstet. Kl. 10⁵⁰ Emd. kom en svær Braadsø over Hækken, hvorved Rorkassen blev slaet i Stykker. 2 Redningskranse mistedes og 2 Wireruller beskadigedes. Det opdagedes, at Laag og Hætte til en Ventil ved VI Luge manglede, og senere viste det sig, at en Del af Ladningen var beskadiget. D. 1^{3/1} Kl. 12⁵⁰ Emd. kom en svær Braadsø over midtskibs, der borttog agterste Redningsbaad om Bb., Taget over Baaddæk, Hønseshuset og Laaget til Redningsbæltskassen.

Anm. Aarsagen til Havariet fremgaar af det ovenfor anførte.

b) Paasejlet en Mole d. 20^{/1} 26 paa Elben.

Søforklaring i Hamborg d. 2^{1/1} 26. Søforhør i Kjøbenhavn d. 9^{/2} 26.

Kl. 5³¹ Emd., da Skibet var i Nærheden af Cuxhaven, blev Vejret taaget. Da J. var ud for Alte Liebe, saas en Toplanterne og den røde Lanterne fra en Damper, der kom ud fra Fiskerihavnen. I J. blev Roret lagt Bb. og der blev givet eet Stød i Fløjten. Damperen, besvarede Signalet med 3 Stød i Fløjten. For at undgaa Kollision med Damperen, kom J. tæt til det sydlige Molehoved, og skønt Bb.s Maskine kastedes Fuld Kraft Bak og Stb.s Maskine Fuld Kraft Frem, tørnede J. Kl. 5⁵⁷ Emd. mod Molehovedet.

Anm. Aarsagen til Paasejlingen fremgaar af det ovenfor anførte.

c) Paa Rejse fra Lissabon til Port Said med ca. 12.800 Tons Stykgods.

Grundstødt d. 6^{/9} 26 ved Portugals V.-Kyst; søgt Nødhavn.

Søforklaring i Lissabon d. 1^{3/9} 26. Søforhør i Kjøbenhavn d. 7^{/5} 27.

Kl. 8¹⁵ Emd. afgik J. fra Lissabon assisteret af Lods. Skibet navigeredes efter Lodsens Anvisning over Barren og ud gennem det S.lige Løb. Kl. 10¹¹ Emd. kvitteredes Lodsens ved Lodsdamperen, der laa opankret i Cascaes Bay; Skibet stævnedes da NV. Roret blev nu lagt haardt Stb. og Stb.s Maskine slaet Fuld Kraft Frem. Kl. 10¹⁴ Emd. tog J. Grunden og blev staaende. Kl. 10³⁰ Emd. kom Lodsens atter om Bord. Ved at lade Stb.s Maskine arbejde Bak, lykkedes det Kl. 11⁰⁰ Emd. at bringe J. flot, hvorefter Skibet opankredes i Cascaes Bay. Skibet havde ved Grundstødningen faaet forskellige Lækager og Bb.s Maskine var blevet manøvredygtig. J. returnerede til Lissabon.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen maa efter det i Sagen oplyste antages at være, at Skibet for at afsætte Lodsens er blevet manøvreret saa tæt til Lodsdamperen, der laa opankret ved et Rev, at Skibet ikke kunde gaa klar af Revet ved alene at dreje Bb. over.

136. M/Sk. Jenny af Masned Sund, 41 Reg. T. Br. Bygget 1868 af Eg. Paa Rejse fra Holbæk til Rønne med 54 Tons Strandskaller og Tagpap.

Brand om Bord d. 1^{/2} 26 i Sundet.

Søforhør i Kjøbenhavn d. 6^{/2} 26.

Kl. ca. 11 Fmd. — da Skibet var ud for Skodsborg — opstod der Ild i Motorrummet, medens man var ved at varme Motoren op. Efter forgæves at have søgt at slukke Ilden, gik Besætningen i Baaden og tilkaldte en Fiskeribaad, der blev sendt i Land efter Hjælp. Kl. ca. 1 Emd. ankom en Bugserdamper, og efter ca. 1 Times Forløb var man Herrer over Ilden, hvorefter J. bugseredes til Kjøbenhavn. Saavel Skibet som Ladningen blev beskadiget ved Branden.

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 brændende Petroleum eller Sprit fra Blæselampen er spildt paa oliævædet Træværk.

137. Ff. Johan Normand af Skagen, 31 Reg. T. Br. Bygget 1924. Paa Fiskeri i Nordsøen.

Borteblevet; 4 Omkomne.

Søforklaring og Søforhør i Esbjerg d. 1^{7/11} 26. Forlisansmeldelse dat. Esbjerg d. 10^{/2} 27.

Om Aftenen d. $\frac{8}{10}$ blev J. N. observeret ca. 150 Sm. NØ. af Humber. Da der intet siden er hørt til Skibet, maa dette antages at være forlist med Mand og Mus. Besætningen bestod af: Føreren Johan Jacob Normand, Bedstemand Knud Aage Normand, begge af Sædding, Fiskerne Jes Olesen af Esbjerg og Aage Møller af Skagen.

138. S/S **Johanne** af Esbjer, 941 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal.

1 Mand faldet over Bord og druknet d. $\frac{25}{6}$ 26 i Sevilas Havn.

Indberetning fra Konsulatet i Cadix dat. $\frac{26}{6}$ 26. Søforklaring og Søforhør i Esbjerg d. $\frac{3}{8}$ 26.

Kl. 5 Fmd. kom Donkeymand P. Ingvarsten af Esbjerg op fra Fyrpladsen og gik forud over Dækslasten. Umiddelbart efter hørtes et Plask i Vandet, og ved nærmere Eftersyn viste det sig, at Donkeymanden var forsvundet, D. $\frac{27}{6}$ blev Liget af den forulykkede fundet i Havnen.

Anm. Nærmere Oplysninger om Aarsagen til Ulykken har ikke kunnet fremskaffes.

139. 2^m Ff. **Johanne** af Frederikshavn, 38 Reg. T. Br. Bygget 1897 af Eg. Paa Fiskeri i Nordsøen.

a) 2 Mand skyllet over Bord og druknede d. $\frac{10}{10}$ 26 i Nordsøen.

Strandingsforretning i Agger d. $\frac{12}{10}$ 26.

D. $\frac{5}{10}$ afgik J. fra Hull for at fiske paa Doggerbanke. D. $\frac{9}{10}$ blæste det op til Storm af SV. D. $\frac{10}{10}$, da Besætningen var ved at starte Motoren for at manøvrere Fartøjet klar af et andet Fiskerfartøj, tog J. en Braadsø over, der skyllede alt væk paa Dækket og fyldte Motorrummet saaledes, at Motoren stoppede. Besætningen gik nu i Gang med at øse læns. Kl. 4 Fmd., medens 2 Mand var beskæftiget med at surre en Petroleumstønde, tog Fartøjet en ny Brandsø over, der slog begge de paagældende — Henning Jacobsen af Frederikshavn og Alfred Sørensen af Hull — over Bord. De overbordfaldne var forsvundet, da den øvrige Besætning kom op fra Motorrummet, og der kunde intet gøres for at redde dem.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

b) Strandet d. $\frac{12}{10}$ 26 paa Jyllands V.-Kyst.

Strandingsforretning i Agger d. $\frac{12}{10}$ 26. Strandingsindberetning dat. $\frac{5}{1}$ 27.

Kl. 11 Fmd. fik man fra J. Bovbjerg i Sigte. For under de herskende Vejrforhold — Storm af V. og NV. — at klare Kysten, sattes Kursen N.t.Ø. Kl. 2 Emd., da Stormen var paa sit højeste, knækkede

Rorpinden, der tidligere havde været brækket, men var blevet midlertidig repareret, igen; den blev atter slaaet sammen, men Roret var da sunket saa meget, at den ikke kunde komme ind i Hullet paa Rorstammen, hvorfor der blev sat en Jernstang ind i Roret. For imidlertid at holde denne paa Plads maatte en Mand ligge paa Ryggen og holde Foden imod den. Da denne Maade at styre paa imidlertid var meget anstrengende, besluttedes det at styre ind i Thyborøn Kanal. Da Fartøjet var kommet ind i Kanalen og vilde dreje ind efter Thyborøn Havn, nægtede det at lystre Roret og strandede straks efter Kl. ca. 8 Emd. Besætningen bjergedes ved Hjælp af Redningsraketaffaratet.

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

Anm. 2. Efter det oplyste maa det antages, at J. senere er bjerget.

140. M/Ff. **Johanne** af Grenaa, 19 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Eg. Paa Fiskeri i Nordsøen.

Kollideret d. $\frac{9}{6}$ 26 i Nordsøen.

Søforklaring og Søforhør i Aarhus d. $\frac{14}{7}$ 26. Forlisanmeldelse dat. Grenaa d. $\frac{5}{10}$ 26.

Kl. ca. 7 Fmd. laa J. i usigtbart Vejr til Ankers paa Fiskeplads ca. 75 Sm. Y.t.S. $\frac{1}{2}$ S. af Graadyb F.S., da man fik en Trawler — der senere viste sig at være Damptrawler »Eveline« af Ijmouiden — i Sigte ca. 300 Fv. tværs om Bb. Vejret var let diset. Da E., der nærmede sig, var i ca. 100 Fv. Afst., forsøgte J.s Besætning at praje Trawleren for at faa den til at vige; samtidig blev Ankergrejerne hængede fra og Motoren kastet Fuld Kraft Bak; men umiddelbart efter rantes J. af E.s Stævn foran for Vantet om Bb. J.s Besætning sprang om Bord i E., hvorefter J. sank i Løbet af 5—10 Minutter. Besætningen blev senere overført til en anden Kutter og landsat i Esbjerg.

Ved Underretten i Haarlem har E.s Besætning d. $\frac{20}{7}$ forklaret, at E. paa Grund af tæt Taage gik for Langsom Maskine og afgav Taagesignaler, da man Kl. ca. 7 Fmd. bemærkede Omridset af et Sejlfartøj $\frac{3}{4}$ Str. paa Stb.s Bov og i kort Afstand. K.s Maskine blev stoppet og umiddelbart efter kastet Kuld Kraft Bak og Roret blev lagt haardt Bb., men umiddelbart efter skete Kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Sørensen i Aarhus har intet udtalt med Hensyn til Aarsagen til Kollisionen. I en af Sø- og Handelsretten i Amsterdam under $\frac{23}{11}$ 26 afsagt Kendelse udtales, at Retten er af den Formening, at Kollisionen skyldes den Omstændighed, at man om Bord i »Eveline« forsent opdagede det danske fartøj. Det bebrejdes E.s Fører, dels at han ikke overtog Navigationen, da det meddeltes ham, at der var tyk Taage, dels at han ikke under de foreliggende Omstændigheder har ladet anbringe en Udkiig i Forskibet.

141. Sk. **Johanne** af Kjøbenhavn, 86 Reg. T. Br. Bygget 1889 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Movik til Aarhus med Træ.

Grundstødt d. $\frac{30}{10}$ 26 ved Sveriges Ø.-Kyst.

Svensk Strandingsindberetning dat. $\frac{5}{11}$ 26. Søforhør i Rønne d. $\frac{25}{3}$ 27.

Kl. ca. 5 Emd. da J., der krydsede langs Landet i Vässarösimdet, skulde vende, flovede Vinden af, hvorfor Skibet ikke vilde gaa over Stag. Umiddelbart efter tog Skibet Grunden og blev staaende. D. $\frac{31}{10}$

kom Skibet flot ved fremmed Hjælp og uden at have taget nogen Skade.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

142. M/Gl **Johanne** af Rønne. Bygget 1902 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Neksø med Jordnødkager.

Grundstødt d. $\frac{30}{3}$ 36 ved Bornholms NØ.-Kyst

Strandingsindberetning dat. $\frac{30}{3}$ 26. Søforklaring i Neksø d. $\frac{6}{4}$ 26.

Kl. ca. 12³⁰ Fmd. var J. i taaget Vejr ca. 2 Sm. af Svaneke. Kursen ændredes fra SØ. $\frac{1}{2}$ Ø. til SØ.

Kl. ca. 1 Fmd. hørtes Sirenen ved Svaneke, men i samme Øjeblik tog Skibet Grunden og blev staaende S. for Listed. J. kom af Grunden samme Dag ved Hjælp af Bjergningsdamper.

Anm. Sørensen 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 navigeredes for nær ved Kysten.

143. 3^m M/Sk. **Johannes** af Hasle, 317 Reg. T. Br. Bygget 1902 af Staal. Paa Rejse fra Benie til Penzance i Ballast.

Kollideret d. 12/11 26 i Penzance Havn.

Indberetning til Board of Trade dat. 13/11 26.

Kl. 9 Emd., da J. med Lods om Bord gik ind i Galis Dok, tørnede Skibet Dokporten, hvorved et Par Støtter bøjedes.

Anm. Der er intet oplyst om Aarsagen til Uheldet.

144. S/S **Johannes Mærsk** af Odense, 1899 Reg. T. Br. Bygget 1925 af Staal. Paa Rejse fra Hamborg til Leningrad med Stykgods.

Kollideret d. 8/1 26 i den finske Bugt.

Søforklaring i Leningrad d. 16/2 26. Søforhør og Søforhør i Nørresundby d. 26/7 26.

D. 8/1 Kl. 4⁴³ Emd., da J. M. befandt sig paa 60° N. Brd. 29°35' Ø. Lgd. og gik i Konvoj under Isbryderledsagelse mod Leningrad, blev der fra Isbryderen givet Stoppesignal. Fra J. M., der var andet Skib i Konvojen, besvaredes Signalet øjeblikkelig og Maskinen stoppedes. Skibet efter J. M. — tysk Damper »Ingrid Sturm« — der var ca. 2 Skibslængder agten for J. M., besvarede ogsaa Signalet, men kort efter, Kl. 4⁴⁷ Emd., tørnede I. S. mod J. M. paa Stb.s Side af Hækken, hvorved Hækpladen og Dækket indenfor blev beskadiget; endvidere blev Rorkvadranten let bøjet, Stb.s Side af Rorpakdaasen sprængt og øverste Rorløkke ødelagt.

Anm. Søforklaring for I. S. foreligger ikke.

145. S/S **Jolantha** af Kjøbenhavn, 714 Reg. T. Br. Bygget 1884 af Jærn. Paa Rejse fra Hamborg til Kjøbenhavn med Stykgods.

Kollideret d. 19/12 26 i Kieler Kanalen.

Søforhør i Kjøbenhavn d. 22/12 26.

Kl. ca. 9¹⁵ Fmd., da J., der havde Lods om Bord og gik for Langsom Maskine, var ved 25 km Mærket, observeredes en modgaaende Damper der styrede lige mod J. Fra den modgaaende Damper, der senere viste sig at være S/S »Pallas« af Amsterdam, blev der givet et Stød i Fløjten, hvorfor J.s Ror blev lagt haardt Bb. Da J.s Stævn var ca. 10 m fra Kanalens S.-Side, blev Roret lagt haardt Stb. og Maskinen slaaet Fuld Kraft Frem; men umiddelbart efter tørnede P.s Bb.s Bov mod J.s Bb.s Side mellem Stortantet og Poopdæk, hvorved J. fik en Del ovenbords Skade.

Anm. Søforklaring fra P. foreligger ikke.

146. S/S **Jomsborg** af Kjøbenhavn, 1902 Reg. T. Br. Bygget 1896 af Staal. Paa Rejse fra Danzig til London med Træ.

Paasejlet en Kaj d. 29/9 26 i London Havn.

Indberetning til Board of Trade dat. 29/9 26.

Under Indsejling til Surrey Dock Kl. 8 Fmd. tørnede J. mod Molehovedet, hvorved Stævnen blev knust og Forpeaken fyldtes med Vand.

Anm. Aarsagen til Paasejlingen angives at være stærk Tidevande.

147. Jgt. **Jus** af Rønne, 19 Reg. T. Br. Bygget 1874 af Eg. Paa Rejse fra Lomma til Rønne med Eternitplader.

Grundstødt d. 27/11 26 ved Sveriges S.-Kyst.

Søforklaring i Ystad d. 1/12 26. Svensk Strandingsindberetning dat. 2/12 26. Søforhør i Rønne d. 23/12 26. Forlisanmeldelse dat. Rønne d. 27/12 26.

D. 26/11 Kl. 5 Emd. passeredes Trelleborgs F.S. Det blæste en Storm af NNØ. med Regntykning og høj Dønning paa Land. Skibet krydsedes langs Landet. D. 27/11 Kl. 2 Fmd., da Skibet var ca. 6 Sm. fra Land. skimtedes Smygehuk Fyr i VNV. Der vendtes og sejledes N. over. Kl. 3 Fmd. forsøgte det at vende, men i det samme tog Skibet Grunden ca. 2 Sm. V. for Abekås, hvorefter Søen kastede Skibet længere ind mod Land, hvorved det blev læk. Besætningen bjergede sig i Land i egen Baad. Skibet blev Vrag.

Anm. Ystad Sørets søkyndige Medlemmer udtaler, at Føreren har gjort sig skyldig i en Forsømmelse ved ikke at lodde. Dersom der var blevet loddet, vilde Ulykken antagelig have været undgaaet.

148. M/S **Jutlandia** af Kjøbenhavn, 4874 Reg. T. Br. Bygget 1912 af Staal. Paa Rejse fra Antwerpen til Algier med Stykgods.

Kollideret d. 10/1 26 i Antwerpen Havn.

Søforklaring i Antwerpen d. 15/1 26. Søforhør i Kjøbenhavn d. 4/11 26.

J. afgik d. 10/1 Kl. 10⁵⁵ Emd. fra Antwerpen, assisteret af Lods og 2 Slæbebaade. Kl. 11²⁰ Emd. for-tøjedes i Royers Sluse, hvorfra Skibet atter afgik Kl. 11⁴⁵ Emd. efter at have tilkendegivet Afgangens ved gentagende lange Stød i Fløjten med faa Sekunders Mellemlum. Før man var klar af Indgangen til Slusen, blev Stb.s Maskine slaaet Fuld Kraft Bak samtidig med, at der blev givet 3 Stød i Fløjten, og Bugserbaadene fik Ordre til at trække Stb. over i den Hensigt at rette Skibet op mod den indgaaende Strøm. Inden dette var opnaaet, kom J. omtrent midt ud i Floden, og man fik nu en modgaaende Damper i Sigte. Fra J. blev der atter givet 3 Stød i Fløjten, hvilket den modgaaende Damper, der senere viste

sig at være S/S »Legux« af Bergen, besvarede med 2 Stød i Fløjten. J. kom saa tæt mod den nordlige Bred, at Slæbebaadene maatte trække Bb. over for at hindre Grundstødning, og L., der stadig gav 2 Stød i Fløjten, trak frem mod J.s Bov. Kort efter kolliderede Skibene, hvorved J. fik Stævnen bøjet i en Længde af ca. 15 Fod samt Pladerne i Boven bøjede og Stb.s Ankerklyds med tilhørende Plader oprevet. Anm. Søforklaring for L. foreligger ikke.

149. M/Sk. **K. Hay** af Marstal, 51 Reg. T. Br. Bygget 1899 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Halmstad til Krik med Træ.

Grundstødt d. $25/11$ 26 ved Sveriges V.-Kyst.

Svensk Strandingsindberetning dat. $27/11$ 26.

Kl. 7^{45} Emd. grundstødte K. H. i taaget Vejr paa Ø.-Siden af Ørnäsudden. Skibet kom af Grunden d. $26/11$ Kl. 3 Fmd.

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

150. Ff. **Kai** af Hals.

Grundstødt d. $10/10$ 26 ved Læsø.

Strandingsindberetning dat. $1/1$ 27.

K. grundstødte ved Kirkegrunden. Fartøjet kom senere flot ved egen Hjælp.

Anm. Yderligere Oplysninger vedrørende Grundstødningen foreligger ikke.

151. Ff. **Karen Margrethe** af Frederikshavn, 28 Reg. T. Br. Bygget 1900 af Eg. Paa Fiskeri i Nordsøen.

1 Mand faldet over Bord og druknet d. $16/5$ 26 i Nordsøen.

Søforklaring og Søforhør i Esbjerg d. $21/5$ 26.

Kl. $4\frac{1}{2}$ Fmd. fik Fisker Knud Nøveved Pedersen af Jerup en Løkke af Vodtovet om venstre Ben, hvorved han blev trukket overbord. K. M.s Maskine blev straks slaaet Bak og der kastedes en Redningskrans ud til den forulykkede, der var kommet klar af Vodtovet og saas liggende i Vandet ca. 50 m tværs om Bb. Inden Fartøjet kom hen til ham, var han forsvundet, og efter ca. 1 Times forgæves Eftersøgning sattes Kursen mod Esbjerg, hvortil Fartøjet ankom Kl. 8 Emd.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

152. M/Ff. **Katrine** af Skagen, 25 Reg. T. Br.

Kollideret d. $7/5$ 26 i Grimsby.

Indberetning til Board of Trade dat. $2/7$ 26.

Da K. Kl. 2 Emd. var for indgaende til Royal Dock. fik Fartøjet af Dokmesteren Ordre til at stoppe. S/S »Bellona« af Grimsby, der var agten for K., tørnede derved mod K.s Bb.s Laaring, hvorved K. fik nogle mindre Havarier.

Anm. Søforklaring for B. foreligger ikke.

153. S/S **Kejserinde Dagmar** af Kjøbenhavn, 1597 Reg. T. Br. Bygget 1905 af Staal. Paa Rejse fra Bordeaux til Cardiff med Træ.

Kollideret med en Kaj d. $21/22$ 26 i Cardiff.

Indberetning til Board of Trade dat. $22/12$ 26.

Kl. 8 Emd., under Indsejlingen til Roath Basin, tørnede K. D.s Bb.s Bov mod Dokmuren, hvorved nogle Plader under Vandlinien blev beskadiget.

Anm. Aarsagen til Uheldet angives at være stærk Tidevande.

154. S/S **Kirsten Mærsk** af Svendborg, 2252 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal.

1 Mand omkommet ved Ulykkestilfælde d. $22/4$ 26 i Antwerpen.

Søforklaring i Antwerpen d. $26/4$ 26.

Kl. ca. 5 Fmd. opdagedes Ild i Hovmesterens Kammer. Hovmesteren, der fandtes liggende bevidstløs paa Dørken, blev bragt ud paa Dækket, hvor der foretoges Oplivningsforsøg. Der blev telefoneret efter Ambulancen, der ankom Kl. ca. $6\frac{1}{2}$ Fmd. og bragte Hovmesteren paa Hospitalet, men Lægerne konstaterede, at Døden var indtraadt Kl. ca. 4 Fmd. Den afdøde, hvis Navn var Aage Laurits Hansen, var bosiddende i Kjøbenhavn.

Anm. Hvorledes Ilden er opstaaet har ikke kunnet konstateres. Sofaen med Hynder og Puder samt en Del af Træklædningen i Kamret var brændt.

155. Ff. **Knud Børge** af Esbjerg, 29 Reg. T. Br. Bygget 1917 af Eg og Bøg. Paa Fiskeri i Nordsøen.

Strandet d. $10/10$ 26 paa Jyllands V.-Kyst.

Strandingsforretning dat. $10/10$ 26. Strandingsindberetning dat. $11/10$ 26. Søforklaring og Søforhør i Esbjerg d. $21/10$ 26.

Kl. 3 Fmd., da K. B., der havde Kurs mod Esbjerg, lige havde passeret Vyl F.S., tog Fartøjet en svær Sø over, der bortrev Skylightet til Maskinrummet samt Vandtanken. Da Fartøjet Kl. 8 Fmd. var i Nærheden af Cancer Lysbøje, gik motoren istaa. En Kutter, der var i Nærheden, lovede at rapportere K. B. i Esbjerg, og for smaa Sejl holdtes ind mod Graadyb Gasbøje, hvortil Fartøjet ankom Kl. ca. 2 Emd. Da det paa dette Tidspunkt blæste en stærk NNV.lig Storm, var det umuligt at holde Fartøjet i Indløbet, hvorfor der ankredes op; men da Ankret ikke vilde holde, drev K. B. mod S. og strandede Kl. ca. 5 Emd. ved Sønderho. Besætningen blev bjerget ved Hjælp af Redningsbaad fra Land.

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

Anm. 2. D. $11/10$ blev Fartøjet bjerget af en Bjergningsdamper.

- 156.** S/S **Knud Willemoes** af Esbjerg, 1582 Reg. T. Br. Bygget 1905 af Staal.
Kollideret d. $17/7$ 26 i Danziger-Bugten.
Søforklaring i Danzig d. $4/8$ 26. Søforhør i Esbjerg d. $6/10$ 26.
Kl. 6 Emd. afgik K. V. fra Gdynia. Da Skibet var udenfor Havnen, tørnede en Slæbebaad, der løb op langs K. V.s Stb.s Side for at hente Lodsens, saa haardt mod K. V.s Stb.s Side, at der fremkom en større Bule i Samlingen af den opstaaede Plade og den første Plade under Dækket, samt en Bule i en Lænseport.
Anm. Der foreligger ikke Søforklaring fra Slæbebaaden.
- 157.** S/S **Kong Haakon** af Esbjerg, 1775 Reg. T. Br. Bygget 1906 af Staal. Paa Rejse fra Parkeston til Esbjerg.
Kollideret d. $26/2$ 26 i Nordsøen.
Søforklaring og Søforhør i Esbjerg d. $3/3$ 26.
Se Nr. 99.
- 158.** 4^m M/Sk. **Kongedybet** af Hasle, 389 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Staal. Paa Rejse fra Penzance til Dunkerque.
Kollideret d. $31/10$ 26 i Kanalen.
Søforklaring i Dunkerque d. $3/11$ 26. Søforhør i Odense d. $11/5$ 27.
Kl. ca. 1 Fmd. kom en modgaaende Dampers grønne Lanterne i Sigte 2 Str. paa Stb.s Bov. Det blæste en frisk Kuling fra NØ.; K.s Kurs var misv. Ø. $1/2$ S. Skibene nærmede sig hinanden, og da der syntes Fare for Sammenstød, lagdes K.s Ror haardt Stb. Skibet nægtede imidlertid at gaa gennem Vinden, og kort efter tørnede K. med Stb.s Bov mod Damperens — S/S »Manchester City« — Stb.s Side agten for midtskibs. K. fik Stb.s Fokkevante sprængt, Skanseklædningen trykket ind samt et Stykke af Sprydet og Beslaget paa dette bortrevet.
Anm. Søforklaring fra M. C. foreligger ikke.
- 159.** S/S **Kronborg** af Kjøbenhavn, 3525 Reg. T. Br. Bygget 1899 af Staal. Paa Rejse fra Baltimore til Göteborg med Kul.
Grundstødt d. $4/11$ 26 ved Amerikas Ø.-Kyst.
Indberetning fra Konsulatet i Göteborg dat. $6/12$ 26. Søforhør i Kjøbenhavn d. $17/12$ 26.
Kl. 5³⁰ Emd. afgik K. med Lods om Bord fra Ankerplads i Curtis Bay. Kl. 6 Emd. tog Skibet Grunden paa Wagners Pt. D. $6/11$ Kl. 4¹⁵ Emd. kom Skibet flot ved Hjælp af en Slæbedamper, efter at en Del af Lasten var losset i Lægter.
Anm. Søretten har intet udtalt med Hensyn til Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det oplyste antage, at Grundstødningen skyldes, at Ledefyrene ikke kunde ses tydeligt paa Grund af Ankerligger i Forbindelse med den Omstændighed, at Føreren ikke var kendt med Farvandet.
- 160.** M/Ff. **Krosstindur** af Sandevaag, 52 Reg. T. Br. Bygget 1903 af Eg og Fyr. Paa Fiskeri ved Island.
Skruen havareret d. $31/7$ 26 i Atlanterhavet; søgt Nødhavn.
Søforklaring i Midvaag d. $16/12$ 27.
Kl. ca. 3 Emd., da K. i Nærheden af Skagen (paa Island) med langsom Fart sejlede op til Notbaadene, kastedes Maskinen Bak. Maskinens Gang virkede ikke paa Skibet, og ved nærmere Eftersyn viste det sig, at Skruen var gaaet løs fra Akselen og hang paa Enden af denne mod Rorstævnen. K. blev derefter bugseret ind til Siglufjord.
Anm. Der er intet oplyst om Aarsagen til Havariet.
- 161.** S/S **Lars Kruse** af Kjøbenhavn, 1807 Reg. T. Br. Bygget 1923 af Staal.
Paasejlet d. $4/6$ 26 i Kaolack Havn.
Søforklaring i Rotterdam d. $2/7$ 26.
Kl. 6³⁰ Fmd. tørnede S/S »La Fontaine« af La Rochelle, der var for udgaaende, haardt mod L. K.s Stb.s Laaring, hvorved sidstnævnte Skib led en Del ovenbords Skade.
Anm. Søforklaring fra L. F. foreligger ikke.
- 162.** S/S **Laura Mærsk** af Svendborg, 1432 Reg. T. Br. Bygget 1907 af Staal. Paa Rejse fra Leningrad med Korn.
Havareret i Februar—Marts 1926 i Isen i den finske Bugt.
Søforhør i Kjøbenhavn d. $29/3$ 26.
D. $25/2$ afgik L. M. ved Isbryderhjælp fra Leningrad. Skibet førtes hen til en Konvoj, der af 3 russiske Isbrydere assisteredes V. over. Dette Arbejde fortsattes med en Del Afbrydelser indtil Konvojen d. $22/3$ Kl. 4³⁰ Emd. var bragt ud i aabent Vand paa ca. 59° N. Brd. 21°31' Ø. Lgd. Under Sejladningen i Isen var L. M. hyppigt udsat for svære Paaavirkninger fra Isen, der var meget svær og ved flere Lejligheder skruede stærkt; Skibet var dog stadig tæt. D. $4/3$ bemærkedes det, at i hvert Fald 2 af Skruerbladene var beskadigede og d. $6/3$ konstateredes det, at Rorpladen var vredet en Del ud til Stb. Som Følge af disse Havarier, der antages at være sket, da L. M. med Assistance af en Isbryder blev vendt udenfor Leningrad Havn, havde Skibet vanskeligt ved at følge Konvojen og maatte ofte slæbes.
- 163.** Sk. **Laurentine Emilie** af Rønne, 45 Reg. T. Br. Bygget 1864 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Rønne til Aarhus med Brosten og Stykgods.
Strandet og forlist d. $22/2$ 26 ved Sjællands SØ.-Kyst.
Forlisanmeldelse dat. Rønne d. $31/5$ 26.

L. E. grundstødte i Taage paa Tolken ved Grønsund. Skibet blev ved Grundstødningen læk og sank; Besætningen gik i Land i Skibets Baad.

164. M/S **Lidsø** af Rødby Havn, 188 Reg. T. Br. Bygget 1915 af Staal. Paa Rejse fra Sjællands Odde til Kjøbenhavn med Skærver.

Kollideret d. $23/4$ 26 i Sundet.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $3/5$ 26.

Se Nr. 23.

165. S/S **Lilleborg** af Kjøbenhavn. 1452 Reg. T. Br. Bygget 1916 af Staal. Paa Rejse fra Trapani til Bergen med Salt.

1 Mand skyllet over Bord og druknet d. $24/1$ 26 i Nordsøen.

Indberetning fra Konsulatet i Bergen. Søforklaring i Bergen d. $26/1$ 26.

Kl. 7^{25} Fmd., da L. under en Storm befandt sig under den norske Kyst, kom en svær Sø over Forskibet og slog Letmatros Poul Morten Ramberg af Helsingør over Bord. Den paagældende, der skulde forud med Maden, var iført Søstøvler og Olietøj, og blev set liggende i Vandet noget agten for tværs. Maskinen blev kastet Fuld Kraft Bak, og der blev kastet 2 Redningskranse ud, som faldt i Nærheden af den forulykkede, men kort efter forsvandt han i Bølgerne. Paa Grund af Vejret blev Redningsbaaden ikke sat i Vandet, men L. forblev paa Stedet over en Time, dog uden at man saa mere til den omkomne.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

166. Gl. **Lilly** af Kjøbenhavn, 32 Reg. T. Br. Bygget 1877 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Rønneby til Kjøbenhavn med Birkebrænde.

a) Grundstødt d. $18/10$ 26 ved Sveriges Ø.-Kyst.

Svensk Strandingsindberetning dat. $20/10$ 26. Søforhør i Kjøbenhavn d. $27/10$ 26.

Kl. 8^{45} Fmd. grundstødte L. ved Kammerviksbådan i fint, klart Vejr. Kl. 1^{15} Emd. kom Skibet flot ved Hjælp af 2 Lodsbaade og efter at 4—6 Favne af Dækslasten var kastet over Bord.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det oplyste antage, at Grundstødningen er sket som Følge af Førerens Ukendskab til Farvandet.

b) Grundstødt d. $21/10$ 26 ved Sjællands Ø.-Kyst.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $27/10$ 26. Strandingsindberetning dat. $10/1$ 27.

D. $20/10$ Kl. ca. 12 Mn. passeredes Smygehuk, og Kursen holdtes vestlig. D. $21/10$ ved Daggry saas et Fyr forude om Stb., og da Føreren syntes det viste 3 Blink, antog han det for Falsterbo Fyr. Samtidig saas forude et andet Fyr, men Føreren kunde ikke bestemme dette. Da Føreren ikke vidste, hvor Skibet befandt sig, blev det besluttet at søge Ankerplads Loddet holdtes gaaende, og da man Kl. ca. $2^{1/2}$ Emd. fik $3^{1/2}$ m Vand, blev Skibet løbet i Vinden, men i det samme tog Skibet Grunden og blev staaende, som det senere viste sig, S. for Faxe Ladeplads. Dækslasten blev kastet over Bord, og man forsøgte at lænse Skibet, der var blevet læk ved Grundstødningen; men da dette viste sig umuligt, og Vinden, der hidtil havde været nordlig, kulede op fra SØ., blev Stagfokken sat og Roret surret midtskibs, hvorefter Besætningen forlod Skibet i egen Baad. L. blev senere fundet drivende i Faxebugten og indbragt til Kjøbenhavn.

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

167. Ff. **Linea** af Esbjerg, 18 Reg. T. Br. Bygget af Eg. Paa Fiskeri i Nordsøen.

Forlist i Oktober 1926 i Nordsøen; 4 Omkomne.

Søforklaring og Søforhør i Esbjerg d. $4/11$ 26.

D. $28/9$ afgang L. fra Grimsby. D. $9/10$ blev Fartøjet set ca. 140 Sm. V.t.N. $1/2$ N. af Graadyb. D. $21/10$ fandtes ved Horns Rev en Del Vraggods, som ved nærmere Undersøgelse viste sig at hidrøre fra L., og Fartøjet maa derfor — da der iøvrigt intet er hørt fra det — antages at være forlist med Mand og Mus.

Anm. Besætningen bestod af: Fiskeskipper Jens Peter Bennedsen af Esbjerg, Fiskerne Søren Iver Jeppesen af Esbjerg, Boje Friis Jensen af Ho og Christian Nikolajsen af Vrist.

168. M/S **Lionel** af Oslo, 5653 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Odense til Port Arthur.

Grundstødt d. $7/10$ 26 ved Fyns N.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $19/11$ 26.

Kl. ca. 10 Fmd. grundstødte L. under en SØ.lig Storm paa Lillegrunden. Skibet kom senere flot ved egen Hjælp.

169. M/Kt. **Lise** af Kjøbenhavn. Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Køge.

Strandet d. $5/9$ 26 ved Sjællands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $28/9$ 26.

Kl. ca. 7 Emd., da L. befandt sig lidt N. for Køge, mistedes Roret; kort efter tog Fartøjet Grunden ca. 200 m N. for Køge Værft. Baadens Besætning — 2 Mand — blev reddet ved Hjælp af Baad fra Land.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

170. Kf. **Luna** af Frederikshavn, 39 Reg. T. Br. Bygget 1899 af Eg. Paa Fiskeri i Nordsøen.

Forlist i Nordsøen; 5 Omkomne.

Forlisanmeldelse dat. Frederikshavn d. $24/2$ 27. Søforhør i Frederikshavn d. $26/4$ 27.

L. afgang fra Grimsby d. $5/10$ eller $6/10$ 26. D. $10/10$ blev Fartøjet set paa fiskeplads ved Doggerbank. D. $7/5$ 27 fandtes L.s Navnebrædt blandt en Bunke Vraggods ved Thyborøn, og Fartøjet maa derfor — da der iøvrigt intet er hørt fra det — antages at være forlist med Mand og Mus.

Anm. Besætningen bestod af: Føreren Søren Johan Nielsen Rønne samt Fiskerne Christian Nielsen Rønne, Jens Christian Pedersen og Johan Martin Schultz, alle af Frederikshavn.

171. Ff. **Lykkens Prøve** af Endelave, 7 Reg. T. Br. Bygget 1898 af Eg og Fyr. Paa Fiskeri i Kattegat.

Strandet og forlist d. $^{10}/_{10}$ 26 ved Sjællands N.-Kyst.

Forlisanmeldelse dat. Endelave d. $^2/_{1}$ 27. Søforhør i Horsens d. $^{17}/_{5}$ 27.

Kl. ca. 6 Emd., da L. P. under en NNV.lig Orkan laa forankret for 2 Ankre ca. 130 m fra Land ved Alleshave, huggede Fartøjet i Grunden, hvorved en Planke blev slaet ind. Føreren, der var alene om Bord, kunde ikke holde Fartøjet læns, og da Jollen var drevet bort, blev L. P. Kl. 10 Emd. sat paa Land, hvorefter Føreren vadede i Land. I Løbet af Natten blev Fartøjet slaet i Stykker.

172. S/S **M. G. Melchior** af Frederikshavn, 1065 Reg. T. Br. Bygget 1885 af Staal.

a) Paa Rejse fra Oslo til Kjøbenhavn.

Kollideret d. $^{10}/_{1}$ 26 i Sundet.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $^{18}/_{1}$ 26.

Kl. 12 Emd. passeredes Lappe-Grund F.S. om Bb. i tæt Taage. Maskinen gik Halv Kraft Frem, og der blev afgivet Taagesignaler. Kort efter kom en Damper — der senere viste sig at være S/S »Vertrauen« af Hamborg — i Sigte om Stb. M. G. M.s Maskine kastedes straks — Kl. 125 Emd. — Fuld Kraft Bak og samtidig blev der givet 2 Stød i Fløjten, men umiddelbart efter tørnede V. mod M. G. M. om Stb., hvorved sidstnævnte Skib led en Del ovenbords Skade.

Anm. 1. Fra V. hørtes i M. G. M. intet Taagesignal.

Anm. 2. Søforklaring fra V. foreligger ikke.

b) Paa Rejse fra Frederikshavn til Kjøbenhavn.

Kollideret d. $^{11}/_{11}$ 26 i Kjøbenhavns Havn.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $^{18}/_{11}$ 26.

Efter at M. G. M. Kl. 721 Fmd. havde passeret Ydermolen, styrede Skibet med forskellig Fart ind efter i Løbets Stb.s Side. Om Bb. havde M. G. M. en medgaaende Damper S/S »Middelgrunden«. Pludselig drejede M. til Stb. for Boven af M. G. M., hvis Maskine straks kastedes Fuld Kraft Bak. Ca. $^{1}/_{2}$ Minut senere ramte M. G. M.s Stævn M.s Stb.s Laaring, uden at Skibene dog led nævneværdig Skade.

Anm. Søforklaring fra M. foreligger ikke.

c) Paa Rejse fra Oslo til Frederikshavn.

Kollideret d. $^{23}/_{11}$ 26 paa Oslofjord.

Søforklaring i Frederikshavn d. $^{24}/_{11}$ 26 og $^{23}/_{2}$ 27.

Kl. 615 Emd. passerede M. G. M., der havde Lods om Bord, Kavringen. Kort forinden var et modgaaende Skibs Toplanterne og grønne Sidelanterne kommet i Sigte om Bb. Kl. 620 Emd., da M. G. M. var i Nærheden af Dyna, var Skibene kommet saa nær hinanden, at en Kollision syntes uundgaaelig, hvorfor M. G. M.s Maskine blev kastet Fuld Kraft Bak; samtidig blev der givet en lang Tone med Dampfløjten, men umiddelbart efter ramte det modgaaende Skib, der senere viste sig at være M/Jgt. »Aino« af Moss, M. G. M.s Bb.s Bov under en Vinkel af 45° . Bb.s Jolle blev sat i Vandet, og da det viste sig, at A. var synkefærdig, blev dette Skib bugseret ind paa gundt Vand, hvorefter M. G. M. fortsatte Rejsen.

A.s Besætning har under en Søforklaring i Oslo d. $^{25}/_{11}$ 26 forklaret, at A., der var paa Rejse fra Kristiansand til Oslo og havde Lods om Bord, befandt sig i Nærheden af Dyna Fyr. da M. G. M.s Top- og røde Lanterne kom i Sigte om Stb. Da A. var ca. 100 m fra Dyna, blev der givet 2 Stød i Fløjten og da Signalet ikke blev besvaret, blev det gentaget. Da Kollisionen syntes uundgaaelig, blev A.s Ror lagt haardt Bb., men umiddelbart efter traf M. G. M.s Bb.s Bov A.s Bb.s Bov, der blev knust.

Anm. Ministeriet maa efter det oplyste antage, at Kollisionen er foranlediget ved, at A., der havde Vigepligten, ikke gik af Vejen for M. G. M., men søgte at gaa foran om denne Damper.

173. Ff. **Maja** af Esbjerg, 23 Reg. T. Br. Bygget 1915 af Eg. Paa Fiskeri i Nordsøen.

Borteblevet i Oktober 1926; 4 Omkomne.

Søforklaring og Søforhør i Esbjerg d. $^{28}/_{10}$ 26. Forlisanmeldelse dat. Esbjerg d. $^8/_{11}$ 26.

M. afgik fra Hull d. $^{29}/_{9}$. D. $^7/_{10}$ blev Fartøjet set paa Doggerbank. Siden da er intet set eller hørt til Fartøjet, der maa antages at være forlist med Mand og Mus.

Anm. 1. Besætningen bestod af: Fiskeskipper Kristian Peder Iversen af Esbjerg samt Fiskerne Helge Iversen af Esbjerg, Lars Clemmensen af Klintby og Christian Mose af Harboøre.

Anm. 2. Det er senere oplyst, at Dele af Skibets Styrehus er drevet i Land ved Thyborøn.

174. SS **Maja** af Kjøbenhavn, 377 Reg. T. Br. Bygget 1890 af Staal. Paa Rejse fra Sønderborg til Kjøbenhavn.

Kollideret d. $^{25}/_{2}$ 26 i Østersøen.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $^{27}/_{2}$ 26.

M. afgik fra Sønderborg Kl. 1120 Fmd. i tæt Taage. Da Østerhage Lysbøje var passeret, ændredes Kursen til SSØ. $^{3}/_{4}$ Ø. Der hørtes nu Taagesignal fra en Damper — der senere viste sig at være S/S »Habich« af Flensborg — ca. 2 Str. om Stb.; men da der var Fare for at drive paa Grund, blev M.s Maskine ikke stoppet. Ca. 2 Minutter senere kom H. i Sigte 2 Str. om Stb. Fra M. blev der givet 2 Stød i Dampfløjten, hvilket H. besvarede med 1 Stød, hvorfor M.s Maskine blev kastet Fuld Kraft Bak; samtidig blev der givet 8 Stød i Fløjten. Umiddelbart efter tørnede M. med Stævnen mod H.s Bb.s Side.

Ifølge den af H.s Besætning afgivne Forklaring hørtes fra dette Skib ca. 8 Minutter før Kollisionen Taagesignaler 4 Str. om Bb. fra en Damper, der senere viste sig at være M. H. styrede N.t.Ø., da M. kom i Sigte ca. 4 Str. om Bb. H.s Maskine blev straks kastet Fuld Kraft Buk, og der blev givet 3 Stød i Fløjten; men umiddelbart efter kolliderede Skibene som ovenfor anført.

Anm. Søretten 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 M., da Skibene kom i Sigte af hinanden, gav Stb.s Ror.

175. 3^m M/Sk. **Maja** af Kjøbenhavn, 288 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Træ. Paa Rejse fra Ballina til Dunkerque i Ballast.

Strandet og forlist d. $\frac{4}{12}$ 26 ved Frankrigs V.-Kyst.

Søforklaring i Dunkerque d. $\frac{6}{12}$ 26. Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{19}{3}$ 27. Forlisanmeldelse dat. $\frac{19}{4}$ 27.

D. $\frac{3}{12}$ Mn. styredes efter sikker Kending ind gennem Løbet mod Dunkerque. Der blussedes gentagne Gange efter Lods, men da der ingen Lods kom, forsøgtes det at krydse ud til Søs igen. Paa Grund af høj Sø kunde Skibet ikke komme gennem Vinden, hvorfor der flere Gange maatte halses rundt. Da M. ikke kunde komme klar af Kysten, blev Ankret gjort klart, og der styredes mod Fyret. Kort efter tog Skibet Grunden og blev staaende ud for St. Pol s/Mer. Kl. 5³⁰ Fmd. stod Skibet tørt, og Mandskabet gik i Land. Skibet blev senere kondemneret.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Grundstødningen skyldes den Omstændighed, at Skibet paa Grund af Vind og Sø ikke vilde stagvende.

176. M/S **Malaya** af Kjøbenhavn, 8654 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal. Paa Rejse til Rotterdam.

1 Mand forsvundet d. $\frac{8}{9}$ 26.

Indberetning fra Konsulatet i Rotterdam dat. $\frac{13}{9}$ 26.

Kl. 7 Fmd. savnedes Smører Martin Georg Bernhardt Christoffersen, der sidst var set Kl. $4\frac{1}{2}$ Fmd. Skibet blev lagt paa modsat Kurs i ca. 2 Timer, hvorefter der krydsedes frem og tilbage i ca. $1\frac{1}{2}$ Time. Da al Eftersøgning viste sig forgæves, fortsattes Rejsen.

177. 3^m Sk. **Margit** af Halmstad, 127 Reg. T. Br. Bygget 1905 af Fyr og Eg. Paa Rejse fra Stugsund Sønderham til Horsens med Træ.

Grundstødt d. $\frac{6}{12}$ 26 i Horsens Fjord.

Søforhør i Horsens d. $\frac{13}{12}$ 26.

M., der var under Bugsering af en Motorbaad, afsejlede Kl. 8⁴⁵ Fmd. fra Ankerplads 2,5 Sm. S. for Hjarnø, og da Vinden var N.lig, krydsedes med alle Gaffel- og Stagejil tilsatte. Efter at have vendt ved 2-Kosten ud for Hunds Hage, styredes NØ.t.N. mod Hjarnø Flak. Da der fra Motorbaaden blev givet Signal til at vende, lagdes Roret haardt Bb.; men da Skibet var gaaet gennem Vinden og laa N.t.V. an, tog det Grunden og blev staaende. D. $\frac{7}{12}$ Kl. 10 $\frac{1}{2}$ Fmd. kom Skibet flot ved Hjælp af Bjergningsdamper.

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

178. Tjalk **Mariane** af Egersund, 87 Reg. T. Br. Bygget 1904 af Jern. Paa Rejse fra Harburg til Lemvig med Koks.

Paasejlet d. $\frac{21}{10}$ 26 paa Elben.

Indberetning fra Konsulatet i Hamborg dat. $\frac{26}{10}$ og $\frac{20}{11}$ 26. Søforhør i Vejle d. $\frac{7}{1}$ 27.

Kl. 6 Emd. passeredes den sorte Tønde Nr. 5 ovenfor Glückstadt. Det blev nu tæt Taage. Kursen holdtes N. og der blev jævnlige lodder. Da Skibet antoges at være i Farvandets Ø.-Side ankredes. Ankerlanterne blev sat og Taagesignal afgivet. Kl. ca. 8 Emd. lettede Taagen, saa Fyrene paa begge Sider kunde ses. Kl. ca. 8¹⁰ Emd. saas en Damper — der senere viste sig at være S/S »Corcrest« af Newcastle — visende snart den ene, snart den anden af sine Sidelanter og — Kl. ca. 8¹⁵ Emd. — tørnede C. mod M.s Bb.s Bov og Side. M. blev stærkt beskadiget og begyndte at synke. Besætningen blev bjærget i C.s Baade, der kom langs M.s Side, og senere landsat i Brünsbüttel. M. er senere blevet bjærget.

Anm. 1. Søforklaring fra C. foreligger ikke.

Anm. 2. Søretten i Hamborg har afgivet følgende Kendelse angaaende Paasejlingen: Skylden for den d. $\frac{21}{10}$ 1926 ved Glückstadt stedfundne Kollision mellem den engelske Damper C. og den danske Tjalk M. maa tillægges Damperen, fordi man der om Bord, efter i rette Tid at have faaet Tjalkens Ankerlanterne i Sigte, for sent paabegyndte Vigemanøvren og for længe bibeholdt fuld Fart. Der maa rettes en alvorlig Bebrejdelse mod C.s Lods. M. findes igen Skyld at have i Kollisionen.

179. S/S **Marianne** af Kjøbenhavn, 1239 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Staal. Paa Rejse fra Vilvorde til Emden i Ballast.

Kollideret d. $\frac{27}{7}$ 26 paa Schelde.

Søforklaring i Antwerpen d. $\frac{3}{8}$ 26 og i Nørresundby d. $\frac{15}{11}$ 26.

Kl. 5³⁰ Fmd., medens M. laa til Ankers paa Antwerpens Red, tørnede S/S »Nantes« af Nantes, der Kl. 5 Fmd. var ankreret ud for Agterriggen paa M.s Stb.s Side, med Boven mod M., hvorved sidstnævnte Skib fik Hul i Pladerne paa Mellemdækket, en Del Plader og Spanter bøjedede samt Dækket paa Overbygningen beskadiget.

Anm. Søforklaring fra N. foreligger ikke.

180. M/Jgt. **Marie** af Kraghæs, 46 Reg. T. Br. Bygget 1812/1894 af Eg. Paa Rejse fra Knebel til Kolding med Cement.

Grundstødt d. $\frac{25}{3}$ 26 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Søforhør i Kolding d. $\frac{30}{3}$ 26.

Kl. 7⁴⁰ Emd., da M. befandt sig mellem den hvide Et- og To-Kost V. for Møllegrunden og ca. $\frac{1}{2}$ Sm. V. for Linien mellem Kostene, sattes Kursen misv. SV.t.S. Kl. ca. 8⁴⁵ Emd. pejledes Æbelø i SØ., og

Kursen ændredes til SV.t.V.^{1/2} V. Kl. ca. 9 Emd. tog Skibet Grunden ca. 150 Fv. fra Land paa Bjørnsknude Rev. D. ²⁶/₃ Kl. 10^{1/2} Fmd. blev Skibet bragt flot af en Bjergningsdamper.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det oplyste antage, at Grundstødningen skyldes mangelfuld Navigering, idet Føreren, der var opmærksom paa, at der løb haardt Sønden Vande, ikke kontrollerede Skibets Plads ved sidste Kursændring.

181. 3^m M/Sk. **Marie** af Marstal, 271 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Eg og Bøg.

Paasejlet d. ¹¹/₅ 26 i Foryd Harbour, Rhyl.

Indberetning til Board of trade dat. ¹³/₅ 26.

Kl. 11 Fmd., da M. var under Losning, tørnede S/S »Cairngorm« af Glasgow, der var for indgaaende, mod M.s Bb.s Side.

182. Gl. **Marie** af Nakskov, 40 Reg. T. Br. Bygget af Eg.

Grundstødt d. ¹⁰/₁₀ 26 ved Falsters S.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. ⁸/₁₁ 26.

Medens M. under en Storm laa opankret ved Vesterhave, Gedser, brækkede Ankerkæderne og Skibet drev i Land. Skibet kom senere flot ved Hjælp af en Bjergningsdamper.

183. 3^m Sk. **Marie** af Thurø, 237 Reg. T. Br. Bygget 1910 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Drammen til Oslo.

Grundstødt d. ²¹/₁ 26 i Oslo Fjord.

Søforklaring i Oslo d. ²⁵/₁ 26. Søforhør i Kjøbenhavn d. ⁷/₅ 27. Søforhør i Svendborg d. ³⁰/₅ 27.

Kl. 10 Fmd. afgik M. fra Drammen, assisteret af S/S »Nøkken« af Drammen, der skulde bugserer M. til Oslo. Kl. 2³⁵ Emd., da Rødtangen var passeret, bemærkede M.s Styrmand, at Slæbebaaden holdt paafaldende nær Land, hvorfor han gik forud for at se nærmere efter Grunden dertil. Pludselig drejede N. lige mod Land. I M. blev Roret lagt haardt Stb. samtidig med man søgte at faa M. los fra N., men inden dette skete grundstødte N. og umiddelbart efter M. En Bjergningsdamper blev tilkaldt, der tog Skibene af Grunden Kl. ca. 10 Emd.

Anm. Fra N.s Side foreligger ingen Søforklaring. Ifølge det af M.s Fører ved Søforklaringen oplyste, skyldes Grundstødningen den Omstændighed, at N.s Fører og Rorsmand sov.

184. S/S **Marie Mærsk** af Svendborg, 4932 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal. Paa Rejse fra Rotterdam til New York med Kul.

Maskinen havareret d. ²/₂ 26 i Atlanterhavet; søgt Nødhavn.

Søforklaring i Cardiff d. ⁶/₂ 26.

Kl. 8⁴⁵ Fmd., da M. M. befandt sig paa ca. 48° N. Brd. 11° V. Lgd., opdagedes det, at Stb.s Kedel lækkede, hvorfor den blev sat ud af Funktion. Da det senere paa Dagen viste sig, at den midterste Kedel ogsaa lækkede stærkt, og Lækagen i Stb.s Kedel var af saadan Omfang, at den ikke kunde repareres i Søen, besluttedes det at gaa tilbage til engelsk Havn for Reparation. D. ⁵/₂ Kl. 11 Fmd. ankom M. M. til Cardiff.

Anm. Aarsagen til Havariet maa efter det oplyste antages at være en for kraftig Forcering af Kedlerne.

185. S/S **Mars** af Kjøbenhavn, 42 Reg. T. Br. Bygget 1914 af Staal.

Kollideret d. ¹¹/₁ 26 i Kjøbenhavns Havn.

Søforhør i Kjøbenhavn d. ¹⁶/₁ 26.

Kl. 7²⁰ Fmd. gik M. for langsom Maskine ud fra Nyhavn. Der blev givet et langt Stød i Fløjten. Da M. var tværs af Nyhavns Hoved, blev der slaaet Halv Kraft til Maskinen, Roret blev lagt Stb. og samtidig blev der givet 2 Stød i Fløjten. Da M. var tværs af en Bjergningsdamper, der laa ved Nyhavns Hoved, saa man S/S »Tunø« bugserende S/S »Trondhjem« i ca. 10 Fv. Afst. Maskinen blev kastet Fuld Kraft Bak, men umiddelbart efter tørnede S/S »Trondhjem« med Stævnen mod M.s Bb.s Bov, hvorved M.s Fenderliste blev skaaret igennem og der fremkom en mindre Bule i Skanseklædningen.

Af den af »Tunø«s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at da »Tunø« med »Trondhjem« paa Slæb var ved Kvæsthusbroen, fløjtedes fra sidstnævnte Damper for Nyhavn. Da »Tunø« var omtrent tværs af Nyhavns N.-Side og midt i Farvandet, kom M. — idet der fra denne hørtes 2 Stød i Fløjten — ud fra Nyhavn, og var umiddelbart efter tværs for Boven af »Tunø«, der straks bakkede for fuld Kraft og lod Slæberen gaa. »Tunø« berørte M., der derefter kolliderede med »Trondhjem«.

Anm. 1. Søforklaring for »Trondhjem« foreligger ikke.

186. M/S **Mathilde** af Lemvig, 184 Reg. T. Br. Bygget 1877 af Jern. Paa Rejse fra Skive til Lemvig.

Kollideret d. ²²/₁ 26 i Limfjorden.

Søforklaring og Søforhør i Helsingør d. ²⁰/₉ 26 og i Lemvig d. ⁸/₁₀ 26.

Kl. ca. 9 Fmd. afgik M. fra Skive for at assistere M/Sk. »Signe« af Aalborg, der laa indefrosset noget udenfor den yderste Bøje i Skive Havn, ind i Havnen. idet M. løb op langs S.s Stb.s Side og drejede agten om S. i ca. ¹/₂ Fv. Afst., slog Isen en Revne, der tvang M. ind mod S. M.s Maskine, der gik Fuld Kraft Frem, blev straks kastet Fuld Kraft Bak; men inden Farten gik af M., tørnede Skibet mod S.s Bb.s Side udfor Storriggen. Ved Paasejlingen brækkede S.s Stormast, Vant og Taljereb; desuden fik dette Skib en Del ovenbords Skade og blev læk. M. led ingen Skade ved Kollisionen.

S.s Besætning har afgivet en hermed overensstemmende Forklaring.

Anm. Aarsagen til Paasejlingen fremgaar af det ovenfor anførte.

187. S/S **Mercur** af Esbjerg, 795 Reg. T. Br. Bygget 1901 af Staal.

Kollideret d. $26\frac{2}{3}$ 26 i Hamborg Havn.

Søforklaring og Søforhør i Hamborg d. $30\frac{2}{3}$, $9\frac{1}{4}$ og $10\frac{1}{4}$ 26. Søforklaring og Søforhør i Esbjerg d. $7\frac{1}{4}$ og $12\frac{1}{8}$ 26.

Kl. 5^{10} Emd. afgik M. fra Landungsbrücken til Holthausenkai med Lods om Bord. Da Skibet kom klar af Landungsbrücken, bemærkedes ved den øverste Pæl af Jonas en modgaaende Damper, der senere viste sig at være S/S »Rubislaw« af Aberdeen. I M. blev Roret lagt haardt Bb., hvilket blev tilkendegivet med 1 Stød i Fløjten, og Maskinen slaaet Fuld Kraft Frem. Efter at Fløjtesignalet var gentaget 2 Gange, hørtes fra R. 2 Stød i Fløjten, hvorfor M.s Maskine blev kastet Fuld Kraft Bak, og samtidig blev der givet 3 Stød i Fløjten. Umiddelbart efter — Kl. ca. 5^{20} Emd. — tørnede M. med Stævnen mod R.s Stb.s Side ved 2-Lugen. M. brækkede Boven 2 Steder samt beskadigede forskellige Plader, og R. fik en stor Lækage i Nr. 2 Last.

Ifølge den af R.s Besætning afgivne Forklaring afgik Skibet Kl. ca. 5^{15} Emd. fra Sandtorhafen til Aberdeen. Da R. var ved Indgangen til den nedre Havn, saas M. kommende ud fra St. Pauli Landungsbrücken. Da Skibene var ca. 400 m fra hinanden, blev R.s Ror lagt Stb. og der blev givet 2 Stød i Fløjten. M. besvarede Signalet med 3 Stød i Fløjten; men umiddelbart efter skete Kollisionen som ovenfor anførte. M.s Signal for Stb.s Ror er ikke hørt i R.

Anm. Søretten i Hamborg udtaler blandt andet, at Skylden for Kollisionen falder paa R.s Fører og Lods, idet R. burde være blevet i den rigtige Side af Farvandet. Endvidere har Føreren og Lodsen ikke været tilstrækkelig agtpaaagivende ved R.s Navigering, idet M.s Signaler er blevet bemærket forskellige Steder i Havnen og burde være blevet hørt om Bord i R.

188. M/Jgt. **Meta** af Aalborg, 19 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Aalborg til Nykøbing M. med Foderstoffer.

Grundstødt d. $13\frac{1}{1}$ 26 i Limfjorden.

Søforklaring i Nykøbing M. d. $21\frac{1}{1}$ 26.

M. afgik fra Aalborg Kl. $11\frac{1}{2}$ Fmd. Kl. ca. $4\frac{1}{2}$ Emd. ankredes V. for Draget. Ved 9-Tiden om Aftenen blæste det en Storm fra NØ., og M. blev af Isen sat paa Grund paa Løbets S.-Side. D. $14\frac{1}{1}$ om Morgen kom Skibet flot ved egen Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

189. S/S **Middelhavet** af Kjøbenhavn, 1293 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal.

a) Brand om Bord d. $27\frac{1}{4}$ 26 i Sicala Havn; 1 Mand omkommet.

Søforklaring og Søforhør i Kalundborg d. $19\frac{1}{6}$ 26.

Kl. 11 Emd. udbrød en voldsom Ild i Fyrbøderlukafet. Da man d. $28\frac{1}{4}$ Kl. $12\frac{1}{2}$ Fmd. var blevet Herre over Ilden, fandtes Fyrbøder Blum livløs og forbrændt paa Overkroppen liggende i sin Køje. Den paagældende blev bragt op paa Bakken, hvor det konstateredes at Døden var indtraadt.

Anm. Der kan intet oplyses om Aarsagen til Ildens Opkomst.

b) Kollideret d. $26\frac{1}{10}$ 26 i Sundet.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $29\frac{1}{10}$ 26.

Kl. 1^{22} Fmd., da M. var paa Københavns Yderred S. for Middelpult, blev Maskinen stoppet for at vente paa Lods. Vejret var regndiset og det blæste haard Kuling fra SSØ. Kl. 1^{25} Fmd. kom en Ankerliggers Lanterner i Sigte foran for tværs om Bb. i ca. 2 Skibslængders Afst. Kl. 1^{26} Fmd. blev der slaaet Langsomt Frem til Maskinen, da Skibet ikke vilde styre. Kl. 1^{30} Fmd. var Afstanden mellem Skibene ca. 1 Skibslængde, og da der syntes Fare for Sammenstød, kastedes M.s Maskine Kuld Kraft Bak. M. drejede til Stb. og kom til at ligge tværs for Ankerliggeren, der senere viste sig at være svensk Sk. »Ingeborg«, hvorfor Maskinen blev skiftet til Fuld Kraft Frem og Roret lagt haardt Stb. Umiddelbart efter — Kl. 1^{33} Fmd.— fiskede I.s Klyverbom M.s Agterskib, hvorved M. fik 2 Ventiler og Rattet paa Poopen brækket samt Gelænderet bøjet, medens I.s Forgrejter blev beskadiget. M.s Maskine blev stoppet i Kollisionsøjeblikket.

Anm. Søretten har intet udtalt om Hensyn til Aarsagen til Kollisionen. Ministeriet maa efter det oplyste antage, at Kollisionen skyldes den Omstændighed, at M. — mulig som Følge af det usigtbare Vejr — var kommet I. saa nær, at det under de herskende Vejrforhold ikke var muligt at manøvrere klar af Ankerliggerne.

190. S/S **Minsk** af Kjøbenhavn, 1229 Reg. T. Br. Bygget 1911 af Staal. Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Antwerpen.

Kollideret d. $13\frac{1}{8}$ 26 paa Schelde-Floden.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $13\frac{1}{10}$ 26.

Kl. 6^{15} Fmd., da M., der havde ligget til Ankers for at afvente Højvande, var i Færd med at hive Ankret hjem, kom en indgaaende Damper, assisteret af Slæbebaad, til Syne. Da der syntes Fare for Kollision, blev M.s Maskine kastet Kuld Kraft Bak, samtidig med at der blev stukket paa Kæden og givet Stb.s Ror. Kl. 6^{25} Fmd. tørnede Damperen, der viste sig at være »City of Poona« af Liverpool, haardt mod M.s Stb.s Bov, hvorved M. fik Gelænderet og det opstaaende paa Bakken bøjet.

Anm. Søforklaring for C. o. P. foreligger ikke.

191. Ff. **Mitzi** af Skagen, 30 Reg. T. Br. Bygget 1926 af Eg og Bøg. Paa Fiskeri i Nordsøen.

1 Mand faldet over Bord og druknet d. $22\frac{1}{4}$ 26 i Nordsøen.

Søforklaring og Søforhør i Esbjerg d. $26\frac{1}{4}$ 26.

Kl. ca. 4 Emd. faldt Fisker Marius Alfred Pedersen af Skagen, der stod om Stb. og holdt Tampen af Vaaddet, over Bord. Den overbordfaldne kom til Syne i ca. 5 Fv.s Afst. og to Redningskranse kastedes ud til ham, uden at det dog lykkedes ham at faa fat i disse. Inden M. naaede op til den forulykkede, var han forsvundet og al senere Eftersøgning var forgæves.

Anm. Det maa efter det oplyste antages, at den forulykkede har faaet Overbalance ved at Skibet tog en Overhaling.

192. 4m M/Sk. **Mogens Koch** af Rønne, 385 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Staal. Paa Rejse fra Cardiff til Larache Morocco med Kul.

Havareret i Januar 1926 i Atlanterhavet; søgt Nødhavn.

Indberetning til Board of Trade dat. $13/1$ 26.

Under haardt Vejr, da M. K. befandt sig 120 Sm. SSV. af Queenstown opdagedes det, at Skibet lækkede ca. 1 Tomme i Timen, hvorfor man gik tilbage til Cardiff.

Anm. Om Aarsagen til Lækagen er intet oplyst.

193. 3^m Sk. **N. P. Petersen** af Thurø, 295 Reg. T. Br. Bygget 1917 af Eg, Bøg og Fyr. Paa Rejse fra Danzig til Limerick med Tømmer.

Grundstødt d. $4/11$ 26 paa River Shannon.

Indberetning til Board of Trade dat. $6/12$ 26. Søforhør i Svendborg d. $16/2$ 27.

Kl. 4 Emd. opankredes N. P. P. efter Lodsens Anvisning for eet Anker i den V.lige Side af Sejllobet ved Craigue Island. Kl. $10\frac{1}{2}$ Emd. blæste det op med en V.lig Orkan. Der blev stukket ud paa Ankerkæden, og ved Daggry d. $5/11$ bemærkedes, at Skibet stod paa Grund. D. $27/11$ kom N. P. P. flot efter at en Del af Ladningen var lægtret.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

194. M/Db. **Neptuni** af Odense, 8 Reg. T. Br. Bygget 1888 af Eg. Paa Stenfiskeri.

Forlist d. $23/12$ 26 i Kerteminde Nor.

Forlisansmeldelse dat. $23/12$ 26. Søforhør i Kerteminde d. $11/4$ 27.

Kl. 10 Fmd. afgik N. fra Munkebo for at fiske Sten ved Ladbyvejle. Vinden var NV., stormende Kuling med Regn- og Snebyger og ret høj Sø samt haard Strøm. Ved Ladbyvejle ankredes i 2 Fv. Vand. Besætningen — 2 Mand — gik nu i Prammen for at søge efter Sten. Under en Snebyge kæntrede Prammen og de ombordværende maatte svømme i Land; da Prammen kort efter drev ind, blev den lænset, hvorefter Besætningen roede ud til N., der i Mellemtiden var gaaet i Drift med Ankeret og nu var ret nær Grunden. Motoren blev startet, men da Prammens Fangeline kort efter kom i Skruen, gik Motoren i staa, hvorefter N. drev ind paa Kysten. Besætningen bjergedes med Assistance af nogle Fiskere. N. blev Vrag.

Anm. Aarsagen til Strandingen fremgaar af det ovenfor anførte.

195. S/S **Nevada** af Kjøbenhavn, 3766 Reg. T. Br. Bygget 1917 af Staal.

a) 1 Mand faldet over Bord og druknet d. $19/1$ 26 i New York.

Søforklaring i New York d. $20/1$ 26.

Kl. 8 Fmd. skulde 2 Mand, der arbejdede udenbords paa en Stilling, op til Frokost. De klatrede op ad Stillingsenderne, men den ene — Ungmand Edvin Gotfred Suhr af Kjøbenhavn — kunde ikke komme op paa Dækket, og da den anden ikke havde Kræfter nok til at hjælpe ham, klatrede han ned isen for at vente paa, at en Stormlejder blev hængt ud. Da Ungmanden var kommet halvvejs ned, glippede Taget i Stillingsenderne, og han faldt i Vandet. I Faldet ramte han Stillingen. Der blev straks sat Baad paa Vandet, men man saa ikke mere til den forulykkede.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

b) Paa Rejse fra New York til Newport News i Ballast.

Kollideret d. $22/8$ 26 paa Hampton Roads.

Søforklaring i Newport News d. $28/8$ 26. Søforhør i Kjøbenhavn d. $2/12$ 26.

Kl. 5¹⁰ Fmd., medens N. laa til Ankers udfor Sewall Point med 45 Fv. Kæde i Vandet, blæste det pludselig op med Storm fra NØ. N. gik i Drift og tørnede med Bb.s Side ud for 3-Lugen mod Stævnen af Lægter »Falmuth«, der laa til Ankers. Bb.s Anker blev kastet os Maskinen gjort klar, hvorefter der blev hevet op for at søge anden Ankerplads. Under Letningen tørnede N. med Stævnen mod Stævnen af Lægter »Garret«. N. fik flere Buler i Siden os Stævnen bøjet Stb. over.

Anm. Aarsagen til Kollisionen fremgaar af det ovenfor anførte.

196. M S **Nicoline Mærsk** af Odense, 4194 Reg. T. Br. Bygget 1925 af Staal.

a) Paa Rejse fra Durban til Batavia med 7204 Tons Kul.

Havareret d. $6/3$ 26 i det indiske Ocean.

Søforklaring i Batavia d. $19/3$ 26.

Under en Cyklon, da N. befandt sig paa ca. 19° S. Brd. 71° Ø. Lgd., tog Skibet Kl. 8 Emd. en Braadsø over Forskibet, der slog alle Surringerne af Forlugen og Bb.s Side af øverste Broklædning. For at dæmpe den voldsomme Sø blev der pumpet Brændselolie over Bord og hængt Olieposer ud til Luvart. Medens Cyklonen var paa sit højeste holdtes Skibet drivende med Motorerne gaende langsomt Bak og senere med stoppet Maskine. Ved Eftersyn de følgende Dage viste det sig, at Fordækket var slaet betydeligt ned af Søen, at Shelterdækket fra Kollisionsskoddet til agten for Forlugen var trykket 5" ned, at flere af Lugestøtterne havde løsnet sig i Dækket eller var bøjede, at Forskoddet paa Mellemdækket var bøjet, at adskillige Nitter i Skodder og Dæk var sprængt og at Skibet iøvrigt havde lidt adskillig oven- og indenbords Skade. D. $8/3$ Kl. 6 Fmd. var Cyklonen aftaget, hvorefter der styredes Kurs isen. Skibet var tæt.

Anm. Aarsagen til Havariet fremgaar af det ovenfor anførte.

b) Paa Rejse fra Rangoon til Cuba med Ris i Sække.

Havareret i Maj 1926 i det indiske Hav.

Søforklaring i Havana d. $23/6$ 26.

Om Morgenens d. $1/5$, under stormende Kuling, opdagedes Lækage i Forlast og Nr. 3 Last. Lækagerne hidrørte fra løse Nagler.

D. $23\frac{1}{5}$ viste der sig en mindre Lækage i Nr. 2 Last som Følge af, at et Kobberrør, der dannede Afløb fra Frysemaskinen, var gennemtæret.

197. Ff. **Niels Aaen** af Frederikshavn, 29 Reg. T. Br. Bygget 1916/1921 af Eg. Paa Fiskeri i Nordsøen.

Havareret, 1 Mand skyllet over Bord og druknet d. $10\frac{1}{10}$ 26 i Nordsøen.

Søforklaring og Søforhør i Frederikshavn d. $12\frac{1}{11}$ 26.

Kl. 3 Fmd., under en haard Storm, knækkede Styrekæden, hvorfor Fartøjet straks faldt tværs i Søen. Medens man var i Færd med at sjækle Kæden sammen, brød en svær Sø over Fartøjet og slog Fisker Johannes Mortensen samt Prammen og Kompasset over Bord og beskadigede Skanseklædningen og Styrehuset. Endvidere fyldtes Fartøjet til Dels med Vand. Den forulykkede blev set en halv Snes Favne fra Skibet, men i det samme brød en ny Sø over Skibet, hvorefter han forsvandt. Kl. ca. 4 Emd. blev N. A. taget paa Slæb af en tysk Sildefisker »Sparenburg« og bugseret til Emden.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

198. S/S **Niobe** af Esbjerg, 1150 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal. Paa Rejse fra Ekenæs til Viborg.

Kollideret d. $14\frac{1}{7}$ 26 i Viborg Havn.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $26\frac{1}{3}$ 27.

Da N. Kl. 5 Emd. under Assistance af Lods manøvreredes til Kajen, lykkedes det som Følge af ret stærk V.lig Vind ikke at dreje Skibet Stb. over, hvorfor Maskinen blev slaaet Fuld Kraft Bak og Bb.s Anker kastedes. Inden Skibet stoppede, tørnede Stb.s Bov mod S/S »Paasisalo«, der laa fortøjet, og bibragte dette Skib nogen ovenbords Skade.

Anm. N.s Fører udtalte, at Uheldet skyldes, at der fra Havnevæsenets Side for sent blev anvist Kaj- eller Ankerplads.

199. Gl. **Noa** af Marstal, 51 Reg. T. Br. Bygget 1862 af Eg. Paa Rejse fra Lübeck med Salt.

Borteblevet; 3 Omkomme.

Forlisanmeldelse dat. Marstal d. $27\frac{1}{1}$ 27. Søforhør i Marstal d. $24\frac{1}{11}$ 27.

D. $14\frac{1}{9}$ Kl. $8\frac{1}{2}$ Fmd. afgik N. fra Travemünde. Da der siden Skibet passerede Travemünde intet er hørt fra det, maa det antages at være forlist med Mand og Mus.

200. 4^m Sk. **Nordborg** af Thurø, 352 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Port Talbot til George Town med Briketter.

Kollideret d. $9\frac{1}{2}$ 26 i Atlanterhavet.

Søforklaring i Plymouth d. $18\frac{1}{2}$ 26. Søforklaring i Newcastle upon Tyne d. $20\frac{1}{4}$ 26. Søforhør i Svendborg d. $21\frac{1}{4}$ 27.

Kl. 4³⁰ Fmd., da N. i stille, klart Vejr befandt sig paa ca. $47^{\circ}55'$ N. Brd. $10^{\circ}05'$ V.Lgd., observeredes Lanterne fra en Damper, der kom op agten for tværs om Stb. N.s Agterlanterner blev sat, og man forvissede sig om, at Sidelanterne brændte klart. Da Damperen — der senere viste sig at være S/S »Demetertown« af Newcastle — var ca. 1 Sm. fra N., forsvandt dens røde Sidelanterne. Kort efter drejede D. op mod N., saa man saa D.s røde Lanterne, og man hørte, at der i D. blev ringet med en Klokke. Fra N. blev der givet et Par Stød i Taagehornet; men D. drejede nu helt op mod N., og da Sammenstød syntes uundgaeligt, purrede Frivagten ud. Umiddelbart efter, Kl. ca. 5³⁰ Fmd., tørnede D. mod N.s Stb.s Side foran for Fokkeriggen, hvorved Fokkemasten brækkede ved Dækket og i Faldet medtog det meste af Stormasten samt Toppen af Krydsmasten. Redningsbaaden blev sat i Vandet, men da N. viste sig at være tæt, afventede begge Skibe Dag, før der yderligere foretoges noget. D. forsøgte at bugser N. i Havn, men d. $10\frac{1}{2}$ opgaves Forsøget efter at Slæbetrossen var brækket gentagne Gange. D. forlod da N. paa $47^{\circ}45'$ N.Brd. $10^{\circ}02'$ V.Lgd. for at skaffe en Bugserbaad. I Løbet af d. $11\frac{1}{2}$ fik man imidlertid i N. rigget en Nødrig op, saaledes at Skibet ved egen Hjælp kunde sejle til Plymouth, hvortil det ankom efter 5 Dages Forløb.

Anm. Søforklaring for D. foreligger ikke.

201. S/S **Nordkap** af Kjøbenhavn, 3582 Reg. T. Br. Bygget 1896 af Staal. Paa Rejse fra Havana til New Orleans med Sukker.

Brand om Bord d. $20\frac{1}{1}$ 26 i Gulf of Mexico.

Søprotest i New Orleans d. $29\frac{1}{1}$ 26.

N. afgik fra Havana d. $25\frac{1}{1}$ Kl. 4 Emd. D. $26\frac{1}{1}$ Kl. 11 Emd. trængte Røg ud fra Agterpart af Nr. 2 Mellemdæk. Da det ikke var muligt at komme ind til Ildens Arnested, lukkedes alle Ventiler og Luger til Nr. 2 Last tæt til. Ved Ankomsten til New Orleans d. $29\frac{1}{1}$ var der stadig Ild i Ladningen, hvorfor 2 Sprøjtebaade tilkaldtes. D. $31\frac{1}{1}$ Kl. 10 Fmd. lykkedes det at faa Ilden slukket.

Anm. Der er intet oplyst med Hensyn til Aarsagen til Branden.

202. S/S **Nordland** af Kjøbenhavn, 918 Reg. T. Br. Bygget 1891 af Staal. Paa Rejse fra Isafjord til Sandurkrog med Stykgods.

Havareret d. $28\frac{1}{3}$ 26 i det nordlige Ishav; søgt Nødhavn.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $22\frac{1}{4}$ 26.

Kl. 3 Fmd., da N. under en NØ.lig Storm befandt sig paa ca. $66^{\circ}35'$ N.Brd. $22^{\circ}00'$ V.Lgd., kom en Braadsø over Skibet, hvorved Stb.s Redningsbaad blev slaaet los og havareret, Baadklammerne brækkede og Baaddækslerne slaaet over Bord. Stb.s Sidelanterne og Lanternebrættet blev knust, Dækslasten, der bestod af 400 Tromler Benzin, slaaet los og Træbeklædningen paa Forkant af Overbygningen samt Stativet til Nr. 2 Bom havareret. Endvidere blev en Fortøjningswire, der var surret paa Nr. 3-Luge, slaaet over Bord. Da Maskinen umiddelbart efter stoppede, viste det sig, at Wiren var gaet i Skruen. Kl. 6²⁵ Fmd. lykkedes det at faa Maskinen i Gang igen, og for at faa Skibet klar af Landet, blev N. Holdt

for Fuld Kraft op mod Vind og Sø. Herved tog N. flere svære Søer over, hvorved der skete en Del ovenbords Havarier. D. $^{29}/_3$ Kl. 4⁵⁰ Emd. ankom Skibet til Omundarfjord, hvor det viste sig, at en Del af Lasten var beskadiget.

Anm. Aarsagen til Havarierne fremgaar af det ovenfor anførte.

203. 3^m Sk. **Nordstjernen** af Marstal, 242 Reg. T. Br. Bygget 1913 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Holmsund til Bridport med Træ.

Kollideret d. $^{7}/_{11}$ 26 i Bridport.

Indberet ning til Board of Trade dat. $^{8}/_{11}$ 26.

Kl. 6 Emd., da N. gik ind i Havnen, tørnede Skibet først mod Stb.s, derefter mod Bb.s Pier, hvorved begge Kranbjælker med Klamper samt Pyntenestokken blev revet bort.

Anm. Aarsagen angives at være Strøm i Forbindelse med Krapsø.

204. Ff. **Nordstjernen** af Skagen, 31 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Eg, Bøg og Fyr. Paa Fiskeri i Nordsøen.

Havareret d. $^{10}/_{10}$ 26 i Nordsøen.

Søforhør i Skagen d. $^{22}/_2$ 27. Søforklaring og Søforhør i Esbjerg d. $^{3}/_3$ 27.

Kl. ca. 12 Md., da N. under en Orkan laa underdrejet for svigtet Storsejl ca. 110 Sm. NNV. af Slugen, slog en svær Sø Masten samt alt det opstaaende over Bord, og fyldte Fartøjet med Vand for og agter. Efter ca. 6 Timers Arbejde var Fartøjet læns, og blev ved egen Hjælp bjerget ind til Esbjerg.

Anm. Aarsagen til Havariet fremgaar af det ovenfor anførte.

205. S/S **Normandiet** af Kjøbenhavn, 1434 Reg. T. Br. Bygget 1909 af Staal.

1 Mand dræbt ved et Ulykkestilfælde d. $^{29}/_6$ 26 i Jakobstad.

Indberetning fra Gesandtskabet i Helsingfors dat. $^{6}/_7$ 26.

Kl. ca. 8²⁸ Emd. blev Maskinassistent H. Haagen Schmidt af Frederiksberg beordret til at aabne for Bb.s Hovedtopventil. Ca. 5 Minutter senere hørtes et voldsomt Knald fra Kedeltoppen og Damp saas strømmende ud derfra. Der blev straks trukket i Haandtaget til Hurtiglukkeren; men da Dampen vedblev at strømme ud, aabnedes for Letteapparaterne til Sikkerhedsventilerne og Kedelpumpen sættes i Gang. Saasart det var muligt at opholde sig paa Fyrpladsen, blev Fyrene trukket, Kl. 9⁵⁰ Emd. kunde man komme ind paa Kedeltoppen, og Maskinassistenten fandtes da liggende livløs mellem Kedlerne. Den paagældende blev straks bragt til Hospitalet; men Døden var indtraadt. Det viste sig, at Overdelen til Bb.s Ventil for Fløjte og Styremaskine var skruet af og laa oven paa Bb.s Kedel.

Anm. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Ulykken er sket ved, at Maskinassistenten har villet overbevise sig om, at den Bb.s Ventil for Fløjte og Styremaskine var aaben; Ventilen har da allerede været fuldt aaben; saaledes at Ventilkeglen har været an mod Dækslets indvendige Side. Hvorefter Dækslet for et yderligere venstregaaende fast Tag er løsnet i sit Gevind i Ventilhuset, indtil det omsider er blevet ganske udskruet af Huset.

206. S/S **Nyholm** af Kjøbenhavn, 407 Reg. T. Br. Bygget 1900 af Staal. Paa Rejse fra Stettin til Aalborg med Stykgods.

Grundstødt d. $^{9}/_1$ 26 ved Tysklands N.-Kyst.

Tysk Strandingsindberetning. Søforhør i Korsør d. $^{13}/_1$ 26.

Kl. 5³⁰ Emd. afgik N. fra Stettin med Lods om Bord. Kl. 6¹⁵ Emd. skiftedes Lods. Kl. 8⁵⁰ Emd. passeredes Lightholm. Vejret var diset. Der styredes nu i Fyrilinen efter Lodsens Anvisning, idet Loddet holdtes gaaende. Kl. 10²⁰ Emd. tog Skibet Grunden ca. $^{1}/_2$ Sm. fra Molefyret ved Kaiserfahrt. Ved at manøvrere med Maskinen lykkedes det d. $^{7}/_1$ Kl. 12⁴⁵ Fmd. at bringe Skibet flot, hvorefter Rejsen fortsattes.

Anm. Søretten har intet udtalt med Hensyn til Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Grundstødningen er foranlediget ved, at Skibet som Følge af det usigtbare Vejret er kommet lidt udenfor Fyrilinen.

207. M/Ff. **Oda** af Esbjerg, 21 Reg. T. Br. Bygget 1917. Paa Fiskeri i Nordsøen.

Brændt og forlist d. $^{27}/_3$ 26 i Nordsøen.

Søforklaring og Søforhør i Esbjerg d. $^{30}/_3$ 26. Forlisaniueldeelse dat. $^{28}/_{10}$ 27.

D. $^{26}/_3$ Kl. 4 Emd. opankredes O. 35 Sm. SSV. af Graadyb D. $^{27}/_3$ Kl. 6 $^{1}/_2$ Fmd. gik Føreren ned for at varme Motoren op. Han tændte Blæselampen og anbragte den i det dertil indrettede Stativ efter at have overbevist sig om, at Lampen brændte normalt. Føreren gik derpaa ned i Lukafet for at tilse en Mand af Besætningen, der var blevet syg. Da han faa Minutter senere kom paa Dækket, var her opstaaet staaet Ild i Motorrummet. Det forsøgtes at slukke Ilden ved at pøse Vand ned i Motorrummet, men uden Resultat. Føreren hentede nu Ildslukkeren, men tabte den over Bord, inden han fik gjort Brug af den. Ca. 15 Minutter senere sprængtes Petroleumstanken, der indeholdt ca. 2 Tdr. Petroleum. Ilden greb nu saa voldsomt om sig, at det var umuligt at være om Bord, hvorfor Besætningen—ialt 8 Mand—gik i Jollen og roede bort fra O., der brændte ned og sank Kl. 11 $^{1}/_2$ Fmd. Besætningen blev optaget af Ff. »Mary« og landsat i Esbjerg.

Anm. Søretten har intet udtalt med Hensyn til Aarsagen til Branden. Ministeriet maa efter det oplyste antage, at Ilden er opstaaet ved, at Blæselampen er havareret eller væltet.

208. S/S **Oddesund** af Kjøbenhavn. 1249 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal. Paa Rejse fra London til Rotterdam i Ballast.

Kollideret d. $^{8}/_{12}$ 26 paa Themsens.

Indberetning til Board of Trade dat. $^{27}/_6$ 27.

Kl. 4⁴⁰ Emd., da O. befandt sig 2 Sm. nedenfor Giravesend Red, blev Vejret taaget, og da Floden

var stærkt opfyldt af Skibe, besluttedes det at ankre agten for en Lægter (Nr. 24). Da imidlertid et andet Skib, som befandt sig 4 Skibslængder forude for O., pludselig ankrede, blev Maskinen stoppet og Roret lagt Stb. O. blev nu af det udgaaende Tidevande ført ned mod Lægteren og tørnede mod dennes Bov med Bb.s Side, hvorved 3 Plader blev trykket ind.

Anm. Aarsagen til Kollisionen angives at være taaget Vejr og ringe Manøvreplads paa Grund af den store Ophobning af Skibe.

209. S/S **Odin** af Kjøbenhavn, 646 Reg. T. Br. Bygget 1910 af Staal. Paa Rejse fra Stettin til Kjøbenhavn.

Kollideret d. $30/11$ 26 i Stettins Havn.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $9/12$ 26.

Kl. ca. 7^{34} Emd., da O., der havde Lods om Bord, var i Mundingen af Frihavnen, kom en modgaaende Damper i Sigte. Fra O., der var i Farvandets Stb.s Side, blev der givet 1 Stød i Fløjten. Da dette Signal besvaredes med 2 Stød, blev der atter givet 1 Stød i Fløjten. Signalet besvaredes igen med 2 Stød, hvorfor O.s Maskine blev kastet Fuld Kraft Bak, samtidig med at der blev givet 3 Stød i Fløjten. Fra den modgaaende Damper blev Signalet besvaret med 3 Stød i Fløjten, hvorefter Damperen svingede Bb. over. Da dennes Stb.s Bov var ud for O.s Stævn, blev O.s Ror lagt Stb. og Maskinen sat Fuld Kraft Frem. Nogle Sekunder senere kastedes den atter Fuld Kraft Bak, og umiddelbart efter— Kl. 7^{38} Emd. — tørnede det andet Skibs Agterskib mod O.s Stb.s Bov, hvorved Gelænderet paa Bakken samt Skandækspladen bøjedes lidt.

Anm. Søforklaring for det andet Skib, der senere er oplyst at være S/S »Gunnar« af Oslo, foreligger ikke.

210. S/S **Odin** af Korsør, 1510 Reg. T. Br. Bygget 1910 af Staal. Paa Rejse fra Nyborg til Korsør.

Kollideret d. $14/8$ 26 i Nyborg Fjord.

Søforklaring og Søforhør i Korsør d. $21/8$ 26.

O. afgik fra Færgelejet i Nyborg Kl. ca. $8^{1/2}$ Emd. Paa dette Tidspunkt saas den indgaaende Dampfærge »Sjælland«s røde Lanterne om Bb. Efter at O. var manøvreret rundt paa den østlige Svajepads, blev Maskinen slaaet i Fuld Kraft Frem. Idet Føreren nu kom frem paa den forreste Bro, saa han, at S. var kommet saa nær, at der var Fare for Kollision, hvorfor han kastede Maskinen Fuld Kraft Bak og gav 3 Stød i Fløjten. Da Kollision syntes uundgaaelig, blev der givet Ordre til forceret Fuld Kraft Bak og der blev titter givet 3 Stød i Fløjten, men umiddelbart efter tørnede O.s Bb.s Bov mod S.s Stb.s Bov, hvorved begge Færger blev en Del beskadiget.

Ifølge den af S.s Besætning afgivne Forklaring sejlede S., efter at have svajet ved Lysbøjen, med Agterenden ind mod Færgelejerne. Man bemærkede O.s røde Lanterne om Bb. og saa denne Færge dreje ind paa den østlige Svajepads. Fra O. hørtes nu 3 Stød i Fløjten, hvilket opfattedes som Signal for, at O. vilde blive liggende paa Svajepadsen, indtil S. var passeret; men da det kort efter bemærkedes, at O. sejlede ud i Farvandet, blev S.s Maskine kastet Fuld Kraft Bak, samtidig med at der blev givet 3 Stød i Fløjten. Umiddelbart efter skete Kollisionen som ovenfor omhandlet.

Anm. Ved Nyborg Sørets Dom af $7/1$ 27 blev O.s Fører frifundet for det Offentliges Tiltale i Sagen. I Dommens Præmisser udtales bl. a.: Søretten skønner, at O.s Fører ved sine Manøvrer som Helhed i det foreliggende Tilfælde, derunder ogsaa at han var alene paa Kommandobroen, ikke har vist tilstrækkelig Agtpaagivenhed, men formener paa den anden Side, at denne Mangel paa Agtpaagivenhed ikke har været af en saa graverende Natur, at der findes Anledning til at gøre Straffeaansvar gældende mod den paa-gældende.

211. S/S **Olga** af Kjøbenhavn, 798 Reg. T. Br. Bygget 1911 af Staal. Paa Rejse fra Grimsby til Vejle med 880 Tons Koks.

Grundstødt d. $15/2$ 26 ved Ærø.

Søforhør i Vejle d. $20/2$ 26.

Efter at være gaaet gennem Kielerkanalen passerede O. Kl. 4^{30} Fmd. Stollergrund Lysbøje tæt forbi, Log 3. Herfra styredes retv. N. 12° V. til Kl. 7 Fmd., da Vejret var blevet taaget, Log 23. Der loddedes 15 Fv. og Skibet fortsatte med langsom Fart paa retv. Kurs N. 39° Ø. Kl. 7^{15} Fmd. loddedes 15 Fv., Log 24. Kl. 7^{25} Fmd. loddedes 13 Fv., Log 25. Roret blev nu lagt haardt Stb. Efter at Skibet havde drejet ca. 2 Str., saas Land ret forude, hvorfor der blev slaaet Kuld Kraft Bak. Under Bakningen drejede Skibet Stb. over, og da Farten var stoppet, laa Skibet SØ. an. Det forsøgtes nu at dreje Stb. over for Bb.s Ror og Fuld Kraft Frem, men inden Skibet fik Fart fremover, drev det ind mod Land, og blev af den haarde S. lige Kuling presset haardt op paa Landgrunden omtrent midt paa Ærø SV.-Kyst. Efter flere forgæves Forsøg paa at faa Skibet flot, lykkedes det d. $16/2$ Kl. 10^{00} Fmd. ved at hive paa et Varp og samtidig lade Maskinen arbejde Frem og Bak at faa Skibet af Grunden. O., der var tæt, fortsatte Rejsen.

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

212. S/S **Ontario** af Kjøbenhavn, 4280 Reg. T. Br. Bygget 1900 af Staal. Paa Rejse fra St. John N.B. til Birkenhead med 1071 Stk. Cattle.

Brand om Bord i April 26 i Atlanterhavet; søgt Nødhavn.

Søforklaring i Liverpool d. $22/5$ 26.

D. $17/4$ Kl. 10 Fmd., medens O. laa i St. John. bemærkedes en svag Røg fra Stb.s Bunker. Der pumpe- des Vand over Kullene, indtil Ilden var slukket; derefter indtoges 70 Tons Bunkers. D. $19/4$ Kl. 6^{15} Emd. afgik O. fra St. John. Kl. 11 Emd. bemærkedes en svag Røg fra Bb.s Bunkers. Man gik straks i Gang med at slukke Ilden: men denne tiltog. og d. $20/4$ bemærkedes Røg fra Stb.s Bunkers. Da alle Anstren- gelser for at faa Bugt med Ilden viste sig forgæves, besluttedes det d. $21/4$ Kl. 8 Emd. at søge ind til Halifax,

hvortil O. ankom d. $22/4$ Kl. 10³⁰ Emd. Efter at Lasten var losset, blev Ilden om Bb. slukket d. $26/4$, idet en Plade i Bb.s Side blev taget ud, og d. $27/4$ blev en Plade i Stb.s Side taget ud og Ilden denne Side slukket.

Anm. Ilden maa efter det oplyste antages at være opstaaet ved Selvantændelse.

213. Ff. Orla af Esbjerg, 29 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Eg og Fyr. Paa Fiskeri i Nordsøen.

Forlist i Oktober 1926 i Nordsøen; 4 Omkomne.

Søforklaring og Søforhør i Esbjerg d. $20/10$ 26. Forlisanmeldelse dat. Esbjerg d. $22/12$ 26.

O. afgik fra Esbjerg d. $1/10$ D. $12/10$ fandtes ved Fanø en Del Vraggods, som ved nærmere Undersøgelse viste sig at hidrøre fra O., og Fartøjet maa derfor — da der iøvrigt intet er hørt fra det — antages at være forlist med Mand og Mus.

Anm. Besætningen bestod af: Fiskeskipper Christen Pedersen Christensen af Esbjerg, Fiskerne Niels Kristian Sørensen af Holmslands Klit, Søren Christensen og Alfred Marinus Jensen, begge af Esbjerg.

214. M/Jt. Panope af Aabenraa, 9 Reg. T. Br. Bygget 1877 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Sønderborg til Marstal med ca. 13 Tons Mel.

Grundstødt d. $6/1$ 26 ved Fyns S.-Kyst.

Søforhør i Graasten d. $28/5$ og $7/7$ 26. Søforhør i Marstal d. $19/6$ 26.

Kl. ca. $4\frac{1}{2}$ Emd. passeredes Anduvningsbøjen ved Indsejlingen til Marstal og Skibet fortsatte for Motoren alene gennem Klørby. Efter at have passeret een Prik i Løbet, kunde Føreren ikke faa Øje paa flere Prikker, hvorfor Maskinen sattes paa Langsomt. Kort efter tog P. Grunden OG blev staaende, som det senere viste sig, NØ. for Løbet mellem 2. og 3. Prik. Skibet, der blev læk ved Grundstødningen, kom d. $7/1$ af Grunden ved fremmed Hjælp efter at en Del af Ladningen var losset.

Anm. Sørøtten fandt sig foranlediget til eenstemmigt at udtale, at den »Panope« overgaaede Grundstødning efter det oplyste utvivlsomt maa skyldes Førerens Ukendskab til Farvand og Manøvrering i Forbindelse med tiltagende Mørke, der umuliggjorde det for Føreren nøjagtigt at observere Prikker og Bøjer.

215. S/S Phønix af Esbjerg, 322 Reg. T. Br. Bygget 1911 af Staal. Paa Rejse fra Hamborg til Esbjerg med Foderstoffer og Stykgods.

Havareret d. $12/10$ 26 i Nordsøen; 2 Omkomne.

Søforklaring og Søforhør i Esbjerg d. $20/10$ 26.

Kl. 4^{10} Fmd. passeredes Elbe I F.S. og Kursen sattes NNV. efter Amrum Bank F.S. Kl. 10³⁰ Fmd. blæste det en orkanagtig Storm med høj Sø Skibet blev drejet til. Kl. ca. 11 Fmd. brød en høj Styrtesø over Skibet. Alt opstaaende, Bestiklukafet samt Rattet blev slaet i Stykker, Føreren og 1. Styrmand Theis Jacobsen af Esbjerg samt Matros Hans Pedersen Jensen Kodal af Furreby blev slaet over Bord, og Skibet fik ca. 45° Stb.s Slagside, hvorved Maskinen gennem Hoveddamprøret fyldtes med Vand, hvorfor den blev stoppet. Det lykkedes Føreren at svømme hen til Skibet og bjerge sig om Bord igen, medens der paa Grund af Vejret intet kunde gøres for at redde de to andre overbordfaldne. Efter ca. et Kvarters Forløb kom Maskinen i Gang igen, og Skibet holdtes op mod Vind og Sø. Kl. 9 Emd. løjede Vinden af, og P. styredes mod Graadyb, hvortil Skibet ankom d. $13/10$ Kl. 12 Md.

Anm. Aarsagen til Havariet fremgaar af det ovenfor anførte.

216. Ff. Pilot af Fuglefjord, 87 Reg. T. Br. Bygget 1883 af Eg. Paa Fiskeri ved Island.

1 Mand faldet over Bord og druknet d. $22/9$ 26 under Island.

Søforhør i Fuglefjord d. $28/9$ 26.

Kl. ca. $8\frac{1}{2}$ Emd., da Skibet var ved Heklebanken, opdagedes det, at Fisker Napoleon Hansen af Midvaag var faldet over Bord. Baadene blev straks sat i Vandet og den overbordfaldne blev eftersøgt i $1\frac{1}{2}$ Time, men uden Resultat.

Anm. Umiddelbart før Ulykken bemærkedes, var den forulykkede nede i Lukafet for at tænde Bb.s Lanterne. Da den paagældende Lanterne ogsaa var forsvunden, maa det antages, at han er faldet over Bord under Arbejdet med at sætte Lanteren paa Plads.

217. S/S Polaris af Kjøbenhavn, 2462 Reg. T. Br. Bygget 1890 af Staal. Paa Rejse fra Rotterdam til Leningrad med Kul.

Paasejlet d. $21/10$ 26 paa Elben.

Indberetning fra Generalkonsulatet i Hamborg, dat. $7/4$, 27.

Kl. 5^{25} Fmd. fik P. Kanallods ved Fyrskibet Elbe I. Kl. 7^{45} Fmd. opankredes Skibet i Nærheden af Fyrskib Elbe IV paa Grund af tæt Taage. Det var Vindstille, og der blev givet forskriftsmæssige Taage-signaler. Kl. 9^{10} Fmd. blev P. paasejlet af britisk Damper »Iwytown«, der ramte P. paa Stb.s Bov. P. fik ved Paasejlingen et Hul over Vandlinien, men var iøvrigt tæt.

Anm. Hamborg Seeamt har afsagt følgende Kendelse i Sagen: Det den 21. Oktober 1926 ved Fyrskib Elbe IV stedfundne Sammenstød mellem den engelske Damper »Iwytown« og Damperen »Polaris« skyldes Føreren af »Iwytown«, fordi dette Skib trods den herskende tætte Taage fortsatte Farten i Stedet for at ankre. Skylden falder i første Række paa det engelske Skibs Fører, men dette Skibs Lods burde ikke af Føreren have ladet sig overtale til at lodse Skibet videre.

218. S/S Poul Møller af Kjøbenhavn. 298 Reg. T. Br. Bygget 1917 af Staal.

a) Paa Rejse fra Menstad til Saxkjøbing med 347 Tons Salpeter.

Grundstødt d. $13/3$ 26 i Smaalandsfarvandet.

Søforhør i Saxkjøbing d. $18/3$ 26.

Kl. 3^{15} Emd. passeredes Kosten paa Avernakke Hage i en Kabellængdes Afst. Kl. 3^{20} Emd. ændredes Kursen til retv. ØSØ., Kl. 3^{30} Emd. til Ø.t.S. $1/4$ S. og Kl. 3^{40} Emd. til SØ. $1/4$ Ø. Kl. 3^{50} Emd. tog Skibet

Grunden paa Lindholm Rev og blev staaende. D. $15/3$ Kl. 12⁴⁵ Fmd. kom Skibet flot efter at 652 Sække Salpeter var losset i en Lægter.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Grundstødningen skyldes den Omstændighed, at den røde Kost paa Lindholm Rev paa Grund af Isforholdene ikke var paa Plads.

b) Paa Rejse fra Rostock til Bergen med Havre.

Havareret d. $26/9$ 26 i Skagerak; mistet Dækslast.

Søforklaring i Bergen d. $29/9$ 26.

D. $25/9$ Kl. 9³⁵ Emd. passeredes Skagens Fyrskib tæt om. D. $26/9$ om Formiddagen blæste det orkanagtig Storm med voldsom Sø, der brød over Skibet, som stadig bordfyldtes, hvorfor det besluttedes at dreje til. Under Drejningen op mod Søen forskød Dækslasten paa begge Luger sig og væltede over i Stb.s Side, hvorved Skibet fik ca. 45° Slagside. Den øverste Del af Dækslasten gik straks over Bord, og Mandskabet gik nu i Gang med at kappe Surringerne for at faa Skibet rettet op. Kl. 11 Fmd. var det meste af Dækslasten skyllet over Bord, og da Resten — 65 Sække — var blevet anbragt i Bb.s Side, var Skibet rettet saa meget op, at det kun havde 6° Slagside. Skibet havde desuden lidt en Del mindre ovenbords Havarier. Kl. 3 Emd. bedredes Vejret, hvorefter Rejsen fortsattes.

Anm. Aarsagen til Havarierne var haardt Vejr.

219. S/S **Protector** af Kjøbenhavn, 562 Reg. T. Br. Bygget 1906 af Staal.

Brand om Bord d. $8/5$ 26 paa Suez Red.

Søforklaring i Suez d. $21/5$ 26.

Kl. 11 Emd. opdagede Vagtsmanden, at der var Ild i Telegrafrummet. Den vagthavende Styrmand og de øvrige ombordværende af Besætningen blev straks alarmerede og en Brandslange rigget til. Kl. 11¹⁰ Emd. var Ilden slukket. Radiostationen med alt Inventar og Telegrafisternes personlige Ejendele var da totalt brændt og alt indvendigt Træværk i Telegrafrummet stærkt forkullet. Endvidere var det agterste Hjørne om Bb. af Bestiklukafet noget beskadiget af Ilden.

Anm. Branden antages at være opstaaet som Følge af, at en paa Skoddet i Telegrafrummet anbragt Petroleumslampe, der var blevet tændt ved 10-Tiden, er eksploderet og derved har antændt de letfængelige Radioapparater.

220. S/S **Ragnhild** af Kjøbenhavn, 1139 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Staal. Paa Rejse fra Danzig til Køge med Superfosfat.

Rørt Grunden d. $30/1$ 26 i Sundet.

Søforklaring i Køge d. $4/2$ 26.

Kl. 9¹² Emd., da R. var paa Grænsen af Køge Fyrs klare og grønne Vinkel og ca. 3 Sm. fra Fyret, mærkedes et let Stød i Skibet, og Skibet drejede — trods haardt Stb.s Ror — en kort Tid Stb. over. Der loddedes 3—5 Fv. Vand umiddelbart efter, at Stødet var mærket.

Anm. Det antages, at Skibet har rørt en i Grunden fastsiddende Genstand.

221. S/S **Randi** af Esbjerg, 844 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Staal. Paa Rejse fra Bristol til Newport i Ballast.

Kollideret og rørt Grunden d. $31/3$ 26 i Bristol-Kanalen.

Søforklaring i Newport d. $9/4$ 26. Søforhør i Kjøbenhavn d. $27/5$ 26.

Da R. Kl. 8 Emd. var ud for Avonmouth gamle Dock saas to klare Lanterner og en grøn Sidelanterne fra et Motorskib samt en Lægters grønne Lanterne forude. Fra R. blev der givet et Stød i Fløjten, hvilket Signal ikke blev besvaret. Der blev endnu 2 Gange givet eet Stud i Fløjten og Farten reduceret til Langsomt. Da Signalerne forblev ubesvarede, blev Maskinen kastet Fuld Kraft Bak og Stb.s Anker kastet. Lægteren lod nu Slæbetrossen gaa og gik klar af R., medens Motorskibet tørnede R.s Stævn og svingede ned langs R.s Stb.s Side. R., der havde faaet nogle mindre Havarier, fortsatte Rejsen efter ca. 20 Minutters Forløb. Da der lettedes, tørnede R. med Skruen mod noget haardt i Grunden, og ved senere Eftersyn viste det sig, at Skruen var ødelagt samt den forreste Del af Slingrekølen brækket af i ca. 14 Fods Længde.

Anm. Søforklaring for Motorskibet foreligger ikke.

222. M/GI. **Resnova** af Groningen. Paa Rejse fra Belgien til Norrköping med 150 Tons Vandglas og 45 Tons Klid.

Grundstødt d. $17/5$ 26 ved Bornholms V.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $19/5$ 26.

R. grundstødte Kl. $5^{1/4}$ Fmd. i taaget Vejr udfør Sorthat. Skibet blev d. $18/5$ bragt flot af Svitzers Bjergnings-Entreprise.

223. 4^m Sk. Richard af Thurø, 360 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Eg, Bøg og Fyr.

a) Paa Rejse fra Buctouche N.B. til Newry N. Irland.

1 Mand faldet over Bord og druknet d. $18/9$ 26 i Atlanterhavet.

Indberetning fra Konsulatet i Belfast. Søforklaring og Søforhør i Esbjerg d. $11/11$ 26.

Kl. 8²⁰ Emd. sprang Vinden, der hidtil havde været S.lig, stormende Kuling, om til N. med Byger og Regn, hvorfor der blev givet Ordre til at skifte Bomsejlene. Under dette Arbejde faldt Sømand Anders Herbert Eskild Andorson af Värmdö (Sverige) over Bord fra læ Lønning. Der blev straks kastet en Redningskrans ud til den forulykkede, der saas liggende i Vandet tæt agten for Skibet og tilsyneladende bevidstløs. Skibet blev vendt og der søgtes nu efter den overbordfaldne i $2^{3/4}$ Time uden Resultat, hvorefter Rejsen fortsattes.

b) Paa Rejse fra Newry til Helsingør.

Strandet og forlist d. $9/10$ 26 ved Skotlands V.-Kvst.

Søforhør i Ballantrae d. $\frac{9}{10}$ 26. Søforklaring og Søforhør i Esbjerg d. $\frac{11}{11}$ 26. Forlisanmeldelse dat. Svendborg d. $\frac{25}{4}$ 27.

D. $\frac{8}{10}$ Kl. 1 Emd. kvitteredes Slæbebaaden ud for Newry. Kl. ca. 10 Emd. blæste der en haard SV.lig Kuling med Byger. Under Arbejdet med at bjerge Klyveren og Overtopsejlet blæste disse itu. Vinden friskede stadig og Kl. ca. 1 Fmd. d. $\frac{9}{10}$ blæste der en Orkan med Regntykning og høj Sø. Undertopsejlet blev givet op, men blev revet i Stykker og Skonnertsejlet blev sønderrevet. Stagfok, Forestagejl samt Krydssejlet blev bjergede og Storsejlet rebet. Vinden skiftede hele Natten mellem SV. og N.t.V., hvorfor der — for at klare Landet — maatte halses rundt flere Gange. Om Morgenen forsøgtes det at sætte Forestagejl for at sejle i Læ af en lille Ø, men Sejlet blev sønderlaet af Vinden. 1 Skibsraad blev det besluttet at afvente en Klaring i Vejret for at søge ind i Lock Ryan Bay; Kl. ca. 9 Fmd. blev dette forsøgt, men inden Skibet kom ind, blev der atter Regntykning, hvorfor der blev drejet til igen. Kl. 10^{15} Fmd. blev Jollen, noget Tovværk samt nogle Pøse slaet over Bord af Søen, og da der i det samme saas Brænding i Læ, blev der hejst Nødsignal samt affyret Skud. Kl. ca. 11^{30} Fmd. tørnede Skibet i Klipperne ca. 1 Sm. fra Land. I et nyt Skibsraad blev det besluttet at sætte Skibet paa Land, hvorfor Stagfokken blev sat. Kl. 12^{18} Emd. stod Skibet fast ca. 1 Sm. N. for Ballantrae. R. blev Vrag.

Anm. Aarsagen til Forliset fremgaar af det ovenfor anførte.

224. S/S **Rita** af Kjøbenhavn, 534 Reg. T. Br. Bygget 1892 af Staal. Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Hamborg.

Kollideret d. $\frac{6}{12}$ 26 i Kielerkanalen.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{11}{12}$ 26.

Kl. 12^{15} Fmd. lettedes i let taaget Vejr fra Ankerplads i Audorf Weiche. Under Manøvrering med at lægge Skibet paa Kurs drejede R.s Stævn under en Bakmanøvre til Bb., hvorved R.s Agerende tørnede mod norsk S/S »Alstad«, der laa til Ankers. A. ramtes midtskibs om Bb. og fik en Koøjering brækket, medens R.s opstaaende Plader bøjedes og Lønningen brækkedes flere Steder.

Anm. Søretten har intet udtalt med Hensyn til Aarsagen til Kollisionen. Ministeriet maa efter det oplyste antage, at denne er foranlediget dels ved Strømsætning, dels ved den Omstændighed, at Skibet under Bakmanøvren imod Sædvane drejede Bb. over.

225. S/S **Robert Mærsk** af Svendborg, 1307 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal. Paa Rejse fra Königsberg til London med Kul.

Brand om Bord d. $\frac{15}{8}$ 26 i Nordsøen.

Indberetning til Board of Trade dat. $\frac{17}{8}$ 26.

KL 11 Emd., da R. M. var ved Sunk F.S., opdagedes Ild i Nr. 1 Last. D. $\frac{16}{8}$ Kl. 2 Fmd. var Ilden slukket. Skibet tog ingen Skade.

226. S/S **Roma** af Kjøbenhavn, 1230 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal. Paa Rejse fra Hook van Holland til Leningrad i Ballast.

Kollideret d. $\frac{29}{10}$ 26 i Østersøen.

Søforklaring i Leningrad d. $\frac{4}{11}$ 26.

Kl. 12^{31} Emd., da R. med retv. Kurs S.78° Ø. var ca. 100 m fra den sorte Stage paa Gjedser Rev og havde Gjedser Rev F.S. i misv. SØ.t.Ø., observeredes 5—6 Str. paa Stb.s Bov i en Afstand af ca. 900 m, en Damper, hvis Kurs skar R.s. Det paagældende Skib, der senere viste sig at være S/S »Castor« af Bremen, havde tidligere været medgaaende. R.s Ror blev lagt haardt Bb. og med Mellemrum paa $\frac{1}{2}$ Minut gaves 3 Gange eet Stød i Fløjten. Da Kollision syntes uundgaaelig, kastedes R.s Maskine Fuld Kraft Bak, hvilket tilkendegaves ved 3 Stød i Fløjten: signalet blev gentaget 2 Gange. Kort efter tørnede R.s Bb.s Bov mod C.s Bb.s Bov; hvorved R. fik en mindre Bule i Boven.

Anm. Søforklaring fra C. foreligger ikke.

227. M/S **Romø** af Haderslev, 1715 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Staal.

a) Paa Hejse fra Gulfport til Frederikshavn med 2147 Tons Oliekager.

Havareret i Februar 1926 i Atlanterhavet og Nordsøen.

Søforklaring i Nørresundby d. $\frac{30}{1}$ 26.

D. $\frac{10}{1}$ Kl. 12^{05} Fmd. brækkede Fundamentet ved Rorkvadranten som Følge af, at en Sø slog haardt mod Roret. Det blæste paa dette Tidspunkt haard Storm af NV. med høj Sø. Skibet blev straks lagt til Vinden med begge Maskiner gaaende langsomt frem. Inden det lykkedes at faa Hold paa Roret, slog dette saa haardt, at Haandstyreapparatet ødelagdes. Efter at Skibet var drejet til, tog det en Del voldsomme Søer over, hvorved Lugebjælken paa 2-Lugen brækkede og Presenningen ødelagdes. Endvidere blev Løbebroen over Agterdækket slaet itu og Lugebjælkerne paa Nr. 1 og 4-Lugen beskadiget. Efter at Roret var gjort fast, blev Fundamentet repareret, saaledes at Skibet Kl. 6 Fmd. kunde fortsætte Rejsen. D. $\frac{20}{1}$ blæste det Orkan af VSV. med meget haard Sø, der uafbrudt slog over Skibet. Som Følge heraf blev Broens Stb.s Side beskadiget og Skjulsejlet paa Broen og alle Baadbetræk ødelagte.

b) Paa Rejse fra London til Antwerpen med Olie.

Kollideret d. $\frac{15}{10}$ 26 paa Themsen.

Søforklaring i Antwerpen d. $\frac{20}{10}$ 26. Søforhør i Aalborg d. $\frac{10}{5}$ 27.

Kl. 10^{55} Emd. passerede R., der havde Lods om Bord, West Oaze Buoy, hvorfra styredes misv. Ø. $\frac{1}{4}$ N. En modgaaende Dampers grønne Lanterne saas paa dette Tidspunkt 1 Str. paa Stb.s Bov. Da det modgaaende Skib, der senere viste sig at være S/S »Katharine Park« af London, var $2\frac{1}{2}$ Str. om Stb., viste det pludselig sin røde Lanterne. R.s Ror blev nu lagt Stb., hvilket blev tilkendegivet ved 2 Stød i Fløjten. K. P. vedblev at dreje til Stb. og gav en lang Tone med sin Fløjte. I R. blev Maskinen stoppet og der blev atter givet 2 Stød i Fløjten, men umiddelbart efter — Kl. 11^{05} Emd. — blev Maskinen kastet Fuld Kraft Bak og 3 Stød i Fløjten blev givet, hvilket Signal samtidig blev givet fra K. P. Ca. $\frac{1}{2}$ Minut

senere ramte R.s Bov Agterkanten af K. P.s Bak om Stb., hvorved R. fik Stævnen knust og Boven trykket ind saa Forpeaken blev læk, medens K. P. fik Lækage, saa Skibet maatte sættes paa Grund, idet Forlasten fyldtes.

Anm. Søforklaring fra K. P. foreligger ikke.

228. Sk. **Rosa** af Bogø, 36 Reg. T. Br. Bygget af Fyr. Paa Rejse fra Karlskrona til Stettin med Koksmuld.

Grundstødt d. $\frac{2}{11}$ 26 ved Sveriges SØ.-Kyst.

Svensk Strandingsindberetning dat. $\frac{3}{11}$ 26. Søforhør i Stubbekøbing d. $\frac{16}{3}$ 27. Kl. 8 Fmd. grundstødte R. i fint Vejr paa Isbådan i Karlskrona Skærgaard. Skibet kom samme Dag af Grunden uden at have lidt større Skade efter at ca. 7 Tons af Lasten var kastet over Bord. Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Ukendskab til Farvandet.

229. 3^m M/Sk. **Rosenhjem** af Thorshavn, 178 Reg. T. Br. Bygget 1910 af Fyr.

a) Paa Fiskeri under Island.

En af Skibets Baade kollideret d. $\frac{9}{9}$ 26 ved Islands N.-Kyst; 3 Omkomne.

Søforklaring i Akureyri d. $\frac{17}{9}$ 26. Søforklaring og Søforhør i Thorshavn d. $\frac{10}{11}$ og $\frac{11}{11}$ 26.

Kl. ca. 6 Emd., da R. befandt sig ud for Midfjord, sættes Baadene i Vandet, og der roedes efter en Sildestime. Kort efter saas en Trawler — »Jón Forseti« af Reykjavik — komme ned mod Sildestimen, hvorfor Baadbesætningerne holdt op med at ro. Umiddelbart efter drejede J. F. ned mod Baadene og tømmede mod den ene, der blev skaaret over, hvorved de ombordværende 13 Personer alle faldt i Vandet. 10 Mænd, hvoraf 2 var kommet til Skade, blev bjergede om Bord i J. F., 1 Mand blev fundet død og 2 savnedes. J. F. sejlede til Hvammstangi med de tilskadekomne 2 Mænd.

Ved et Søforhør i Siglufjord d. $\frac{11}{9}$ 26 har J. F.s Besætning forklaret, at Skibets Baade lige var hejst, Maskinen slaet Fuld Kraft Frem og Roret lagt haardt Stb., da man om Bb. fik Øje paa R.s Baade roende mod en Sildestime, der var forude om Stb. for J. F. J. F. vedblev at dreje til Bb. for at gaa agten om Baadene. Da det bemærkedes, at Baadsbesætningerne holdt op med at ro, blev Maskinen kastet Fuld Kraft Bak, men umiddelbart efter skete Kollisionen.

Anm. Søretten har intet udtalt med Hensyn til Aarsagen til Kollisionen. Ministeriet maa efter det oplyste antage, at Kollisionen er foranlediget ved, at man fra J. F. for sent er blevet opmærksom paa R.s Baade og ved, at J. F. ikke i Tide manøvrerede klar af Baadene.

b) Paa Rejse fra Vaag til Aberdeen med Salfisk.

Sprunget læk og forladt i Søen d. $\frac{30}{11}$ 26 i Atlanterhavet.

Søforklaring i Kirkwall d. $\frac{2}{12}$ 26 og i Leith d. $\frac{9}{12}$ 26. Forlisanmeldelse dat. Kjøbenhavn d. $\frac{27}{12}$ 26. Søforklaring og Søforhør i Thorshavn d. $\frac{10}{1}$ 27.

D. $\frac{27}{11}$ under en S.lig Storm med høj Sø, opdagedes Vand i Skibet, der dog kunde holdes læns ved Pumpning indtil d. $\frac{28}{11}$ Kl. 4 Emd., hvorefter det var umuligt at faa læns. Kl. 7 Emd. sættes Motoren i Gang. I Løbet af d. $\frac{29}{11}$ løjede Vinden af. Kl. 6 Emd. stoppede Motoren paa Grund af Vandet i Skibet. R. havde nu stærk Stb.s Slagside, og Kl. 12 Mn. forlod Besætningen Skibet i egne Baade. D. $\frac{30}{11}$ Kl. 2 Emd. ankom Baadene til Toquoy Bay.

Anm. Der er intet oplyst om Aarsagen til Lækagen.

230. M/Sk. **Ruthby** af Rødby Havn, 111 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Eg, Bøg og Fyr. Paa Rejse fra Stettin til Skive med 149 $\frac{1}{4}$ Tons Rug.

Havareret d. $\frac{20}{1}$ 26 i Østersøen.

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

R. afgik fra Swinemünde Kl. 10³⁰ Fmd. Kl. 12¹⁵ Emd. kom Skibet ind i Fastis. Kl. 2 Emd. blev denne saa svær, at det besluttedes at gaa tilbage til Swinemünde. Under Sejladsen hertil mærkedes gentagne Gange Stød i den agterste Cylinder, og ved senere Eftersyn viste det sig, at 4 Stempelringe i denne var brækkede samt Overpanden i Krumtaplejet var itu.

Anm. Havariet skyldes Overanstrengelse af Motoren under Forceringen i Isen.

231. Sandpumper **Sally** af Aalborg, 100 Reg. T. Br. Bygget 1904 af Staal. Paa Rejse fra Saxild Bugt til Hou med Sand.

Kæntret og sunket d. $\frac{14}{12}$ 26 i Kattegat.

Søforklaring og Søforhør i Aalborg d. $\frac{16}{12}$ 26.

Kl. 9⁵⁰ Fmd. afgik S. fra Hou Havn for Sandpumpning i Saxild Bugten N. for Hou. Kl. 2 Emd. var ca. 80 m³ Sand indpumpet, hvorfor Pumpningen stoppedes og Kursen sættes mod Tunøs S.-Pynt. Ca. 5 Minutter efter begyndte Skibet at krænge over til Stb.; Maskinen blev beordret Langsomt og Lossebommen haledes ud over Bb.s Side. S. krængede imidlertid mere over, og Søen begyndte at slaa ind i Lasten. Skibet blev drejet i Vinden, der var NØ., jævn Brise. Da Stb.s Side af Lugekarmen nu var under Vand, blev Baaden sat i Vandet og Besætningen sprang i den. Faa Sekunder senere kæntrede Skibet helt over og sank.

Anm. Søretten har intet udtalt med Hensyn til Aarsagen til Kæntringen. Ministeriet maa efter det oplyste holde for, at Kæntringen er foranlediget ved, at det løfte Vand i og over Sandlasten har gjort Skibet ustabilt, medens Skibet iøvrigt ikke var overlastet.

232. Ff. **Sara** af Lemvig, 18 Reg. T. Br. Bygget 1906 af Eg. Paa Rejse fra Fiskeplads i Nordsøen til Thyborøn.

Sprunget læk og forladt d. $\frac{15}{1}$ 26 i Nordsøen.

Søforklaring og Søforhør i Lemvig d. $\frac{28}{1}$ 26. Forlisanmeldelse dat. Lemvig d. $\frac{28}{1}$ 26.

D. $\frac{14}{1}$ Kl. ca. 7 Emd., da S. under haard Ø.lig Kuling med Kurs mod Thyborøn Kanal befandt sig ca. 55 Sm. V. $\frac{1}{2}$ S. af denne, opdagedes Vand i Maskinrummet, og umiddelbart efter gik Maskinen i Staa.

D. $15/1$ Kl. ca. 5 Fmd. var S. lænset saa meget, at Motoren og dermed Maskinpumpen kunde sættes i Gang. Ved Middagstid begyndte Vandet atter at stige i Skibet, hvorfor Haandpumpen atter maatte i Brug. Ved en Undersøgelse fandtes 2 Lækager i Naadderne i Lukafet, og skønt den ene tildels blev tætnet, kunde man alligevel ikke faa Fartøjet læns. Kl. ca. 3 Emd. forsøgte at styre Kurs igen; men da S. straks trak mere Vand, lod man atter Fartøjet drive for Vinden. I Skumringen kom en Trawler — S/S »Azimuth« af Ymuiden — i Sigte. Der styredes hen til den, og da S. var langs Siden af A., sprang S.s Besætning — 4 Mand — der om Bord. Det blev anset for haabløst at bugsere S., der drev af og formentlig senere er sunket.

Anm. Om Aarsagen til Lækagen er intet oplyst.

233. S/S **Scandia** af Kjøbenhavn, 1866 Reg. T. Br. Bygget 1917 af Staal. Paa Rejse fra London til Wasa i Ballast.

Kollid eret d. $5/6$ 26 paa Themsens.

Søforklaring i Wasa d. $17/6$ 26.

Kl. 2²⁵ Fmd., da S. i taaget Vejrer var for udgaaende paa Themsens, med Lods om Bord, saas en grøn Lanterne ca. $1/2$ Str. om Bb. Lodsens beordrede straks Roret haardt Stb. og gav, samtidig 2 Stød i Fløjten. Da det modgaaende Skib, der senere viste sig at være Sk. »Maryann Maunsell« af Barrow, var ca. 1 Str. om Stb., saa man pludselig dets røde Lanterne. S.s Maskine stoppedes øjeblikkelig. Kl. 2³² Fmd., da M. M. var tværs af l-Lugen og en Kollision syntes uundgaaelig, blev S.s Ror lagt haardt Bb. og Maskinen kastet Fuld Kraft Bak. Umiddelbart efter tørnede M. M. mod S.s Stb.s Side og skræbde langs denne. Kl. 4⁴⁵ Fmd. fortsatte S. Rejsen, da det viste sig, at M. M. ingen Hjælp behøvede.

Anm. Søforklaring fra M. M.s Besætning foreligger ikke.

234. M/Sk. **Signe** af Aalborg, 32 Reg. T. Br. Bygget 1879 af Eg. Paa Rejse fra Aalborg til Skive med Rug og Foderstoffer.

Paasejlet d. $22/1$ 26 i Limfjorden.

Søforklaring og Søforhør i Skive d. $28/1$ 26.

Se Nr. 186.

235. GI. **Signid** af Fredericia, 38 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Lübeck til Kjøbenhavn med Porcelænsjord.

Forlist d. $10/8$ 26 i Østersøen.

Indberetning fra Konsulatet i Hamborg dat. $12/8$ 26. Søforhør i Kiel d. $12/8$ 26. Forlisanmeldelse dat. $20/8$ 26.

Noget før Kl. 12 Mn., da Skibet befandt sig Fehmembælt, blev det ramt af en tysk Øvelsestorpædo, hvorved det blev læk. To tyske Torpedobaade, S. 18 og S. 19. kom straks til Stede og bjergede S.s Besætning samt forsøgte at bjerge Skibet ved at føre Staaltrasser ind under dette. En af Staaltrasserne sprang imidlertid og S. sank paa 25 m Vand. S.s Besætning landsattes i Kiel.

Anm. Aarsagen til Forliset fremgaar af det ovenfor anførte.

236. S/S **Sigrud** af Kjøbenhavn, 1207 Reg. T. Br. Bygget 1917 af Staal. Paa Rejse fra Preston til Manchester i Ballast.

Skruen havareret d. $29/11$ 26 i Manchester Havn.

Indberetning til Board of Trade dat. $6/12$ 26.

Under Manøvrering ind mellem Bøjerne i Weaste Wharf tørnede Skruen Kl. 10³⁰ Fmd. mod en Fortøjningsbøje, hvorved Skruerbladene brækkede af.

237. S/S **Sjælland** af Korsør, 1157 Reg. T. Br. Bygget 1887/1909 af Staal. Paa Rejse fra Korsør til Nyborg.

Kollideret d. $14/8$ 26 i Nyborg Fjord.

Søforklaring og Søforhør i Korsør d. $21/8$ 26.

Se Nr. 210.

238. S/S **Skagerak** af Kjøbenhavn, 945 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal. Paa Rejse fra Riga til Sligo med Træ.

Grundstødt d. $12/10$ 26 paa Sligo River.

Indberetning fra Konsulatet i Dublin dat. $19/10$ 26 Indberetning til Board of Trade. dat. $19/10$ 26.

Kl. 7²⁰ Emd. tog S., der havde Lods om Bord, Grunden ved Carrs Point. D. $18/10$ Kl. 3³⁰ Emd. Kom Skibet flot ved egen Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være, al Lysbøjerne paa Floden ikke brændte.

239. S/S **Skanderborg** af Kjøbenhavn, 1904 Reg. T. Br. Bygget 1897 af Staal. Paa Rejse fra Huelva til Aalborg.

Grundstødt d. $4/5$ 26 ved Jyllands V.-Kyst.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $15/5$ 26.

Kl. 8⁵⁰ Fmd. huggede Skibet pludselig haardt i Grunden. Maskinen blev kastet Fuld Kraft Bak og Kl. 9 Fmd. var Skibet paa dybt Vand. Det viste sig, at Skibet havde taget Grunden paa Vovov-Banken.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det oplyste antage, at Grundstødningen skyldes den Omstændighed, at der fejlagtig er blevet styret Ø.t.N. $1/4$ N. i Stedet for den af Føreren opgivne Kurs N Ø.t.N. $1/4$ N. paa Vagten fra Kl. 4 Fmd.- 8 Fmd., uden at den vagthavende Styrmænd har bemærket det.

240. S/S **Skinfaxe** af Kjøbenhavn. 1709 Reg. T. Br. Bygget 1918 af Staal. Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Stettin.

Kollideret d. ¹⁷/₉ 26 ved Tysklands N.-Kyst.

Søforklaring i Stettin d. ²⁰/₉ 26. Søforhør i Kjøbenhavn d. ¹⁸/₁ 27.

Kl. ³/₄₅ Fmd., da S. laa med stoppet Maskine ved Swinemünde Politi-Revision, saas pludselig en Ankerliggeres Lanterner ret forude. Maskinen blev kastet Fuld Kraft Bak; men straks efter tørnede S. mod Ankerliggerens Bb.s Ankerkæde, svingedes rundt og tørnede derefter med Stb.s Bov mod Ankerliggerens Bb.s Bov. S. fik Stb.s Ankerkryds sprængt.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Kollisionen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Kollisionen er foranlediget ved, at Lanterneerne paa Ankerliggeren, der senere viste sig at være tysk S/S »Utgard«, ikke kunde skelnes fra Lysene i Land.

241. M/Jgt. **Skjold** af Femø. Paa Rejse fra Saxkjøbing til Femø med ca. 40 Tons Roeaffald.

Kollideret d. ⁹/₁₂ 26 i Saxkjøbing Fjord.

Søforklaring og Søforhør i Saxkjøbing d. ¹³/₁₂ 26.

Kl. ca. ¹¹/₃₀ Fmd., da S. var halvvejs ude af Fjorden, observeredes en modgaaende Slæbedamper, der senere viste sig at være S/S »Carl Kiehn« med Lægter »Hansa N.« af Bremen paa Slæb. S.s Fart mindskedes til Langsomt og der styredes over i Rendens Stb.s Side. Da C. K. var passeret, skar H. N. tværs ud i Renden. S.s Maskine kastedes Fuld Kraft Bak, hvorved S. svingede ind paa Grunden, og umiddelbart efter — Kl. ¹¹/₃₅ Fmd. — tørnede H. N.s Stb.s Anker mod S.s Stævn og Stb.s Bov, hvorved sidstnævnte Skib fik Stævnen. 2 Planker samt Skandækket knust. Ved Kollisionen blev Skibet sat højere op paa Grunden. Efter ca. 2 Timers Forløb kom S. flot, idet Vandet steg, og S. gik tilbage til Saxkjøbing.

Ifølge den af H. N.s Besætning og Lodsens paa C. K. afgivne Forklaring, gik Skibene for langsom Fart i Midten af Renden. Kl. ca. ¹¹/₃₀ Fmd. — da S. kom i Sigte — styredes over i Rendens højre Side, hvorefter Kollisionen skete som ovenfor anført.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Kollisionen. Ministeriet maa efter det oplyste antage, at Kollisionen er foranlediget ved, at Lægteren ved at dreje Bb. over, har tørnet Rendens Bb.s Side og derved mistet Styringen.

242. 2^m Ff. **Spurn** af Thorshavn, 68 Reg. T. Br. Bygget 1868 af Eg. Paa Fiskeri under Island.

Kollideret d. ²⁴/₈ 26 ved Islands N.-Kyst; sat paa Land og kondemneret.

Forlisanmeldelse dat. Trangisvaag d. ¹⁷/₉ 26. Søforklaring og Søforhør i Trangisvaag d. ¹⁷/₉ 26.

S. laa opankret for Storm af ØNØ. ved Skagastrand. Kl. 11 Fmd. var Vinden frisket til en Orkan af NØ., og da det befrygtedes, at Skibet vilde gaa i Drift eller Ankerkæden brække, blev det i Skibsraad besluttet at forlade Skibet. Der blev afgivet Nødssignal, og Kl. 1 Emd. kom S/S »Helgi Magri« af Akureyri, der laa opankret i Nærheden, til Assistance. Kl. ca. 2 Emd. var S.s Beætning bjerget om Bord i H. M. Da det sidstnævnte Skib atter vilde hive sit Anker hjem, havde dette fisket S.s Bb.s Ankerkæde, der maatte kappes. Under Arbejdet hermed tørnede Skibene gentagne Gange mod hinanden, hvorved S. fik Klyverbom, Stævn og nogle Støtter knust; endvidere sprang Værket ud af nogle Naadder og nogle Bolte brækkede. H. M. fik flere Smaaskader. D. ²⁷/₈ blev S. sat paa Land, hvor det blev Vrag.

Anm. Aarsagen til Forliset fremgaar af det ovenfor anførte.

243. 3^m M/Sk. St. **Blane** af Glasgow, 364 Reg. T. Br. Bygget 1917. Paa Rejse fra Methil til Skagen med 416 Tons Kul og Koks.

Grundstødt d. ²⁶/₂ 26 ved Jyllands NV.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Skagen d. ⁵/₃ 26.

Kl. ⁷/₃₀ Fmd. grundstødte S. B. i taaget Vejr ud for Blokhus. Kl. ⁹/₁₀ Emd. kom Skibet flot ved Hjælp af Bjergningsdamper.

244. S/S **Stadt Stolp** af Stettin. Paa Rejse fra Stettin til Rønne med 300 Tons Stenkul.

Grundstødt d. ²¹/₁ 26 ved Bornholms V.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. ²⁵/₁ 26.

S. S. grundstødte ved Midnat i usigtbart Vejr paa Arnager Rev. Skibet blev senere bragt flot af Bjergningsdamperen »Svava«.

245. S/S **Stal** af Kjøbenhavn, 2242 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal. Paa Rejse fra San Pedro de Macoris til Montreal med Sukker.

Grundstødt d. ¹²/₁₀ 26 ved Haiti.

Søforklaring i Montreal d. ⁵/₁₁ 26. Søforhør i Kjøbenhavn d. ²/₁₂ 26.

Kl. ca. ⁷/₁₅ Fmd., da S., der havde Lods om Bord, var for indgaaende til San Pedro de Macoris, skulde passere en skarp Drejning, tog Skibet Grunden paa Bb.s Side af Farvandet. Efter ca. en halv Times Forløb kom Skibet flot ved egen Hjælp. Kl. ca. 2 Emd., da Skibet for udgaaende var ved den ovenfor omtalte skarpe Drejning, blev der af Hensyn til Faren for Grundstødning givet Ordre til at kaste Bb.s Anker. Ved en Fejltagelse blev Stb.s Anker kastet, men umiddelbart efter Bb.s Anker. Maskinen blev nu kastet Fuld Kraft Bak, men umiddelbart efter tog Skibet Grunden og blev staaende paa Farvandets V.lige Side. Stb.s Nr. I Bundtank fyldtes straks med Vand. Kl. ⁵/₂₅ Emd. kom Skibet flot ved Hjælp af 2 Bugserbaade. Det viste sig, at det var umuligt at lænse Stb.s Nr. I Tank samt at Stb.s Forlast havde faaet en mindre Lækage.

Anm. Søretten har intet udtalt med Hensyn til Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det oplyste antage, at Grundstødningen skyldes, at Skibet havde for megen Fart paa i Drejningen i Forbindelse med den Omstændighed, at Stb.s Anker blev kastet i Stedet for Bb.s Anker.

246. Gl. **Stella** af Toreskov. ca. 100 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Korsør til Aarhus i Ballast.

Grundstødt d. ²⁰/₁₀ 26 ved Fyns N.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $21/10$ 26.

Kl. $10\frac{1}{2}$ Emd. grundstødte S. ved Tunø Røn. D. $21/10$ Kl. $8\frac{1}{2}$ Fmd. kom Skibet flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Om Aarsagen til Grundstødningen er intet oplyst.

247. Ff. **Strandby** af Esbjerg, 21 Reg. T. Br. Bygget 1913 af Eg, Bøg og Fyr. Paa Fiskeri i Nordsøen.

Havareret d. $10/10$ 26 i Nordsøen.

Søforklaring og Søforhør i Esbjerg d. $21/10$ 26.

Kl. Ca. $8\frac{1}{2}$ Fmd., da S. laa underdrejet for en Sv.lig Storm, kom en Braadsø over Fartøjet og slog Kappen, Skanseklædning og en Del Fiskeredskaber over Bord, samt fyldte Fartøjet halvt med Vand.

Anm. Aarsagen til Havariet fremgaar af det ovenfor anførte.

248. Bark **Suzanne** af Marstal, 1229 Reg. T. Br. Bygget 1880 af Staal. Paa Rejse fra Newport Mon. til Pernambuco med Kul.

Mistet Anker og Kæde d. $4/3$ 26 i Bristol Kanalen.

Indberetning til Board of Trade dat. $9/3$ 26.

Paa Grund af haardt Vejr laa S. opankret for 2 Ankre med 90 og 45 Fv. Kæde ude tæt ved Lundy. D. $3/3$ Kl. 3^{30} Fmd., under en Byge fra Land, brækkede den ene Ankerkæde, og Skibet gik i Drift og drev $1\frac{1}{2}$ Sm. ud fra Kysten, før det blev stoppet. Den anden Ankerkæde blev stukket ud til 120 Fv. Vejret blev imidlertid haardere, og Skibet gik paany i Drift. Da det var 5—6 Sm. fra Kysten og i Nærheden af Bull Point, stak man Ankret fra sig og sejlede tilbage til Newport.

249. M/S **Svalen** af Sønderborg, 188 Reg. T. Br. Bygget 1915 af Staal. Paa Rejse fra Sønderborg til Kjøbenhavn.

Tørnet mod en Mole d. $14/10$ 26 i Kjøbenhavns Havn.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $9/11$ 26.

Da S. var drejet ind i den klare Fyrvinkel for Lynetteløbet, nægtede Skibet at styre. Idet Maskinen blev beordret Fuld Kraft Bak, gik Motoren i Staa. Ca. et Minut efter tørnede S. med Boven mod den S.lige Mole.

Anm. Ved Eftersyn viste det sig, at Stb.s Rorkæde var gledet af Kvadranten og beknebet sig under denne. Aarsagen hertil antages at være, at Kæden var blevet strakt under de foregaaende Dages Sejlads i haardt Vejr.

250. S/S **Svanhild** af Kjøbenhavn, 2163 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Staal. Paa Rejse fra Nordenham til Montreal med Kul.

a) Kollideret d. $5/11$ 26 paa Bremerhaven Red.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $29/12$ 26.

Kl. ca. 9^{21} Emd., da S., der havde Lods om Bord, var ud for Bremerhaven, bemærkedes en Slæbe-damper — der senere viste sig at være »Cyklop« med Lægterne Nr. 148 og Nr. 124 paa Slæb — kommende ud fra Kaiserhaven. Paa Grund af en modgaaende Dampner kunde der fra S. ikke gives Signal for Stb.s Ror, hvorfor der som Opmærksomhedssignal blev givet en lang Tone. Kort efter blev der fra C. givet et Stød i Fløjten. S. drejedes lidt til Bb., og da Kollision syntes uundgaaelig, idet C.s Kurs stadig skar S.s, blev Roret lagt haardt Bb. og Maskinen kastet Fuld Kraft Bak samtidig med der blev givet 3 Stød i Fløjten. C. lod — paa Anmodning fra Lodsens i S. — Slæberen gaa, og umiddelbart efter tørnede Lægterne mod S.s Stb.s Side ud for Nr. I Lugen, hvorved S. fik det opstaaende brækket, flere Støtter bøjede, Dækpladerne løftede og en større Bule i Pladen under Vandlinien. S. gik i Dok for Reparation.

Anm. Søforklaring fra C. foreligger ikke.

b) Kollideret med en Bro d. $6/11$ 26 i Bremerhaven.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $29/12$ 26.

Da S. — assisteret af Lods og 2 Slæbebande — Kl. ca. 4 Emd. skulde gennem Broen ind i Gammel Dok, blev Skibet af Vinden ført over mod Brohovedet og tørnede dette med Stb.s Bov, hvorved der fremkom en Bule.

Anm. Aarsagen til Kollisionen fremgaar af det ovenfor anførte.

251. S/S **Søborg** af Kjøbenhavn. 1992 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Staal. Paa Rejse fra Cardiff til Hook van Holland i Ballast.

Paasejlet d. $9/11$ 26 paa Maasfloden.

Søforklaring i Rotterdam d. $16/11$ 26. Søforhør i Korsør d. $23/5$ 27.

Kl. 6^{30} Fmd., da S. under en V.lig Storm laa til Ankers paa Hook van Hollands Red, drev S S »Bassano« af Hull, der vilde gaa foran om S., ned paa sidstnævntes Stævn og anrettede betydelig Skade paa denne.

Anm. Søforklaring fra B. foreligger ikke.

252. S/S **T. M. Werner** af Kjøbenhavn, 1769 Reg. T. Br. Bygget 1905 af Staal. Paa Rejse fra Rufisque til Kaolack i Ballast.

Kollideret d. $26/5$ 26 paa Saloumfloden.

Søforklaring i Rotterdam d. $25/6$ 26.

Kl. 10^{25} Fmd., da T. M. W., med Lods om Bord, befandt sig ca. 15 Minutters Sejlads fra Kaolack, saas norsk S/S »Skard« forude for udgaaende. S. gav el kort Stød i Dampfløjten, der blev besvaret med samme Signal fra T. M. W. Signalet blev kort efter gentaget fra S. og besvaredes atter paa samme Maade af T. M. W.. der holdtes i Stb.s Side af Renden. Kl. 10^{30} Fmd. gav S. to korte Stød i Fløjten, hvilket Signal af T. M. W. ligeledes besvaredes med to Stød og samtidig lagdes Roret haardt Stb. Skibet svingede til at begynde med rask Bb. over, men paa Grund af Strømforholdene og ringe Vandstand holdt Skibet

pludselig op med at dreje; der blev nu slaet Fuld Kraft Frem til Maskinen, uden at Skibet dog derfor lystrede Roret, Da det Kl. 10³⁷ Fmd. blev klart, at en Kollision var uundgaelig, blev Maskinen kastet Fuld Kraft Bak; samtidig blev Stb.s Anker kastet og der blev givet 3 korte Stød i Fløjten. T. M. W. løb nu Stævnen haardt ind i Flodbredden om Stb., hvorefter Skibet som Følge af den indgaaende Strøm svingede tværs i Strømmen, og umiddelbart efter tørnede S. med Bb.s Bov mod T. M. W.s Bb.s Laaring, hvorved Lønningen, det opstaaende og tre Støtter blev bøjede. Kl. 11⁰⁰ Fmd. var Skibene klar af hinanden, hvorefter T. M. W. fortsatte Rejsen.

Anm. Søforklaring for S. foreligger ikke.

253. S/S **Tekla** af Kjøbenhavn, 1469 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal.

Paasejlet d. ⁴/₆ 26 i Kaolack.

Søforklaring i Rotterdam d. ³/₇ 26.

Kl. 6 Fmd. tørnede S/S »La Fontaine« af La Rochelle, der var for udgaaende, med Agterenden mod T., der laa fortojet, hvorved T. fik 2 Lønningsplader, 1 Dæksstøtter samlet 8 m af Lønningen i Bb.s Side bøjet.

Anm. Søforklaring fra L. F. foreligger ikke.

254. S/S **Texas** af Kjøbenhavn, 4465 Reg. T. Br. Bygget 1899 af Staal. Paa Rejse fra Houston til Norfolk.

Grundstødt d. ²⁰/₁ 26 ved Amerikas Ø.-Kyst.

Søforhør i Kjøbenhavn d. ²⁰/₂ 26.

Kl. 9²⁰ Fmd., da T., der paa Grund af Taage gik med langsom Fart, var ca. 1 Sm. fra Tena City Færge, mistedes pludselig Styret over Skibet. Skønt Maskinen blev kastet Fuld Kraft Bak, tog Skibet Grunden paa Kanalens N. Side. Kort efter kom T. flot ved egen Hjælp.

Kl. 2⁴⁰ Emd. opdagedes det, at Skibet havde taget Grunden i Kanalens N. Side tæt ved Ledefyrbaakerne. Det var paa dette Tidspunkt meget taaget. Efter forgæves at have forsøgt at komme flot ved egen Hjælp, tilkaldtes en Slæbebaad, der tog T. af Grunden Kl. 4⁵⁵ Emd.

Anm. Soretten har intet udtalt med Hensyn til Aarsagen til Grundstødningerne. Ministeriet maa efter det oplyste antage, at Grundstødningerne skyldes Taage i Forbindelse med Strømsætning.

255. M/B **Thor** af Kjøbenhavn, 7 Reg. T. Br.

Kollideret d. ¹³/₈ 26 i Kjøbenhavns Havn.

Søforhør i Kjøbenhavn d. ²⁶/₈ 26.

Se Nr. 17.

256. M/Jt. **Thyra** af Aalborg, 27 Reg. T. Br. Bygget 1913 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Aalborg til Jegindø med Kunstgødning. Mel og Foderstoffer.

Grundstødt d. ⁵/₃ 26 i Limfjorden.

Søforklaring i Løgstør d. ¹⁸/₃ 26.

Da T. befandt sig 2,5 Sm. fra Ballonen ved Løgstør Rende, gik Motoren i Staa, hvorfor Kursen ændredes fra SV. til SSØ. for at komme i Læ af Livø. Kl. 10 Fmd. tog Skibet Grunden og blev staaende paa Livøtop. Skibet blev d. ²⁴/₄ bragt flot og indslæbt til Thisted.

Anm. Det viste sig, at Kosten paa Livøtop ikke var paa Plads paa Grund af Isforholdene.

257. Lystyacht **Thyra** af Kjøbenhavn. Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Skanör.

Grundstødt d. ¹⁵/₅ 26 ved Sveriges V.-Kyst.

Svensk Strandingsindberetning dat. ¹⁷/₅ 26.

Kl. 5³⁰ Emd. grundstødte T. i klart Vejr paa V.-Siden af Indsejlingen til Skanörs Havn. Skibet kom flot samme Dag Kl. 7 Emd.

258. S/S **Toto** af Stege, 193 Reg. T. Br. Bygget 1902 af Staal. Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Saxkjøbing via Assens med 230 Tons Kul.

Kollideret d. ²⁶/₁₁ 26 i Kattegat.

Søforklaring og Søforhør i Saxkjøbing d. ²⁹/₁₁ 26.

Kl. 5 Fmd., da T. under Taage var i Nærheden af Schultzs Grund F.S., hørtes Taagesignal om Bb. fra en Sejler, der gav 1 Stød i Taagehornet. Umiddelbart efter kom Sejleren i Sigte. Roret blev lagt haardt Bb. og Maskinen kastet Fuld Kraft Bak; men ca. 2 Minutter efter tørnede Sejleren, der senere viste sig at være en Skonnert, hvis Navn og Hjemsted ikke er oplyst, med Stævnen mod T.s Bb.s Bov i Agterkant af Bakken. T. fik ved Kollisionen Gelænderet paa Bakken bøjet, Lønningen brækkede tre Steder og en Bule i Skibssiden over og under Rendestenen.

Anm. Søforklaring for Skonnerten foreligger ikke.

259. M/Sk. **Treue** af Warnemünde, 41 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Horsens til Svendborg i Ballast.

Strandet og forlist d. ¹⁰/₁₀ 26 ved Sjællands V.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. ¹¹/₁₀ 26.

Kl. 6³⁰ Emd. strandede T. ved Reersø under en orkanagtig Storm fra V. Besætningen blev reddet ved Hjælp af Fiskere fra Land Skibet blev Vrag

Anm. Aarsagen angives at være, at T.s Ankerkæde brækkede.

260. S/S **Trondhjem** af Kjøbenhavn, 1399 Reg. T. Br. Bygget 1923 af Staal.

a) Kollideret d. ¹¹/₁ 26 Kjøbenhavns Havn.

Se Nr. 185.

b) Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Stettin.

Kollideret d. ¹⁴/₁₁ 26 i Kjøbenhavns Havn.

Søforhør i Kjøbenhavn d. ¹⁸/₁₁ 26.

Kl. 2²⁷ Emd., efter at T. havde passeret Bomløbet, saas en Motorskonnert, der senere viste sig at være 3^m M/Sk. »Ruth« af Torekov, tæt under Trekroner, styrende efter Indløbet. T.s Maskine blev stoppet samtidig med, at der blev givet 2 Stød i Fløjten, hvorefter Maskinen blev sat Langsom Frem. Fløjtesignalet blev gentaget 2 Gange, og da R. ikke syntes at ændre Kurs, kastedes Maskinen Fuld Kraft Bak. Umiddelbart efter — Kl. 2³⁰ Emd., da T. var ved Fyret paa den N.lige Bølgebryder — tørnede T.s Bov mod R.s Bb.s Side agten for midtskibs. T. tog ingen Skade ved Kollisionen.

Ifølge den af R.s Besætning afgivne Forklaring passerede R. Kl. 2¹⁰ Emd. S. om Middelgrundsfortet. Da R. var ved Tokosten paa Stubben, der passeredes tæt om Stb., bjergedes Sejlene, og R. fortsatte for Motoren alene ind gennem Kroneløbet. Samtidig bemærkedes en udgaaende Damper, der senere viste sig at være T., hvorfor R. holdtes saa tæt ind til den N.lige Bølgebryder som muligt. Nogle Fløjtesignaler blev ikke hørt fra T. Ved Kollisionen fik R. en større Bule samt et Hul i Siden, endvidere knustes Redningsbaaden og R. blev slaaet over og ramte Bølgebryderens Stensætning med Stb.s Side.

Anm. Søretten har intet udtalt med Hensyn til Aarsagen til Kollisionen. Ministeriet maa efter det oplyste antage, at Kollisionen er foranlediget ved, dels at T. drejede til Bb. i Stedet for at holde sig i den Stb.s Side af Løbet, dels at T.s Fløjtesignaler ikke hørtes i R., antagelig som Følge af Motorens Støj.

261. S/S **Tune** af Kjøbenhavn, 51 Reg. T. Br. Bygget 1902 af Staal.

Kollideret d. ¹¹/₁ 26 i Kjøbenhavns Havn.

Søforhør i Kjøbenhavn d. ¹⁶/₁ 26.

Se Nr. 185.

262. S/S **Tyr** af Randers, 669 Reg. T. Br. Bygget 1890 af Staal. Paa Rejse fra Hull til Halmstad med Kul og Stykgods.

Mistet Skruen d. ²³/₁ 26 i Kattegat.

Indberetning fra Konsulatet i Göteborg dat. ³⁰/₁ 26. Søforklaring i Göteborg d. ²⁹/₁ 26.

D. ²³/₁ Kl. 2³⁰ Emd. passeredes Læsø-Trindel. Det blæste en haard sydlig Kuling med tilsvarende Sø. Kl. 5³⁰ Emd. rovsede Maskinen stærkt, den blev straks stoppet og ved Eftersyn viste det sig, at Skruen var mistet. Bb.s Ankerkæde blev stukket ud til 75 Fv., og Lodskud taget hver Time. Kl. 5 Emd. fik man Vinga Fyr i Sigte i misv. N.t.Ø. ¹/₂ Ø. i 2 Sm. Afst., og Skibet opankredes her for Stb.s Anker og 75 Fv. Kæde paa 25 Fv. Vand. For at tilkalde Assistance affyredes Raketter og Kanonslag, og Kl. 8³⁰ Emd. kom Lodsbaaden langs Sidem. Der sendtes Bud efter Bjergningsdamper, og Kl. 11⁴⁰ Emd. ankom S/S »Harald« af Göteborg, der slæbte T. til Göteborg.

Anm. Det viste sig, at Skrueakslen var brækket i Skrueavet, hvorfor det formodes, at Skruen har tørnet en undersøisk Genstand.

263. Sk. **Uranus** af Marstal, 99 Reg. T. Br. Bygget 1915 af Eg. Paa Rejse fra Horta til St. Johns, New Foundland i Ballast,

Borteblevet; 4 Omkomne.

Forlisansmeldelse dat. Marstal d. ⁷/₇ 26. Søforhør i Marstal d. ²⁵/₈ 26.

U. afsejlede fra Horta d. ²²/₁₂ 25. Siden er intet hørt til Skibet, der maa antages at være forlist med Mand og Mus.

Anm. Besætningen bestod af: Skibsfører Jørgen Henning Stegmann, Styrmand Boye Rasmussen, begge af Marstal, Letmatroserne Jarle Christensen af Flynder og A. Eigil Andersen.

264. M/S **Uranus** af Süderstapel. Bygget 1885 af Træ. Paa Rejse fra Rendsborg til Grenaa med 95 Tons Kul.

Strandet og forlist d. ²/₁₂ 26 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Ebeltoft d. ⁷/₁₂ 26. Indberetning dat. ¹⁴/₂ 27.

Kl. 7³⁰ Emd. pejledes Moselgrund Lysbøje i NNØ., Afst. 2 Sm. Herfra styredes VNV. ¹/₂ V. Kort efter kom Sletterhage Fyr i Sigte, visende 2 Blink. Kl. ea. 9 Emd. viste Sletterhage Fyr pludselig grønt, hvorfor Kursen sattes vestligere. Fyret forsvandt kort efter i Snebyger samtidig med, at Vinden friskede stærkt og sprang fra SSV. til VSV. Det forsøgtes at faa Skibet over Stag. men Manøvren mislykkedes. Der loddes 12—15 m Vand, og det forsøgtes atter uden Held at stagvende. Kort efter — Kl. ca. 10 Emd. — tog Skibet Grunden paa Gaasehagen og blev staaende ca. 300 m fra Land. Besætningen kom i Land i Skibets Baad.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Grundstødningen er foranlediget ved det haarde Vejr i Forbindelse med den Omstændighed, at Motorens ene Cylinder var havareret.

265. Ff. **Valkyrien** af Kjøbenhavn. Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Svendborg med Fiskredskaber.

Grundstødt d. ¹⁰/₁₁ 26 i Smaalandsfarvandet.

Strandingsindberetning dat. ¹⁸/₁₁ 26.

Kl. 11 Emd. under S.lig Kuling grundstødte V. paa Omø Rev efter at have lidt Maskinhavari. Skibet kom senere flot ved Hjælp af nogle Fiskerbaade.

266. M/Gl. **Varnemünde** (Tysk Nationalitet). Paa Rejse fra Rostock til Nakskov med Kul.

Grundstødt d. ³/₁₁ 26 ved Sprogø

Strandingsindberetning dat. ⁴/₁₁ 26.

Kl. ca. 4 Fmd. grundstødte V. paa Sprogø Østrev. Skibet blev d. $\frac{4}{11}$ Kl. ca. 1³⁰ Fmd. bragt flot af en Bjergningsdamper.

Anm. Der er intet oplyst om Aarsagen til Grundstødningen.

267. Gl. **Vega** af Aalborg, 56 Reg. T. Br. Bygget 1895 af Eg. Paa Rejse fra Kragerø til Aalborg med Is.

Kollideret d. $\frac{24}{7}$ 26 i Limfjorden.

Søforklaring og Søforhør i Nørresundby d. $\frac{29}{7}$ 26.

Kl. 9²⁰ Emd. passerede V. Hals. Vinden var S.lig, fløv Brise, og Strømmen udgaaende. V. holdtes i Hals Bro Fyrs hvide Vinkel, men avancerede kun langsomt, da Vinden efterhaanden trak mere SV.lig, saaledes at der maatte styres bidevind. Kl. 10¹⁵ Emd. gav en udgaaende Damper, hvis røde Lanterne allerede i nogen Tid havde været set, eet Stød i Dampfløjten, hvilket Signal blev gentaget ca. 2 Minutter senere. V., der endnu ikke var naaet ned i Egensekloster-Skov Fyrlinie, holdt sin Kurs. Ca. 1 Minut efter Damperens sidste Signal tørnede denne, der senere viste sig at være »Harald Becker« af Altona, haardt mod V. agten for Fokkeriggen. Da V. ved Kollisionen fik et stort Hul i Skibssiden, gik Besætningen i Baaden og blev kort efter taget om Bord i H. B. og senere landsat i Hals. V. sank.

Ifølge den af H. B.s Lods afgivne Forklaring var dette Skib undervejs fra Dansk Andels Cement Fabrik til Uleåborg i Ballast, da man Kl. 10¹⁵ Emd., medens Skibet var midt i Egensekloster-Skov Fyrlinie, observerede V., der kom i Hals Bro Fyrets hvide Vinkel og var tæt ved Fyrskæringen. For at give Plads for Sejleren, der efter Fjordreglementet skulde holde Fyrlinierne, holdtes H. B. lidt mere Stb. over samtidig med, at der blev givet eet Stød i Fløjten. Da Sejleren vedblev at holde Kurs efter at have passeret Fyrlinien, blev H. B.s Maskine slaaet Langsomt, og der blev atter givet eet Stød i Fløjten, men da V. stadig ikke ændrede Kurs, kastedes Maskinen Fuld Kraft Bak. Kort efter indtraf Kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Søretten har intet udtalt med Hensyn til Aarsagen til Kollisionen. Hamborg Seeamt har under $\frac{6}{8}$ 26 afsagt følgende Kendelse i Sagen: Kollisionen skyldes, at Sejleren er kommet for langt mod S. og derved har foranlediget, at Damperen maatte bibeholde sin Styrbordsmanøvre. H. B. er uden Skyld i Kollisionen.

268. 3^m Sk. **Vega** af Svendborg, 225 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Eg, Bøg og Fyr. Paa Rejse fra Skutskær til Morlaix med Træ.

1 Mand faldet over Bord og druknet d. $\frac{1}{12}$ 26 i Kanalen.

Søforhør i Svendborg d. $\frac{17}{2}$ 27.

Kl. ca. 6³⁰ Fmd. faldt Ungmand Arnold Simonsen af Kjøbenhavn over Bord fra luv Nok af Fokke- raaen, hvor han havde gjort Spidssejlet los. Skibet blev straks drejet til Vinden, der blæste frisk fra ØNØ. og en Redningskrans kastet ud. Efter med Jollen forgæves at have eftersøgt den overbordfaldne i ca. 3 Timer, fortsattes Rejsen.

Anm. Ved Eftersyn viste det sig, at Rygperten, der havde været nede til Eftersyn i Oktober Maaned, var knækket ude ved Toplasten paa Grund af Skamfiling.

269. S/S **Venus** af Kjøbenhavn, 2456 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal. Paa Rejse fra Antwerpen til Genua med gammelt Jern.

Tørnet flydende Genstand samt grundstødt d. $\frac{16}{1}$ 26 paa Schelde.

Søforklaring i Rotterdam d. $\frac{29}{1}$ 26.

V. afgik fra Antwerpen d. $\frac{16}{1}$ Kl. 6³⁰ Emd. med Lods om Bord. Kort efter Afgangen blev det Taage, hvorfor man lod Ankre falde. Medens Maskinen gik Bak for at bringe Skibet strømret, mærkedes det, at Agterskibet tørnede en flydende Genstand, hvorfor Maskinen skiftedes til Fuld Kraft Krem, men straks efter stoppede Maskine af sig selv. Kl. ca. 10^{1/2} Emd. bemærkedes, at Skibet havde taget Grunden paa Flodens S.-Side ved Pynten Pibe Tobak. D. $\frac{17}{1}$ Kl. 2 Fmd. kom V. flot ved Hjælp af 2 Bugserbaade, og da det ved Eftersyn viste sig, at Roret var bøjet ca. 40° Stb. over, samt at der sad et Stykke Wire rundt Skruenavet, blev det besluttet at gaa tilbage til Antwerpen.

270. 3^m M/Sk. **Venus** af Marstal, 379 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Eg. Paa Rejse fra Brännfors til Reykjavik med Træ.

Havareret d. $\frac{24}{10}$ 26 i Atlanterhavet; kastet Dækslast over Bord.

Søforhør i Reykjavik d. $\frac{6}{11}$ 26. Søforhør i Marstal d. $\frac{16}{3}$ 27.

Kl. 10¹⁰ Fmd., da V. under en Storm befandt sig paa 62°07' N. Brd. 14°58' V. Lgd., kom en Sø over Stb.s Side og slog Dækslasten over til Bb.s Side, hvorved Skibet krængede stærkt over. Der holdtes af for Vejret. Sejlene bjergedes og hele Besætningen begyndte at kaste Dækslast over Bord. Da V. stadig tog meget Vand over, forsøgte at lægge Skibet paa en anden Kurs. Under dette steg Vandet hurtigt i Skibet, hvorfor Maskinen gik i Staa. Da ca. 15 Std. var kastet over Bord, rejste Sibet sig en Del, og Besætningen blev nu delt i 3 Hold. hvoraf eet vedblev at kaste Dækslast over Bord, eet pumpede og da den ene Pumpe var blevet uklar ved Dækslastens Forskydning, øsede et Hold Vand op fra Maskinrummet. I Løbet af Natten blev Dækslasten bragt i Højde med Lønningen og den ene Pumpe klarer; men Skibet var nu vandfyldt of flød paa Lasten. D. $\frac{7}{10}$ Kl. 1³⁰ Emd. sattes alle Mand til begge Pumper, og efter 30 Timers uafbrudt Pumpning var Skibet lænset til ca. 4 Fod. Pumperne holdtes stadig gaaende, men Besætningen delt i 2 Hold. D. $\frac{9}{10}$ Kl. 5 Fmd. kom alle Mand atter i Pumperne og Kl. 1 Emd. var der ca. 20" Vand i Skibet. Det viste sig, at Skibet nu trak ca. 1" i Timen, og Rejsen fortsattes for Sejlene alene.

Anm. Ved et i Reykjavik afholdt Syn viste det sig blandt andet, at Dæksstøtterne. Skandækket, Hoveddækkets Kalfaktring samt Hudklædningens Kalfaktring i de øverste Naader midtskibs havde begivet sig en Del.

271. Gl. **Venus** af Rønne. Paa Rejse fra Karrebæksminde til Faxe i Ballast.

Grundstødt d. $14/1$ 26 i Smaalandsfarvandet.

Stranlingsindberetning dat. $17/4$ 26.

V. grundstødte under en Storm Kl. $3\frac{1}{2}$ Emd. ved Fejøs Ø.-Kyst ca. 400 m fra Land. Skibet blev senere bragt flot med Assistance af Svitzers Bjergnings-Entreprise.

272. S/S **Vera** af Kjøbenhavn, 1227 Reg. T. Br. Bygget 1907 af Staal. Paa Rejse fra Danzig til London med Kul.

Kollideret d. $16/10$ 26 paa Elben.

Indberetning fra Konsulatet i Hamburg dat. $18/10$ og $25/10$ 26. Søforklaring i Hamborg d. $27/10$ 26. Søforhør i Aalborg d. $16/12$ og $17/12$ 26.

Kl. 2^{40} Fmd. gik V., der havde Lods om Bord, ud af Slusen ved Brunsbüttel. Vinden var V.lig, flov Brise, og Vejret sigtbart med Regnbyger. Ved Brunsbüttel laa mange Skibe til Ankers, hvoraf flere med Kanalsignal, og desuden var der i Farvandet en Del Fartøjer under Gang eller drivende med Strømmen, der var udgaaende. Fra V., der manøvreredes for hurtigst muligt at komme ud af Kanalområdet, opdagedes pludseligt tæt om Stb. et rødt Lys, der antoges at hidrøre fra en Damper, som var for indgaaende til Kanalen og derfor formodedes at dreje Bb. over. Paa Grund af den haarde udgaaende Strøm og de mange Skibe i Farvandet var det ikke muligt at gaa klar af denne Damper ved at dreje Stb. over; Roret blev derfor lagt haardt Stb. samtidig med, at der blev givet to korte Stød i Dampfløjten, hvilket Signal kort efter blev gentaget. Fra den anden Damper, der senere viste sig at være hollandsk S/S »Caledonia«, hørtes nu 3 korte Stød, og umiddelbart efter tørnede C. med Boven mod V.s Stb.s Side ud for Maskinrummet. Da Skibene var kommet klar af hinanden, blev V.s Maskine stoppet og Skibet opankret. Det viste sig nu, at V. havde faaet en betydelig Lækage og at der var kommet meget Vand i Maskinrummet, hvorfor Skibet blev sat paa Grund.

Ifølge den af C.s Besætning afgivne Forklaring saas fra dette Skib, der var for indgaaende, V.s grønne Lanterne, der tidligere havde været skjult af Ankerliggerne, tæt forude om Bb. Roret blev straks lagt haardt Bb. samtidig med, at der blev givet et kort Stød i Fløjten. Da Kollisionen imidlertid syntes uundgaaelig, blev C.s Maskine kastet Fuld Kraft Bak, hvilken Manøvre blev tilkendegivet med 3 korte Stød. Umiddelbart efter skete Kollisionen som foran beskrevet. C. fik ved Kollisionen en Lækage i Forpeaken, medens Skibet iøvrigt fandtes tæt.

Anm. Hamborg Seeamt, for hvilken begge Skibes Besætninger har afgivet Søforklaring, har afsagt følgende Kendelse: Kollisionen mellem den hollandske Damper »Caledonia« og den danske Damper »Vera« d. $16/10$ 26 ved Brunsbüttel skyldes de paa det paagældende Tidspunkt der raadende uheldige Forhold, idet der som Følge af de foregaaende Dages Storme havde samlet sig en Mængde Skibe ved Indgangen til Kanalen, hvorved »Caledonia«s og »Vera«s Førere var blevet forhindret i rettidigt at blive opmærksom paa det andet Skib og hvorved desuden Skibenes Manøvrefrihed var blevet i den Grad begrænset, at Sammenstødet under de foreliggende Omstændigheder ikke kunde undgaaes. Der hviler ingen Skyld paa nogen af Skibenes Førere eller Lodser.

273. Kaproningsbaad **Viking**. Paa Rejse fra London til Bombay.

Forlist d. $14/11$ 26 i den biscayiske Havbugt; 1 Omkommet.

Søforklaring i Santander d. $16/11$ 26. Søforhør i Kjøbenhavn d. $30/12$ 26.

Kl. ca. $1\frac{1}{2}$ Emd. var V. paa Højde med Suances, hvilken Plads skulde anløbes. Vejret var fint, men der stod en svær Dønning, og da der fra en Fiskerbaad, der kom paa Prajehold, oplystes, at Indsejling til Suances var umulig, blev det besluttet at gaa tilbage til Santander. Kl.ca. 4 Emd., da V. var i Nærheden af Cabo Mayor ca. $2\frac{1}{2}$ Sm. fra Land, saas i ca. 400 m.s Afstand en svær Sø, der brød saa langt man kunde se. V. rettedes op mod Søen, der knuste Baaden i flere Stykker. De to ombordværende fik Redningsbælter paa og svømmede ind mod Kysten. Det lykkedes den ene at komme i Land; medens den anden — Niels Christian Hansen af Odense — druknede.

Anm. Aarsagen til Ulykken var. at Baaden var for svag til Anvendelse i aaben So.

274. S S **Virginia** af Kjøbenhavn, 3754 Reg. T. Br Bygget 1899 af Staal. Paa Rejse fra Gdingen til Kjøbenhavn med Kul.

Grundstødt d. $8/1$ 26 ved Sveriges S.-Kyst.

Svensk Strandingsindberetning dat. $11/1$ 26. Søforhør i Kjøbenhavn d. $13/1$ 26.

Kl. 2^{50} Fmd. passeredes Due Odde Fyr i 3 Sm. Afst., Kursen ændredes fra retv. V. til retv. S.82° V., Log 14. Kl. 4 Fmd. ændredes Kursen til ret. N.75°V., Log 24. Kl. 10^{30} Fmd. ændredes den til retv. N.72°V., Log 75, og Kl. 12^{20} Emd. ændredes til retv. N.67° V., Log 90. Det havde hele Formiddagen været regndiset. Kl. 12^{35} Emd. tog Skibet Grunden og blev staaende, som det senere viste sig ca. 1 Sm. NØ. for Heighbury Grund. Efter at en Del af Lasten var losset, kom V. flot d. $10/1$ Kl. 4^{49} Fmd. ved Hjælp af en Bjergningsdamper.

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

275. M/S **Virginia** af Kjøbenhavn. 641 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal.

a) Paa Kejse fra Gefle til Boulogne.

Paasejlet Dokporten d. $8/9$ 26 i Boulogne.

Søforklaring i Køge d. $7/12$ 26.

Kl. 11^{13} Fmd., da N., assisteret af Lods og Slæbebaad, for langsomt Fart fra det ydre Basin skulde ind i Dokken, drejede Strømmen Skibet Bb. over. Maskinen blev kastet Fuld Kraft Bak, men umiddelbart efter — Kl. 11^{14} Fmd. — tørnede V.s Stævn mod Stenkajen, hvorved Stævnen bøjedes stærkt til Bb.

Anm. Aarsagen til Paasejlingen fremgaaer af det ovenfor anførte.

b) Paa Rejse fra Hudikswall til Køge med Træ.

Havareret og kastet Dækslast over Bord i December 1926 i Østersøen.

Søforklaring i Køge d. $7/12$ 26.

D. $3/12$ Kl. 3⁰⁸ Fmd. passeredes Kappeludde Fyr i $11\frac{1}{2}$ Sm.s Afst. paa retv. Kurs S.21° V. Da Skibet, der under en S.lig Storm tog meget Vand over, havde faaet 20° Bb.s Slagside, blev der efter afholdt Skibsraad kastet ca. 200 Brædder af Dækslasten over Bord, hvorefter Skibet drejedes til for Halv Kraft paa Maskinen. Kl. 2 Emd. knuste en Sø en Del af Broklædet paa Baaddækket om Bb. Kl. 3²⁰ Emd. sattes Maskinen Fuld Kraft Frem og der styredes paa Ølands Rev F.S. Da Skibet atter havde faaet 20° Bb.s Slagside blev der — efter nyt Skibsraad — kastet ca. 2 Std. af Dækslasten over Bord. D. $4/12$ Kl. 7¹⁵ Fmd. havdes Sandhammerens Fyr tværs paa retv. Kurs S.55°V. Da Skibets Slagside igen var vokset til 20°, blev der atter kastet en Del Dækslast over Bord.

Anm. Søretten har intet udtalt med Hensyn til Aarsagen til Slagsiden. Ministeriet maa efter det oplyste antage, at Slagsiden er opstaaet som Følge af, at Skibet under Størstedelen af Rejsen har taget Vand over Bb.s Side, hvorved Dækslasten i denne Side er blevet særlig tung.

276. M/Sk. **Waldemar Tornøe** af Nykjøbing F., 280 Reg. T. Br. Bygget 1918 af Staal. Paa Rejse fra Nykjøbing F. til Sandnæs med Majs.

Grundstødt d. $8/3$ 26 ved Norges V.-Kyst.

Søforklaring i Stavanger d. $17/3$ 26.

Kl. 4⁴⁰ Emd. passeredes Olmestad Fyr, hvorefter Skibet holdtes gaende for langsom Maskine med Lodsflag oppe. Efter $3/4$ Times Forløb modtoges Signal om, at Lodsens ikke kunde komme ud. Kl. 6⁰⁰ Emd. passerede W. T. Lysbøjen paa Jæderen. Det blæste da haard Kuling af VSV. med Sne- og Regnbyger. Kl. 8²⁰ styredes med langsom Maskine op forbi Kvittingsø stadig blussende efter Lods. Da der imidlertid ingen Lods kom ud, og da Vinden friskede, besluttedes det at holde ind paa Marstrafjord for at ankre. Der styredes forskellige Kurser efter Fyrkending. Kl. 10³⁰ Emd. under Regntykning tog Skibet Grunden ved Sorgenfri Fyr paa Utstein Kloster. Roret blev straks slaaet i Stykker, og Kl. 12 Nat begyndte Skibet at lække. Det forsøgte at holde Skibet læns med Maskinpumpen. men forgæves, og i Løbet af den følgende Dags Morgen og Formiddag blev Skibet fyldt med Vand. Der blev nu rekvireret Assistance. Kl. 2 Emd. ankom Bjergningsdamperen »Achilles«, der efter at ca. 200 Tons af Ladningen var lægtret og efter at Skibet var tætnet og pumpet læns, bragte W. T. flot d. $13/3$.

277. Gl. **Waterkyken** af Hamborg, 150 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Hamborg til Frederikshavn med Majs og Sojaskraa.

Grundstødt d. $11/9$ 26 ved Samsø.

Strandingsindberetning dat. $14/9$ 26.

Kl. 10 Emd. grundstødte W. i taaget Vejr paa Hatter-Rev. Skibet kom senere flot ved Hjælp af en Bjergningsdamper.

278. S/S **Yrsa** af Esbjerg, 845 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal. Paa Rejse fra London til Marseilles med Sukker.

Kollideret d. $2/2$ 26 i Nordsøen.

Søforklaring i Rotterdam d. $5/2$ 26. Søforhør i Kjøbenhavn d. $13/4$ 27.

Kl. 12⁰⁵ Emd., da Y. var paa giss. 51°49' N. Brd. 3°05' Ø. Lgd. kom Skibet ind i en Taagebanke, hvorfor der blev afgivet Taagesignal. Kl. 12¹⁰ Emd. hørtes Taagesignal fra en Damper forude om Bb. Y.s Maskine blev straks stoppet; 2 Minutter senere saas Bovvandet fra den modgaende Damper for om Bb. samtidig med at Damperen, der senere viste sig at være S/S »Breedijh« af Rotterdam, gav 2 Stød i Fløjten. Y. svarede med samme Signal, og Roret blev lagt haardt Stb.; men da Kollisionen syntes at være uundgaelig, kastedes Maskinen Fuld Kraft Bak, og der blev givet 3 Stød i Fløjten, hvilket B. besvarede med 3 Stød. Ca. 2 Minutter senere tørnede B. med Stb.s Bov mod Y.s Stb.s Bov. Ved Kollisionen fik Y. Lækage i Forpeaken og Kabelrummet, der fyldtes. Da Skibet iøvrigt viste sig at være tæt, fortsattes Rejsen til Rotterdam.

Anm. Søforklaring for B. foreligger ikke.

279. 3^m M/Sk. **Yrsa** af Fredericia, 120 Reg. T. Br. Bygget 1901 af Eg. Paa Rejse fra Lübeck til Aalborg med Raajern og Ammoniak-Gødning.

Grundstødt d. $16/2$ 26 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Aalborg d. $22/2$ 26.

Kl. 8 Emd. passerede Y. Hals Barre Fyr, hvorefter styredes efter Kending op gennem Renden. Kl. 9 Emd. løb Skibet fast i Isen; det forsøgte at vende, men i Løbet af et Par Minutter blev Y. af Isen sat paa Grund paa Rendens N. Side. D. $17/2$ blev Skibet taget flot af en Bjergningsdamper.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

280. 3^m M/Sk. **Zeemeeuw** af Groningen, 289 Reg. T. Br. Bygget 1918 af Staal. Paa Rejse fra Ege Mouth til Stettin med Sild i Tønder.

Strandet d. $1/10$ 26 paa Jyllands V.-Kyst.

Strandingsforretning i Fjand d. $2/10$ 26. Søforhør og Søforklaring i Ringkøbing d. $8/10$ 26. Strandingsindberetning dat. $8/1$ 27.

D. $28/9$ Kl. 10 Fmd. afgik Z. fra Ege Mouth. Kursen sattes Ø.t.N. Efter at 15 Sm. var udløbet, ændredes Kursen Kl. 12 Md. til Ø. Kl. 4 Emd., da 31 Sm. var udløbet, ændredes Kursen til Ø. $1/2$ S., paa hvilken Kurs tilbagelagdes en Distance paa 162 Sm. i Tiden indtil d. $29/9$ Kl. 12 Md. da Kursen paany ændredes til Ø.t.N. Kl. 3 $1/2$ Emd. løb Motoren varm og maatte stoppes. Medens Motoren repareredes, laa Skibet stille. D. $30/9$ Kl. 10 Fmd. var Motoren klar igen, og der fortsattes paa Kurs Ø.t.N. Paa denne

Kurs udsejledes 132 Sm. til Kl. 12 Mn. Vejret var imidlertid blevet usigtbart. D. $\frac{1}{10}$ Kl. 2 Fmd. klarede det noget op, og i Klaringen saas Land forude. Roret blev straks lagt haardt Bb. og Motoren slaaet Fuld Kraft Bak, men umiddelbart efter tog Skibet Grunden og stod fast, som det senere viste sig ved Fjand. Da det ikke lykkedes at bringe Skibet flot ved egen Hjælp, kastedes begge Bovankre og samtidig blev der sat Signal for Assistance. Kl. 10 Fmd. blev der fra Redningsvæsenet i Land skudt en Raket ud over Skibet, og Raketlinen blev fastgjort til Fokkemasten. Da imidlertid Skibet Kl. $11\frac{1}{2}$ Fmd. pludselig drejede sig med Forenden mod V. og kom flot, blev Forbindelsen med Land afbrudt. Z. fik nu Bugserassistance fra Bjergningsdamperen »Bjørn«. Under Arbejdet med at bringe Z. ud over yderste Revle, opdagedes det imidlertid, at Skibet havde faaet en betydelig Lækage og ikke kunde holdes læns, hvorfor det Kl. 12 Mn. blev sat paa Land ved Bjerrehuse. Besætningen bjergedes i Land ved Hjælp af Redningsraketapparatet.

Anm. 1. Søretten har intet udtalt med Hensyn til Aarsagen til Strandingen. Ministeriet maa efter det oplyste antage, at Strandingen skete som Følge af Strømsætning og usigtbart Vejr i Forbindelse med den Omstændighed, at der ikke under Rejsen var taget Lodskud som Kontrol for Bestikket.

Anm. 2. D. $\frac{5}{10}$ eller $\frac{6}{10}$ blev Skibet taget af Grunden af Bjergningsdamper og indbragt til Thyborøn.

281. M/Sk. **Zeus** af Svendborg, 55 Reg. T. Br. Bygget 1906 af Eg. Paa Rejse fra Kolding til Svendborg.

Grundstødt d. $\frac{10}{1}$ 26 ved Fyns S.-Kyst.

Søforklaring i Svaneke d. $\frac{2}{2}$ 26.

Kl. 4^{15} Emd. var Z. tværs af Pynten paa Korshavn. Skibet holdtes Ø. efter, indtil man fik Kending af Lehnskov, hvorefter der styredes langs Landet. Paa Grund af at Vejret var usigtbart, kunde Afstanden til Land ikke bedømmes med Sikkerhed og Kl. ca. $5\frac{1}{2}$ Emd. grundstødte Z. ved Lehnskov. Da det ikke lykkedes at bringe Skibet flot ved egen Hjælp, modtoges d. $\frac{11}{1}$ Kl. 1 Emd. Tilbud om Assistance fra M/Gl. »Fremad« af Kalundborg, der bragte Z. flot Kl. 8 Emd.

Anm. Søretten har intet udtalt med Hensyn til Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det oplyste antage, at Grundstødningen skyldes fejlagtigt Skøn med Hensyn til Afstanden til Land.

282. 3^m Sk. **Ørnen** af Svendborg, 250 Reg. T. Br. Bygget 1914 af Eg. Paa Rejse fra Sundsvall til Bantry med Træ.

Kollideret d. $\frac{22}{8}$ 26 i Nordsøen; søgt Nødhavn.

Søforklaring i Dover d. $\frac{24}{8}$ 26.

Ø., der krydsede S. efter for en frisk VSV.lig Kuling og i klart Vejr, lagdes Kl. 2 Fmd. SSV. over for Stb.s Halse og med Stagfokken bak for at hæmme Skibets Fart, da det var Hensigten at afvente Dagslys for at krydse gennem Downs. Kl. 2^{45} Fmd., da Elbow Lysbøje pejledes i S. i ca. 2 Sm.s Afst., observeredes en Dampers Toplanterner og grønne Sidelanterne ca. 3 Str. for om Bb. Damperen passerede foran om Ø. og dens Lanterner var synlige ca. 2 Str. paa Ø.s Stb.s Bov. da den pludselig gav Signal med Dampfløjten og forandrede Kurs, saaledes at dens røde Lanterne blev synlig og den igen kom til at skære Ø.s Kurs. Efter at Damperen igen var passeret foran om Ø. og var blevet synlig ca. 2 Str. paa Ø.s Bb.s Bov, ændrede den atter Kurs. saaledes at begge dens Sidelanterner saas paa ganske kort Afstand, hvorpaa igen kun den røde saas. Da en Kollision nu maatte anses for uundgaelig, blev Stagfokken sat i Læ og Roret lagt ned for at faa Skibet til Vinden og om muligt derved formindske Sammenstødet; men før Skibet fik Tid til at dreje noget af Betydning, ramte Damperens Bb.s Bov Ø.s Bb.s Side ved Fokkeriggen, hvorpaa den skurede langs Ø.s Bb.s Side og foraarsagede en Del Skade. En Forespørgsel fra Damperen om Ø.s Tilstand var »all right«, blev fra dette Skib besvaret med »No!«. Desuagtet fortsatte Damperen paa sin Kurs og forsvandt i Retning af Tongue Fyrskib. Da det viste sig, at Ø. trak en Del Vand, blev Kursen ændret for at søg Havn. Kl. 10 Fmd. ankom Ø. til Dover.

Anm. Søforklaring fra Damperen, hvis Navn ikke kendes, foreligger ikke.

Tabel A.

Art og Antal af de for Aaret 1926 opførte Søulykker eller Søskader.

Søulykkens Art	Danske		Norske		Svenske		Finske		Tyske		Hollandske		Engelske		Andre		Ialt	
	Sejl	Damp	Sejl	Damp	Sejl	Damp	Sejl	Damp	Sejl	Damp	Sejl	Damp	Sejl	Damp	Sejl	Damp	Sejl	Damp
Stranding med Forlis.	8	—	—	—	1	—	—	—	1	1	—	—	—	1	—	—	10	2
Grundstødning.	38	31	—	1	11	1	—	—	5	10	2	1	1	1	—	1	57	46
Kæntring.	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Sprunget læk i Søen.	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—
Forladt synkefærdig.	10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10	—
Forskellig Søskade.	15	20	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	15	20
Kollision.	26	75	—	—	1	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	27	77
Kondemnation efter Søskade	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—
Brand.	3	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	6
Borteblevet.	13	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	13	1
Overbordfald m. m.	16	13	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	16	13
I alt...	131	147	—	1	13	2	—	—	6	12	2	1	1	2	—	1	153	166

319

Tabel B.

Art og Antal af de i Aaret 1926 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.	8	895	—	—	8	895
Kæntring.	—	—	1	100	1	100
Forladt synkefærdig.	10	524	—	—	10	524
Kollision.	2	458	—	—	2	458
Kondemnation.	1	68	—	—	1	68
Brand.	1	21	—	—	1	21
Borteblevet.	13	611	1	Ubekendt	14	611
I alt...	35	2577	2	100	37	2677

Tabel C.

Tab af Menneskeliv ved de for danske Skibe for Aaret 1926 opførte Søulykker og Søskader

Ulykkestilfældets Art	Antal omkomne		
	Sejlskibe	Dampskibe	Ialt
Stranding, Forlis eller anden Søskade	53	—	53
Overbordfald.	11	8	19
Andre Ulykkestilfælde.	7	7	14
I alt...	71	15	86

Tabel D.

Danske og fremmede Skibes Strandinger m. m. i Aaret 1926 paa danske Kyststrækninger og i Inderfarvande.

Kyststrækninger og Inderfarvande	Danske Skibe					Fremmede Skibe					Ialt	Tab af Menneskeliv			
	Strandinger m. m.				Til- sam- men	Strandinge m. m.				Til- som- 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).....	1	1	—	—	2	1	1	—	—	2	4	—	—	—	
Jyllands Nordvestkyst (Skagen indbefattet).....	—	1	—	—	1	1	—	—	—	1	2	—	—	—	
Jyllands Østkyst.....	5	—	—	—	5	6	—	—	1	7	12	—	—	—	
Limfjorden.....	2	1	1	—	4	—	—	—	—	—	4	—	—	—	
Læsø.....	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1	—	—	—	
Anholt.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Fyns Nordkyst (med Samsø).....	1	2	—	—	3	2	4	—	—	6	9	—	—	—	
Fyns Vest- og Sydkyst (med Ærø).....	3	1	—	—	4	—	—	—	—	—	4	—	—	—	
Fyns Østkyst (med Langeland).....	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1	1	—	—	—	
Sjællands Nordkyst (med Hesselø).....	2	—	1	—	3	2	—	—	—	2	5	—	—	—	
Sjællands Vestkyst (m. Sprogø).....	—	—	—	—	—	1	3	1	—	5	5	—	—	—	
Smaalandsfarvandet (Grøn- og Ulvsund indbefattet).....	3	3	—	—	6	1	—	—	—	1	7	—	—	—	
Lollands og Falsters Syd- og Vestkyst.....	3	—	—	—	3	4	1	1	—	6	9	—	—	—	
Møens Øst- og Sydkyst.....	—	1	—	—	1	1	—	—	—	1	2	—	—	—	
Sjællands Østkyst (Syd fra til Amager).....	2	—	1	—	3	—	—	—	—	—	3	—	—	—	
Amager.....	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1	1	—	—	—	
Saltholm.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Middelgrund.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Øresundskysten (fra Københavns Frihavn).....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Bornholms Vestkyst.....	—	—	—	—	—	1	1	—	—	2	2	—	—	—	
Bornholms Østkyst.....	1	—	—	—	1	—	2	—	—	2	3	—	—	—	
Færøerne.....	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	1	—	—	—	
I alt...	24	10	3	—	37	20	14	2	2	38	75	—	—	—	

Anmærkninger til Tabellerne.

De i Tabellerne under »Sejl« (Sejlskibe) opførte Skibe omfatter tillige Sejlskibe med Hjælpemaskinkraft. De under »Damp« (Dampskibe) opførte Skibe omfatter tillige Motorskibe.

Ifølge Tabel A er Antallet af de opførte Søulykker — 319 — i Aaret 1926 mindre end i Aarene 1925 og 1924, hvor Antallet var henholdsvis 348 og 324, ligesom ifølge Tabel D Antallet af Søulykker i danske Farvande — 75 — er mindre end i de to foregaaende Aar, hvor Antallet var henholdsvis 88 og 114.

Forlis af danske Skibe.

Af Damp- og Motorskibe er i 1926 gaaet tabt i alt 2, nemlig en Sandpumpedamper paa 100 Reg. Tons Brutto og et Uddybningsfartøj, som ikke var registreret og hvis Tonnage derfor ikke kan angives. Tabet har været mindre end i de to foregaaende Aar, hvor det udgjorde henholdsvis 4 Skibe med 1632 Reg. Tons Brutto og 6 Skibe med 6925 Reg. Tons Brutto. Af de i Tabel B opførte 35 Sejlskibe og Sejlskibe med Hjælpemaskinkraft var 5 imellem 200 og 500 Reg. Tons Brutto; de øvrige var alle under 200 Reg. Tons Brutto.

Brand.

I Aaret 1926 har 6 Dampskibe haft Brand om Bord. I de to Tilfælde maa Aarsagen til Branden antages at være Selvantændelse, i et Tilfælde skyldes Aarsagen en Petroleumslampes Eksplosion i Radiorummet og i tre Tilfælde er Aarsagen ubekendt.

Endvidere har 3 Sejlskibe med Hjælpemotor haft Brand om Bord. Aarsagen var henholdsvis: Selvantændelse, en havareret eller væltet Blæselampe og brændende Petroleum eller Sprit fra en Blæselampe spildt paa olievædet Træværk.

Tab af Menneskeliv.

Ifølge Tabel C er Tab af Menneskeliv ved Overbordfald i Aaret 1926 indtruffet i 19 Tilfælde mod 13 Tilfælde i 1925 og 11 Tilfælde i 1924.

De ifølge Tabel C omkomne 86 Personer var alle Søfolk.

Danske Sørეტters Domme eller Udtalelser om Søulykker, overgaaet danske Skibe i er afgivet i 5 Tilfælde.